

ENQUÊTE ANNUELLE 2026 SUR LE PARC AUTOMOBILE DES MÉNAGES ET SON UTILISATION

CAHIER DES CLAUSES TECHNIQUES PARTICULIÈRES

DVTD / Service Transports et Mobilité
Rédaction : Pierre Taillant

Février 2026 – Version 1

TABLE DES MATIERES

1.	Eléments de contexte.....	3
2.	Les attentes de l'ADEME vis-à-vis de la prestation.....	3
2.1.	Finalités et objectifs	3
2.2.	Points de méthodologie à respecter	5
2.2.1.	Représentativité de l'échantillon	5
2.2.2.	Recueil des données.....	6
2.3.	Exigences particulières	6
2.3.1.	Format des rendus du rapport final.....	7
2.3.2.	Exigence technique pour favoriser la circulation des données et du savoir	7
3.	Organisation et pilotage de la prestation.....	9
3.1.	Encadrement et suivi de la prestation.....	9
3.2.	Calendrier de réalisation des prestations.....	9

1. Éléments de contexte

1.1. Présentation de l'ADEME

Au cœur des missions qui lui sont confiées par le ministère de la Transition écologique, le ministère en charge de l'Energie et le ministère en charge de la Recherche, l'ADEME - l'Agence de la transition écologique - partage ses expertises, coordonne le financement et la mise en œuvre de projets de transformation dans plusieurs domaines : énergie, économie circulaire, décarbonation, industrie, mobilité, bâtiment, qualité de l'air, alimentation, adaptation et sols.

Elle mobilise les citoyens, les acteurs économiques et les territoires, et leur donne les moyens de progresser vers une société économe en ressources, plus sobre en carbone, plus juste et harmonieuse. Résolument engagée dans la lutte contre le changement climatique et la dégradation des ressources, l'ADEME conseille, facilite et aide au financement de nombreux projets, de la recherche jusqu'au partage des solutions. Elle met ses capacités d'expertise et de prospective au service des politiques publiques.

L'ADEME est un Établissement public à caractère industriel et commercial (EPIC).

Pour en savoir plus, nous vous invitons à consulter le site de l'ADEME : www.ademe.fr

1.1. Contexte de l'étude

L'étude sur le parc automobile menée chaque année constitue une référence majeure pour comprendre l'évolution du parc de véhicules en France. Elle analyse en détail les comportements de détention, d'usage et de renouvellement des automobilistes, ainsi que les dynamiques du marché. Pour l'ADEME, cette enquête représente un outil stratégique : elle permet de suivre l'impact des politiques publiques, d'évaluer la diffusion des motorisations plus propres et d'anticiper les besoins en matière de transition énergétique. Grâce à ses données robustes et longitudinales, l'étude éclaire les tendances structurelles du parc et aide à orienter les actions en faveur d'une mobilité plus durable. Elle constitue ainsi un socle d'observation indispensable pour accompagner les transformations du secteur automobile.

2. Les attentes de l'ADEME vis-à-vis de la prestation

2.1. Finalités et objectifs

Le présent cahier des charges porte sur une étude pour la réalisation d'une enquête permettant de collecter les données nécessaires à la description du parc automobile et à son utilisation par les ménages français. Cette enquête doit impérativement permettre d'assurer la continuité des séries statistiques des enquêtes réalisées dans le temps.

L'enquête réalisée devra apporter des informations à la fois descriptives, d'opinion et d'attitudes. Les informations collectées porteront sur (liste non exhaustive à valider lors du lancement de l'étude) :

- Décrire les grandes tendances du parc automobile des ménages :
 - Motorisation des ménages selon les profils socio-démographiques
 - Caractéristiques du parc
 - Profils des utilisateurs principaux
 - Permis de conduire
- Caractéristiques des véhicules de moins de 3,5t :
 - Nombre de véhicules, marques et modèles
 - Catégories de véhicules
 - Années de construction, type de carburant utilisé, équipements des voitures
 - Véhicules possédés par les foyers et véhicules de société
 - Motifs des usages personnels et professionnels
 - Type de contrat d'assurance, garanties, contrats de maintenance et d'assistance
- Utilisateurs des véhicules du foyer :
 - Profil de l'utilisateur principal, des utilisateurs occasionnels
 - Part des kilométrages réalisés par type d'utilisateur
- Foyers non motorisés :
 - Ancienneté de la démotorisation
 - Raison de non-motorisation
 - Intention de motorisation
- Données d'usage des véhicules :
 - Kilométrages annuels, consommations
 - Fréquence et motifs d'utilisation
 - Lieux de stationnement utilisés et loyer
 - Caractéristiques des trajets domicile-travail, lieu d'études, déplacements professionnels
 - Nombre des départs en week-ends et en vacances
- Achats et intentions d'achat :
 - Données sur l'acquisition des voitures actuelles du foyer
 - Opinion sur l'usage de la voiture

- Prochain et caractéristiques du prochain achat envisagé
- Données sur les dépenses d’entretien et de réparation :
 - Contrôle technique
 - Interventions et dépenses réalisées au cours de l’année précédente
- Données sur le parc de deux roues motorisés (2RM) :
 - Tailles et structure du parc
 - Profils des ménages équipés et des utilisateurs principaux
 - Coûts d’acquisition et dépenses d’entretien
 - Données d’utilisation
 - Type de permis et assurance
- Transports en commun :
 - Fréquence d’utilisation et dépenses mensuelles
 - Proximité des transports e commun
 - Mode principal utilisé lors de l’année écoulée
- Covoiturage, autopartage, vélos et voitures en libre-service :
 - Utilisation et caractéristiques du covoiturage
 - Fréquence d’utilisation des vélos en libre-service
 - Utilisation des services de location entre particuliers, taxis, VTC, bus interurbains
- Locations de voitures :
 - Nombre de locations, motifs et dépenses
 - Ventilation entre les locations auprès de sociétés et les particuliers

2.2. Points de méthodologie à respecter

2.2.1. Représentativité de l’échantillon

Il est attendu un échantillon de 10 000 ménages qui devra être représentatif des foyers français selon les critères sociodémographiques usuels :

- Nombre de personnes par foyer

- Âge du chef de famille
- CSP du chef de famille
- Région d'habitat
- Catégories d'agglomération

Les véhicules possédés ou utilisés par cet échantillon de foyers devront également former un parc automobile représentatif du parc en circulation détenu par les ménages selon les critères suivants :

- Marques et modèles automobiles
- Niveau de gamme des véhicules
- État à l'achat
- Ancienneté des véhicules
- Rang de chaque véhicule dans le foyer
- Type de carburant utilisé
- Niveau de motorisation

La pondération de chacun des critères de représentativité mentionnés ci-dessus (liste non exhaustive) devra être mentionnée et justifiée.

Les véhicules décrits dans l'étude devront être les suivants :

- Véhicules à la disposition du foyer. Outre les véhicules de particuliers possédés par les ménages, les véhicules de société dont le foyer à la libre disposition, les camping-cars, les minibus et les fourgonnettes...
- Véhicule roulant et ne roulant pas, de façon que l'univers décrit soit celui des véhicules que l'on peut conduire avec un permis B (véhicules de moins de 3,5 tonnes).

2.2.2. Recueil des données

Le mode choisi et justifié pour le recueil des données devra permettre d'obtenir un très bon taux de retour des questionnaires. Un minimum de 70% de répondants représentatifs du panel sera exigé.

2.3. Exigences particulières

2.3.1. Format des rendus du rapport final

Les résultats de l'étude feront l'objet d'un rapport final d'analyse, avec commentaires et graphiques (au format Power Point), faisant apparaître les tendances lourdes et les évolutions récentes.

Plusieurs volumes, faisant chacun l'objet de formats de restitution distincts et complémentaires seront également fournis :

- Des tableaux statistiques faisant apparaître les tris croisés ; ces tableaux seront livrés aux formats Acrobat et Excel, avec arborescence et sommaire automatisé, de manière à faciliter la recherche de l'information ;
- Les principaux indicateurs en série temporelle faisant l'objet d'un classeur Excel.

2.3.2. Exigence technique pour favoriser la circulation des données et du savoir

Circulation des données et du savoir

En vertu de la loi [n° 2016-1321 du 7 octobre 2016](#) pour une République numérique (dite Loi Lemaire) et en particulier le titre Ier sur la circulation des données et du savoir l'ADEME, comme toutes les structures publiques, est tenue de mettre à disposition en libre accès les études qu'elle réalise, ainsi que l'ensemble des éléments ayant servi à réaliser cette étude (code source du modèle, données de sortie et résultats, données d'entrée, hypothèses, méthodologie...). Cela afin de **favoriser l'accès des citoyens à la décision publique, de développer le mécanisme de revue par les pairs**, et de permettre à d'autres acteurs de questionner ou de confirmer les conclusions émises, afin d'enrichir le débat public et scientifique.

Pour y parvenir l'ADEME s'applique à respecter le **principe FAIR**¹. Pour plus d'information, vous pouvez consulter le [guide sur les données de recherche](#).

Favoriser la circulation des données

Dans le cadre de la Loi Lemaire, depuis 2018, l'agence s'applique à favoriser l'ouverture de ses données via on portail open data (<https://data.ademe.fr>) : les données non confidentielles (brutes ou transformées) ayant servi à produire une étude, une analyse ou une publication, doivent être accessibles via le portail open data de l'ADEME (data.ademe.fr) et **doivent donc être normalisées et documentées**. Cette exigence de normalisation et de documentation s'applique également aux données confidentielles, qui pourront être réutilisées en interne.

Normalisation des données :

- Les données doivent être accessibles sous un **format ouvert** (CSV, JSON, PARQUET...), et pas uniquement via des formats propriétaires comme Excel.
- Pour les données au format CSV, les données doivent respecter le **principe TIDY**, et suivre les bonnes pratiques suivantes :

¹ Les principes FAIR (Findable, Accessible, Interoperable, Reusable) décrivent comment les données doivent être organisées pour être plus facilement accessibles, comprises, échangeables et réutilisables.

- **Privilégier des noms de variables pour nommer les colonnes** plutôt que des valeurs (exemple : privilégier une seule colonne "année" plutôt que trois colonnes "2020", "2021" et "2022").
- **Privilégier une colonne dédiée par variable** plutôt que de regrouper plusieurs variables dans une même colonne (exemple : privilégier deux colonnes "nom" et "prénom" plutôt qu'une colonne "nom, prénom").
- **Privilégier une table unique par unité d'observation** plutôt que plusieurs tables (exemple : Privilégier une table "nombre d'habitants" avec une colonne "sexe" plutôt que deux tables, une pour les femmes et une autre pour les hommes)
- Lorsque c'est possible, les données doivent être structurées de sorte à respecter le **principe [MECE](#)** (*Mutually Exclusive and Collectively Exhaustive*). L'objectif est d'éviter le double comptage ou les jeux de données incomplets.
- Lorsque c'est possible, éviter le recours à des grandeurs intensives comme les pourcentages, les taux ou les rapports. **Privilégier les grandeurs extensives (sommables)** afin de permettre aux ré-utilisateurs de calculer la grandeur intensive sur le périmètre de leur choix (exemple : privilégier une colonne "PIB" et une colonne "nombre d'habitants" plutôt qu'une seule colonne "PIB par habitant")
- Lorsque c'est possible, **utiliser les référentiels d'usage** pour permettre un enrichissement à posteriori des données (exemple : utiliser le code SIREN pour les entreprises et les collectivités, le code commune INSEE pour les communes, et non le code postal).

Documentation des données et métadonnées :

- **Métadonnée.** Chaque fichier plat (CSV, JSON...) doit être accompagné d'une documentation décrivant le fichier (donc la table) ainsi que chacun des champs qu'il contient. Chaque champ (colonne) doit être décrit individuellement. La description doit *a minima* préciser :
 - La date de fraîcheur des données ou leur fréquence de mise à jour
 - La couverture spatiale et temporelle
 - Les hypothèses et la méthodologie employés pour construire ce jeu de donnée
 - Un contact référent en cas de questions ou de remarques
- Une **cartographie des données sources** qui explique où, quand et comment chaque jeu de donnée a été récupéré. L'objectif est de pouvoir reproduire de nouveau la récupération de ces données pour leur mise à jour.
- Un **modèle physique de donnée** (MPD) pour les modèles impliquant un nombre important de tables (3 ou plus) liées entre elles. Les modèles logique (MLD) et conceptuel (MCD) sont également les bienvenus.

3. Organisation et pilotage de la prestation

3.1. Encadrement et suivi de la prestation

Un comité de pilotage sera mis en place pour assurer le suivi de la mission ; il sera constitué du chef de projet côté prestataire et de Pierre Taillant, référent du service Transports et mobilité de l'ADEME.

Le comité de pilotage se réunira au minimum 3 fois :

Lors de la réunion de lancement

Lors de la réunion intermédiaire au cours de laquelle seront présentés les questionnaires

Lors de la réunion finale pour le rendu de la mission.

Les réunions de lancement et finale du comité de pilotage auront lieu en visio-conférence ou dans les locaux de l'ADEME– 500 route des Lucioles – 06560 Valbonne Sophia-Antipolis.

Le prestataire aura en charge la préparation des réunions en coordination avec l'ADEME. Il assurera la rédaction et la diffusion des comptes rendus des réunions.

3.2. Calendrier de réalisation des prestations

La durée de la prestation sera de 10 mois à compter de la notification du marché par l'ADEME, incluant 3 mois de relecture et validation du livrable final de la mission par l'ADEME.

Le candidat à cette prestation proposera une méthodologie détaillée ainsi qu'un calendrier et les moyens humains mis en œuvre pour répondre aux tâches décrites ci-dessus.