

# 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

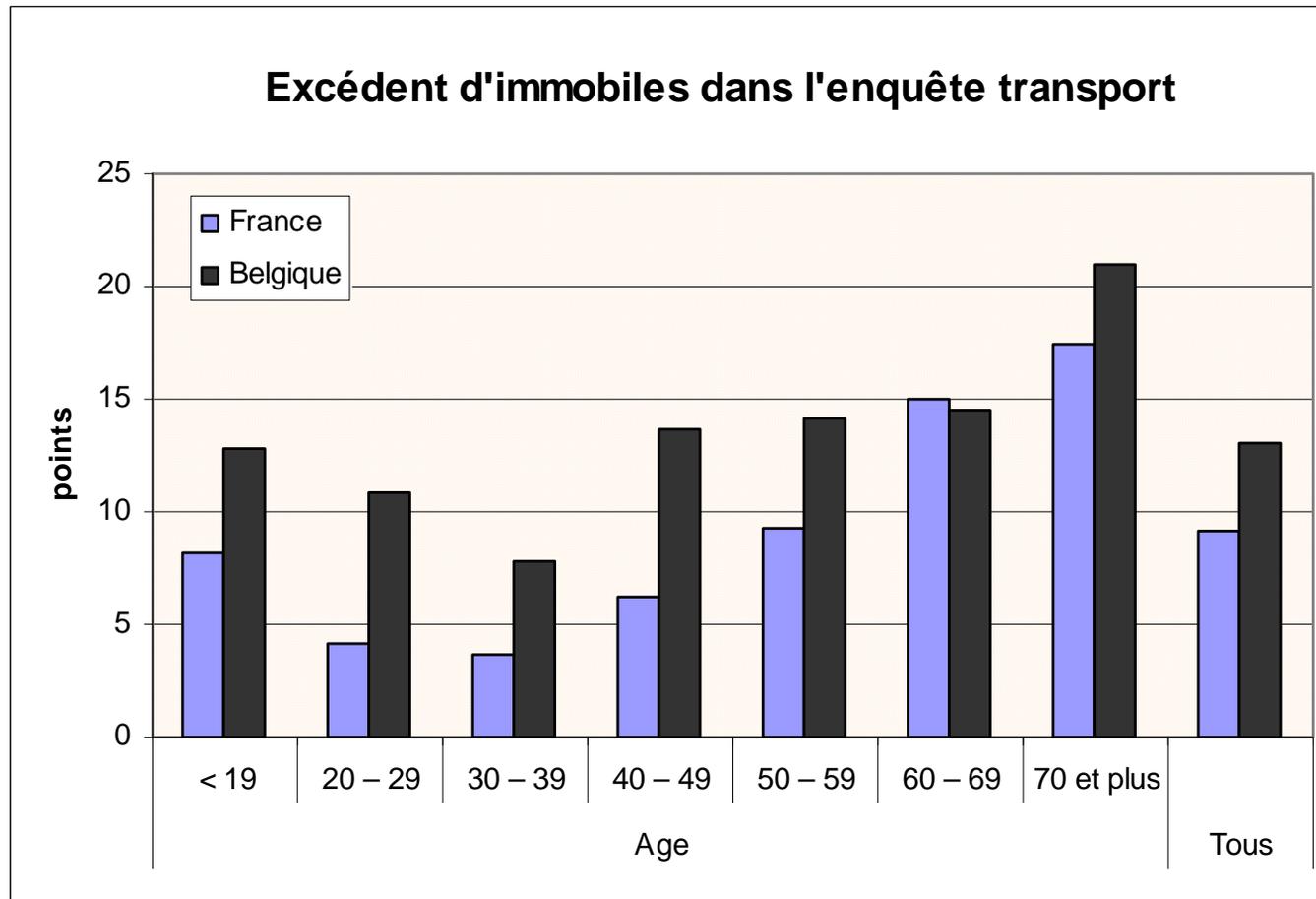
Taux d'immobilité selon le sexe, un jour ouvré

| 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 | <b>13,9%</b>      | 13,0%             | 14,8%             | <b>5,6%</b>       | 5,0%              | 6,3%              | <b>8,3</b>        |
| féminin  | <b>20,3%</b>      | 19,4%             | 21,3%             | <b>10,9%</b>      | 10,1%             | 11,6%             | <b>9,4</b>        |
| ensemble | <b>17,4%</b>      | 16,8%             | 18,1%             | <b>8,3%</b>       | 7,8%              | 8,9%              | <b>9,1</b>        |
| 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 | <b>17,5%</b>      | 16,0%             | 19,0%             | <b>5,7%</b>       | 5,0%              | 6,5%              | <b>11,8</b>       |
| féminin  | <b>25,8%</b>      | 24,1%             | 27,4%             | <b>11,7%</b>      | 10,7%             | 12,7%             | <b>14,1</b>       |
| ensemble | <b>21,8%</b>      | 20,7%             | 23,0%             | <b>8,8%</b>       | 8,2%              | 9,4%              | <b>13,0</b>       |

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

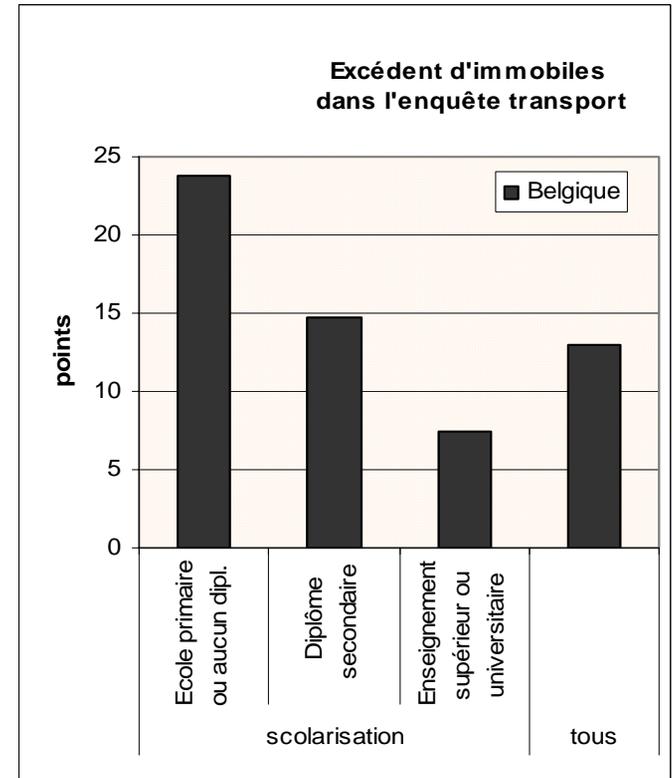
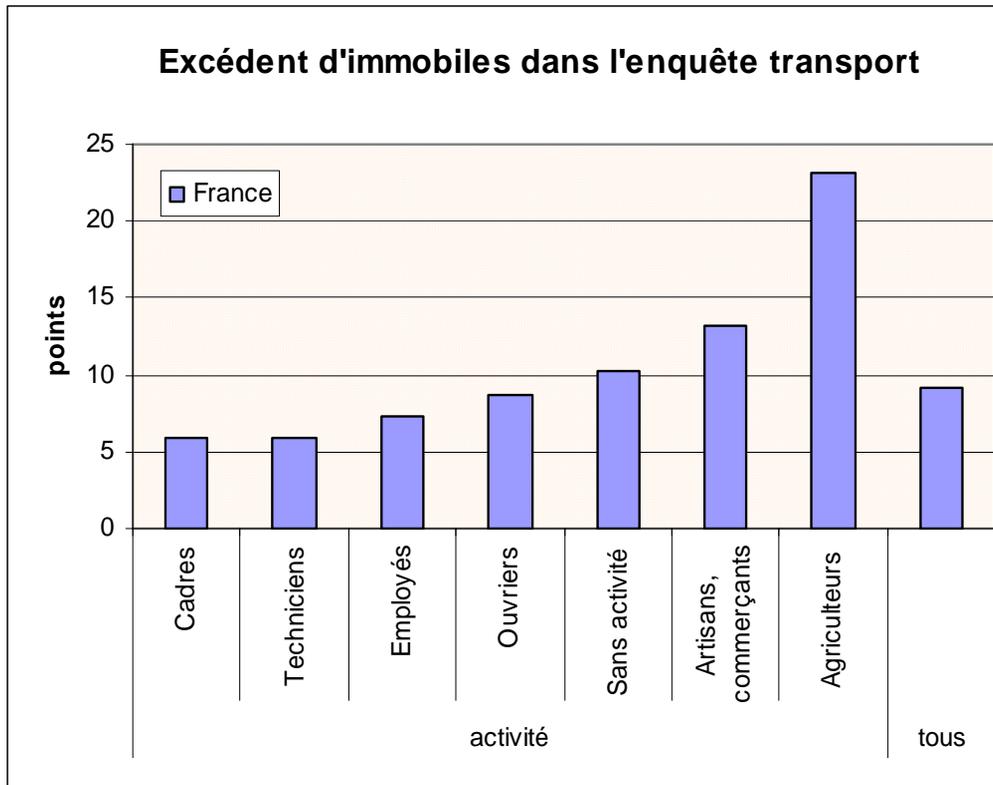
- « immobile » : personne qui n'a réalisé aucun déplacement (ET) ou qui a fait toutes ses activités dans un même lieu (EdT)

# 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

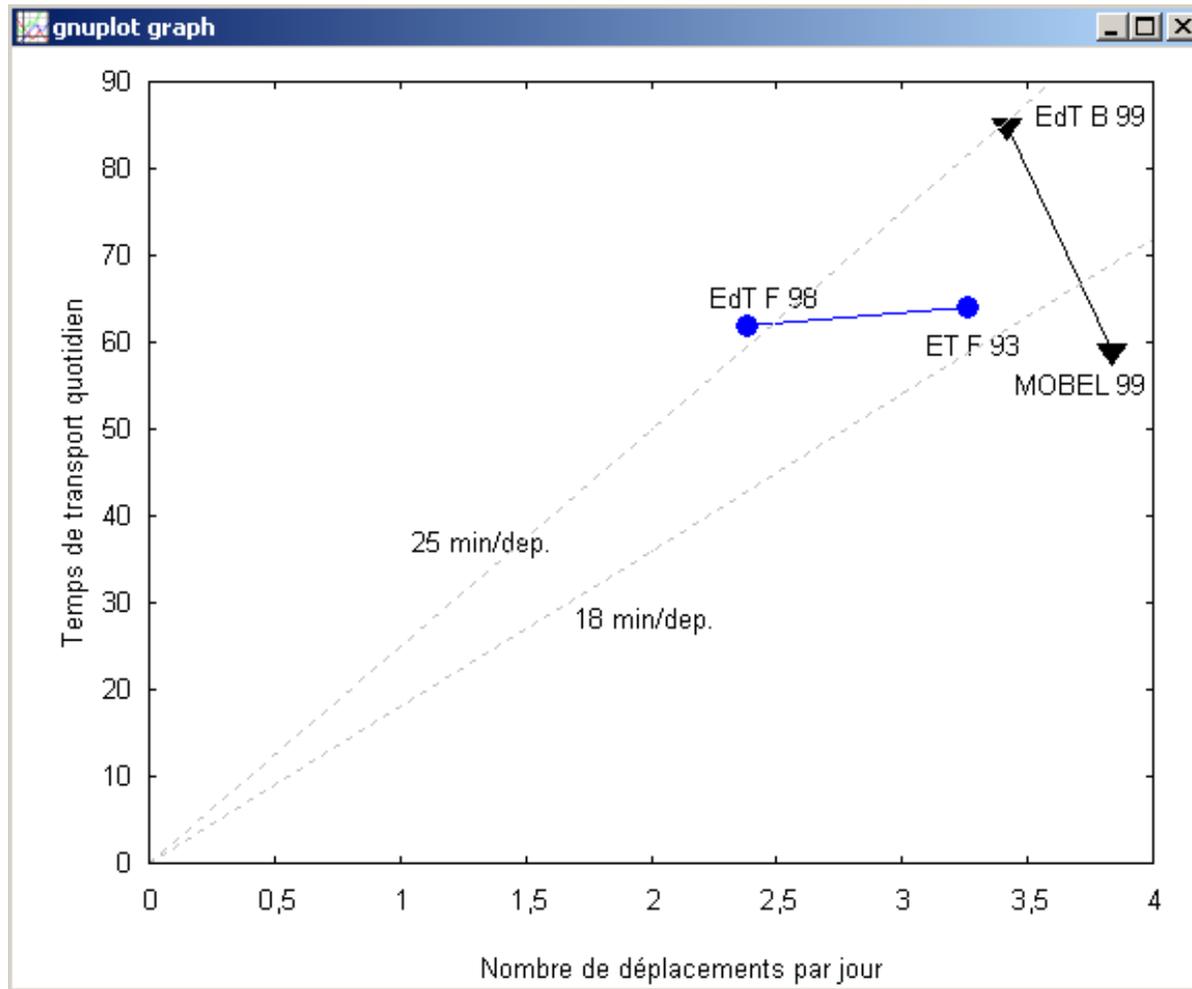
- La mobilité de certaines classes d'âge ou catégories sociales mal représentée dans les enquêtes transport ?
- Les enquêtes emploi du temps sont plus fiables sur l'immobilité, mais moins précises sur la mobilité

# 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