

IMMOBILITÉ ET MOBILITÉ OBSERVÉES À TRAVERS LES ENQUÊTES MÉNAGES DE TRANSPORT OU D'EMPLOI DU TEMPS

Jimmy Armoogum () Marie Castaigne (**)
Jean-Paul Hubert (**) Jean-Loup Madre (*)*

() Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité (INRETS),
Département d'économie et sociologie des transports
(**) Facultés Universitaires Notre Dame de la Paix, Namur (Belgique),
Groupe de recherche sur les transports*

Les enquêtes de mobilité et le danger du « refus mou »

- Éléments succincts sur la méthodologie des enquêtes transports
- Le « déplacement » comme unité statistique
- L'enjeu des immobiles
- « Hier, je ne suis pas sorti de chez moi. »

Une autre source d'observation des comportements de mobilité

- Un objectif différent mais une intersection non nulle avec l'enquête transport
- Mesurer l'immobilité par la durée ou par le lieu des activités ?
- Des déplacements observés par tronçons de 10 minutes

Les sources françaises et belges

- France :
 - Deux enquêtes INSEE
 - Protocoles semblables mais années différentes (1993-94 et 1998)
 - Échantillons de 14.100 à 15.400 individus
- Belgique
 - Même année (1999) et même base d'échantillonnage (INS)
 - Protocoles différents (questionnaire auto-administré et interview à domicile)
 - Échantillons de 7.000 à 8.400 individus

L'immobilité varie du simple au double

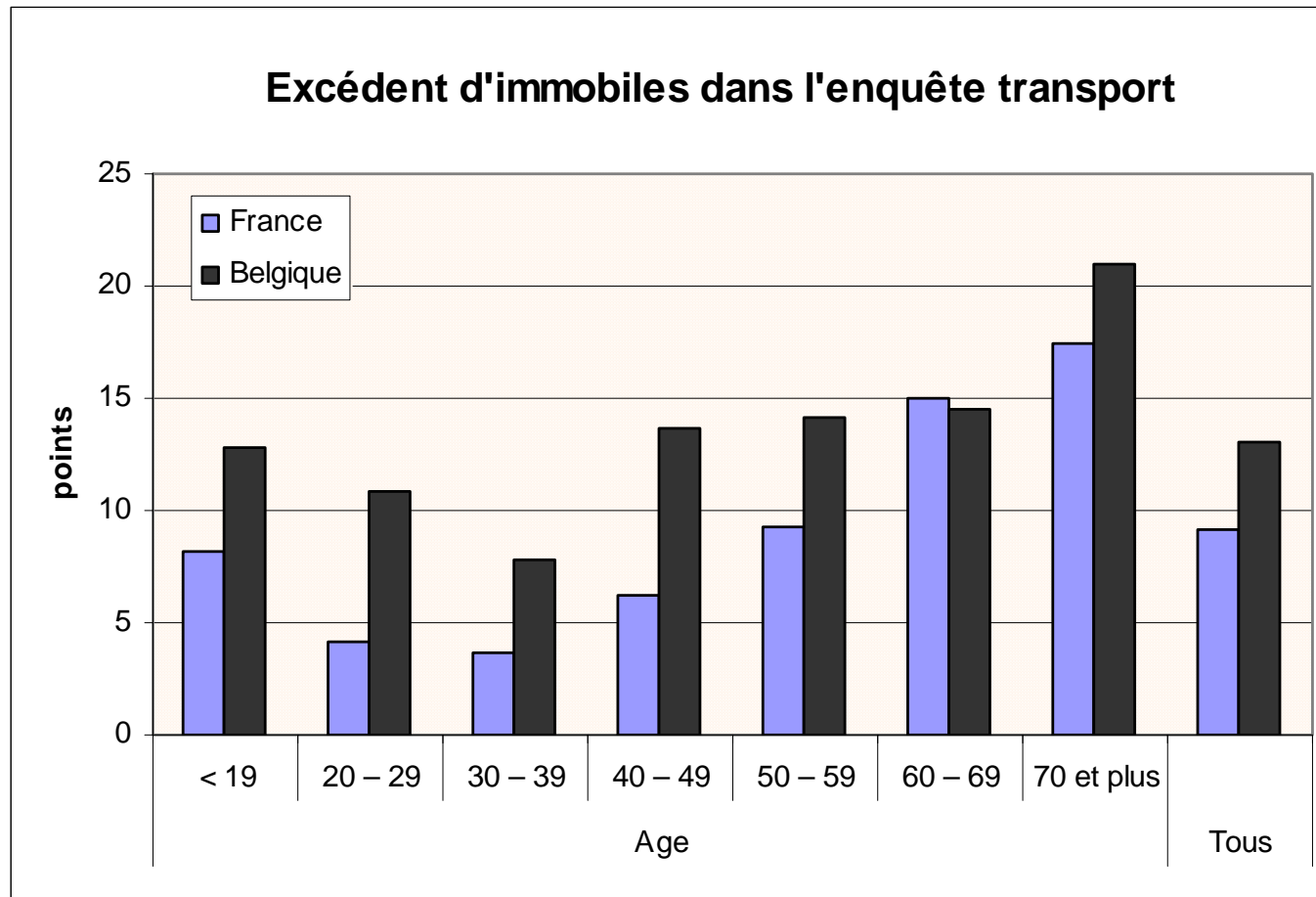
Taux d'immobilité selon le sexe, un jour ouvré

| France | ET F 93-94 | | | EDT F 98 | | | différence |
|----------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|
| sexe | taux d'immobilité | valeur sup. à 95% | valeur inf. à 95% | taux d'immobilité | valeur sup. à 95% | valeur inf. à 95% | taux d'immobilité |
| masculin | 13,9% | 13,0% | 14,8% | 5,6% | 5,0% | 6,3% | 8,3 |
| féminin | 20,3% | 19,4% | 21,3% | 10,9% | 10,1% | 11,6% | 9,4 |
| ensemble | 17,4% | 16,8% | 18,1% | 8,3% | 7,8% | 8,9% | 9,1 |
| Belgique | MOBEL 99 | | | EDT B 99 | | | différence |
| sexe | taux d'immobilité | valeur sup. à 95% | valeur inf. à 95% | taux d'immobilité | valeur sup. à 95% | valeur inf. à 95% | taux d'immobilité |
| masculin | 17,5% | 16,0% | 19,0% | 5,7% | 5,0% | 6,5% | 11,8 |
| féminin | 25,8% | 24,1% | 27,4% | 11,7% | 10,7% | 12,7% | 14,1 |
| ensemble | 21,8% | 20,7% | 23,0% | 8,8% | 8,2% | 9,4% | 13,0 |

Sources: ET F 93-94 INRETS-INSEE, EDT F 98 INSEE, MOBEL 99 GRT SPF-PS, EDT B 99 INS

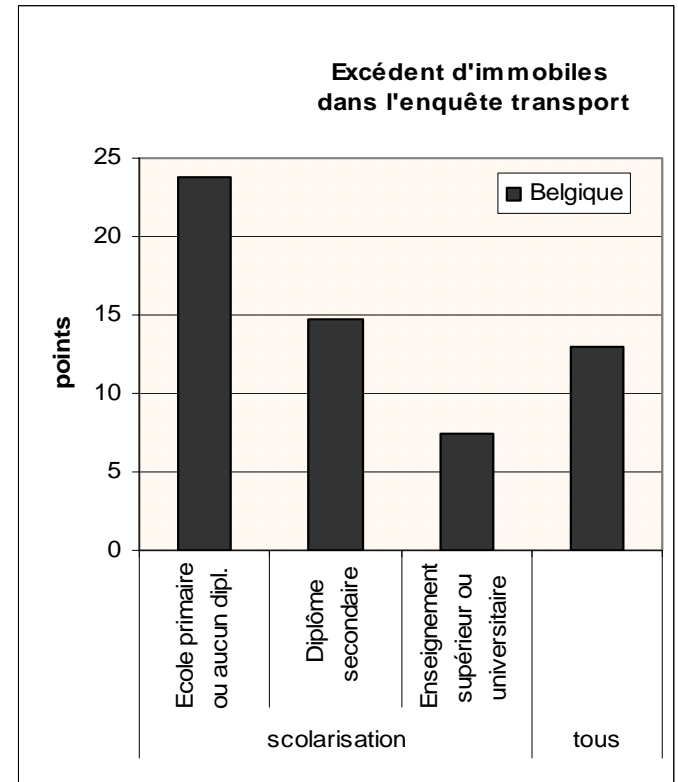
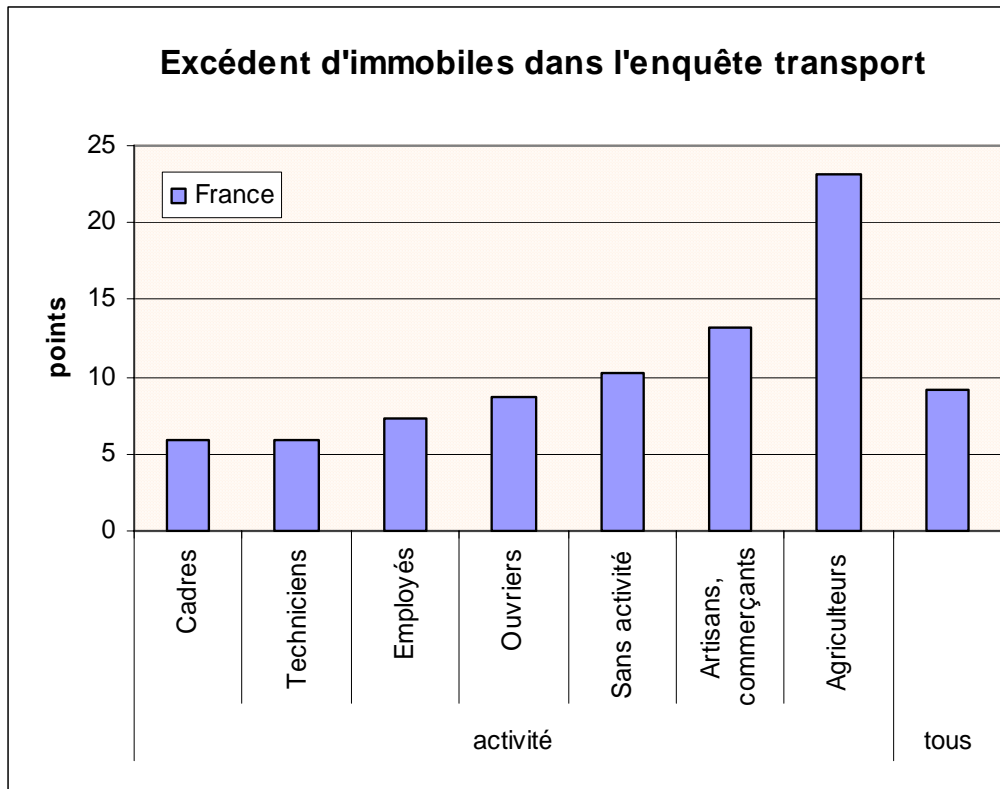
- « immobile » : personne qui n'a réalisé aucun déplacement (ET) ou qui a fait toutes ses activités dans un même lieu (EdT)

Un écart différencié, selon l'âge...



Sources: ET F 93-94 INRETS-INSEE, EDT F 98 INSEE, MOBEL 99 GRT SPF-PS, EDT B 99 INS

... et le capital social



Sources: ET F 93-94 INRETS-INSEE, EDT F 98 INSEE, MOBEL 99 GRT SPF-PS, EDT B 99 INS

L'ampleur du « refus mou » et ses conséquences

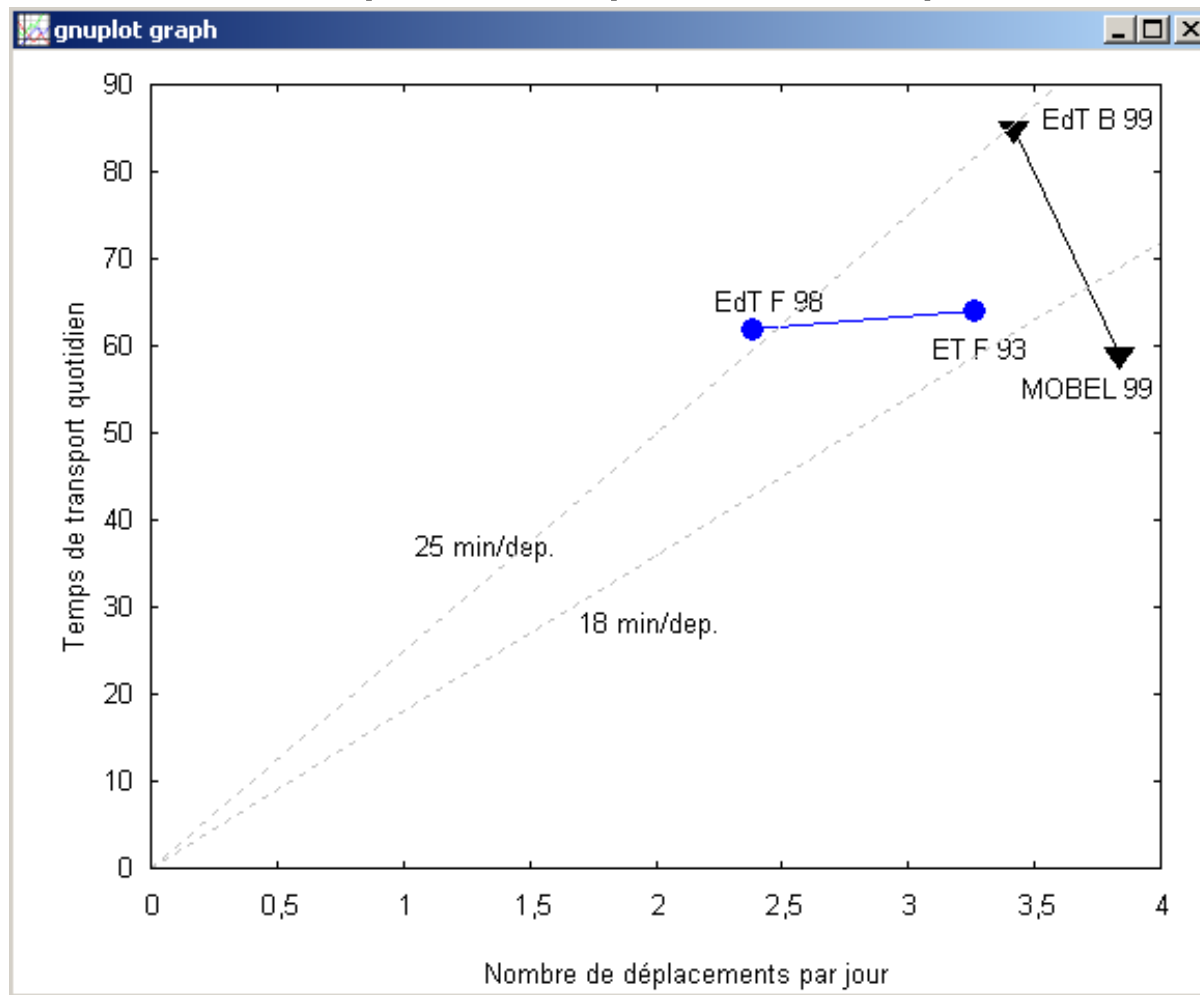
- La mobilité de certaines classes d'âge ou catégories sociales mal représentée dans les enquêtes transport ?
- Les enquêtes emploi du temps sont plus fiables sur l'immobilité, mais moins précises sur la mobilité

Quelques résultats sur la mobilité

Des résultats divergents :

- En France : même durée quotidienne de transport mais moins de déplacements dans l'enquête emploi du temps
- En Belgique : même nombre de déplacements par jour mais une durée totale plus grande dans l'enquête emploi du temps

La durée moyenne d'un déplacement est supérieure dans l'enquête emploi du temps



Sources: ET F 93-94 INRETS-INSEE, EDT F 98 INSEE, MOBEL 99 GRT SPF-PS, EDT B 99 INS

Conclusion et perspectives

- Deux outils différents, des points forts et des points faibles pour l'observation de la mobilité
- Deux biais :
 - Surestimation certaine des immobiles dans les enquêtes transport
 - Surestimation probable des durées de transport dans les enquêtes emploi du temps
- Une synergie à développer entre les deux types d'enquêtes