



CESP

MOBIMETRIE
MESURE D'AUDIENCE DE LA COMMUNICATION
EXTERIEURE

SYNTHESE DE L'AUDIT



2024

SYNTHESE

En 2024 entre en vigueur la nouvelle mesure d'audience de la communication extérieure de Mobimétrie, réalisée par Ipsos. Cette mesure est la résultante de travaux initiés en 2018 que le CESP a accompagnés. Le CESP vient de communiquer son audit complet de ce nouveau dispositif de mesure d'audience. Le dispositif audité présente une architecture complexe qui s'appuie à la fois sur un panel, des modèles d'apprentissage et des données tierces. En outre, il fait intervenir divers domaines d'expertise dont le terrain d'enquête, les statistiques d'enquête, la data science et la recherche opérationnelle.

Cet audit adresse le dispositif de bout en bout, mais, compte tenu de sa complexité, demandera des tests et focus complémentaires afin de conforter la robustesse des résultats au regard du cahier des charges de la mesure.

A l'issue de l'évaluation des méthodes par le CESP et en concertation avec son Comité scientifique, le CESP juge que le dispositif est innovant et audacieux. Face aux enjeux du marché, Ipsos a su apporter des réponses aux problématiques rencontrées. Néanmoins, cette nouvelle mesure nécessite des études complémentaires de sensibilité du modèle aux paramètres en entrée. Par ailleurs, le Comité Scientifique recommande de limiter le recours à la modélisation lorsque cela est possible.

Le CESP considère que le dispositif est satisfaisant sur les principaux points suivants :

- La méthodologie de l'étude de déplacements et son évolution, notamment à la suite de recommandations du CESP.
- La qualité de l'étude de déplacements réalisée à l'aide du panel.
- Les faibles écarts observés entre la modélisation des flux réalisée par Ipsos et les données Open Data de mobilité disponibles, de l'ordre de 5%.
- La mise en place de règles empiriques liées à la cartographie et aux offres de transports pour guider la modélisation des flux.

Le CESP a identifié les principaux changements nécessaires suivants :

- Réfléchir à une méthode de calcul de la variance et du biais pour les résultats finaux aux niveaux de granularité définis dans le cahier des charges (tranches horaires, jours, ...), intégrant toutes les étapes du dispositif.
- Réaliser sur un échantillon de tronçons des comparaisons entre les résultats modélisés et des données de comptage réel.
- Réduire les écarts de distance entre les distances de déplacement projetées et les informations d'origine observées dans le panel, pour l'ensemble des modes de transport et pour les catégories sociodémographiques les plus impactées. En effet, la projection sur carte déforme les distances de manière significative pour l'ensemble des modes de transport. Pour 25% des IRIS, la distance

varie selon les modes de plus de 28% (véhicules personnels) à plus de 49% (transports en commun) par rapport à la valeur d'origine.

- Faire auditer par le CESP le boîtier MobiTest et le traitement des données primaires par MGE, en raison de leur rôle majeur dans la mesure d'audience.
- Etudier l'impact de la taille d'échantillon de l'étude de déplacements sur les résultats de la mesure et ajuster en conséquence les prochaines vagues du panel qui devront être menées régulièrement.
- Au sein de l'étude de déplacements, mieux suivre l'objectif mensuel de recrutements pour équiper répartir les observations par mois, représenter la saisonnalité et ainsi garantir la diversité des déplacements.
- Impliquer les agences et les annonceurs dans l'évolution des conventions qui doivent faire l'objet d'un consensus entre les différentes parties de l'industrie publicitaire.

Le CESP suggère les principales améliorations suivantes :

- Disposer d'au moins 10 individus par feuille de l'arbre de règles de gestion du modèle de déplacement, en raison du tirage aléatoire des journées de déplacement qui repose sur les poids d'enquête des individus de la feuille.
- Lors de la projection sur carte des déplacements, calculer des statistiques descriptives sur le panel et les comparer avec les déplacements projetés sur carte, au niveau du mode secondaire piéton.
- Reproduire l'évaluation des écarts entre tronçons modélisés et tronçons avec information issue de l'Open Data sur un plus grand nombre de tronçons dont la vitesse de circulation se situe entre 31 et 50 km/h.
- Restreindre ou alerter les utilisateurs en cas de résultats en deçà d'un niveau de précision défini par les différentes parties de l'industrie publicitaire, en fonction des conclusions de l'analyse de la variance précédemment mentionnée.

En complément de cet audit, le Comité Scientifique recommande de mener des focus sur des points hors du champ de ce dernier :

- La qualité des sources de données externes et leur exploitation par Ipsos (Orange, PTV, MyTraffic, HERE, ...).
- La prise en compte des vacances dans la modélisation des déplacements.

Note aux utilisateurs :

- Le Comité Scientifique attire l'attention du marché que compte tenu de la rupture méthodologique de la mesure d'audience, les résultats de ce dispositif ne doivent pas être comparés avec ceux de la précédente étude.

Le Comité Scientifique

Le 26/03/2024

