

Mise à disposition des tables individuelles anonymisées de l'EMP 2019

Sdes, version 1 - décembre 2021

Ce document accompagne la mise à disposition des tables issues de l'Enquête Mobilité des Personnes 2019, publiées en décembre 2021. Elles sont soumises aux règles du secret statistique en ce sens qu'elles permettent le respect de la confidentialité due à la vie privée, personnelle et familiale des personnes enquêtées.

Sont présentés ici dans les grandes lignes, les pondérations, les tables mises à disposition, l'utilisation des dictionnaires des variables et des modalités, l'usage des variables de localisation, des questions à choix multiples (« FLAG ») et des précisions sur la non-réponse partielle. Figurent enfin en annexe les regroupements opérés par le Sdes dans ses publications de tableaux agrégés.

L'ensemble des tables sont anonymisées : elles ne contiennent pas d'information permettant de retrouver directement ou indirectement les personnes interrogées. De fait, toutes les informations relatives aux lieux (de résidence, origine et destination des déplacements) ne sont pas disponibles au niveau des communes et des départements, mais à partir du niveau régional (NUTS, nouvelles et anciennes régions) ou d'autres zonages opportuns mis à disposition par la statistique publique (cf. *Les variables de localisation*).

cf. <https://www.insee.fr/fr/information/2114631>

Introduction

L'Enquête Mobilité des Personnes a été conduite en face-à-face (par les enquêteurs de l'Insee) entre mai 2018 et avril 2019, en 6 vagues de 2 mois chacune, auprès de 20 000 ménages de France métropolitaine. Ces ménages appartiennent à des logements tirés dans les enquêtes annuelles de recensement au moyen d'une allocation mixte entre allocation proportionnelle et allocation de Neyman, visant la meilleure précision sur la distance parcourue par jour (variable d'intérêt). Cela a notamment conduit à surreprésenter des logements (dans les zones urbaines et rurales) multi-motorisés. La méthodologie de l'enquête la rend représentative des individus de 6 ans ou plus. De plus, un sur-échantillon additionnel de 1 150 logements (tirés dans le fichier Fidéli de l'Insee) a été réalisé afin d'enquêter dans les Quartiers prioritaires de la politique de la ville (QPV). Enfin, la méthodologie de l'Enquête Mobilité des Personnes ne lui permet pas de garantir de représentativité régionale (contrairement à la précédente enquête ENTD qui avait sur-échantillonné certaines régions).

Au total, le taux de réussite de l'enquête se chiffre à 75,6 %. Cela représente 13 825 ménages (et individus) répondants qui ont réalisé 45 169 déplacements « quotidiens », 10 252 voyages dans les 6 semaines qui précèdent l'interrogation (et 22 291 déplacements lors de ces voyages).

La non-réponse totale a été corrigée par la méthode de constitution de groupes de réponses homogènes, puis de partage de poids afin de réconcilier les 2 échantillons. Enfin, a été réalisé un calage sur les marges de l'Enquête Emploi en Continu de 2019 de l'Insee.

Le début de l'interrogation consiste d'abord à recenser l'équipement en véhicules du ménage, puis c'est un individu Kish (tiré par la méthode du premier anniversaire dans l'année civile) qui continue l'enquête (recensement des déplacements et des voyages).

Les distances parcourues sont des variables usuellement mal connues par les interrogés lors d'enquêtes sur les déplacements et ont nécessité des travaux méthodologiques importants pour les consolider. Les tables mises à

disposition contiennent effectivement bien ces distances consolidées pour chacun des déplacements, ainsi que les distances initialement déclarées et une indicatrice indiquant la présence de correction.

Les enrichissements des déplacements par les émissions de gaz à effet de serre nécessitent des travaux plus complets qui seront conduits prochainement. Les tables enrichies par ces variables seront mises à disposition dans un second temps.

Les pondérations

Plusieurs types de pondérations sont inclus dans l'enquête permettant de disposer de différents niveaux de représentativité : les pondérations relatives à la population (ménages et individus) et les pondérations relatives aux variables de l'enquête (déplacements, voyages, véhicules).

- une pondération ménage : "pond_menC" (qui figure dans les tables TCM_MEN et Q_MENAGE). C'est la pondération qu'il faut utiliser pour toutes les variables relatives au ménage (Q_MENAGE), incluant l'équipement en véhicules
 - une pondération individu Kish : "pond_indC" (qui figure dans la table K_INDIVIDU), à utiliser pour les individus.
- ⇒ Au total, 29 253 104 ménages et 59 482 366 individus de 6 ans ou plus sont représentés par l'enquête.
- une pondération jour (mobilité locale) : "pond_jour" (qui figure dans la table K_DEPLOC). Associée aux jours décrits, cette pondération donne un poids au jour tiré dans une semaine complète (lundi au dimanche) qui caractérise la façon dont les interrogés ont été mobiles (au cours de la semaine). L'utilisation de ce poids (qui prend déjà en compte la pondération individu "pond_indC") est décrite dans le paragraphe relatif à la table "K_DEPLOC".
 - une pondération voyage (mobilité longue distance) : "poids_annuel" (qui figure dans la table K_VOYAGE). Elle s'applique aux voyages (des 6 dernières semaines recensées) et assure la représentativité annuelle du voyage auquel elle est appliquée. Cette pondération est aussi à utiliser au niveau des déplacements détaillés des voyages (K_VOY_DEPDET)
 - des pondérations véhicules : "pond_veh" (pour les tables Q_VOITVUL, Q_2RMOT et Q_VTTEQUAD) et "pond_velo" (pour la table Q_VELO) qui assurent la représentativité de ces moyens de transports à disposition des ménages.

Le bon usage des pondérations peut être validé en s'appuyant sur les résultats détaillés publiés sur le site du Sdes.

Tables mises à disposition

→ Les tables du Tableau de Composition du Ménage (TCM)

Ces tables sont relatives au pré-questionnement du ménage, réalisé dans les enquêtes conduites usuellement par l'Insee.

“TCM_MEN”

Cette table contient toutes les informations du tableau de composition du ménage, au niveau ménage donc. Elle ne contient pas d'informations relatives aux variables d'intérêt de l'enquête (équipement du ménage en véhicules, etc.).

Cette table comporte la pondération “*pond_menC*” attribuée qui permet de retrouver la représentativité au niveau du ménage.

A noter :

- Seuls les quartiles et déciles de revenus par ménage (et par unités de consommation des ménages) sont tenus à disposition dans la version grand public.

“TCM_IND”

Cette table contient des informations de tous les individus des ménages interrogés (et pas des seuls Kish) : les tranches d'âge des habitants des ménages, leur sexe, ainsi que les liens entre eux.

Cette table ne contient pas d'éléments relatifs aux variables d'intérêt de l'enquête.

“TCM_IND_KISH”

Cette table contient les informations plus détaillées de l'individu Kish (au sein du ménage).

Elle ne contient pas d'éléments relatifs aux variables d'intérêt de l'enquête.

→ Les tables des variables d'intérêt de l'enquête

“Q_MENAGE”

La table Q_MENAGE contient l'équipement en véhicules (voiture, camping-car, VUL, deux-roues motorisés, vélos) du ménage.

La pondération à utiliser est celle du ménage (*pond_menC*).

“K_INDIVIDU”

La table K_INDIVIDU contient les réponses au niveau des individus (Kish) à partir du questionnaire sur la possession d'abonnement et de cartes de transport. Cette table contient notamment la séquence d'immobilité du répondant les 7 jours précédant le jour de l'entretien, la pratique du covoiturage (à longue distance), les freins à la mobilité, ainsi que des distances plus précises pour les déplacements usuels vers des lieux de travail ou d'étude (si l'individu est concerné).

Cette table contient la pondération individu (Kish) *pond_indC* utile afin d'exploiter des résultats représentatifs au niveau de la population française âgée de 6 ans et plus.

“K_DEPLOC”

Il s'agit de la table qui comporte toutes les informations de chaque déplacement des individus Kish. Les informations sur les communes d'origine et de destination sont disponibles au niveau de la région pour les tables à disposition du public.

A chaque jour décrit (caractérisé par un jour de semaine) est associée une pondération *pond_jour* qui permet d'obtenir des résultats représentatifs des jours de mobilité des Français dans une semaine complète (lundi au

dimanche). Ce poids *pond_jour* contient déjà la pondération relative à l'individu auquel il se réfère (ie. il inclut déjà le poids *pond_indC* de la table K_INDIVIDU).

Ainsi, pour parler :

- des déplacements d'une semaine entière (lundi - dimanche) : il faut pondérer l'ensemble des déplacements par *pond_jour*.
- des déplacements d'une journée type de semaine (lundi - vendredi) : il faut sélectionner les déplacements idoines (ie. des jours concernés), pondérer par *pond_jour* et diviser par 5.
- des déplacements d'une journée type de week-end (samedi - dimanche) : il faut sélectionner les déplacements idoines (ie. des jours concernés), pondérer par *pond_jour* et diviser par 2.

Enfin, si l'on souhaite ramener ces estimateurs à une personne moyenne, il convient de diviser l'indicateur par la somme des *pond_indC*.

La méthodologie de l'enquête lui permet d'être représentative des comportements de déplacement les jours de semaine et les jours de week-end.

Plusieurs variables de distances sont publiées :

- MDISTTOT_decl : distance déclarée lors de l'enquête
- dVO_ORIDES : distance à vol d'oiseau entre l'origine et la destination
- MDISTTOT_fin : distance consolidée par les travaux post-collectes, à utiliser
- indic_dist_corr : indicatrice de correction de la distance (entre celle déclarée et celle consolidée).

A noter :

- la mobilité locale est définie par les déplacements qui amènent à moins de 80 km à vol d'oiseau du domicile (ie. dont les centroïdes des points de départ et d'arrivée se trouvent à moins de 80 km du centroïde de la commune de résidence). L'indicatrice MOBLOC consigne cette information.
- le mode de transport principal (variable *mtp*) est le mode de transport utilisé s'il est unique. Dans le cas de déplacements multimodaux pour la mobilité locale, il est déterminé par l'application d'une hiérarchie des modes allant du mode le plus lourd au mode le plus léger. La marche à pied est prise en compte en tant que mode de transport principal lorsqu'elle est l'unique mode utilisé. Les regroupements conseillés sont présentés en Annexe.
- les déplacements de tournées professionnelles (des métiers dont les déplacements ne sont pas l'unique activité) sont repérés par le motif 9.4. Dans la base, le lieu de destination du déplacement est le lieu qui amène le plus loin (du point de départ) lors la tournée, la distance est celle de l'ensemble de la tournée (qui peut donc différer de la distance directe entre origine et destination) et le temps de déplacement peut inclure le temps d'activité aux différents points d'arrêt.

Variables supplémentaires/enrichissements :

- types d'unités urbaines et d'aires d'attraction des villes et catégories des communes au sein de ces zonages
- indicatrices des déplacements au sein des mêmes communes, unités urbaines, aires d'attraction, bassins d'emploi, zones d'emploi, départements
- parts des populations des communes de départ et d'arrivée ayant accès aux transports en commun
- précipitations, températures et ensoleillements aux points de départ et d'arrivée
- statut des communes de départ et d'arrivée par rapport aux lois Littoral et Montagne

- indicatrice indiquant si le déplacement a eu lieu pendant une période de vacances scolaires (selon la zone et la date d'enquête).

"K_VOYAGE"

La table K_VOYAGE recense les voyages réalisés par les individus : dates de départ et de retour, destination, nombre de nuitées en voyages, etc. La mobilité à longue distance concernant les déplacements qui conduisent à plus de 80 km (à vol d'oiseau) du domicile, les voyages sont définis comme une séquence de déplacements dont le premier a pour origine le domicile et le dernier a pour destination le domicile, indépendamment du nombre de nuitées et du motif (figurent ainsi des voyages professionnels de longue distance dont l'aller-retour est réalisé dans la journée) ; ces déplacements figurent dans la table K_VOY_DEPDET.

Si la table contient les voyages réalisés par les individus Kish lors des 6 semaines qui précèdent l'enquête, les travaux post-enquête méthodologiques ont permis de les rendre représentatifs pour toute une année, grâce à la pondération *poids_annuel*. Cette représentativité est assurée au niveau global (toute la population) et non individuel : ainsi l'enquête ne permet pas de calculer un nombre de voyages annuels pour chaque individu.

Plusieurs variables de distances sont publiées :

- *dist_tot* : distance totale consolidée parcourue lors des déplacements du voyage (cf. table K_VOY_DEPDET)
- *dvo_resdes* : distance à vol d'oiseau entre le domicile et la destination du voyage

A noter :

- le motif principal du voyage est celui du déplacement aller dans le cas d'un simple aller-retour ou celui du déplacement qui occasionne le plus grand nombre de nuitées le séparant du déplacement suivant. Les regroupements conseillés sont présentés en Annexe.
- le mode d'hébergement principal du voyage est celui du déplacement qui occasionne le plus grand nombre de nuitées le séparant du déplacement suivant.
- le mode de transport principal du voyage est le mode de transport principal du déplacement aller dans le cas d'un simple aller-retour, ou celui du déplacement le plus long du voyage en terme de kilomètres (cf. table K_VOY_DEPDET). Les regroupements conseillés sont présentés en Annexe.
- l'indicatrice DEP_REG_TRAV_ETUDE permet de savoir s'il s'agit de voyages (de longue distance) réguliers vers des lieux de travail ou d'études.
- indicatrices indiquant si le voyage a eu lieu pendant une période de vacances scolaires (selon la zone et la date d'enquête)

"K_VOY_DEPDET"

Cette table recense les principaux déplacements des voyages. Ceux-ci sont toujours constitués d'au moins deux déplacements à longue distance (un aller et un retour), et le cas échéant de déplacements intermédiaires (qui peuvent soit être à longue distance, soit occasionner un changement de lieux d'hébergement).

La pondération qui s'applique à ces déplacements est celle qui redescend des voyages (*poids_annuel*).

Plusieurs variables de distances sont publiées :

- *OLDKM_decl* : distance totale déclarée au cours du déplacement
- *dvo_resdes* : distance à vol d'oiseau entre l'origine et la destination du déplacement
- *dist_ign* : distance routière (IGN) entre l'origine et la destination du déplacement (indépendant du mode de transport)

- OLDKM_fin : distance consolidée par les travaux post-collectes, à utiliser
- indic_dist_corr : indicatrice de correction de la distance (entre celle déclarée et celle consolidée).

A noter :

- la combinaison de plusieurs modes de transport étant plus souvent utilisée lors des déplacements de longue distance, le mode de transport principal du déplacement du voyage est défini comme le mode le plus "lourd" parmi tous les modes de transport utilisés lors de ce déplacement, et qui respecte la hiérarchie suivante : avion > train > autocar > voiture > transports collectifs urbains > deux-roues motorisés. Les regroupements conseillés sont présentés en Annexe.
- l'indicatrice DEP_REG_TRAV_ETUDE permet de savoir s'il s'agit des déplacements de voyages (de longue distance) réguliers vers des lieux de travail ou d'études
- des indicatrices permettent de repérer quel déplacement est considéré comme le plus long en terme de nuitées (DEPPRINC) ou en terme de distance parcourue (DEPPRINC).
- *les lieux de changement de mode collectés ne sont pas mis à disposition dans cette première livraison ; les fichiers seront mis à jour prochainement.*

Variables supplémentaires/enrichissements :

- types d'unités urbaines et d'aires d'attraction des villes et catégories des communes au sein de ces zonages
- indicatrices des déplacements au sein des mêmes communes, unités urbaines, aires d'attraction, bassins d'emploi, zones d'emploi, départements
- indicatrice indiquant si le déplacement a eu lieu pendant une période de vacances scolaires (selon la zone et la date d'enquête).

"Q_VOITVUL"

La table Q_VOITVUL recense les voitures, VUL et camping-cars à disposition des ménages. L'utilisation de la pondération *pond_veh* permet d'assurer leur représentativité.

Lors de la collecte, l'interrogation a été simplifiée si les enquêtés déclaraient les numéros d'immatriculation (non diffusés) de leurs véhicules ; ce qui a rendu possible l'enrichissement de certaines variables (énergie, kilométrages, etc.) par le Répertoire statistique des véhicules routiers (RSVero) tenu par le Sdes¹.

A noter :

- la variable agrégée la plus complète (pour l'ensemble des véhicules) caractérisant est ENERGIE_AGREG (6 modalités : Essence, Gazole, GPL-GNV, Hybride, Electricité, Autre)
- d'autres variables de caractérisation de l'énergie des véhicules sont proposées, mais les questions de rattrapage croisées aux enrichissements ne permettent pas de disposer des informations suffisamment détaillées pour pouvoir catégoriser tous les véhicules recensés :
 - Energie Carte Grise : énergie détaillée figurant sur la carte grise
 - Energie Diffusion Sdes/Statinfo : regroupement des énergies tel que publié par le Sdes
 - Energie Crit'air : regroupement des énergies permettant le calcul théorique de la vignette Crit'air
- la variable CRITAIR présente la vignette Crit'air théorique calculée à partir des caractéristiques du véhicule
- les nombres de kilomètres au compteur (KVKMV) et parcourus les 12 derniers mois (KVKM1ANV) sont mis à disposition soit à partir de RSVero, soit en rapprochant la valeur déclarée et celle de RSVero.

¹ <https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/rsvero-repertoire-statistique-des-vehicules-routiers>

Une indication de la façon dont ces variables sont définies est également fournie (déclaration, estimation, imputation, interpolation ; cf. Modalités.doc)

“Q_2RMOT”

La table Q_2RMOT recense les deux-roues motorisés dont disposent les ménages et qu’ils ont utilisé dans les 12 mois précédant l’enquête. L’utilisation de la pondération *pond_veh* permet d’assurer leur représentativité.

A noter :

- les kilométrages des deux-roues motorisés ne sont pas consolidés, seuls les kilométrages déclarés sont présents dans la table.

“Q_VTTEQUAD”

Elle contient les autres véhicules à moteur (voiturettes, quadricycles et tricycles) dont disposent les ménages et qu’ils ont utilisé dans les 12 mois précédant l’enquête. L’utilisation de la pondération *pond_veh* permet d’assurer leur représentativité.

A noter :

- les kilométrages de ces véhicules ne sont pas consolidés, seuls les kilométrages déclarés sont présents dans la table.

“Q_VELO”

Elle contient les vélos d’adulte utilisés dans les 12 mois précédant l’enquête. L’utilisation de la pondération *pond_velo* permet d’assurer leur représentativité.

A noter :

- seuls les kilomètres parcourus la semaine précédant l’interrogation par les vélos utilisés au moins deux ou trois fois par mois ont été recensés (et imputés le cas échéant).

Dictionnaire des variables et des modalités

Le dictionnaire des variables est disponible dans le classeur “Dictionnaire des données.xls” où chaque table est référencée par un onglet dédié :

- nom de la variable
- type
- format
- libellé
- renvoi vers le dictionnaire des modalités dans le cas de variable catégorielle
- remarques (ou précisions)

Un document “Modalités.doc” complémentaire contient un dictionnaire des modalités des variables catégorielles.

Les variables de localisation

3 types de lieux sont définis dans l’enquête :

- les lieux de résidence dont les variables sont suffixées par _RES
- les origines des déplacements dont les variables sont suffixées par _ORI
- les destinations des déplacements dont les variables sont suffixées par _DES

Afin de respecter le secret statistique, les informations au niveau des communes ne sont pas diffusées dans les tables diffusées sur le site internet. Pour ces 3 variables, l'information est disponible à partir des régions : niveau NUTS2, anciennes et nouvelles régions (variables NUTS_RES, NUTS_ORI, NUTS_DES, REG_RES, REG_ORI, REG_DES, oldREG_RES, oldREG_ORI, oldREG_DES).

Chacune de ces variables de localisation ont été enrichies par les derniers zonages de l'Insee disponibles (mise à jour octobre 2020 : <https://www.insee.fr/fr/information/2114631>), qui ont été appliqués aux communes passées au Code Officiel Géographique 2020. Les modalités de chaque zonage sont décrites dans le document Modalités.

- Unités urbaines : tranches d'unités urbaines, type de l'unité urbaine, statut de la commune dans l'unité urbaine
- Grille communale de densité : degré de densité des communes
- Aires d'attraction des villes : tranche d'aire d'attraction des villes, catégorie de la commune dans l'aire d'attraction.

Les regroupements selon les catégories de communes dans les aires d'attraction des villes recommandés par l'Insee, figurent en Annexe.

La non-réponse partielle

Des cas de non-réponse partielle peuvent exister au fil des réponses, notamment car les enquêtés ont eu la possibilité de refuser de répondre ou de ne pas savoir.

Dans le cas où les modalités 8 et 9 ne font pas partie des réponses proposées (ie. qu'elles ne sont pas spécifiées dans le document Modalités.doc pour les variables auxquelles elles se rapportent), alors celles-ci indiquent de la non-réponse partielle ; telle que :

- ...8 = en cas de "Refus"
- ...9 = en cas de "Ne sait pas"
- ...Z = en cas de non-réponse générée par des corrections post-traitements (ou de rares cas de défaillance du datamodel lors de l'enquête)

Dans ces 3 cas, il s'agit de non-réponse partielle et la responsabilité de leurs traitements est laissée au choix de l'utilisateur.

Questions à modalités et variables FLAG

Les questions dont les réponses à modalités (multiples ou non) sont présentées dans des variables spécifiques sont accompagnées d'une variable supplémentaire suffixée _FLAG (ou _DRAP pour les variables issues du TCM).

Cette variable permet de savoir si la question a été posée et le potentiel statut de non-réponse partielle. Ainsi elle vaut :

- 1 s'il y a au moins une réponse à l'une des modalités
- 0 si la question n'a pas été posée
- -1 si la réponse est un refus
- -2 si la réponse est "ne sait pas"
- -Z s'il s'agit d'un cas de non-réponse générée par des corrections lors des traitements post-traitements (ou de rares cas de défaillance du datamodel)

ANNEXES

Regroupements en aires d'attraction des villes

Concernant les études en aires d'attraction, l'Insee recommande les regroupements suivants :

- Libellé condensé 1 de la catégorie de la commune dans le zonage en aires d'attraction des villes 2020 :
 - 11, 12, 13 : Commune du pôle
 - 20 : Commune de la couronne
 - 30 : Commune hors attraction des pôles

- Libellé condensé 2 de la catégorie de la commune dans le zonage en aires d'attraction des villes 2020 :
 - 11 : Commune-centre
 - 12, 13 : autre commune du pôle
 - 20 : Commune de la couronne
 - 30 : Commune hors attraction des villes

Regroupements de motifs et de modes

Les résultats usuellement publiés par le Sdes se basent sur les regroupements suivants.

→ Motifs agrégés (mobilité locale)

Domicile :

- 1.1 Aller au domicile
- 1.2 Retour à la résidence occasionnelle
- 1.3 Retour au domicile des parents

Commerce :

- 2.1 Se rendre dans une grande surface ou un centre commercial
- 2.2 Se rendre dans un commerce de proximité, petit commerce, supérette, boutique, services

Visite :

- 5.1 Visite à des parents
- 5.2 Visite à des amis

Accompagnement :

- 6.1 Accompagner quelqu'un à la gare, à l'aéroport...
- 6.2 Accompagner quelqu'un à un autre endroit
- 6.3 Aller chercher quelqu'un à la gare, à l'aéroport...
- 6.4 Aller chercher quelqu'un à un autre endroit

Sport :

- 7.6 Aller faire du sport

Autre loisirs :

- 8.1 Vacances hors résidence secondaire
- 8.2 Se rendre dans une résidence secondaire
- 8.3 Se rendre dans une résidence occasionnelle

- 7.2 Aller dans un centre de loisirs, parc d'attraction, foire
- 7.3 Manger ou boire à l'extérieur du domicile
- 7.4 Visiter un monument ou un site historique
- 7.5 Voir un spectacle culturel ou sportif
- 7.1 Activité associative, cérémonie religieuse, réunion

→ Multi-modalité (mobilité locale) :

Le *mode marche à pied* est défini par un seul moyen de déplacement de type :

- 1.1 : Uniquement marche à pied
- 1.2 : Porté, transporté en poussette
- 1.3 : Rollers, trottinette
- 1.4 Fauteuil roulant (y compris motorisé)

Le *mode collectif* est défini par un moyen de déplacement de type :

- 4.1 : Taxi (individuel, collectif), VTC
- 4.2 : Transport spécialisé (handicapé)
- 4.3 : Ramassage organisé par l'employeur
- 4.4 : Ramassage scolaire
- 5.1 : Autobus urbain, trolleybus
- 5.2 : Navette fluviale
- 5.3 : Autocar de ligne (sauf SNCF)
- 5.4 : Autre autocar (affrètement, service spécialisé)
- 5.5 : Autocar TER
- 5.6 : Tramway
- 5.7 : Métro, VAL, funiculaire
- 5.8 : RER, SNCF banlieue
- 5.9 : TER
- 5.10 : Autres transports urbains et régionaux (sans précision)
- 6.1 : Train à grande vitesse, 1ère classe (TGV, Eurostar, etc.)
- 6.2 : Train à grande vitesse, 2ème classe (TGV, Eurostar, etc.)
- 6.3 : Autre train, 1ère classe
- 6.4 : Autre train, 2ème classe
- 6.5 : Train, sans précision
- 7.1 : Avion, classe première ou affaires
- 7.2 : Avion, classe premium économique
- 7.3 : Avion, classe économique
- 8.1 : Bateau

Le *mode individuel* est défini par un moyen de déplacement de type :

- 1.1 : Uniquement marche à pied
- 1.2 : Porté, transporté en poussette
- 1.3 : Rollers, trottinette
- 1.4 Fauteuil roulant (y compris motorisé)
- 2.1 : Bicyclette, tricycle (y compris à assistance électrique) sauf vélo en libre-service
- 2.2 : Vélo en libre-service
- 2.3 : Cyclomoteur (2 roues de moins de 50 cm³) – Conducteur
- 2.4 : Cyclomoteur (2 roues de moins de 50 cm³) – Passager

- 2.5 : Moto (plus de 50 cm3) – Conducteur (y compris avec side-car et scooter à trois roues)
- 2.6 : Moto (plus de 50 cm3) – Passager (y compris avec side-car et scooter à trois roues)
- 2.7 : Motocycles sans précision (y compris quads)
- 3.1 : Voiture, VUL, voiturette... – Conducteur
- 3.2 : Voiture, VUL, voiturette... – Passager
- 3.3 : Voiture, VUL, voiturette... – Tantôt conducteur tantôt passager
- 3.4 : Trois ou quatre roues sans précision
- 9.1 : Autre

→ Les modes de transports principaux (mobilité locale)

Le mode *marche à pied* regroupe les modes de transports de modalités :

- 1.1 : Uniquement marche à pied
- 1.2 : Porté, transporté en poussette
- 1.3 : Rollers, trottinette
- 1.4 Fauteuil roulant (y compris motorisé)
-

Le mode *vélo* regroupe les modes de transports de modalités :

- 2.1 : Bicyclette, tricycle (y compris à assistance électrique) sauf vélo en libre-service
- 2.2 : Vélo en libre-service

Le mode *voiture* regroupe les modes de transports de modalités :

- 3.1 : Voiture, VUL, voiturette... – Conducteur
- 3.2 : Voiture, VUL, voiturette... – Passager
- 3.3 : Voiture, VUL, voiturette... – Tantôt conducteur tantôt passager
- 3.4 : Trois ou quatre roues sans précision

Le mode *transport en commun* regroupe les modes de transports de modalités :

- 4.1 : Taxi (individuel, collectif), VTC
- 4.2 : Transport spécialisé (handicapé)
- 4.3 : Ramassage organisé par l'employeur
- 4.4 : Ramassage scolaire
- 5.1 : Autobus urbain, trolleybus
- 5.2 : Navette fluviale
- 5.3 : Autocar de ligne (sauf SNCF)
- 5.4 : Autre autocar (affrètement, service spécialisé)
- 5.5 : Autocar TER
- 5.6 : Tramway
- 5.7 : Métro, VAL, funiculaire
- 5.8 : RER, SNCF banlieue
- 5.9 : TER
- 5.10 : Autres transports urbains et régionaux (sans précision)
- 6.1 : Train à grande vitesse, 1ère classe (TGV, Eurostar, etc.)
- 6.2 : Train à grande vitesse, 2ème classe (TGV, Eurostar, etc.)
- 6.3 : Autre train, 1ère classe
- 6.4 : Autre train, 2ème classe
- 6.5 : Train, sans précision
- 7.1 : Avion, classe première ou affaires
- 7.2 : Avion, classe premium économique
- 7.3 : Avion, classe économique

Le mode *deux-roues motorisé* regroupe les modes de transports de modalités :

- 2.3 : Cyclomoteur (2 roues de moins de 50 cm³) – Conducteur
- 2.4 : Cyclomoteur (2 roues de moins de 50 cm³) – Passager
- 2.5 : Moto (plus de 50 cm³) – Conducteur (y compris avec side-car et scooter à trois roues)
- 2.6 : Moto (plus de 50 cm³) – Passager (y compris avec side-car et scooter à trois roues)
- 2.7 : Motocycles sans précision (y compris quads)

Le mode *Autres* regroupent les modalités restantes.

→ Motifs agrégés (mobilité longue distance)

Les motifs agrégés de la mobilité longue distance sont divisés en motifs personnels et motifs professionnels.

Les *motifs personnels* comportent :

- *Visites à des proches :*
 - o 5.1 : Visite à des parents
 - o 5.2 : Visite à des amis
- *Vacances et résidences secondaires :*
 - o 8.1 : Vacances hors résidence secondaire
 - o 8.2 : Se rendre dans une résidence secondaire
 - o 8.3 : Se rendre dans une résidence occasionnelle
- *Loisirs :*
 - o 7.1 : Activité associative, cérémonie religieuse, réunion
 - o 7.2 : Aller dans un centre de loisirs, parc d'attraction, foire
 - o 7.3 : Manger ou boire à l'extérieur du domicile
 - o 7.4 : Visiter un monument ou un site historique
 - o 7.5 : Voir un spectacle culturel ou sportif
 - o 7.6 : Aller faire du sport
 - o 7.7 : Se promener sans destination précise
 - o 7.8 : Se rendre sur un lieu de promenade
- *Autres motifs personnels :*
 - o 1.1 : Retour au domicile
 - o 1.2 : Retour à la résidence occasionnelle
 - o 1.3 : Retour au domicile de parents (hors ménage) ou d'amis
 - o 1.4 : Étudier (école, lycée, université)
 - o 1.5 : Faire garder un enfant en bas âge (nourrice, crèche, famille)
 - o 2.1 : Se rendre dans une grande surface ou un centre
 - o 2.2 : Se rendre dans un centre de proximité, petit commerce, supérette, boutique, services
 - o 3.1 : Soins médicaux ou personnels
 - o 4.1 : Démarche administrative, recherche d'informations
 - o 4.12 : Déchetterie
 - o 6.1 : Accompagner quelqu'un à la gare, à l'aéroport, à une station de métro, de bus, de car
 - o 6.2 : Accompagner quelqu'un à un autre endroit
 - o 6.3 : Aller chercher quelqu'un à la gare, à l'aéroport, à une station de métro, de bus, de car
 - o 6.4 : Aller chercher quelqu'un à un autre endroit
 - o 8.4 : Autres motifs personnels

Les *motifs professionnels* sont définis par les modalités :

- o 9.1 : Travailler dans son lieu fixe et habituel
- o 9.2 : Travailler en dehors d'un lieu fixe et habituel, sauf tournée
- o 9.3 : Stages, conférence, congrès, formations, exposition
- o 9.4 : Tournées professionnelles (VRP) ou visites de patients
- o 9.5 : Autres motifs professionnels.

→ Les modes de transports principaux (mobilité à longue distance)

Le mode *voiture* est défini par les modalités :

- 3.1 : Voiture, VUL, voiturette... – Conducteur
- 3.2 : Voiture, VUL, voiturette... – Passager
- 3.3 : Voiture, VUL, voiturette... – Tantôt conducteur tantôt passager
- 3.4 : Trois ou quatre roues sans précision

Le mode *train* est défini par les modalités :

- 5.9 : TER
- 6.1 : Train à grande vitesse, 1ère classe (TGV, Eurostar, etc.)
- 6.2 : Train à grande vitesse, 2ème classe (TGV, Eurostar, etc.)
- 6.3 : Autre train, 1ère classe
- 6.4 : Autre train, 2ème classe
- 6.5 : Train, sans précision

Le mode *avion* est défini par les modalités :

- 7.1 : Avion, classe première ou affaires
- 7.2 : Avion, classe premium économique
- 7.3 : Avion, classe économique

Le mode *autocar* est défini par les modalités :

- 4.3 : Ramassage organisé par l'employeur
- 4.4 : Ramassage scolaire
- 5.3 : Autocar de ligne (sauf SNCF)
- 5.4 : Autre autocar (affrètement, service spécialisé)
- 5.5 : Autocar TER

Le mode *Autres* comporte les modalités restantes