

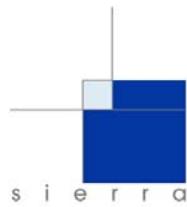
COMPTE RENDU
JOURNÉE DU 10 MAI 2007
BILAN EXPÉRIMENTATION SIERRA 2005-2006

Liste des participants :

Marie-Pierre GAIFFAS	CUB Direction des déplacements Urbains
Amaury RUILLERE	SYTRAL Etudes générales
Bernard QUETELARD	CETE Nord-Picardie
Jean-Pierre GUIRAUD	Lille Métropole Communauté Urbaine Transports Collectifs - Etudes et enquêtes
Jacques WALQUENART	Ratp Information Voyageurs
Anne-Marie FREDERIC	GART Pôle Système de Transport
Jean-Louis GRAINDORGE	URBA 2006 Coordination Predim
Claude-Emmanuelle COURATIER	VOX POPULI Sierra
Jean-Paul BRIOTTET	VOX POPULI Sierra
Christian MIQUEL	CCCM Etudes qualitatives

N'ont pu être présents mais suivent la démarche :

Philippe BOSSUET - SYTRAL
Alexandre BLAQUIERE - TISSEO-SMTC
Patrick FERRI - SMTC CLERMONT COMMUNAUTE
Annick DUTARTRE - LA METRO
Stéphane GUSMEROLI - LA METRO
Reginald BABIN - GART
Guillaume USTER - INRETS
Erwan SEGALOU - MAIRIE DE PARIS



MATIN - PRINCIPALES CONCLUSIONS :

Une faisabilité opérationnelle démontrée

L'expérimentation au printemps et à l'automne 2006 a permis de démontrer qu'il était possible de recruter, d'animer et d'interroger sur une période de six semaines consécutives les internautes.

La source de recrutement des panélistes constitue un biais qu'il faut maîtriser

La méthode la plus pure pour recruter le panel est de faire appel à des mégabases d'adresses opt-in, d'internautes ayant donné leur accord pour être contacté par mail et d'effectuer un envoi de mails d'invitation sur un échantillon tiré au sort. Ce mode de constitution de panel est certes plus efficace, mais les représentants des AOT préfèrent conserver le mode actuel en associant également les sites des réseaux urbains de TC et des agglomérations. Cela permet une bonne association de tous les acteurs à la démarche. Le biais doit être quant à lui maîtrisé par des tris spécifiques.

Les limites de la représentativité : le profil des internautes

Le panel recruté est avant tout représentatif des internautes soit une population âgée de 18 à 60 ans. La représentativité hommes / femmes est dans l'ensemble satisfaisante avec une légère sur-représentation des femmes qui participent plus volontiers à ce type d'enquêtes sur Internet. La visibilité des catégories socioprofessionnelles est difficile. Ce point est à retravailler.

Un panéliste sur deux participe de manière valide

Le taux de participation valide aux enquêtes est d'en moyenne 50%. Seulement 30% des inscrits n'a pas participé à la démarche.

Près de 30% des relevés mobilité se sont avérés peu fiables et ont été neutralisés.

Les champs étaient volontairement non contrôlés de manière à ne pas freiner les personnes qui souhaitaient participer de manière fantaisiste : trop de modes de transports, trop de déplacements. Elles ont pu ainsi être facilement repérées. Une partie n'a cependant pas bien compris la notion de retour à domicile. La mise en œuvre d'une notice des relevés à l'automne n'a pas eu un impact significatif sur la part des relevés valides et a découragé une partie des panélistes.

Des indicateurs valides qui méritent d'être enrichis et précisés

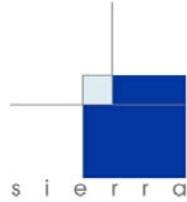
Les indicateurs ont permis de mettre en évidence les particularités de chacune des AOT participantes. La méthodologie ne permet pas d'établir une véritable comparaison avec les données des EMD. Une mise en perspective des résultats mérite cependant d'être menée.

Un très faible impact des redressements sur les résultats

Les tests de redressement par âges et sexes sur chacune des zones géographiques, n'ont pas de véritable impact sur les indicateurs. Leur vertu est essentiellement d'homogénéiser les échantillons les uns par rapport aux autres. Un redressement en fonction de la zone de résidence dans l'agglomération s'avèrent plus pertinents, les tests vont être menés d'ici l'été.

Une grande stabilité des usages modaux sur la période qui interdit l'analyse d'impact

Si en 2004, il avait été possible de suivre des évolutions de comportements modaux assez fortes en raisons des grèves et de la canicule, en 2006, sans ces événements, force est de constater la très grande stabilité des indicateurs. Le suivi du déport modal et l'impact de la consultation de sites n'ont donc pas pu être pleinement menés. Les objectifs du programme de recherche n'ont pas pu être complètement remplis.



COMPTE RENDU JOURNÉE DU 10 MAI 2007 BILAN EXPÉRIMENTATION SIERRA 2005-2006

Le besoin du recul d'un ou deux ans pour évaluer les capacités de mesure d'impact

Pour évaluer les capacités de l'outil à mesurer le transfert modal et l'impact de l'information, il faut attendre de pouvoir effectuer les tris à l'issue d'une nouvelle, voire deux nouvelles interrogations du panel, individu par individu, à 1 ou 2 ans.

MATIN - EVOLUTIONS SOUHAITEES

Une analyse critique de la méthode, des questionnaires et des indicateurs permet de dégager les optimisations qu'il est souhaitable d'apporter avant la mise en œuvre d'une nouvelle vague d'interrogation des panélistes.

- Au niveau de la qualification du fichier :

Réactualisation par les panélistes de la fiche transport

Pour être valable en année n+1, il paraît nécessaire de demander à chacun des panélistes une réactualisation de leurs questionnaires identité et transport avant toute nouvelle vague de relevés mobilité. Il sera ainsi possible de repérer les évolutions de la situation de chacun.

Enrichissement de la partie information de la fiche transport

Actuellement, la question de la fiche transport portant sur les différentes sources d'information consultées en matière de transport, met sur un même plan les sites d'information, utilisés avant le déplacement et les panneaux d'information consultés en cours de déplacement. Pour approfondir cette notion, la question devrait être scindée en trois pour distinguer les besoins avant le déplacement, pendant et en cas de perturbation. La radio est également une notion qui doit être précisée.

- Au niveau des relevés mobilité :

Grilles mode de transport : une matrice modes détaillés / jours de la semaine

Présenté tel quel en nombre de jours d'utilisation sur la semaine lundi-vendredi et le week-end samedi-dimanche, les questions portant sur les modes de transport utilisés ne rendent pas bien compte de la multimodalité. Après discussion, il apparaît très difficile d'avoir pour objectif de tracer l'intermodalité sur une journée, mais judicieux de changer le format de la question pour indiquer les jours de la semaine. Cette évolution permet tout aussi bien le calcul des jours modes et apparaît même plus simple à remplir pour l'internaute.

Version 2005-2006

Au cours de la semaine dernière, du lundi au vendredi, vous avez emprunté chacun de ces modes de transports :

Tous les jours, 4 jours, 3 jours, 2 jours, 1 jour ou jamais

	TJ	4 j	3 j	2 j	1 j	jamais
une voiture particulière	○	○	○	○	○	○
un taxi	○	○	○	○	○	○
votre moto	○	○	○	○	○	○
votre scooter	○	○	○	○	○	○
co-voiturage	○	○	○	○	○	○
votre vélo	○	○	○	○	○	○
le bus	○	○	○	○	○	○
le métro	○	○	○	○	○	○
le RER	○	○	○	○	○	○
le train ...	○	○	○	○	○	○

Version corrigée 2007-2008

Au cours de la semaine dernière, quels sont les différents modes de transport que vous avez utilisé ?

Cochez chacun des modes de transport utilisé pour chaque jour

	Lu	Ma	Me	Je	Ve	Sa	Di
une voiture particulière	○	○	○	○	○	○	○
un taxi	○	○	○	○	○	○	○
votre moto	○	○	○	○	○	○	○
votre scooter	○	○	○	○	○	○	○
co-voiturage	○	○	○	○	○	○	○
votre vélo	○	○	○	○	○	○	○
le bus	○	○	○	○	○	○	○
le métro	○	○	○	○	○	○	○
le RER	○	○	○	○	○	○	○
le train ...	○	○	○	○	○	○	○

Grilles nombre de déplacement par flux et par motif

Après discussion, il semble important de conserver cette partie contextuelle. Pour préserver la possibilité de poser cette question en proposant trois zones de l'agglomération, soit 9 flux de déplacement, le regroupement des motifs de déplacement effectué à l'automne 2007 apparaît comme pertinent. Il serait cependant préférable au vu des résultats d'ajouter le motif courses et achats...

Après débat, la notion de retour au domicile est conservée même si certains internautes la comprennent mal. La notion d'aller retour serait encore plus difficile à gérer en auto-administré.

Volet consultation des sites d'information en fin de relevé mobilité

Le constat est fait que comme lorsque que l'on déclare avoir consulté un site, on doit remplir un écran supplémentaire de questions, cela amène naturellement les internautes à en déclarer de moins en moins au fil des semaines de participation. Une analyse plus fine de cette désaffection doit être menée pour en prendre l'ampleur. Par ailleurs, la fiche consultation mérite d'être optimisée :

- Suppression de la réponse "jamais" à remplacer par "Au moins 1 fois" puisque le site a forcément été consulté...
- Valoriser la multimodalité et le transfert modal en ajoutant la notion du mode de transport choisi à l'issue de la consultation, par exemple.

- Au niveau des indicateurs :

Détermination de la structure d'utilisation modale : restructuration des modes doux

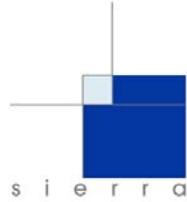
Le regroupement des différents modes de transport pour constituer les indicateurs pose le problème de la définition des modes doux. Les partis pris pour les traitements 2005-2006 ne correspondent pas aux attentes des AOT qui demandent un classement plus cohérent avec leurs analyses.

Après discussion, le nouveau regroupement serait le suivant :

- Voiture : Voiture conducteur + Voiture passager
- Transport en commun : Réseaux urbains de TC + Taxi + Covoiturage
- Deux roues : Ensemble des deux roues motorisés
- Modes doux : Marche et Vélo

Remise en valeur de l'indicateur de multimodalité

L'un des objectifs du programme étant de mesurer l'impact de l'information sur la multimodalité, l'indicateur correspondant qui compte le nombre de modes de transport utilisé doit être réintégré aux tableaux de bord. Un méta indicateurs pour dénombrer également le nombre de grands types de modes utilisés : Voiture / TC / Deux Roues / Modes doux.



COMPTE RENDU
JOURNÉE DU 10 MAI 2007
BILAN EXPÉRIMENTATION SIERRA 2005-2006

APRES MIDI : PERSPECTIVES

Pour ne pas perdre le bénéfice du panel recruté, il est important de le réinterroger assez rapidement, soit au maximum à l'automne 2007.

Un consensus très net se manifeste au cours de l'après-midi sur l'intérêt de la recherche Sierra et des résultats présentés, même si le groupe note plusieurs points d'interrogation et d'amélioration souhaitables :

- L'outil n'est peut-être pas encore totalement au point, beaucoup de zones d'ombres subsistent essentiellement sur la fidélité du panel, la capacité à mener des analyses par individu, le manque de mise en perspective des résultats des EMD, etc.
- Il ne répond pas encore complètement à l'objectif principal qu'il s'était fixé, à savoir mesurer l'impact des systèmes information sur les comportements multimodaux. C'est important de savoir, par exemple, précisément, quels systèmes d'information favorisent le report de la voiture sur les TC.

Il y a besoin d'une note synthétique résumant l'objectif fixé, la méthodologie mise en œuvre, les résultats, ce qui manque et n'a pu être rempli, ce qu'il faut améliorer et comment.

Avec une vision claire de la mission : c'est peut-être moins de faire un suivi de la mobilité (+ fiable dans l'enquête sur les ménages), que de bien explorer les indices de multimodalité

Une note de synthèse courte et claire à ce sujet, peut effectivement être rédigée

Un débat animé s'en suit sur les modalités à envisager pour la suite des opérations :

L'idée d'observatoire était comprise dès la labellisation du projet dans le cadre de la Predim. SIERRA a permis au cours des années 2005 et 2006 d'affiner la méthode et de constituer un premier groupe d'AOT participantes pour la première fois réunies ce 10 mai.

Pour autant il paraît prématuré de formaliser cet observatoire. Il demeure, en effet, des difficultés à la fois techniques, méthodologiques et administratives à le mettre en œuvre à ce stade d'avancement du projet. La démarche a besoin de consolidation préalable.

Un consensus se dégage sur la nécessité de rester dans un cadre expérimental pour 2007 et 2008 afin de se laisser le temps de finaliser l'outil avant d'envisager sa mise en exploitation standardisée et la formalisation d'un espace de mutualisation et d'échange entre les participants tel un club, un observatoire, etc.

L'intervention de la Predim serait au-delà de la labellisation du projet, d'apporter le cadre expérimental dont la caution scientifique sur la méthodologie, l'aval de l'Etat, et une assurance sur l'encadrement et le suivi des travaux.

Le financement du programme pourrait être assuré par les Autorités organisatrices participantes suivant une clé de répartition à définir.

Hypothèse de calendrier prévisionnel :

- Compte-rendu de la réunion.
- La Predim rédige une proposition comportant un cadrage et son aval pour la démarche expérimentale qui continuera en 2007-2008, à valider le 14 Juin, en mentionnant l'objectif d'une mutualisation ultérieure des efforts.
- En ce cas les collectivités locales pourront ratifier les conventions de recherche en Septembre, pour permettre l'organisation de la nouvelle vague en Octobre.

Cette consolidation de la recherche expérimentale devrait permettre, à terme, de fixer une méthode déposée, afin de permettre par la suite de faire des appels d'offre et marchés publics qui devront l'appliquer.