

Etude SPR+

Le territoire suisse enfin intégralement analysé

MÊME SI SPR+ FAIT PARTIE DE L'ÉLITE MONDIALE DANS LE DOMAINE DE L'ÉTUDE DE L'AFFICHAGE ET DE LA MOBILITÉ, IL LUI EST ENCORE IMPOSSIBLE DE FOURNIR DES RÉSULTATS CHIFFRÉS POUR L'INTÉGRALITÉ DES 55 000 SITES D'AFFICHAGE SUISSES. EN EFFET, L'AFFICHAGE EN ZONE RURALE EST INCOMPLÈTE ET LA PERCEPTION DE L'AFFICHAGE PAR LES VOYAGEURS FAISANT LA NAVETTE FAIT ÉGALEMENT DÉFAUT. DÈS 2014, LE PROJET MOB NAT DEVRAIT CHANGER LA DONNEE.

Depuis fin 2006, la société SPR+, filiale d'APGISGA, fournit au marché de la publicité extérieure des données, pondérées en fonction de la visibilité, illustrant les contacts et l'impact de l'affichage F200, F12 et F24 présent dans les rues, et ce indépendamment des prestataires. Cette étude «Rues» est basée sur les itinéraires enregistrés via GPS et parcourus en une semaine, dans les 12 plus grandes agglomérations du pays, par 10 000 personnes. En utilisant des modèles, ces données permettaient d'établir les valeurs équivalentes pour les 43 agglomérations restantes. Cette analyse est complétée depuis 2009 par l'étude «Gares» évaluant l'impact média de l'affichage dans 392 gares, autrement dit là où les appareils GPS ne peuvent pas enregistrer d'itinéraires faute de couverture (voir *Cominmag* de mars 2010).

L'affiche a encore du mal à s'afficher. Mais un problème n'a encore jamais été résolu: les personnes participant aux tests dans les agglomérations y habitaient également (Genève étant par exemple testée avec des Genevois). De plus, seuls les déplacements effectués également dans l'agglomération d'habitation étaient intéressants, les autres itinéraires n'étant pas assez représentatifs. Autrement dit, l'impact de l'affichage

est en réalité plus élevé, SPR+ ne communiquant actuellement que le «minimum garanti».

Mais SPR+ a élaboré un modèle permettant de calculer aussi, pour l'affichage en agglomération, les contacts des personnes de passage et de ceux et celles qui font la navette, ainsi que les données correspondantes pour l'affichage extra-urbain.

Appelé MobNat (enquête ultérieure sur la mobilité et modèle national), il a été testé en 2010 en Suisse orientale lors d'une étude pilote, la méthode ayant reçu en mars l'aval du Research Advisory Council de SPR+. L'APGISGA et Clear Channel Suisse (CCS) font partie de ce comité, au même titre que divers scientifiques, annonceurs et agences médias. MobNat étant maintenant activé, la



fourniture des données intégrales de contact et de pénétration de toutes les surfaces d'affichage dans les rues et gares suisses est prévue pour 2014.

Un million de segments de rues

Le principe de fonctionnement de MobNat est identique à celui de l'étude «Gares»: le modèle d'itinéraire élaboré au départ pour chaque gare et illustrant toutes les possibilités de changements de direction (nœuds) et tous les tronçons d'itinéraire est maintenant étendu à toute la Suisse. Comme l'explique Felix Mende, directeur de SPR+, «on arrive ainsi à totaliser près d'un million de segments de rues». Comme dans les gares, il faut également procéder à la comptabilisation de la fréquence pour une sélection de lieux. Mais tandis que SPR+ se chargeait elle-même de l'effectuer dans les gares, MobNat se réfère aux quelque

Clear Channel est de nouveau de la partie



Selon **Felix Mende**, directeur de SPR+, le projet MobNat coûte «environ 5 millions de francs». Depuis peu, CCS apporte à nouveau son obole au projet après avoir abandonné en 2005, avec le concurrent Affichage, les activités communes d'étude de l'affichage.

SPR+ et CCS ont réussi à s'entendre parce qu'Affichage et CCS ont connu quasi simultanément, en 2010, un changement de direction. Mais CCS ne participe toujours pas au financement des activités de recherche exercées jusqu'à présent par SPR+.

4000 mesures publiques de la fréquence relevées au niveau national, cantonal et communal. Elles englobent également le comptage automatique effectué au niveau des feux de circulation ou des radars

magne par l'Institut Fraunhofer permet de fusionner toutes ces informations avec les données GPS fournies par les études d'agglomérations de SPR+. Même si le profane a du mal à comprendre ce mélange de données

issues de différentes sources, cette méthode permet de déterminer, pour pratiquement chaque habitant de Suisse, les trajets hebdomadaires effectués. Et comme l'on sait également où se trouve chaque zone d'affichage, on peut en déduire quelle personne a vu combien de fois quelle affiche. Ce qui



permet enfin de calculer l'impact média de n'importe quel panneau d'affichage.

Combinaison possible avec les données de téléphonie mobile

«MobNat est conçu de façon à pouvoir intégrer à tout moment les modifications du guidage du trafic ou le nombre de panneaux d'affichage», ajoute M. Mende. Même si l'affichage numérique devait s'imposer un jour, présentant par exemple d'autres thèmes aux heures de pointe que pendant le reste de la journée, l'équipe est prête. «Nous pourrions par exemple recevoir à la seconde près les données anonymes de localisation fournies par le réseau de téléphonie mobile ou par les GPS et les injecter dans le système, si cela devait s'avérer utile», précise M. Mende.

MARKUS KNÖPFLI

Un mélange de données ultra-complexes

Il n'est toutefois pas possible de distinguer les personnes comptées en fonction de leur domicile, de leur âge ou de leur sexe. Les chiffres de fréquence doivent donc être recouperés avec les données fournies par le recensement de la population et l'analyse du micro-recensement. Pour ce dernier, on a demandé en 2010 à 63 000 personnes d'indiquer les trajets effectués la veille et leurs destinations. Ensuite, un procédé sophistiqué mis au point en Alle-

» www.apgsga.ch