



CESP

MOBIMETRIE
MESURE D'AUDIENCE DE LA COMMUNICATION
EXTERIEURE

SUIVI DE 3 RECOMMANDATIONS

SYNTHESE



2026

Centre d'Etude des Supports de Publicité

55, rue Anatole France 92300 LEVALLOIS-PERRET - Tél. : +33 1 40 89 63 60

SIREN : 775 690 589 – Code APE : 741 E – Association Loi 1901 – TVA Intracommunautaire FR 69 775 690 589

1

SYNTHESE

Entrée en vigueur en 2024, la mesure d’audience de la communication extérieure de Mobimétrie, réalisée par Ipsos, repose sur un dispositif combinant un panel, des modèles d’apprentissage et des données tierces pour la calibration des flux. Elle vise à produire des audiences à un niveau fin de granularité spatiale et temporelle, notamment à la face et à l’IRIS.

Lors de l’audit publié en 2024, le CESP avait souligné le caractère innovant et ambitieux du dispositif, en phase avec les enjeux du marché, tout en mettant en évidence sa forte dépendance à la modélisation. Le Comité Scientifique avait en conséquence recommandé la mise en place d’analyses complémentaires afin d’évaluer la robustesse des résultats, ainsi que de limiter le recours à la modélisation lorsque cela est possible.

Depuis cet audit, Mobimétrie et Ipsos ont engagé des travaux afin de répondre à une partie de ces recommandations. Ils portent notamment sur la mise en place d’un dispositif de test des boîtiers MobiTest et sur l’amélioration de l’algorithme d’affectation des déplacements. Ipsos a par ailleurs communiqué des analyses concernant l’évolution des sources de données de flux utilisées pour la calibration. Par ailleurs, Mobimétrie s’est engagé à évaluer la marge d’incertitude de l’ensemble du dispositif, pour des analyses attendues d’ici le début du quatrième trimestre 2026.

Le CESP constate néanmoins qu’à ce stade, une part significative des recommandations formulées lors de l’audit 2024 reste à traiter. Compte tenu du rôle structurant des hypothèses de modélisation dans la production des résultats, la poursuite des travaux d’évaluation et de validation demeure nécessaire afin de garantir la robustesse de la mesure.

Le CESP souligne que cet audit repose sur une relation de confiance à l’égard des éléments communiqués par Ipsos et Mobimétrie et remercie leurs équipes pour leur transparence et leur réactivité tout au long de la mission.

Le CESP considère les points suivants satisfaisants :

- **La détection par le MobiTest de la localisation des points de départ et d’arrivée, ainsi que des modes de transport.**
- **L’amélioration de la méthode de classification permettant le transfert de tickets d’audiences à la population virtuelle. Cela a permis de réduire les erreurs du modèle en ce qui concerne les distances de déplacements.**

Le CESP a identifié les changements nécessaires suivants :

- **Améliorer la qualification des motifs de déplacement à partir des traces du MobiTest. Le CESP recommande notamment de renforcer la détection des lieux liés aux activités professionnelles et aux achats, ainsi que d’améliorer l’identification des déplacements d’accompagnement d’enfants, en enrichissant les POI correspondants et en intégrant le lieu de scolarisation dans le questionnaire.**
- **À la vue des informations à disposition des régies (face x jour x tranche horaire), le CESP recommande de continuer les travaux d’amélioration de la méthode de classification pour réduire l’erreur modèle.**

- **Compte tenu de leur rôle important dans la production des résultats, le CESP recommande d’auditer les sources de données externes utilisées pour la calibration.**

Par ailleurs, le CESP suggère d’investiguer les moyens d’améliorer la précision de la géolocalisation pour identifier les POI, par exemple en intégrant des variables complémentaires (comme les jours et horaires de déplacements) ou en étudiant les différents systèmes par satellites (GPS vs Galileo).

Le Comité Scientifique

Le 26/05/2026



Le tableau de synthèse ci-dessous présente l’actualisation des conclusions & recommandations de l’audit 2024.

Comme souligné dans l’audit en 2024, le CESP rappelle la recommandation générale suivante pour laquelle Mobimétrie s’est engagé à fournir des analyses d’ici le début du quatrième trimestre 2026 :

- **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.**

À la suite des derniers échanges avec le Comité Scientifique, le CESP recommande de conduire ces analyses au niveau des principaux réseaux, les données accessibles aux agences et aux annonceurs étant, à date, produites à ce niveau.

	Satisfaisant	Amélioration suggérée	Changement nécessaire
	Correspond aux bonnes pratiques	Recommandation pour optimiser l’outil	Nécessité d’adapter l’outil pour correspondre aux bonnes pratiques
Sources de données			
Boîtier MobiTest	 Détection de la localisation des points de départ et d’arrivée, ainsi que des modes de transport	 Investiguer les moyens d’améliorer la précision de la géolocalisation pour identifier les POI, par exemple en intégrant des variables complémentaires (comme les jours et horaires de déplacements) ou en étudiant les différents systèmes par satellites (GPS vs Galileo)	 Améliorer la qualification des motifs de déplacement à partir des traces du MobiTest. Le CESP recommande notamment de renforcer la détection des lieux liés aux activités professionnelles et aux achats, ainsi que d’améliorer l’identification des déplacements d’accompagnement d’enfants
Données de flux de calibration			 Faire auditer les sources de données externes utilisées pour la calibration.
Panel mobilité			
Univers théorique de l’enquête et représentativité de l’échantillon			 Etudier l’impact de la taille d’échantillon sur les résultats de la mesure et ajuster en conséquence les prochaines vagues du panel.

			 Réaliser des vagues de terrains régulières pour rester au plus proche des comportements de mobilité.
Pilote de l’étude	 Bon fonctionnement et bonne acceptation du dispositif.  Un pilote qui a permis d’ajuster le dispositif dès le lancement du terrain de la vague 1 en février 2019.		
Enquête de cadrage	 Utilisation de l’enquête de cadrage pour obtenir la structure et la pénétration de la population des apports extérieurs	 Mettre à jour l’étude de cadrage à chaque nouvelle vague de recueil des déplacements, afin de suivre les évolutions éventuelles, et augmenter la taille de l’échantillon.	
Résultats d’appels	 Bonne acceptation du dispositif.  Nombre de tentatives d’appels satisfaisant.		
Phase de recrutement	 Questionnaire d’une durée satisfaisante contenant les éléments nécessaires au recrutement.  Jours et heures de passation équilibrés.  Formations de qualité.  Un bon taux de participation		 Pour les vagues à venir, le CESP recommande de mieux suivre l’objectif mensuel de recrutements pour équilibrer les observations par mois, représenter la saisonnalité et ainsi garantir la diversité des déplacements.

	et homogène entre les enquêteurs. ✓ Recueil des informations de qualité		
Panel management	✓ Qualité du guide envoyé au participant. ✓ Mise en place d’un système d’information qui permet des échanges constructifs et fluides avec la hotline : plusieurs flags peuvent être traités dans un même appel et les hotliners peuvent s’appuyer sur l’historique des échanges		
Taux de participation	✓ Taux de participation élevé. Bonne répartition par jour nommé. ✓ Le principe du double-recrutement permet de recruter et de faire participer plus facilement des jeunes panélistes	↷ Le CESP recommande d’analyser les déplacements conjoints des deux individus recrutés afin de mesurer leur poids dans le modèle.	
Structure des participants	✓ Etude de cadrage ayant permis la mise en place de quotas sur les apports extérieurs en vague 2.		
Journal de bord	✓ Ergonomie du journal de bord ✓ Principe du journal de bord, qui permet de relever des informations sur les jours sans déplacement et sur les modes et motifs.	↷ Poursuivre les efforts afin d’améliorer le taux d’éligibilité de certaines cibles ↷ Encourager les jeunes à répondre au journal de bord	

Redressement	 Ipsos a mis en place une étude de cadrage en amont de la vague 2, faisant suite aux réserves émises par le Comité Scientifique.		
Modélisation de la mobilité à partir du panel			
Modélisation des motifs	 L'évolution du taux de remplissage malgré un journal de bord qui s'est complexifié, permettant de réconcilier de façon plus précise les motifs détectés par le MobiTest avec ceux déclarés dans le journal de bord.	 Appliquer des scénarii tels que celui décrit par le CESP sur le dispositif en production et quantifier l'impact des hypothèses de travail concernant l'accompagnement.  En raison de la baisse des indicateurs de précision pour le second panel, observer sa matrice de confusion en intégrant les données du premier panel en tant que base d'entraînement pour renforcer la modélisation des motifs pour les motifs ayant été le moins impactés par l'évolution de la mobilité entre les deux vagues.  Améliorer le modèle pour augmenter la précision des motifs modélisés (40% des motifs du panel 1, 33% des motifs du panel 2). En effet, privilégier le rappel à la précision conduit à surestimer certains motifs de manière significative, dont par exemple le travail (+50%).	 Réaliser des études sur l'impact du changement de déclarations des proportions de motifs sur le modèle  Justifier les règles de gestion de l'accompagnement dans l'attribution des motifs, alors que ce dernier ne fait pas partie de la modélisation.  Modifier la méthode d'identification des POI pour améliorer les niveaux d'adéquation entre les journaux de bord et le MobiTest.
Production du fichier de déplacements final		 Quantifier et analyser les trajets où il y a un mode affecté en GAP et s'assurer	

		de la cohérence de l’attribution des modes en fonction de la composition du déplacement et de la réalité sur carte.	
Modèle de déplacement sur le territoire national			
Population virtuelle	 Pour répondre à l’ambition de l’outil de médiaplanning de permettre une sélection des zones de chalandise à l’IRIS pour calculer les performances des campagnes, le système intègre la notion de représentativité au niveau de cet agrégat.	 Mise en place d’un test supplémentaire pour évaluer la capacité de prédiction du modèle au sein des clusters, en termes de nombre d’individus et de distribution socio-démographique.	
	 Alignement de la structure de la population virtuelle, par IRIS et au niveau national.	 Réfléchir à la possibilité, pour les communes de petite taille ne disposant pas de l’information IRIS, de travailler sur le niveau géographique supérieur, évitant ainsi une étape de modélisation.	
Construction des clusters de panélistes			 S’appuyer sur une méthode plus robuste que le simple contrôle visuel pour évaluer la qualité de la classification des individus.
Affectation des déplacements	 L’amélioration de la méthode de classification permettant le transfert de tickets d’audiences à la population virtuelle. Cela a permis de réduire les erreurs du modèle en ce qui concerne les distances de déplacements.	 Réaliser une étude d’homogénéité sur les catégories d’individus retenues pour le calcul des probabilités de ne pas se déplacer. L’objectif est de savoir si elles sont statistiquement similaires pour pouvoir les regrouper afin d’augmenter le volume d’observations.	 À la vue des informations à disposition des régions, le CESP recommande de continuer les travaux d’amélioration de la méthode de classification pour réduire l’erreur modèle.

		 Réaliser une étude pour vérifier l'hypothèse de propagation calendaire des jours de déplacements. En effet, le principe de répliquer les déplacements d'un individu sur toute la semaine et sur toute l'année est une hypothèse qui peut être questionnée, notamment dans le cadre du télétravail par exemple.	 Définir une procédure d'actualisation du terrain et son intégration dans le modèle.
Projection sur carte			
Projection du modèle de déplacement	 L'utilisation d'un modèle d'attractivité qui permet de tenir compte des flux environnants.  Le choix des POI en tenant compte de l'intégralité du vecteur de déplacements de la journée, notamment le retour à domicile.  La mise en place de règles empiriques liées à la cartographie et aux offres de transports pour guider la modélisation des flux.  Le principe de construire des séquences de déplacement avec point de départ et d'arrivée domicile permet de conserver une cohérence avec l'approche générale.	 Prendre en compte le mode vélo issu de la détection des déplacements par le MobiTest et recalibrer les étapes en aval : la solution actuellement retenue pour le vélo ne permet pas de mesurer les structures sociodémographiques et les comportements de mobilité avec précision  Calculer des statistiques descriptives sur le panel et les comparer avec les déplacements projetés sur carte, au niveau du mode secondaire piéton.  Réaliser des tests de sensibilité de la projection sur carte aux coefficients d'attractivité fournis par MGE Data.  Justifier le lien entre le découpage par zones géographiques et les différents types de	 Obtenir une source de référence pour vérifier le calcul des flux sur les transports en commun.

		saisonnalité appliqués à la mobilité.  Réaliser des tests de sensibilité des facteurs de saisonnalité sur les indicateurs d’audience.	
Evaluations du CESP	 Les faibles écarts observés entre la modélisation des flux réalisée par Ipsos et les données Open Data, de l’ordre de 5%.  Les écarts en points des structures sociodémographique des distances sont inférieurs à 2% pour les croisements Age X Genre et sur une zone géographique large (IDF, Métropoles et Autres).	 Reproduire l’évaluation des écarts entre links modélisés et links avec information issue de l’Open Data sur un plus grand nombre de links dont la vitesse de circulation se situe entre 31 et 50 km/h.	 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.  Réaliser les mêmes tests sur des flux hebdomadaires afin de quantifier les erreurs modèle hebdomadaires.  Réaliser des tests d’impact du modèle sur les structures sociodémographiques de la mesure pour les cibles marché les plus utilisées.

Résultats			
Conventions		 Mener une analyse sur la précision des résultats d’audience produits et 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.	 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.

2

CONTACTS

Olivier DAUFRESNE

Directeur associé
odaufresne@cesp.org
+ 33 6 84 83 79 40

Nicolas GUENNEC

Responsable audits études et médias international
nguennecc@cesp.org

David DAVILA

Auditeur senior adtech et modèles
ddavila@cesp.org

Benjamin SAUGUES

Auditeur data analyst senior
bsaugues@cesp.org

Gerald Bonnet

Auditeur collecte de données
gbonnet@cesp.org

Christian Lheureux

Auditeur collecte de données
clheureux@cesp.org