

Le potentiel du web pour les enquêtes de mobilité

Caroline BAYART¹ et Patrick BONNEL²

De nombreux facteurs, qui sont peu susceptibles d'évoluer dans le futur, expliquent le nombre croissant de non-réponses observé dans les enquêtes déplacements. Malgré leur efficacité, les efforts effectués pour améliorer la communication et la gestion de l'enquête ne parviennent qu'à limiter la décroissance du taux de réponse. La correction de la non-réponse par le redressement vise à limiter les effets de cette non-réponse. Elle suppose toutefois toujours de postuler que les individus disposant de certaines caractéristiques n'ayant pas répondu se déplacent en moyenne comme ceux disposant de ces mêmes caractéristiques mais ayant répondu à l'enquête. Le développement de la non-réponse risque donc de réduire la représentativité des échantillons et de biaiser les estimateurs produits. Afin de toucher davantage de ménages, le Laboratoire d'Économie des Transports a conduit une enquête web auprès des non-répondants de l'enquête Ménages-Déplacements de Lyon réalisée en face-à-face en 2006.

Ce mode de recueil de données, novateur et interactif, offre la possibilité aux personnes interrogées de choisir le moment le plus approprié pour compléter le questionnaire et d'éviter la relation avec l'enquêteur. Cependant, ce média n'est pas accessible par tous les individus et les compétences des internautes sont inégales face à la réponse à une enquête en ligne. La réalisation d'une enquête web pose des problèmes spécifiques à ce mode d'enquête, en termes de rédaction et d'administration du questionnaire notamment. L'enquête Ménages-Déplacements de Lyon est traditionnellement administrée en face-à-face, par des enquêteurs. La mise en ligne de l'étude nécessite une adaptation du contenu du questionnaire. La forme auto-administrée impose de travailler sur son attractivité, sa simplification et sa faisabilité technique (tout en maintenant la proximité de son contenu avec celui de l'enquête principale en face-à-face), afin de ne pas décourager des répondants potentiels. La tâche est particulièrement complexe en ce qui concerne le recueil des déplacements individuels. Enfin, si le soutien apporté par le web à l'enquête traditionnelle permet d'appréhender des comportements de mobilité peu représentés jusqu'ici, la question de la comparabilité des données reste entière. Le choix du média, du mode d'administration du questionnaire et les caractéristiques des répondants ont probablement une influence non négligeable sur les comportements de mobilité. Ainsi, si le web permet de réduire le taux de non-réponse, la généralisation des réponses fournies à l'ensemble de la population reste problématique.

La réalisation du terrain a permis de recueillir près de 370 questionnaires sur le web, soit un taux de réponse de 8,5%. Ce résultat est encourageant, si on considère que les ménages sollicités pour répondre en ligne avaient refusé de recevoir un enquêteur à domicile ou étaient restés injoignables après 8 tentatives.

L'analyse des données permet d'évaluer le potentiel du web pour les enquêtes de mobilité. Nous déterminons tout d'abord le profil sociodémographique des répondants web, avant de

¹ Laboratoire d'Économie des Transports - ENTPE, Université Lumière Lyon 2, CNRS - bayart@entpe.fr

² Laboratoire d'Économie des Transports - ENTPE, Université Lumière Lyon 2, CNRS - Bonnel@entpe.fr

mener une analyse comparative de la mobilité entre les deux échantillons (web et face-à-face). Les résultats montrent une sous-déclaration des « petits » déplacements (en temps ou en distance) et des déplacements pour des motifs peu contraints, par les répondants web. La comparaison porte également sur le nombre de sorties du domicile et sur les caractéristiques des déplacements (modes, motifs à la destination, horaire de départ...). Enfin, pour limiter les différences sociodémographiques entre les deux échantillons, nous restreignons notre analyse à une population d'actifs, qui représentent 70% des répondants web. Dans ce dernier cas, les différences de mobilité se réduisent, mais ne disparaissent pas.

Ce papier présente d'abord le potentiel et les limites du web pour les enquêtes de mobilité. Ensuite, la méthodologie de l'enquête web est détaillée et nous présentons les choix opérés par rapport à la version administrée du questionnaire. Puis nous présentons les principaux résultats de l'enquête web en termes de mobilité quotidienne et les comparons à ceux de l'enquête standard. Des perspectives pour les prochaines enquêtes ménages déplacements sont finalement proposées.