

OBSERVATION DE LA MOBILITÉ (AU NIVEAU NATIONAL) : UNE COMPARAISON DES DISPOSITIFS ALLEMAND ET FRANÇAIS

Gaëlle Jaillet ¹ & Clotilde Minster ² & Jimmy Armoogum ³

¹ *Certu, 9 rue Juliette Récamier, F-69456 Lyon cedex 06, gaelle.jaillet@ifsttar.fr,*

² *Ifsttar, DEST, 2 rue de la butte verte, F-93166 Noisy le Grand Cedex / Université Paris 1, UMR 8504 Géographie-Cités, équipe CRIA, clotilde.minster@ifsttar.fr*

³ *UPE, Ifsttar, DEST, 2 rue de la butte verte, F-93166 Noisy le Grand Cedex, jimmy.armoogum@ifsttar.fr*

Mesurer les évolutions à long terme devient un objectif de plus en plus important dans la quasi-totalité des pays. Les Finlandais sont les premiers à percevoir l'importance de cette mesure (1985), alors que l'Espagne et la Belgique ont commencé à s'y intéresser dans leur dernière enquête (respectivement 2006-07 et 2009). La Finlande, les USA, les Pays-Bas et la France désignent cet objectif comme étant l'un des principaux. Le reste des pays étudiés considère cette mesure comme secondaire, à l'exception du Danemark où cet objectif, principal avant 2004, fut abandonné à la reprise de l'enquête en 2006. En effet, une refonte importante du dispositif en continu en 2006 rend difficiles les comparaisons avec l'enquête antérieure, qui avait sensiblement dérivé par rapport aux statistiques de comptage de trafics.

Dans une période où le prix des carburants et, plus généralement, la conjoncture économique connaissent d'amples à-coups, il serait souhaitable d'observer la mobilité en continu, ce qui permet en outre de contrôler l'effet de phénomènes imprévus (grèves, météo,...). Plusieurs enquêtes vont depuis longtemps dans ce sens : les enquêtes néerlandaises, permanentes depuis 1978, la National Travel Survey en Grande-Bretagne depuis 1989 et le panel de Mobilité Allemand (MOP) depuis 1994. Il est vrai que l'observation en continu est confrontée à des problèmes méthodologiques ardues (augmentation tendancielle des refus, estimation de faibles évolutions à partir d'échantillons limités,...) contraignant certains pays comme la Suède (en 2005) et le Danemark (en 2004) à interrompre leurs enquêtes. Malgré ces difficultés, le Danemark a repris son enquête en 2006 et la Suède a fait de même en 2010. Le dispositif allemand est particulièrement intéressant, puisqu'il articule de grosses enquêtes (KONTIV 1976, 1982, 1989, puis MiD 2002 et 2008) avec un panel (MOP) qui se poursuit depuis 1994 permettant ainsi une analyse transversale et longitudinale de la mobilité.

Bibliographie

Ampt, E.S., et Ortúzar, J.D.D. (2004). On best practice in continuous large-scale mobility surveys, *Transport Reviews*, 24, 337-363.

Ortúzar, J.D.D., et Armoogum, J., et Madre, J.-L., et Potier, F. (2010). Continuous Mobility Surveys : The State of Practice, *Transport Reviews*, 31, 293-312.

Richardson, A.J., et Ampt E.S., et Meyburg A. (1995). *Survey Methods for Transport Planning*. Melbourne : Eucalyptus Press.

Zumkeller, D., et Ottmann, P. (2009). Moving from cross-sectional to continuous surveying : synthesis of a workshop, in *Transport Survey Methods : Keeping Up with a Changing World*, Bingley : Emerald, 533-539.

Zumkeller D., et Madre, J.-L., et Chlond, B., et Armoogum, J. (2006). Panel surveys, in *Travel Survey Methods : Quality and Future Directions*, Oxford : Elsevier, 363-398.