

Immobilité et mobilité observées à travers les enquêtes ménages de transport ou d'emploi du temps

Jimmy ARMOOGUM¹, Jean-Paul HUBERT² et Jean-Loup MADRE³

¹ Département d'économie et de sociologie (dest), Inrets

² Groupe de recherche sur les transports (GRT), FUNDP, Namur, Belgique

³ Département d'économie et de sociologie (dest), Inrets

Dans la lignée des travaux de l'économiste américain Y. Zahavi, les études sur la mobilité individuelle ont accordé une grande importance à la notion de budget-temps de transport, c'est-à-dire la durée totale consacrée au transport pendant une journée.

Ces études ont généralement privilégié les données des enquêtes de transport, locales ou nationales, qui reconstituent l'agenda des déplacements de la personne enquêtée. Or il existe un autre source : celle des enquêtes emploi du temps, qui, elles, reconstituent un agenda de activités. Dans les deux cas il s'agit d'enquêtes ménages, réalisées avec des exigences statistiques comparables (taux de sondage des ménages de l'ordre de 1/1500 à 1/2000). Il était donc tentant de comparer les valeurs de l'indicateur de budget-temps de déplacement à partir de ces deux sources. Cela n'avait pas encore été fait de manière systématique. On a pu le réaliser sur des données françaises et belges.

La comparaison se heurte à plusieurs problèmes méthodologiques :

- la définition du déplacement n'est pas la même d'une enquête à l'autre. Il est donc difficile de comparer les nombres de déplacements quotidiens ;
- certains déplacements comme les visites professionnelles sont comptés dans les enquêtes transport mais pas dans les enquêtes emploi du temps ;
- les temps ne sont pas mesurés de la même façon. Les enquêtes emploi du temps utilisent une grille d'intervalles de dix minutes alors que les enquêtes transport comptent le temps en continu mais les répondants indiquent des heures rondes plus que de raison ;
- le budget-temps de déplacement est un indicateur hybride car il tient compte à la fois des personnes mobiles et immobiles. Or les enquêtes peuvent non seulement diverger sur la façon de comptabiliser les durées de déplacement mais également sur l'observation de l'immobilité.

Les personnes immobiles étant moins nombreuses que les mobiles (10 à 20% du total), le budget-temps de l'ensemble de la population est en effet peu différent du produit du taux de mobilité (pourcentage des répondants ayant réalisé au moins un déplacement le jour de l'enquête) par le budget-temps des personnes mobiles.

Le travail de comparaison a donc distingué la mesure du taux de mobilité et celle du budget-temps des mobiles. Pour la mesure de durée, on a tenté de reproduire sur les données belges l'effet de la discrétisation du temps de la grille de 10 minutes sur les données de l'enquête transport. Cette discrétisation semblait se traduire par une surestimation du budget-temps de l'ordre de 5.

On constate, dans les deux pays, une différence de l'ordre de 8 points dans l'estimation des taux de mobilité par les deux enquêtes. Cette différence ne dépend pas des sexes mais n'est pas uniforme en ce qui concerne l'âge du répondant, son activité et, surtout, son niveau d'instruction. Elle tendrait à montrer que les enquêtes transport souffrent d'un mode de refus insidieux (ou « mou ») de la part de personnes qui préfèrent déclarer qu'elles n'ont pas bougé de chez elles plutôt que d'entrer dans la logique de reconstitution de l'agenda des déplacements.

En ce qui concerne les durées, les résultats sont opposés dans les deux pays. Les budgets-temps des Français sont légèrement plus longs d'après l'enquête transport (64 minutes contre 58). Ceux des Belges sont au contraire plus longs dans l'enquête emploi du temps d'une vingtaine de minutes (98 min contre 75 en semaine). Une étude plus poussée sur les données belges a permis de montrer que cette différence ne vient pas d'un nombre plus important de déplacements déclarés mais d'une durée plus longue des déplacements.
