A decorative vertical bar on the left side of the slide, featuring a dark blue central column with a spiral of light blue and white ribbons winding around it.

D.R.E.I.F

Baromètre d'image sur l'information aux usagers des VRU d'Ile - De - France

Année 2001

Contacts BVA :

Hélène DESGRANGES / desgranges@bva.fr

Contexte et Objectifs

- **Le Service Interdépartemental d'exploitation Routière de la DREIF est chargé depuis 1988 de l'exploitation de l'ensemble du réseau des voies rapides d'Ile-de-France.**
- **L'information routière à destination des usagers est assurée par le Service Public:**
 - ⇒ **avant le déplacement sur le site internet SYTADIN et le WAP**
 - ⇒ **pendant le déplacement à l'aide des panneaux à messages variables disposés sur l'ensemble du réseau**

Contexte et Objectifs - Suite

- **Depuis 1992, le SIER a mis en place des études quantitatives afin de mesurer le ressenti et les attentes des usagers face aux informations délivrées:**
 - ✓ **1992 et 1993 - Interview des usagers sur les bretelles d'accès aux autoroutes,**
 - ✓ **1995 / 1996 - Suivi d'un panel d'usagers pour appréhender l'évolution des comportements suite à la modification de la stratégie d'affichage des PMV (Temps de parcours - Bouchons),**
 - ✓ **1997 et 1999 - Baromètre d'image de l'information aux usagers**
 - ✓ **2001 - 3ième vague du Baromètre d'image de l'information aux**

Objectifs du Baromètre d'image de l'information aux usagers

➤ Suivre et affiner la connaissance

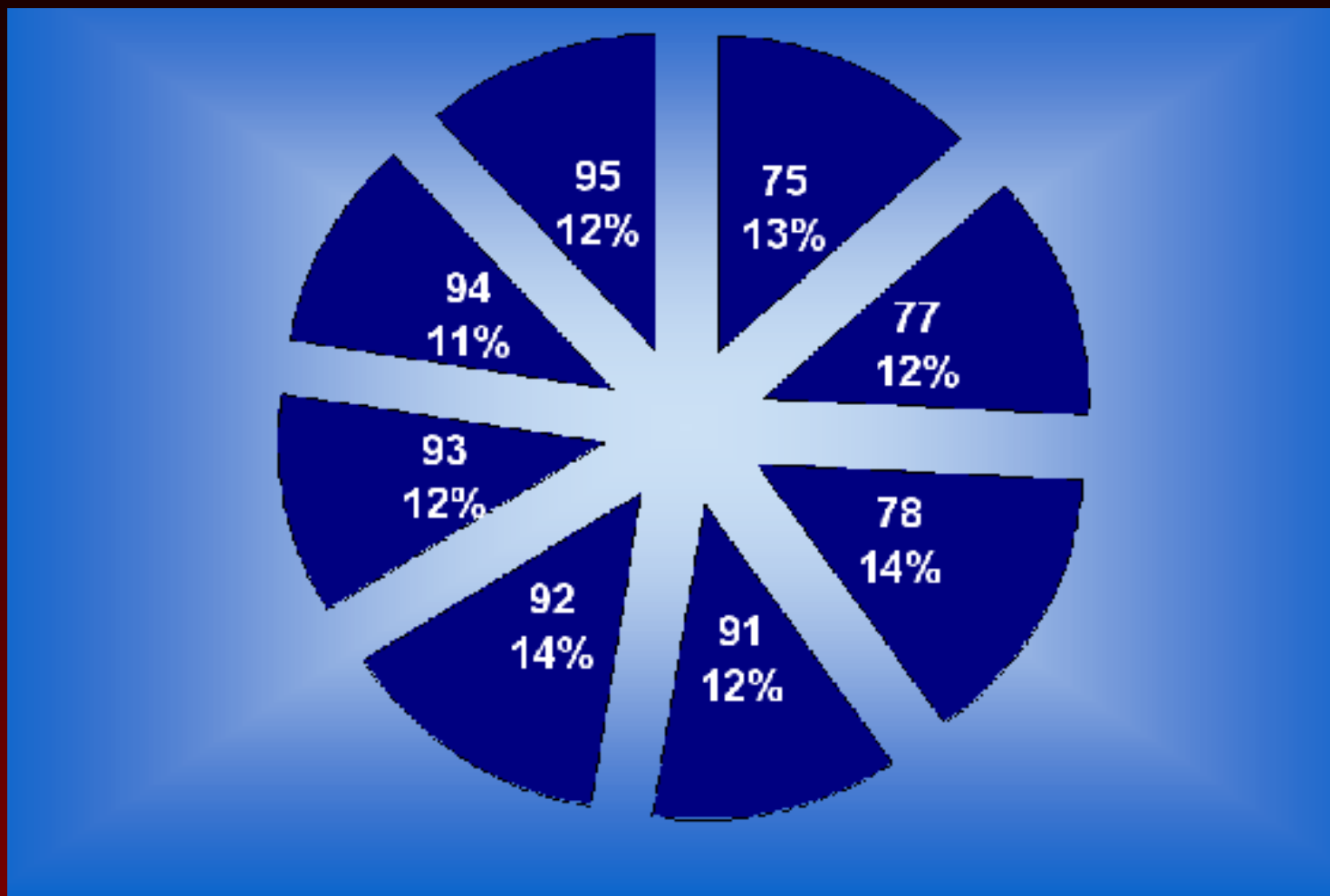
- ✓ Des utilisateurs des VRU
- ✓ De l'utilisation du réseau
- ✓ Du ressenti des informations délivrées par les PMV en terme de qualité et fiabilité
- ✓ Des autres supports d'information utilisés
- ✓ Des motifs conduisant à des changements d'itinéraires

Méthodologie

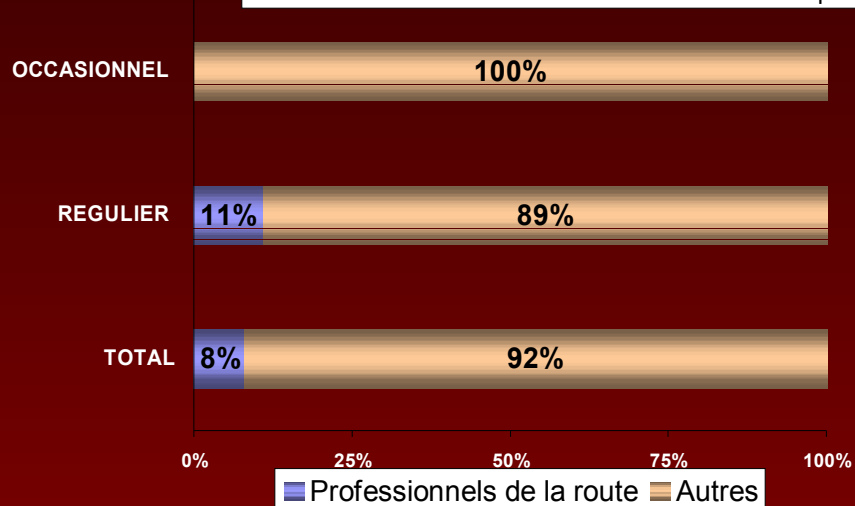
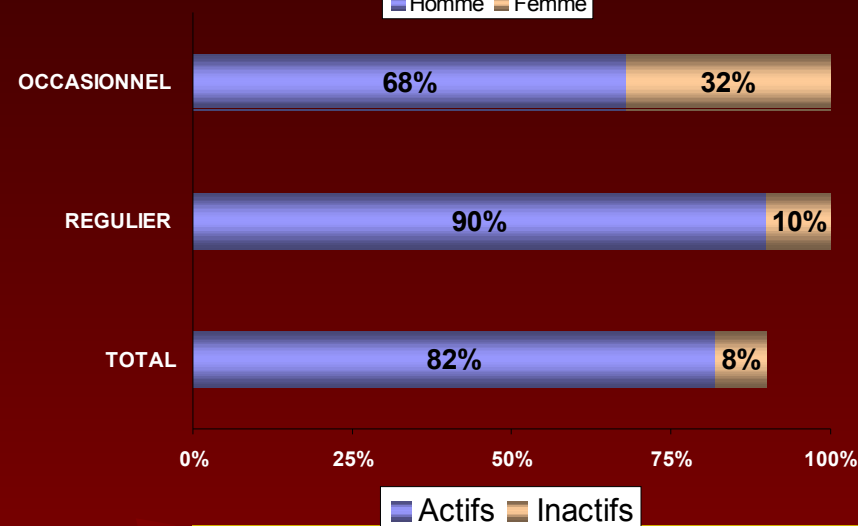
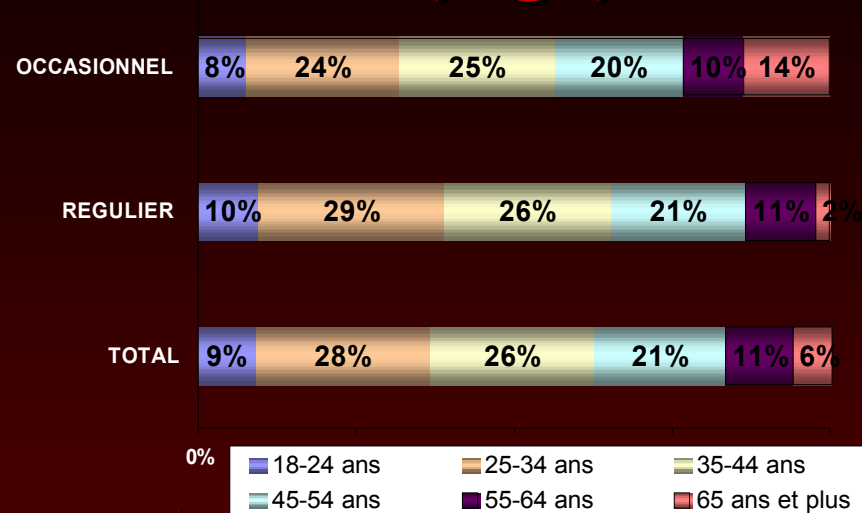
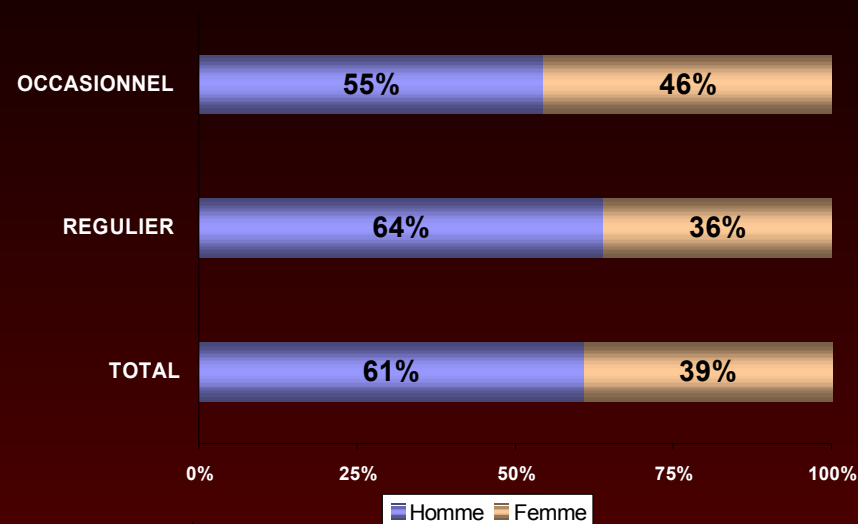
- **Les données ont été recueillies par interview des usagers par téléphone à leur domicile à l'aide du système CATI (assisté par ordinateur). Le terrain a été mené du 2 au 20 octobre 2001.**
 - ⇒ **L'échantillon a été fixé à 600 personnes**
 - ⇒ **Une personne est éligible lorsqu'elle est utilisatrice d'au moins une des VRU comprise entre le Boulevard périphérique et la Francilienne incluse de manière régulière (au moins 3 fois par semaine) ou occasionnelle (au moins une fois et au plus 2 fois par semaine)**
 - ⇒ **Un quota d'enquête par département a été respecté: il tient compte du taux de motorisation propre à chaque département.**

Répartition de l'échantillon par département

Base: 603 interviews



I. Les utilisateurs des VRU: sexe, âge, CSP

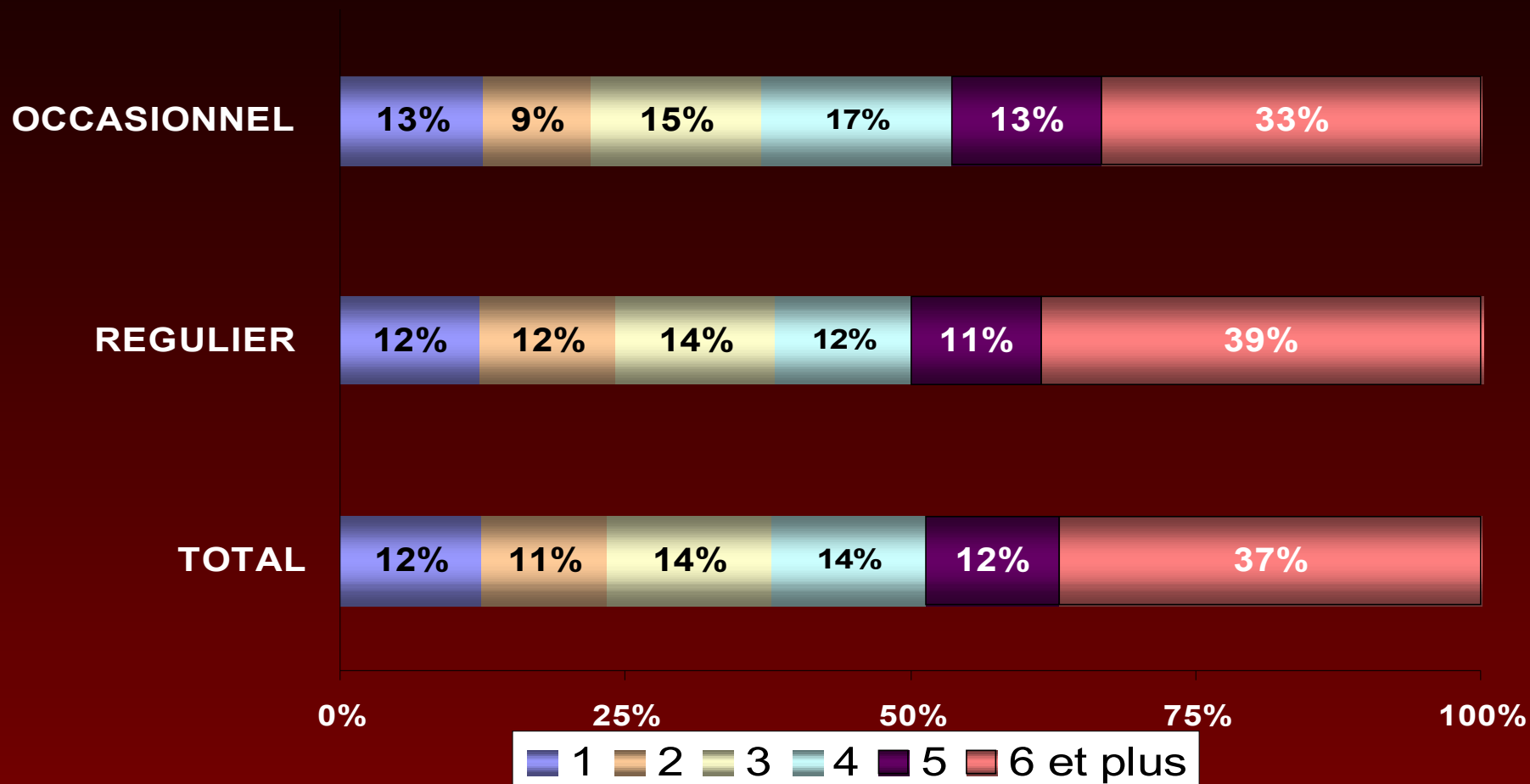


II. L'utilisation du réseau:

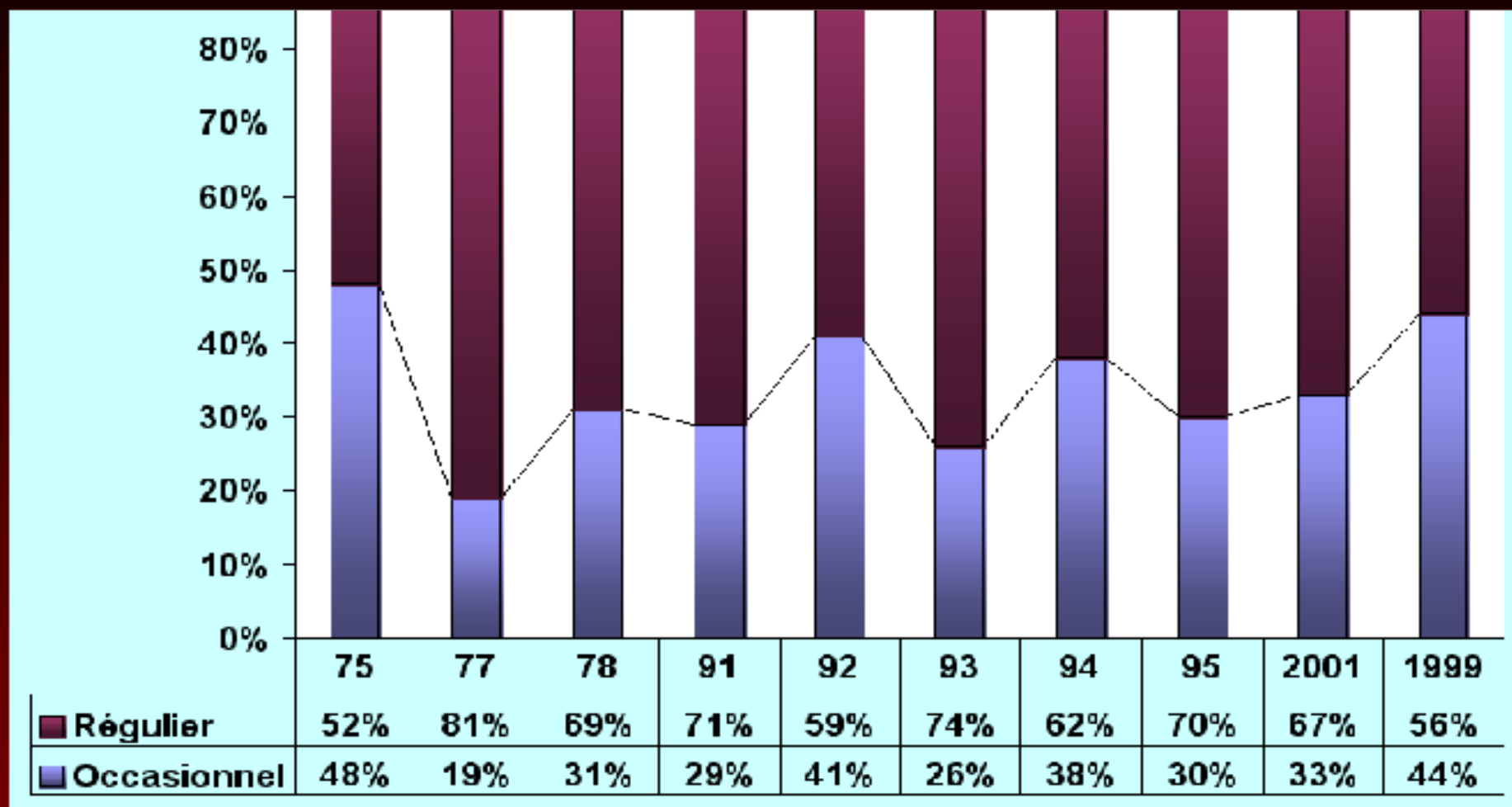
Axes et fréquence d'utilisation

Axes utilisés			
	TOTAL	REGULIER	OCCASIONNEL
Autoroute A1	48%	48%	48%
Autoroute A3	38%	39%	37%
Autoroute A4	47%	49%	44%
Autoroute A6 ou A106	66%	63%	73%
Autoroute A86	66%	68%	61%
La Francilienne	63%	65%	57%
l'A14	24%	24%	23%
l'A15	29%	31%	25%
l'A13	37%	39%	33%
l'A12	20%	23%	14%
N118	29%	29%	29%

II. L'utilisation du réseau: Nombre d'axes utilisés

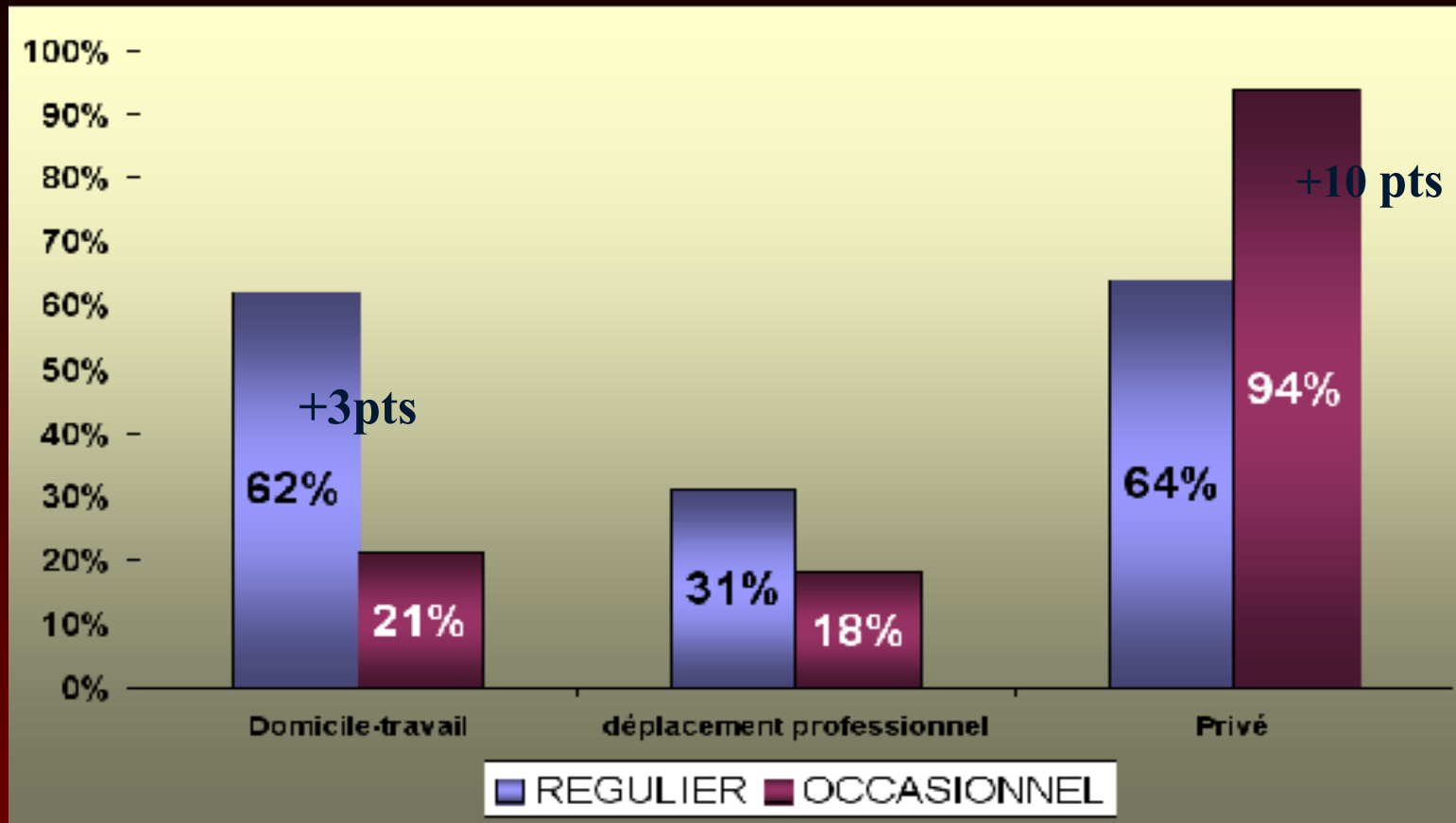


II. L'utilisation du réseau: Fréquence d'utilisation



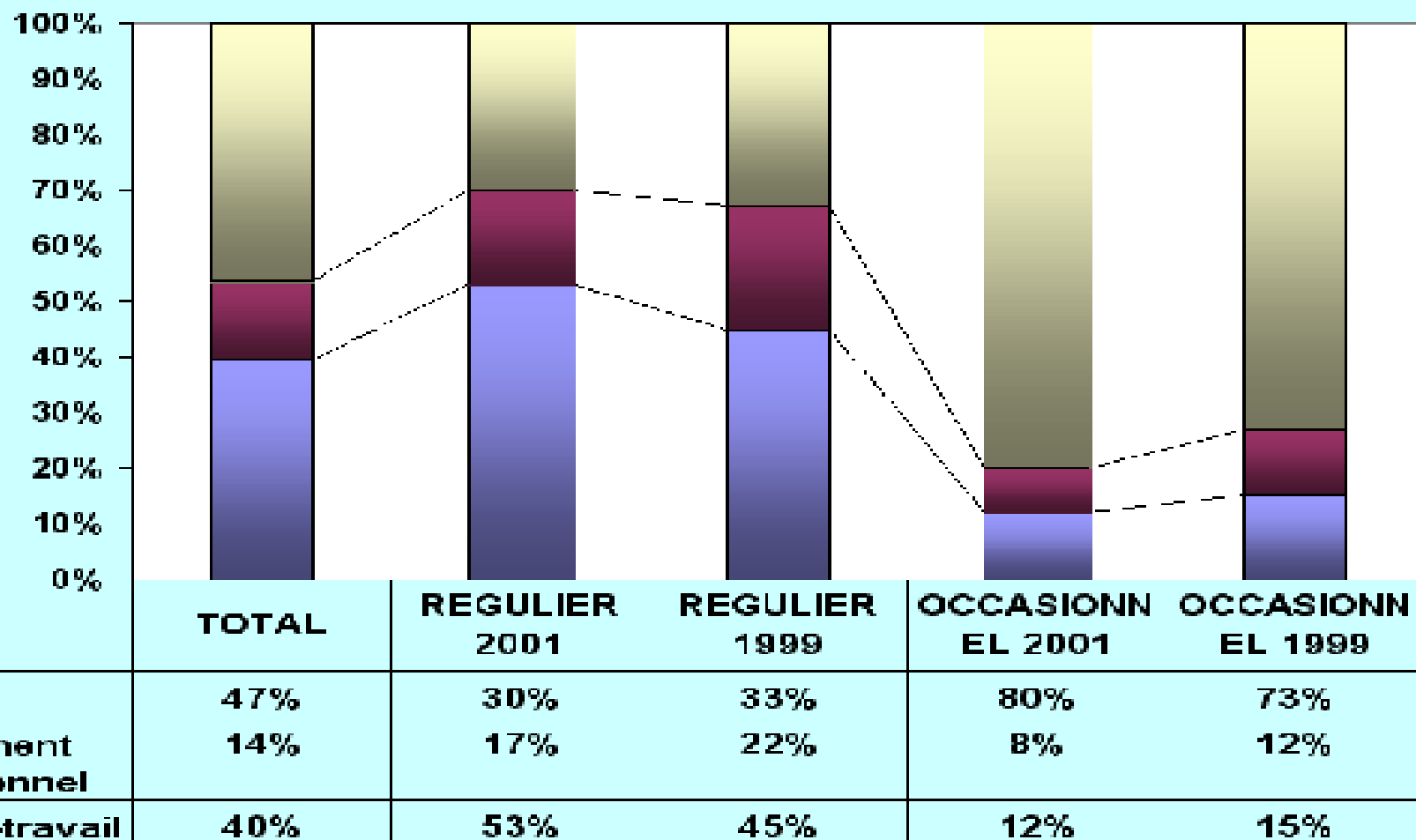
II. L'utilisation du réseau:

Motifs de déplacement sur les VRU



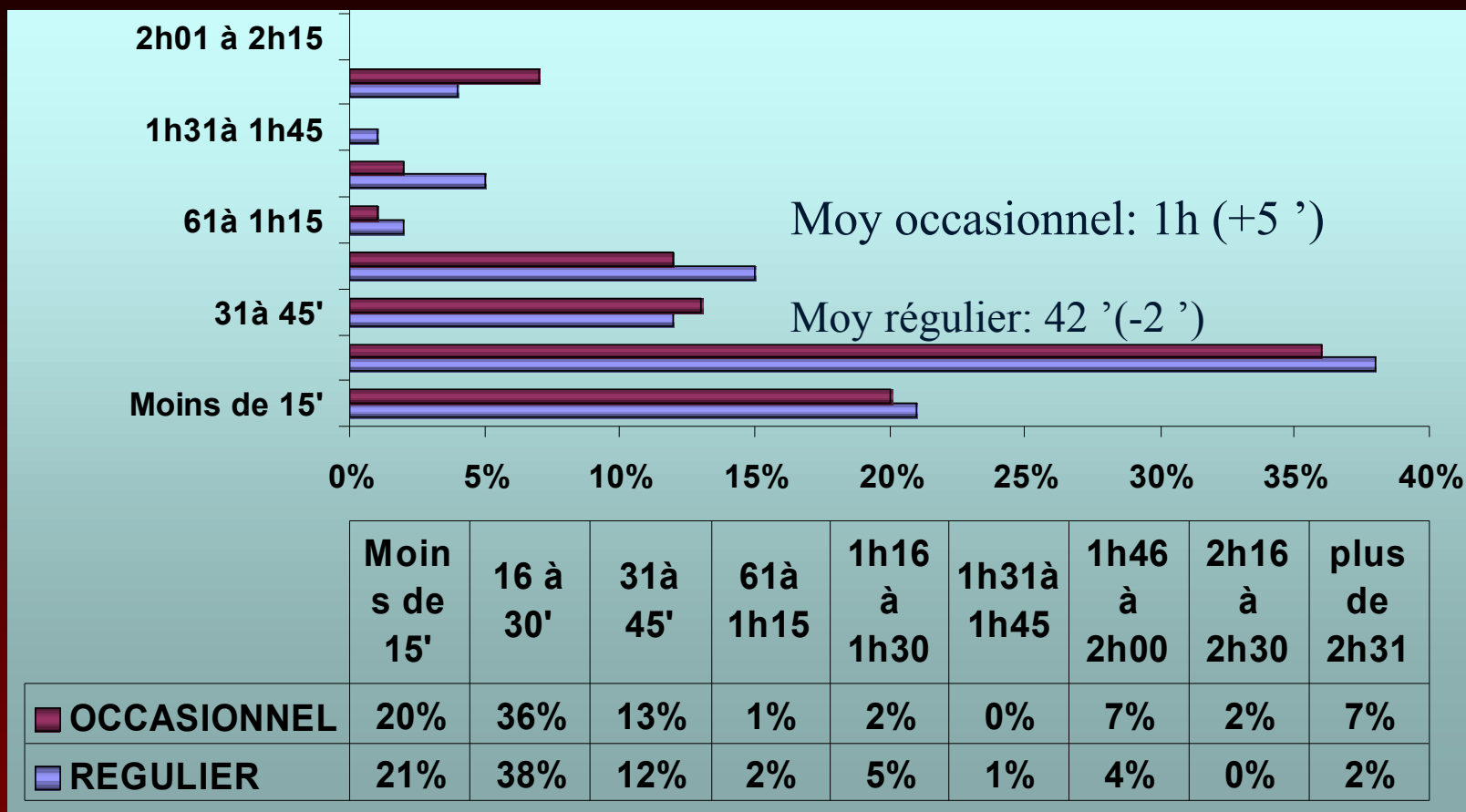
II. L'utilisation du réseau:

Motifs de déplacement le plus fréquent sur les VRU



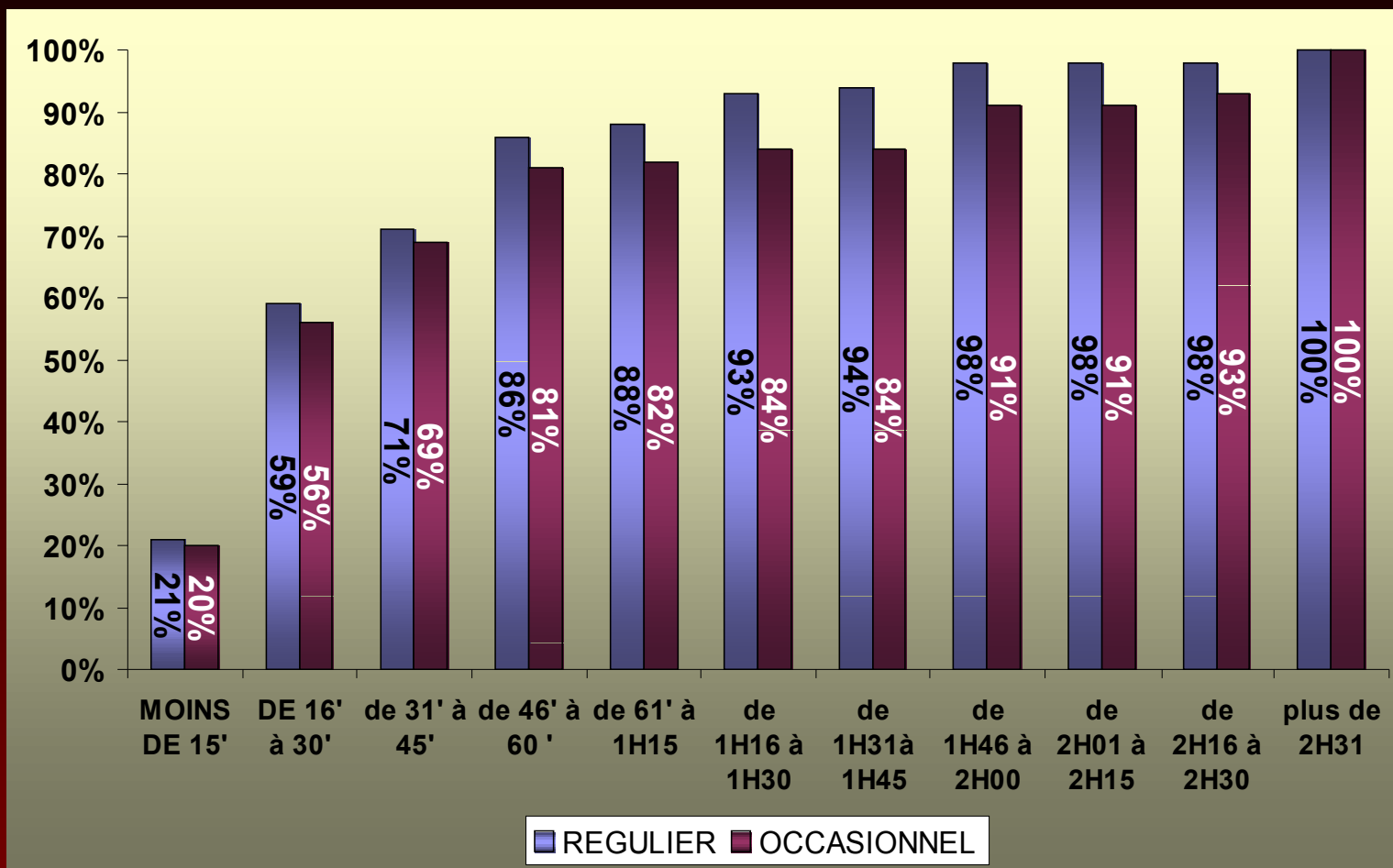
II. L'utilisation du réseau:

Durée du trajet le plus fréquent sur autoroutes et voies rapides



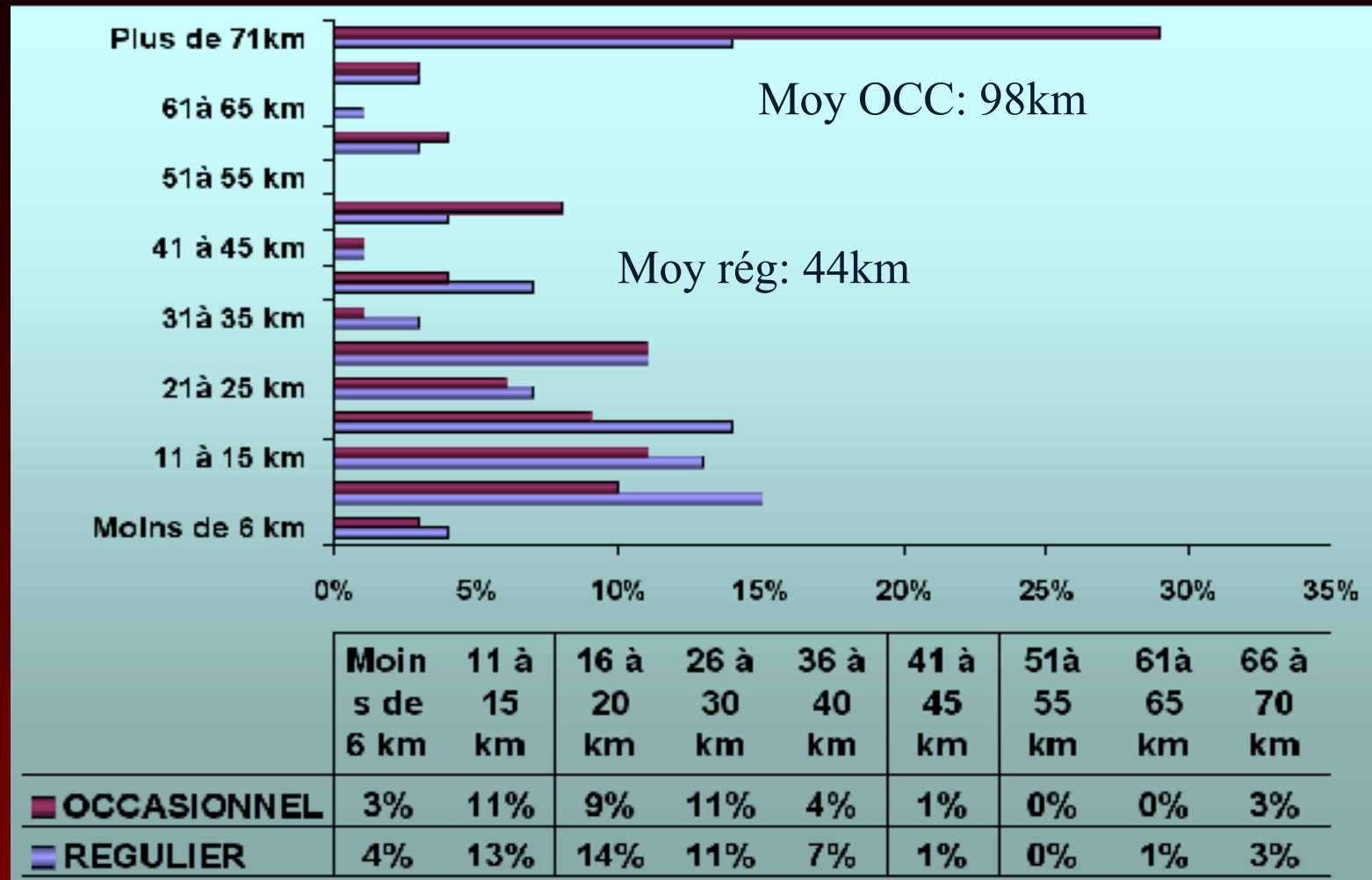
II. L'utilisation du réseau:

Durée du trajet le plus fréquent sur autoroutes et voies rapides: fréquence cumulée



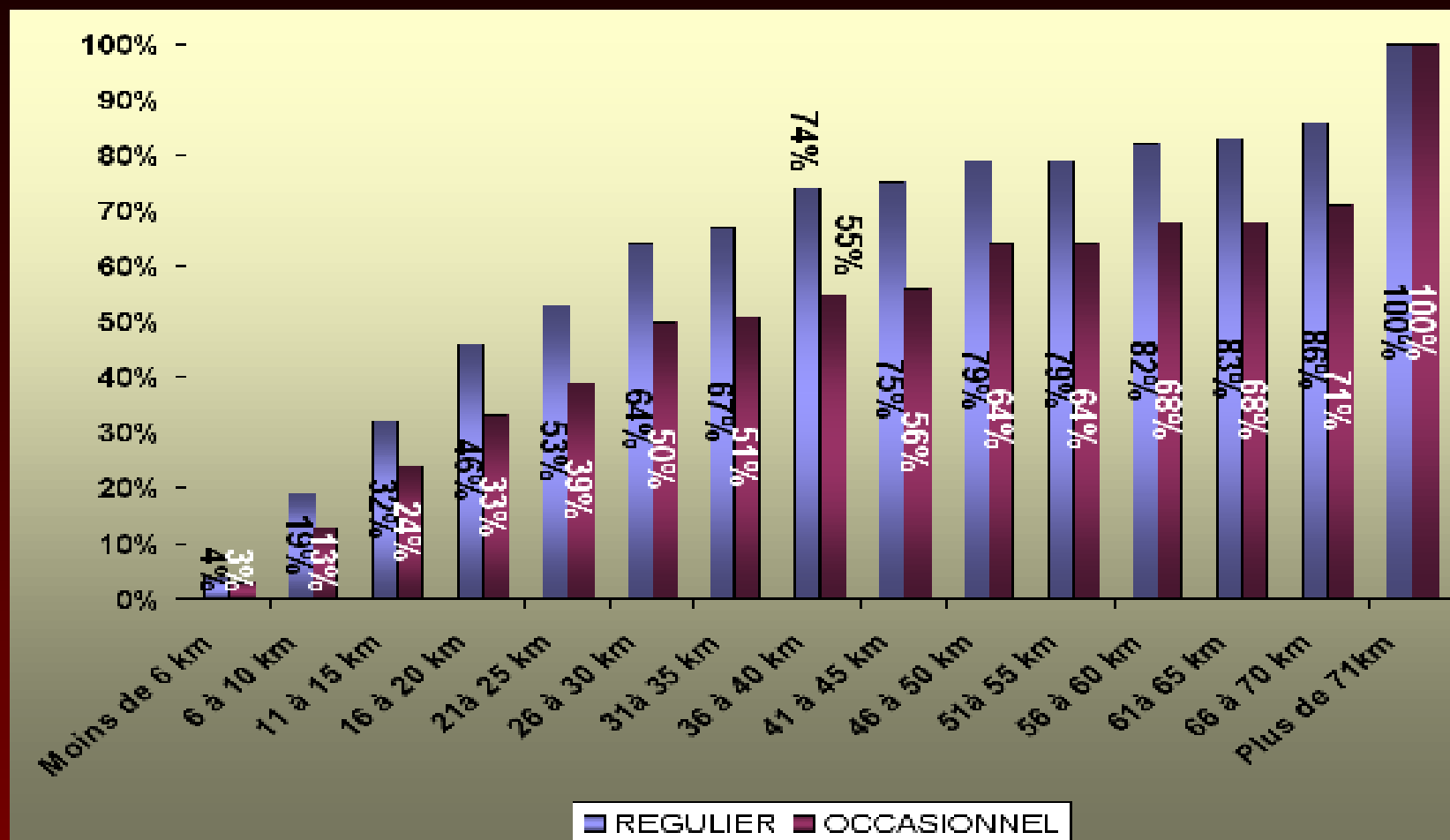
II. L'utilisation du réseau:

Distance du trajet le plus fréquent sur autoroutes et voies rapides



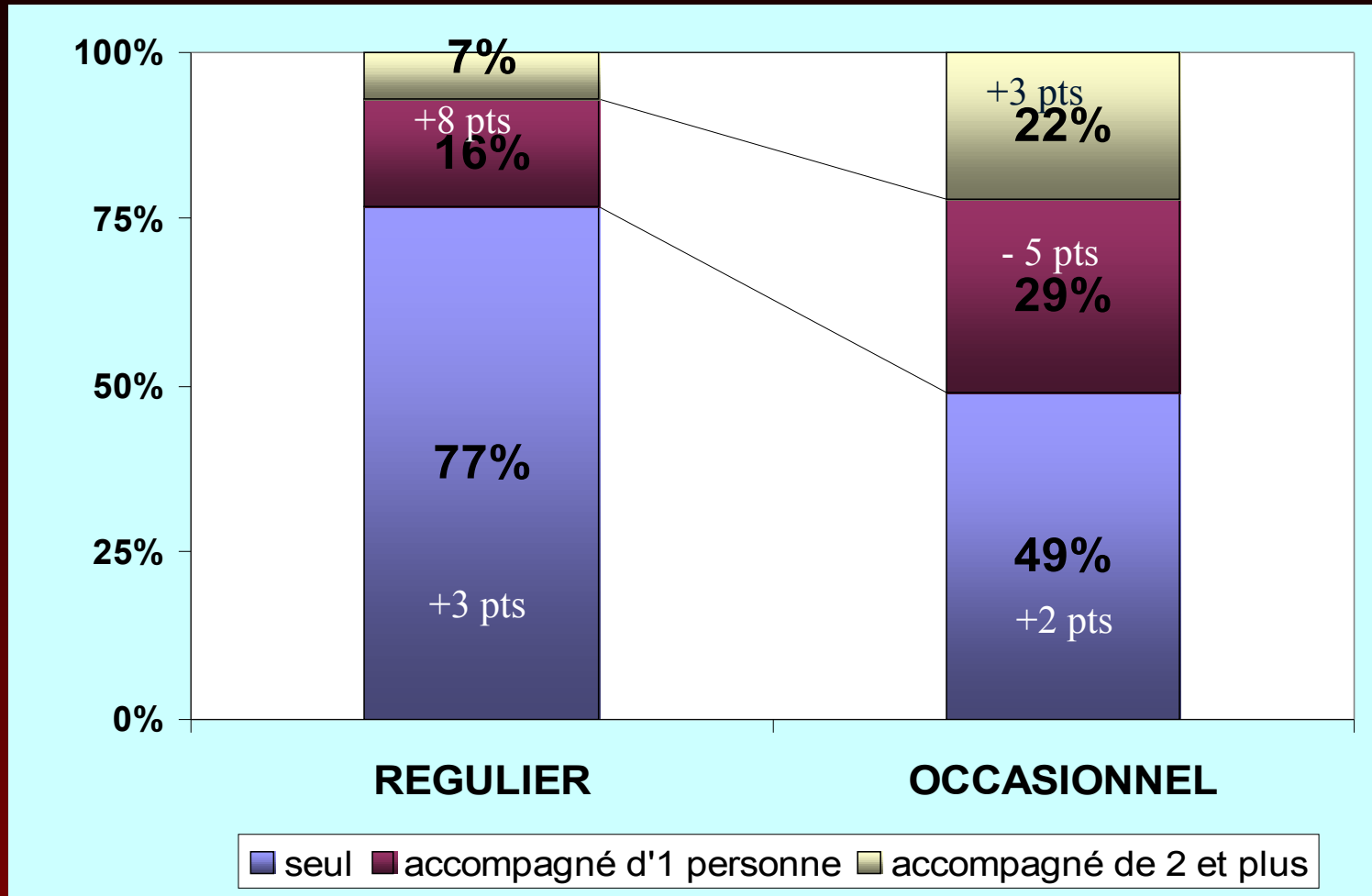
II. L'utilisation du réseau:

Distance du trajet le plus fréquent sur autoroutes et voies rapides: fréquence cumulée



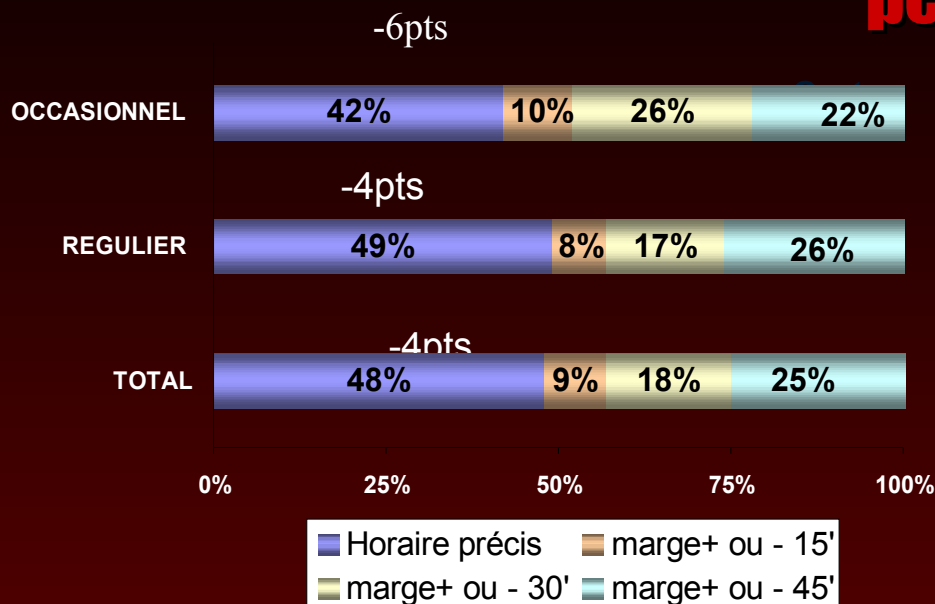
II. L'utilisation du réseau:

Occupation des véhicules pour le trajet le plus fréquent sur les autoroutes et VRU

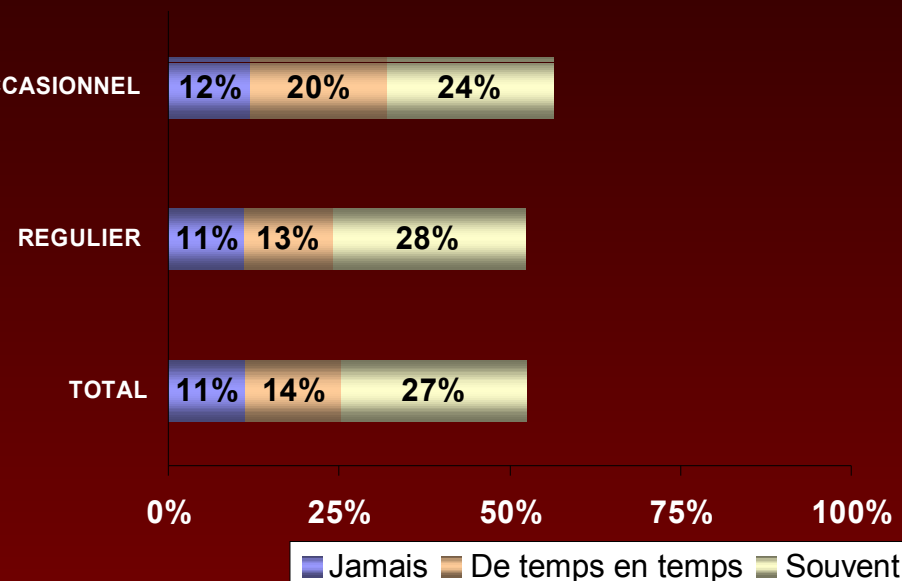


II. L'utilisation du réseau:

Aménagement des déplacements professionnels et pendulaires

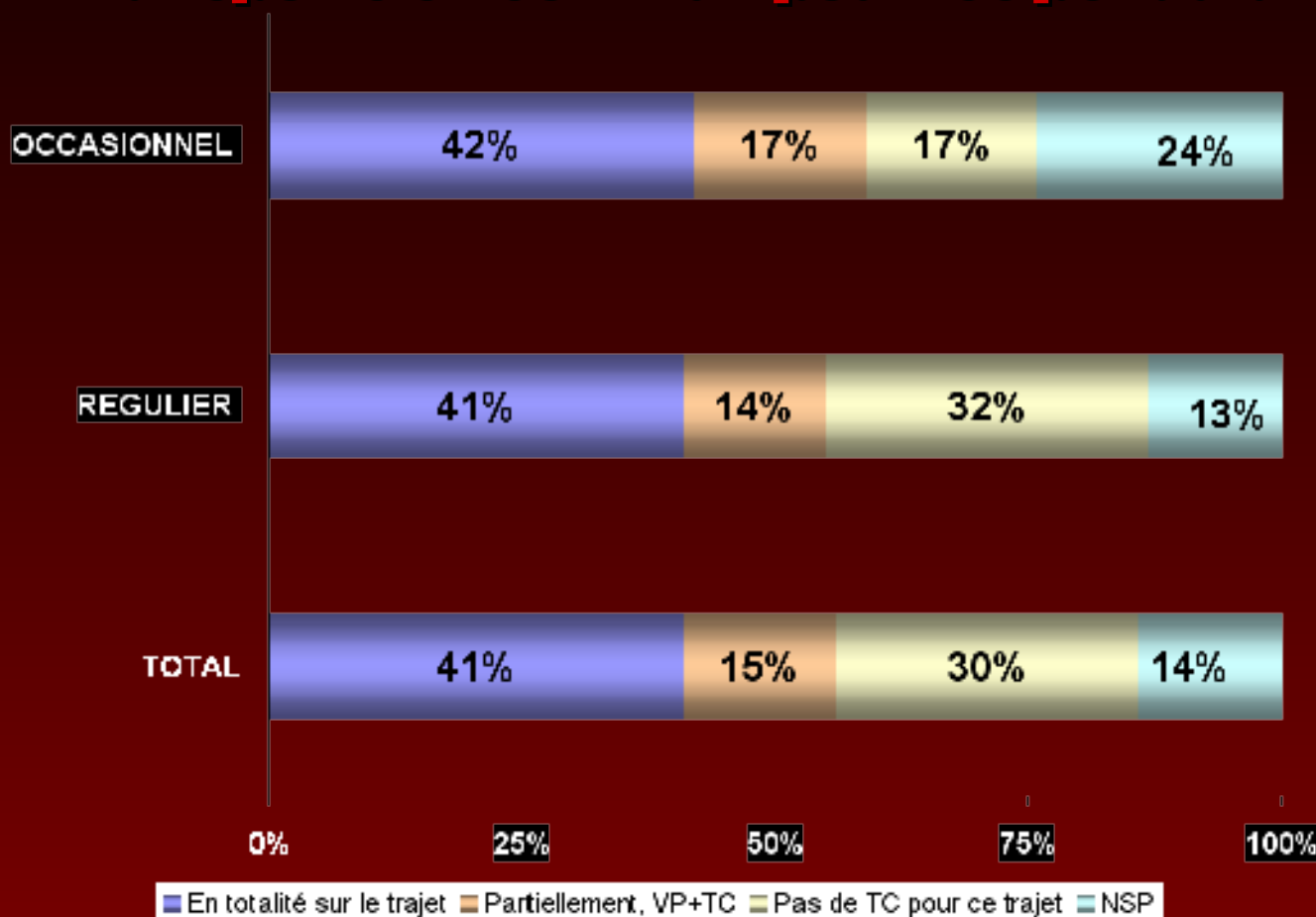


Utilisation de la marge pour adapter les déplacements professionnels et pendulaires



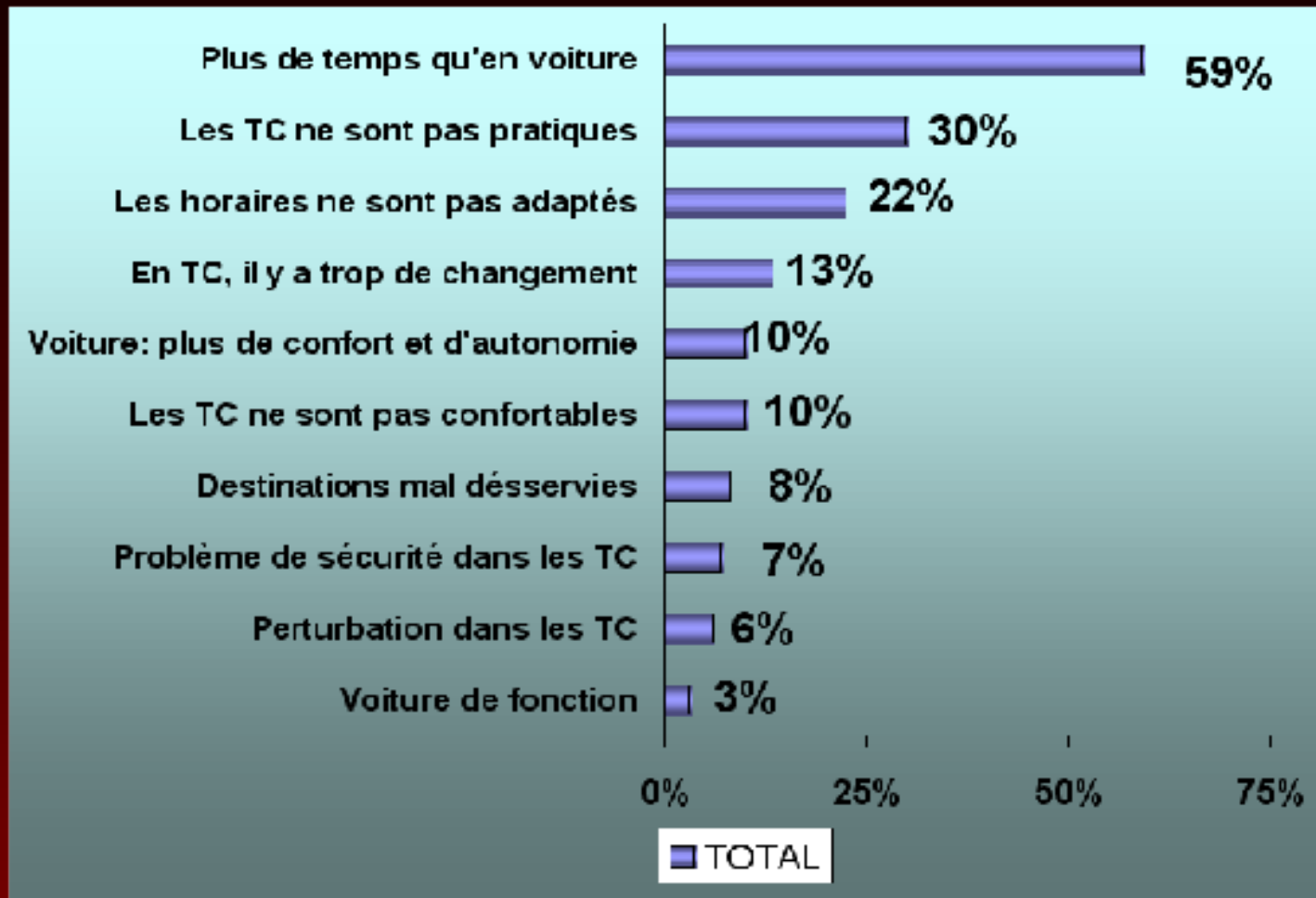
II. L'utilisation du réseau:

Possibilité de substitution du déplacement par les Transports en commun pour les pendulaires



II. L'utilisation du réseau:

Raisons de non utilisation des TC (base 155 p)



+24pts

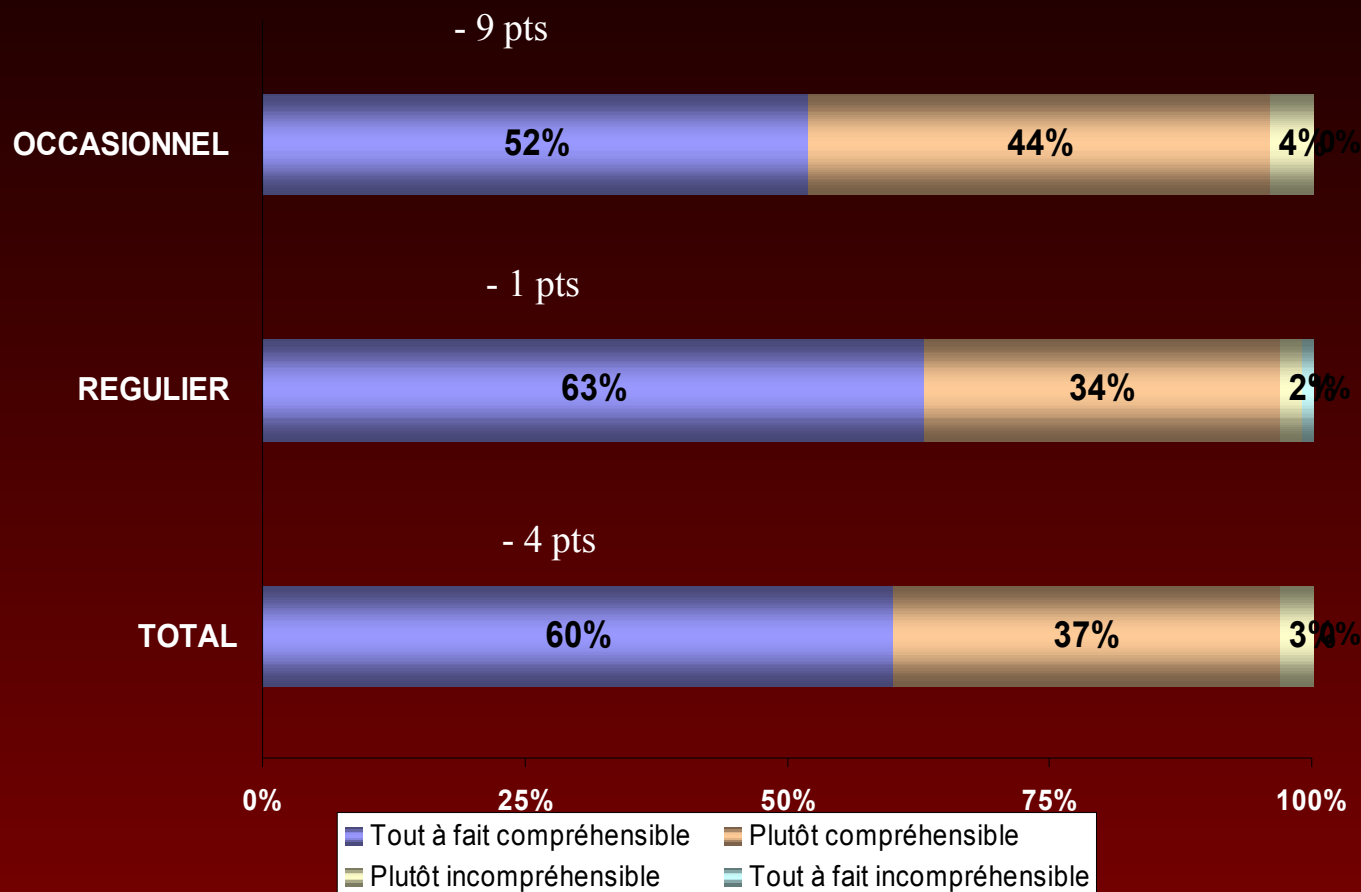
III. Les informations délivrées par les PMV

Note d'opinion globale



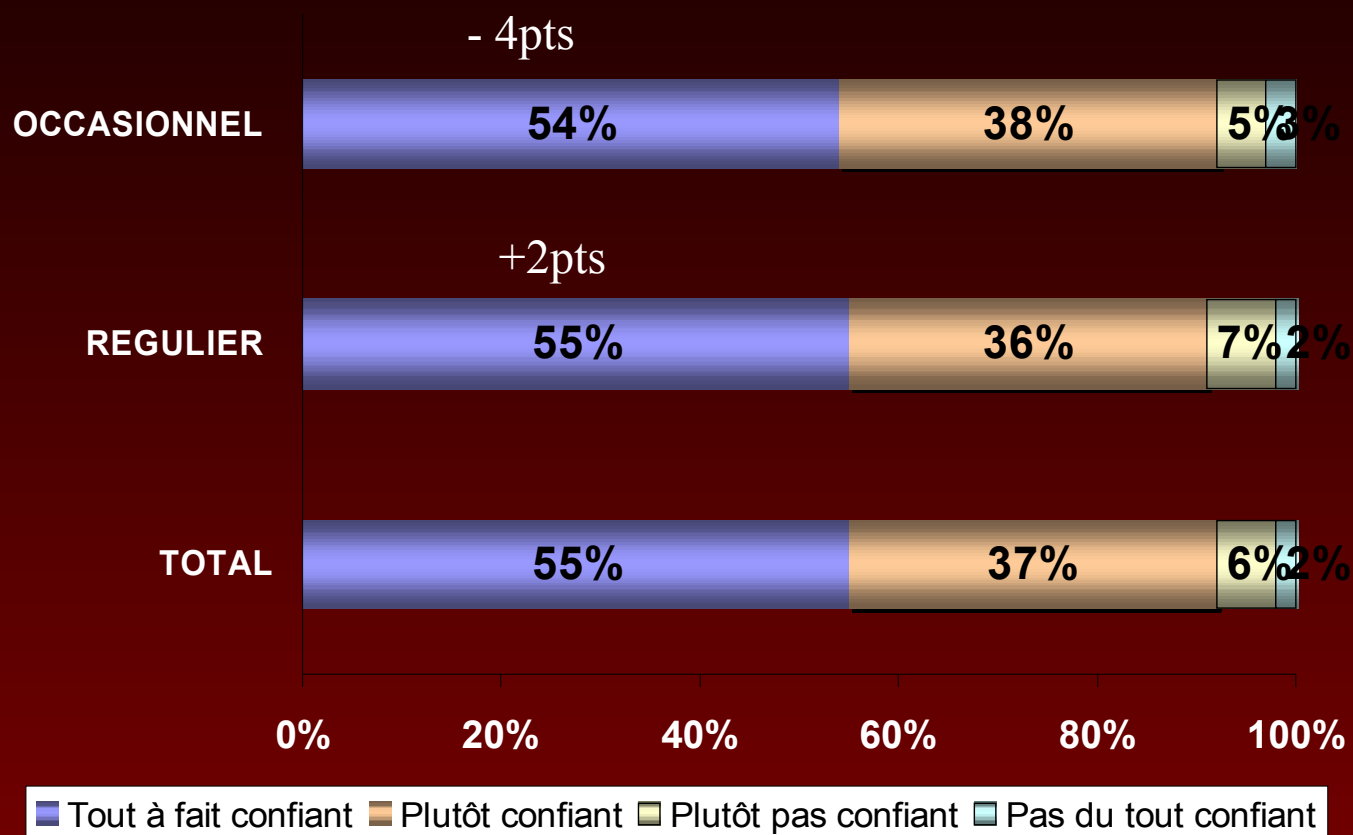
III. Les informations délivrées par les PMV

Compréhension des messages



III. Les informations délivrées par les PMV

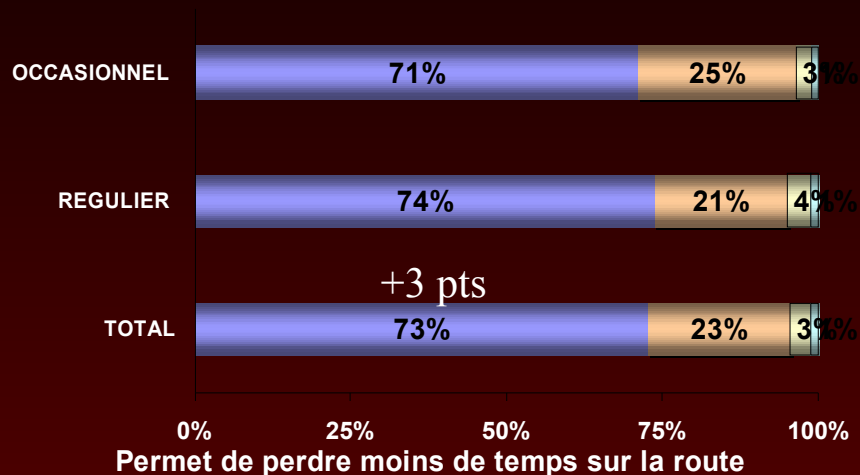
Confiance accordée aux informations



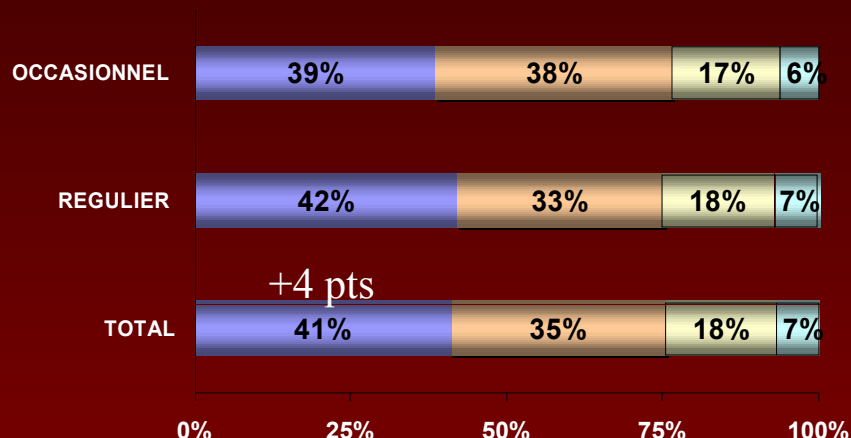
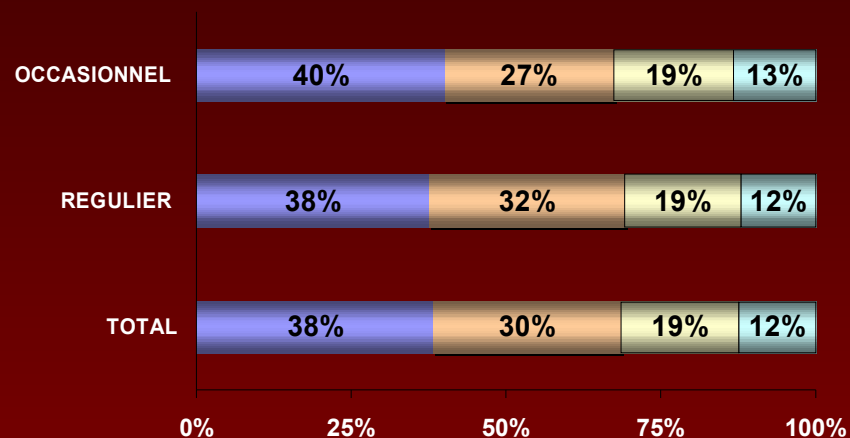
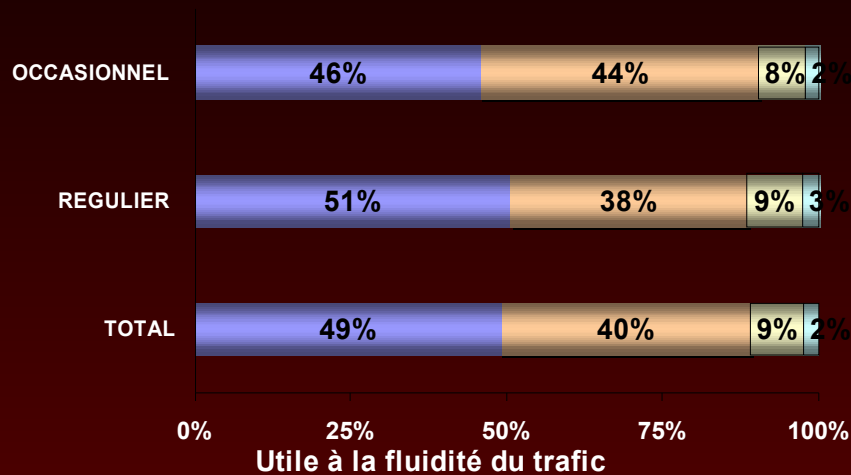
III. Les informations délivrées par les PMV

Perception globale du moyen d'information

Pratique pour l'utilisateur



Fiable

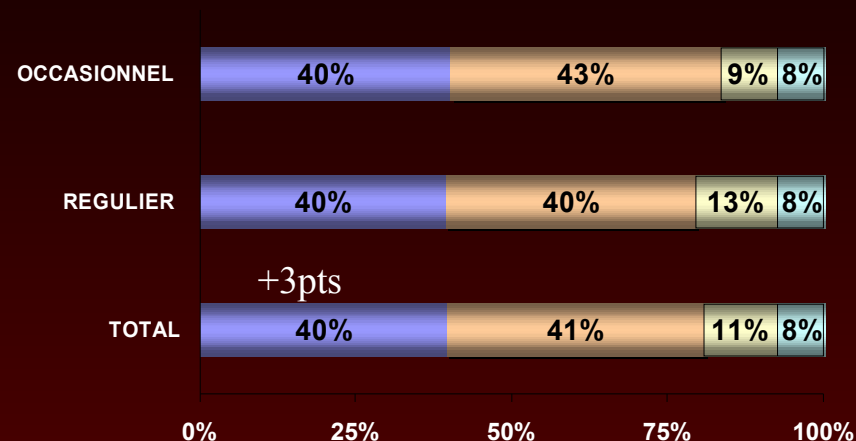
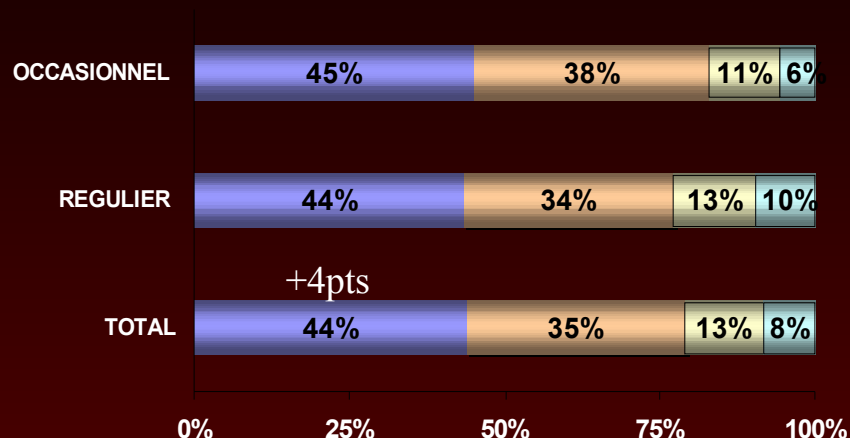


III. Les informations délivrées par les PMV

Perception globale du moyen d'information

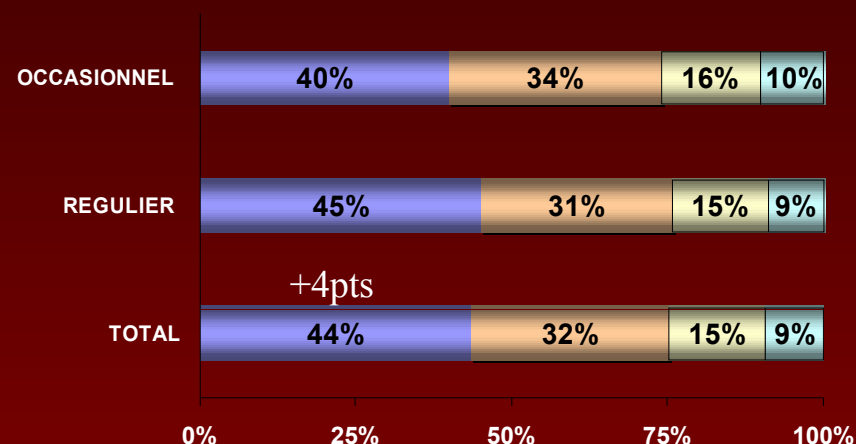
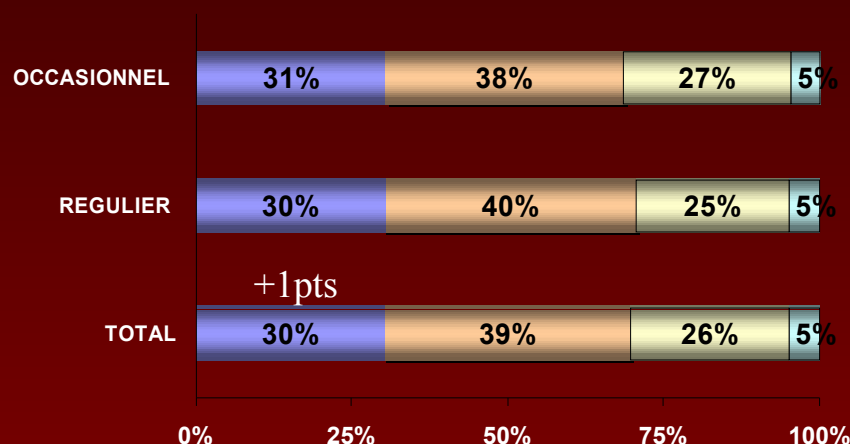
Augmente la sécurité

Améliore le confort



Donne suffisamment d'informations

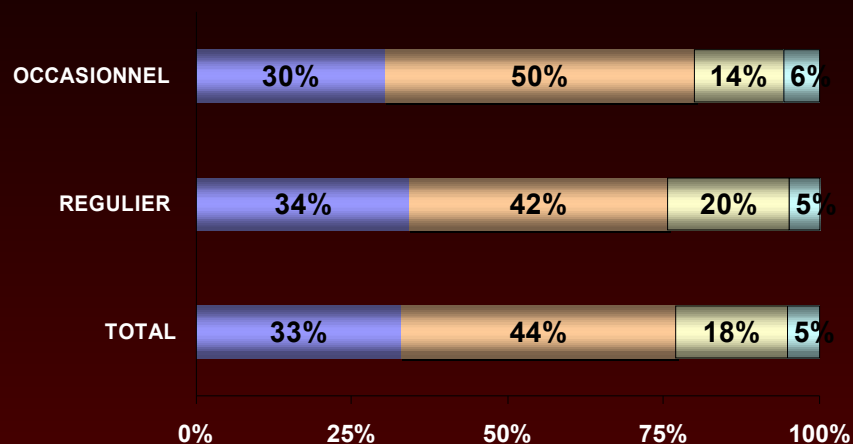
Permet de modifier ou adapter son itinéraire



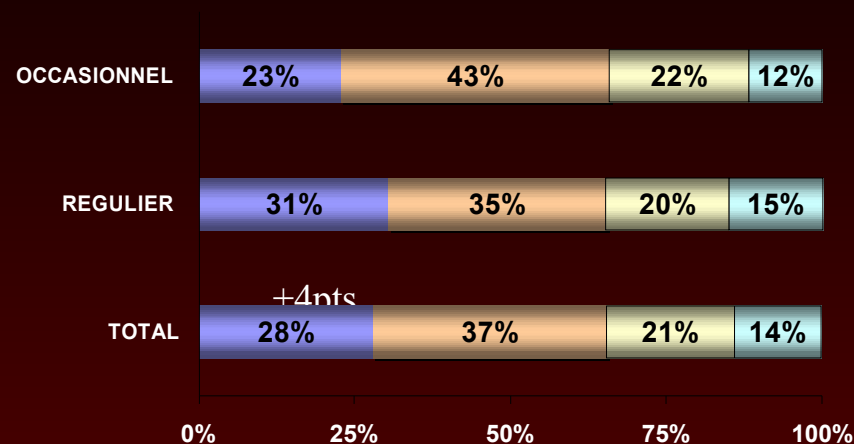
III. Les informations délivrées par les PMV

Perception globale du moyen d'information

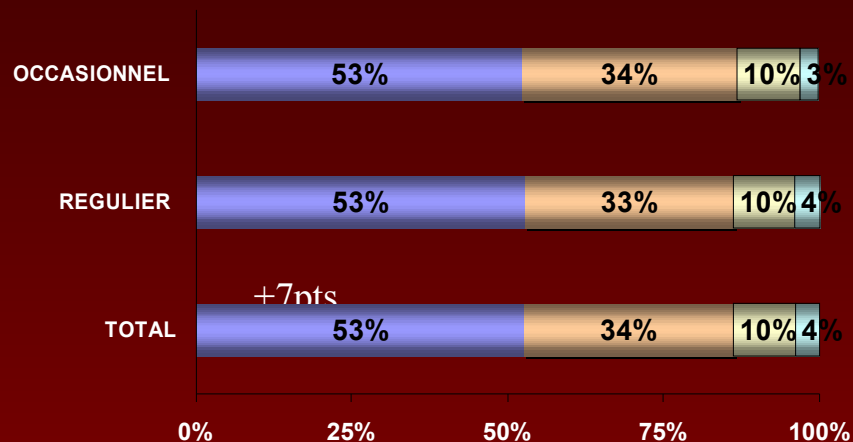
Placé là où il faut



Permet d'être plus détendu sur la route

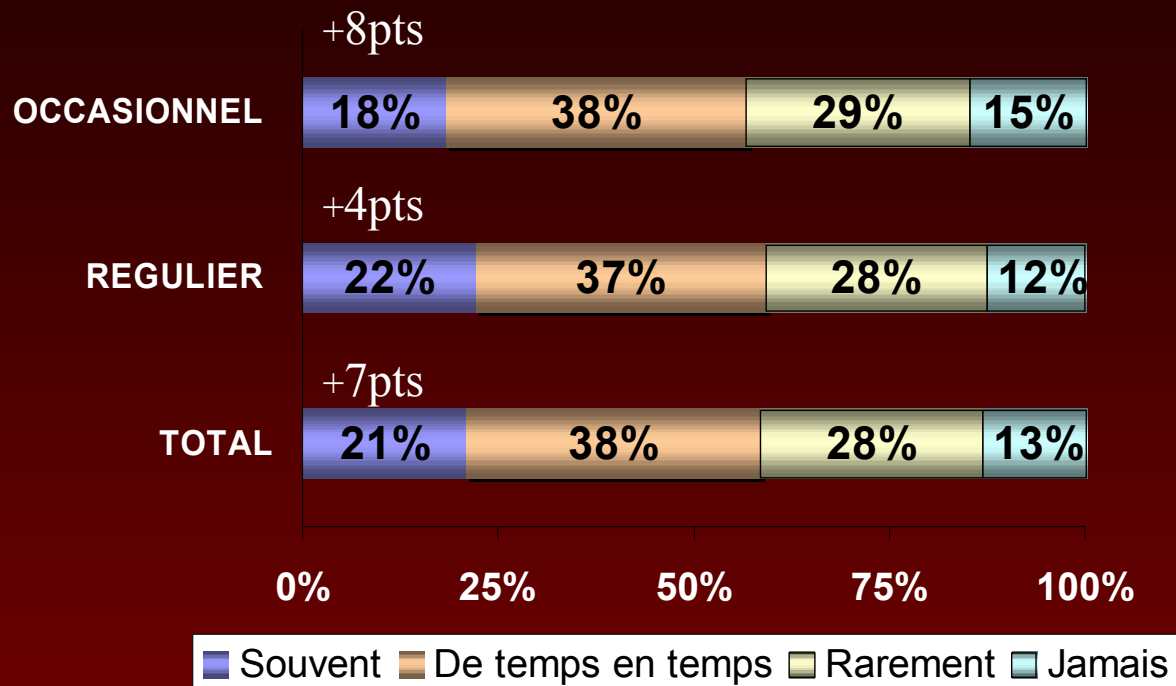


Informe bien sur les événements exceptionnels



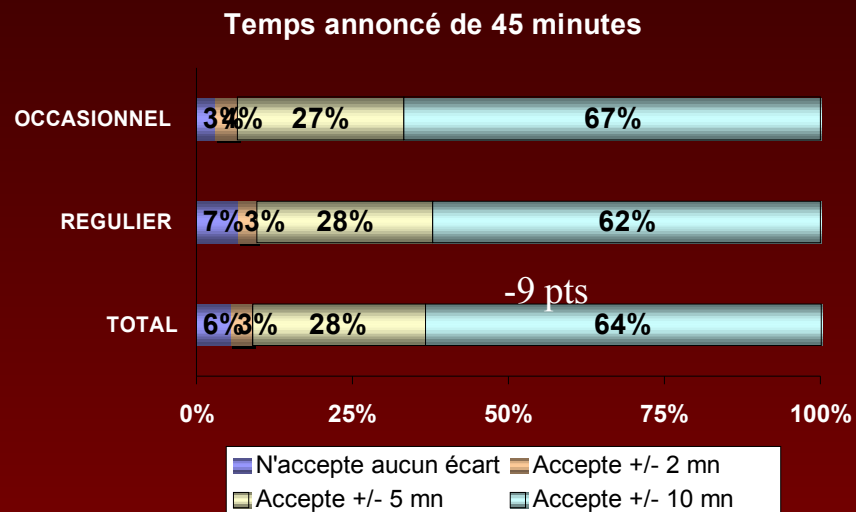
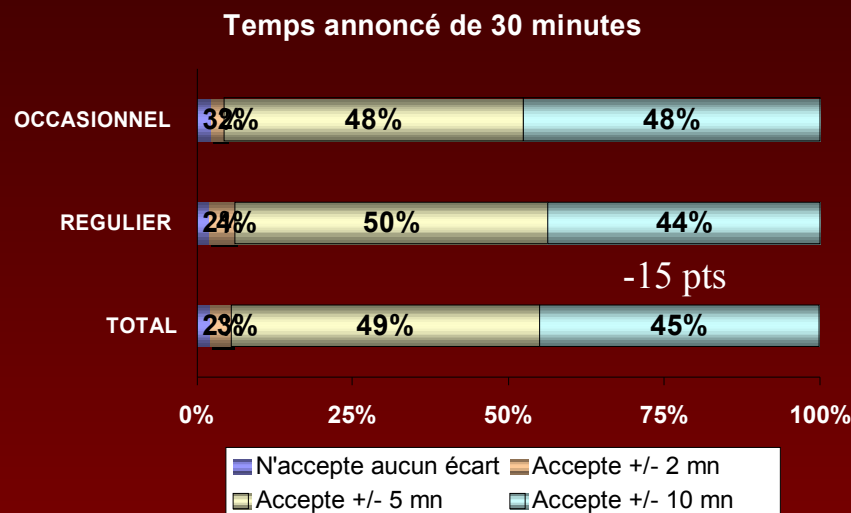
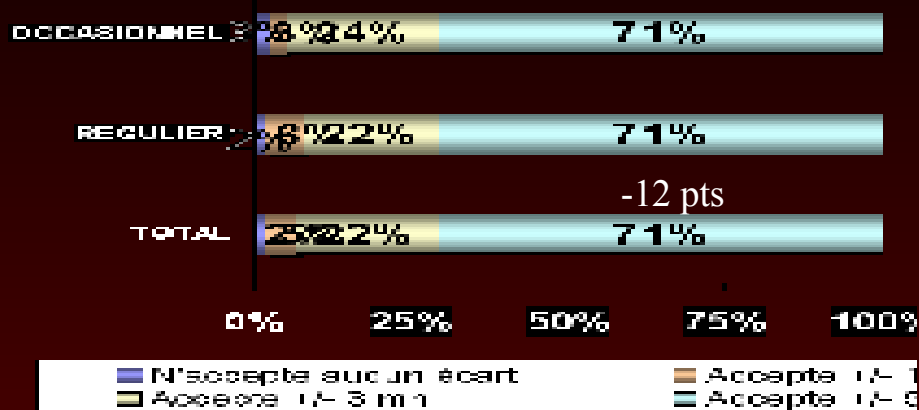
III. Les informations délivrées par les PMV

Ecart observé entre l'information et les conditions de circulation



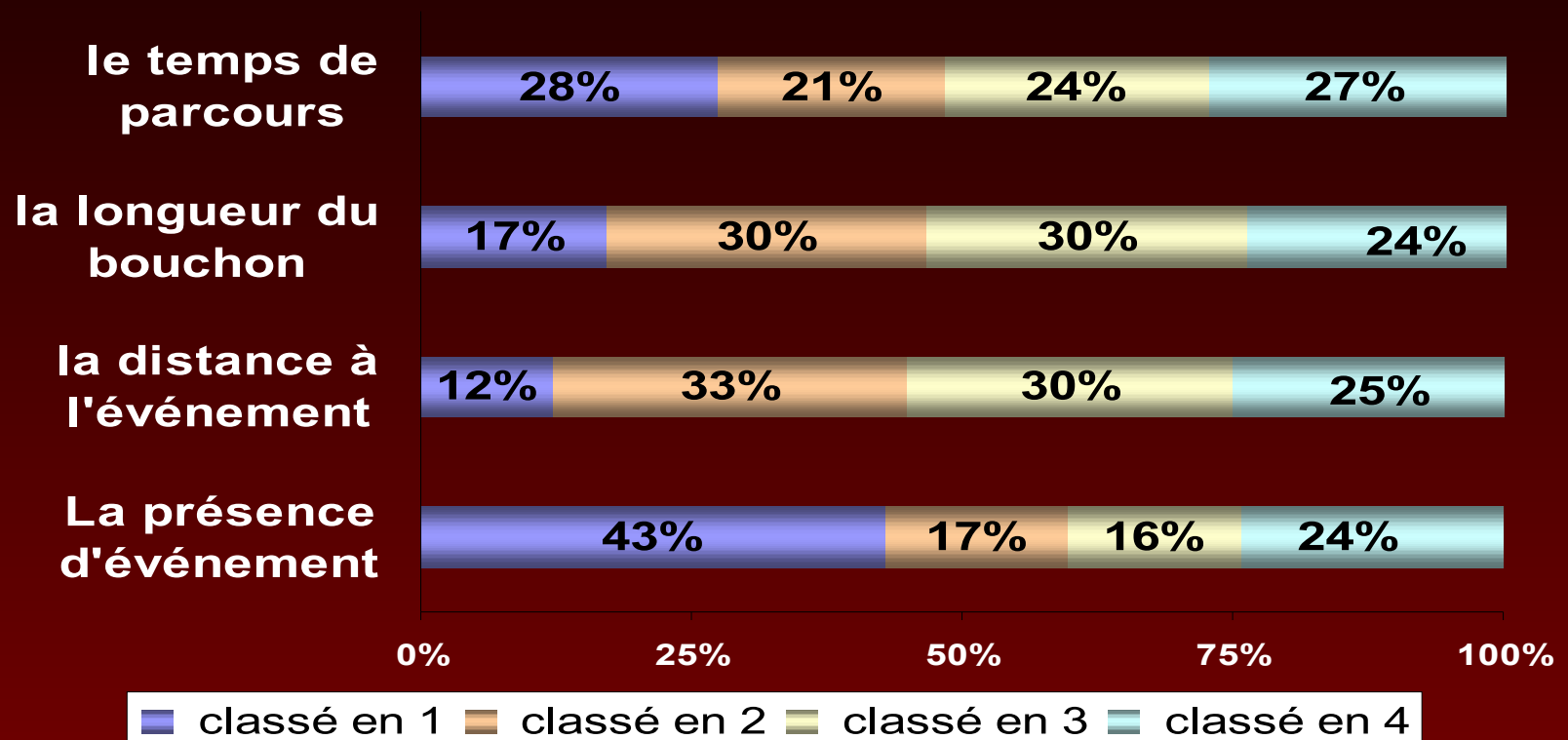
III. Les informations délivrées par les PMV

Ecart accepté en fonction du temps annoncé



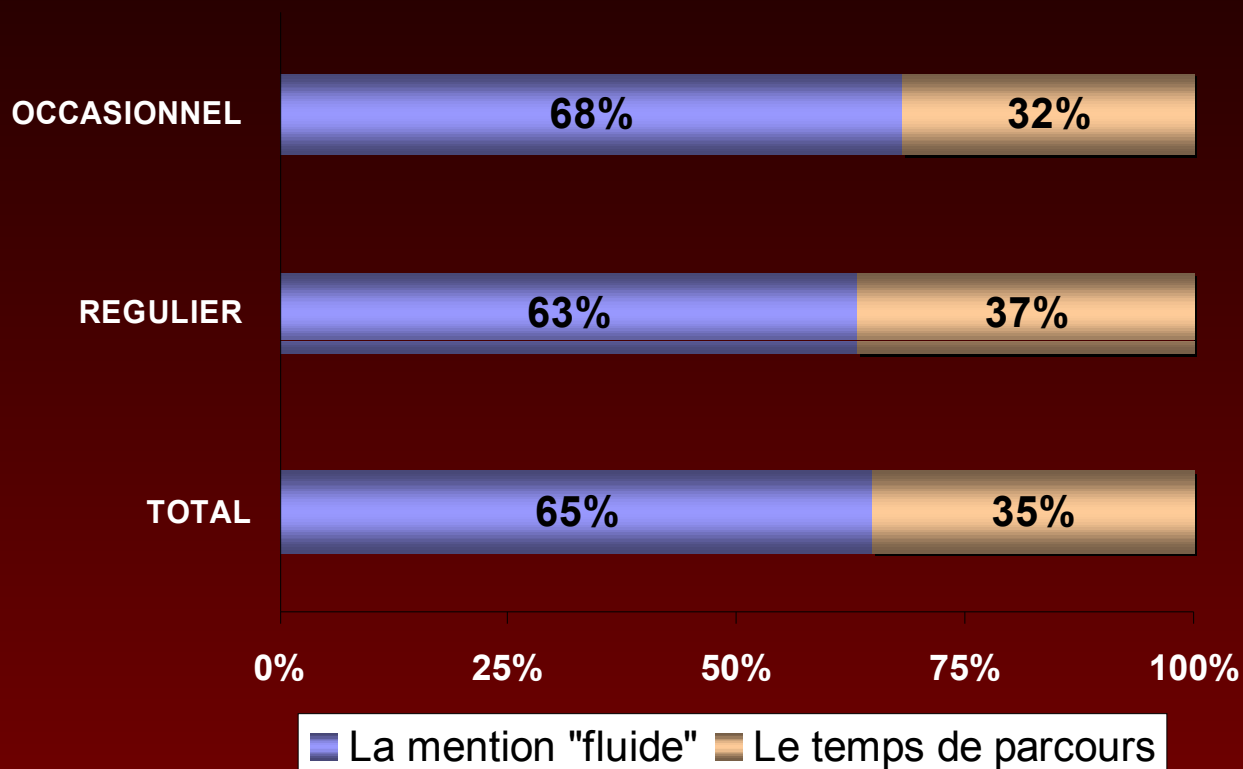
III. Les informations délivrées par les PMV

En situation de régime dense: classement des messages du plus utile au moins utile



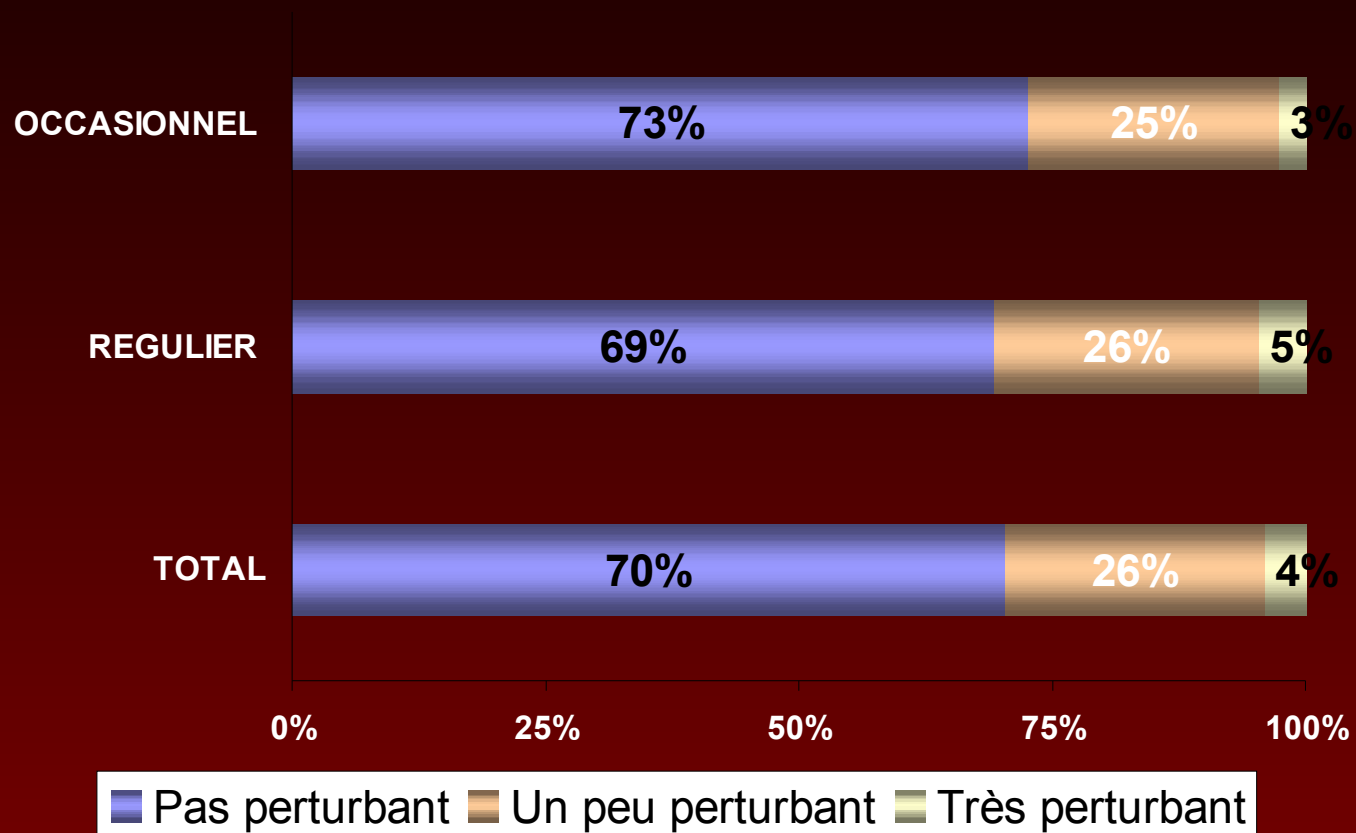
III. Les informations délivrées par les PMV

En situation non perturbée: messages préférés



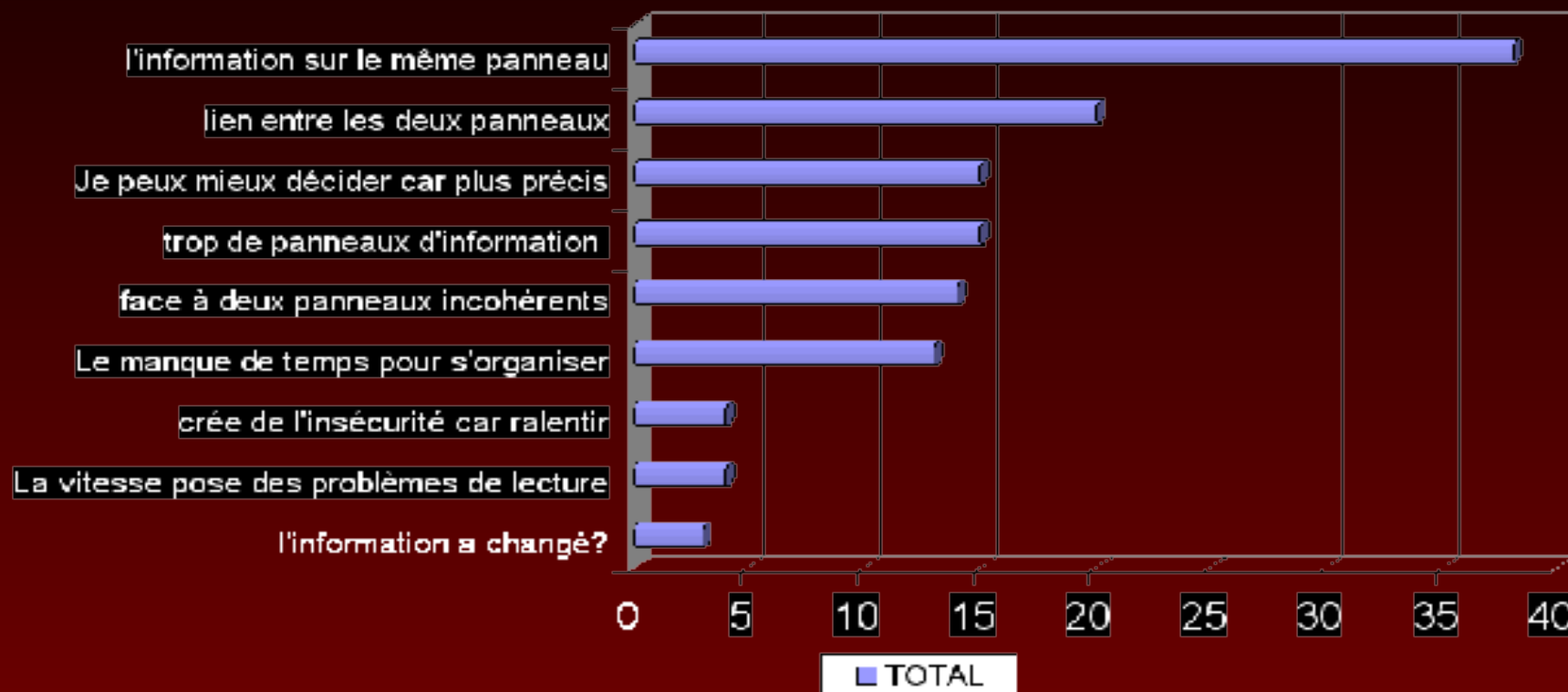
III. Les informations délivrées par les PMV

Perception de deux panneaux successifs Bouchons puis temps de parcours



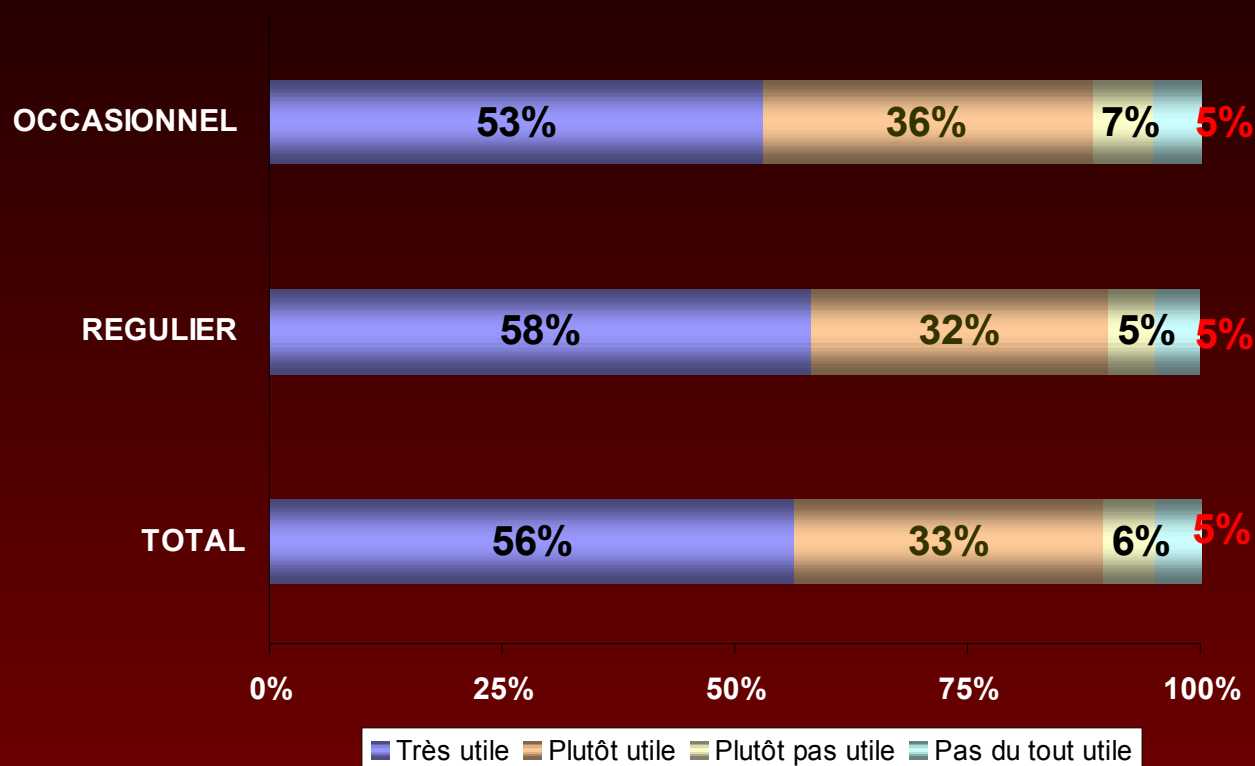
III. Les informations délivrées par les PMV

Si perturbant, pourquoi:



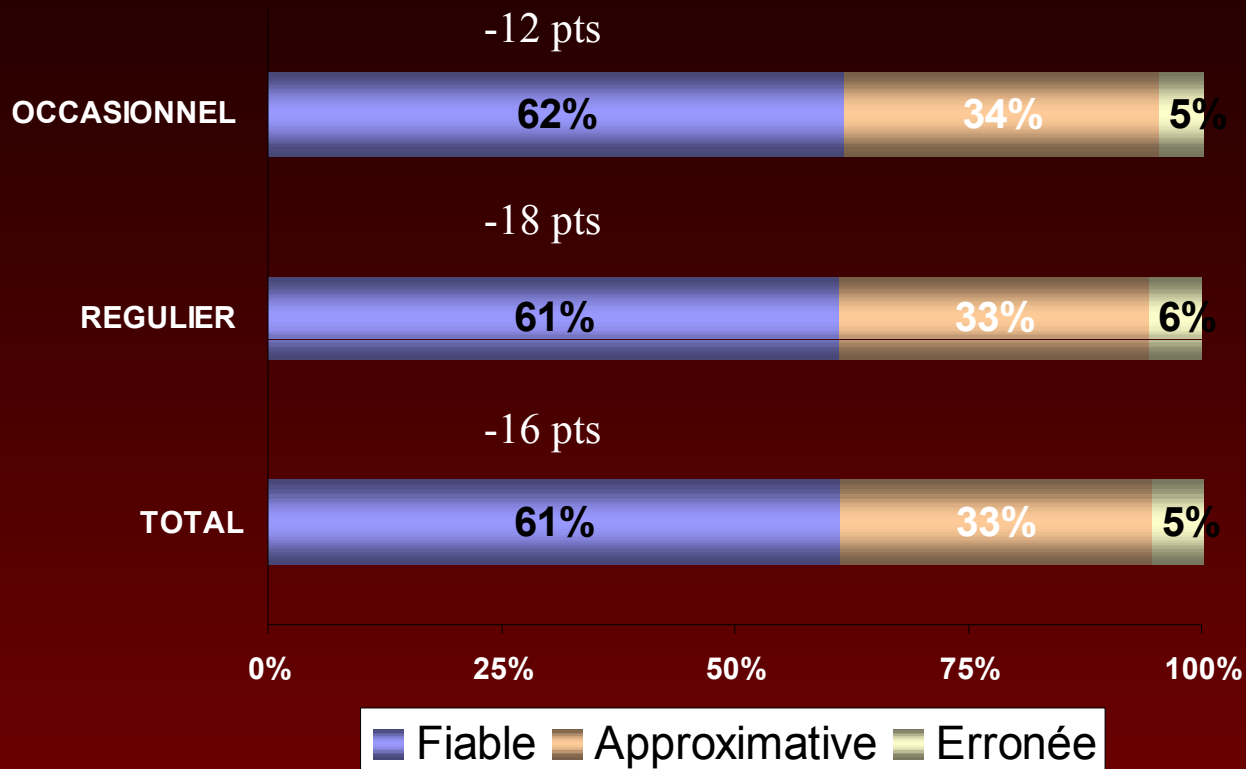
III. Les informations délivrées par les PMV

Utilité des deux informations sur le même panneau



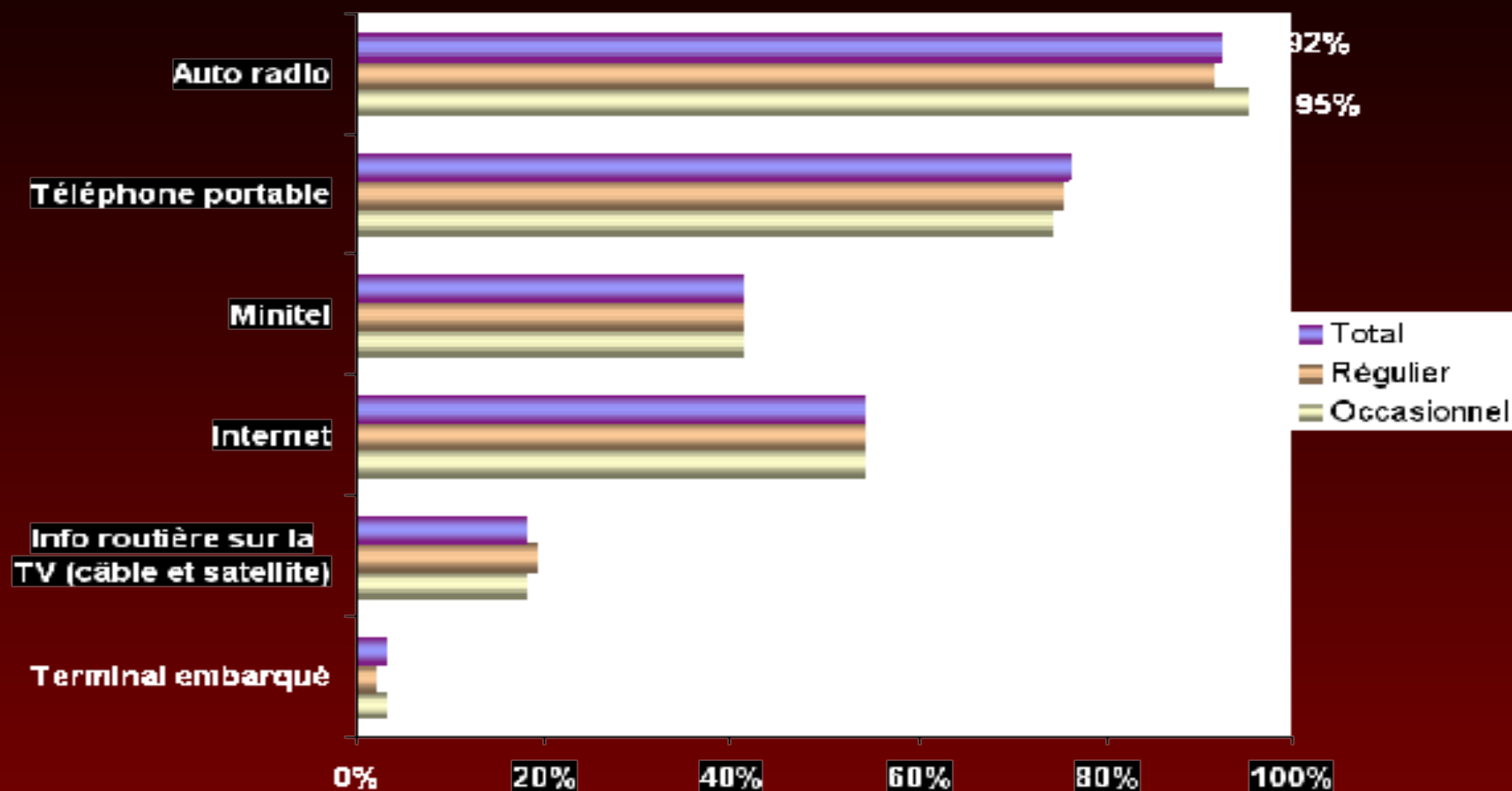
III. Les informations délivrées par les PMV

Fiabilité de messages affichant des durées ou distances très élevées



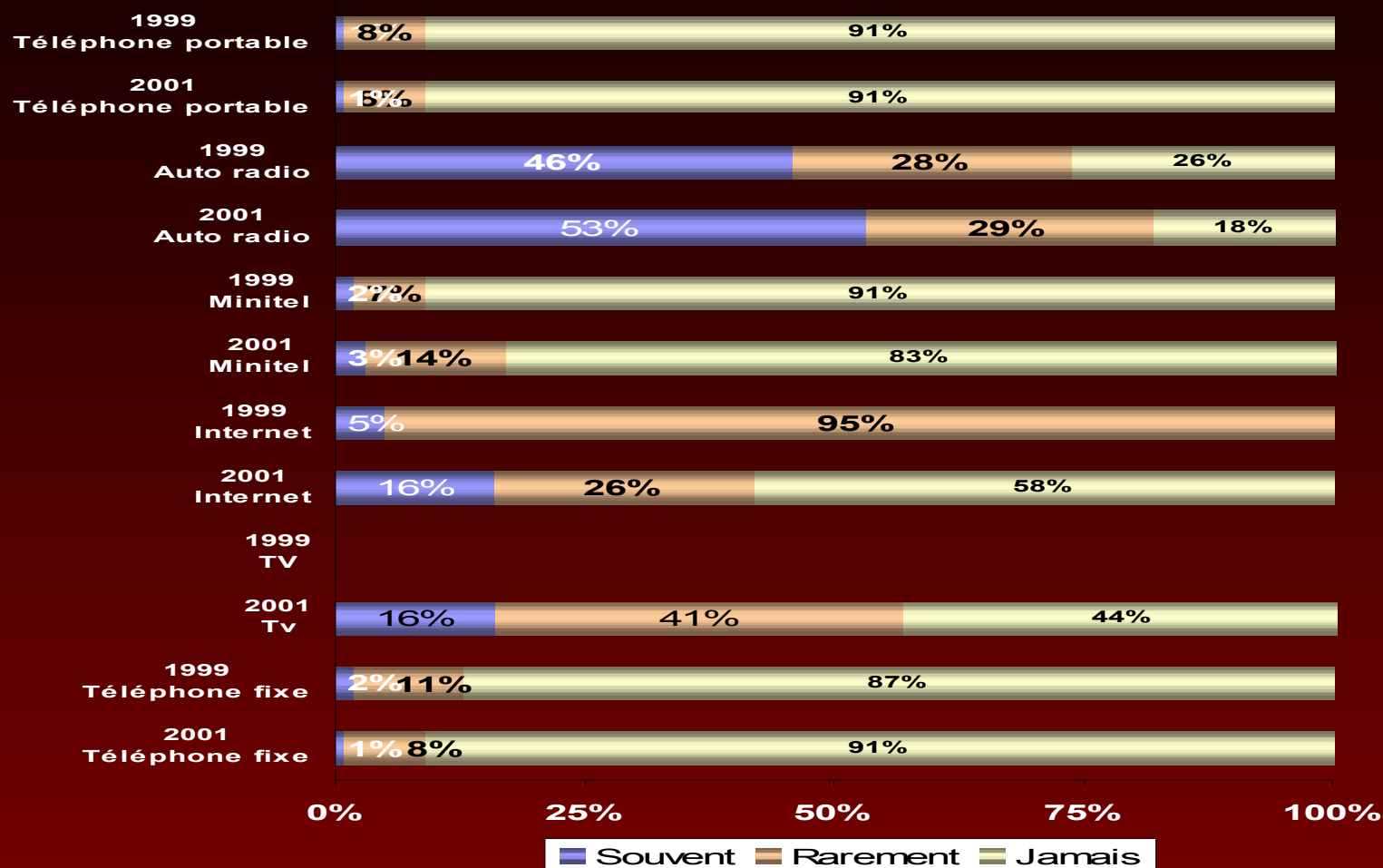
IV. Autres types d'information

Taux d'équipement



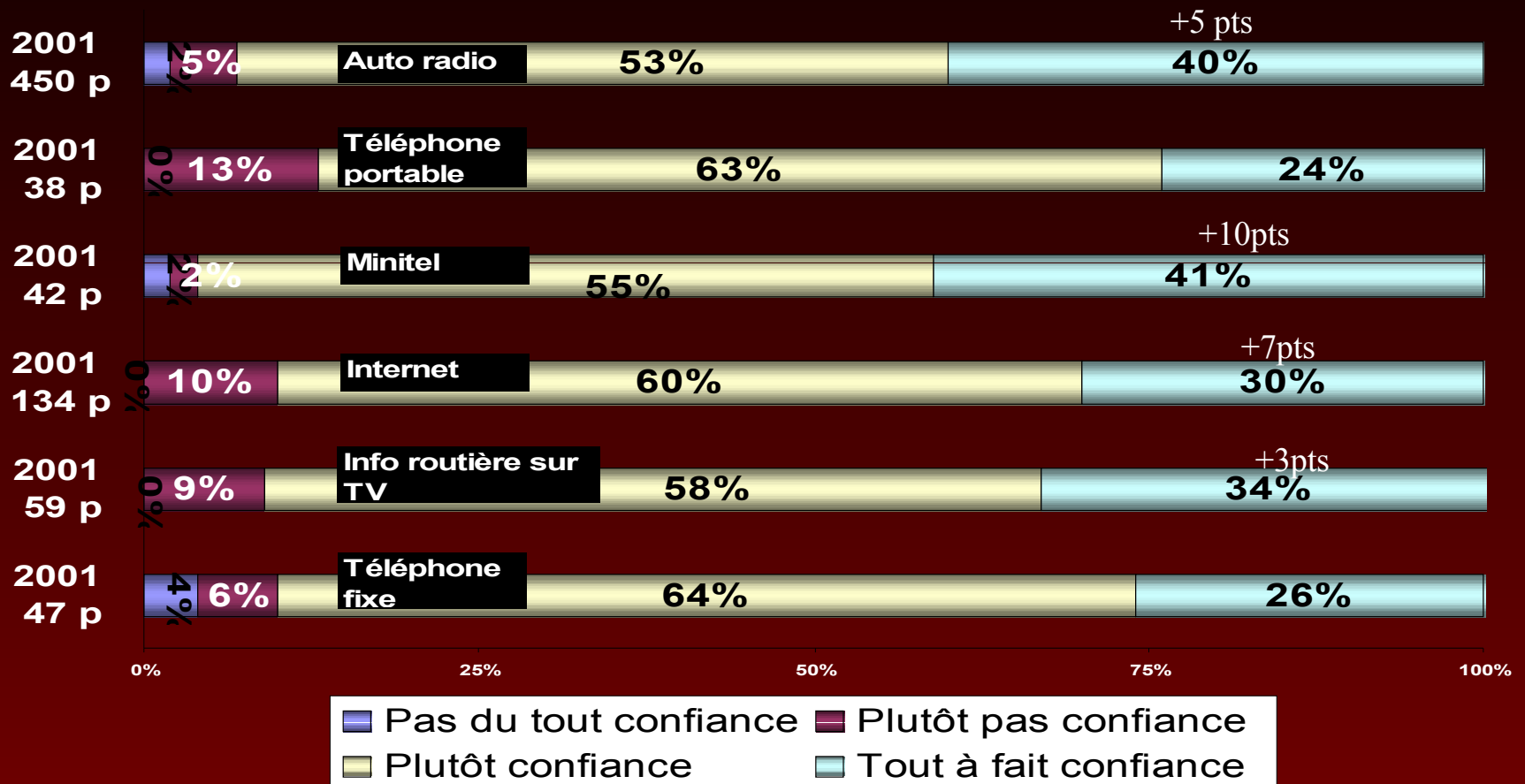
IV. Autres types d'information

Fréquence d'utilisation



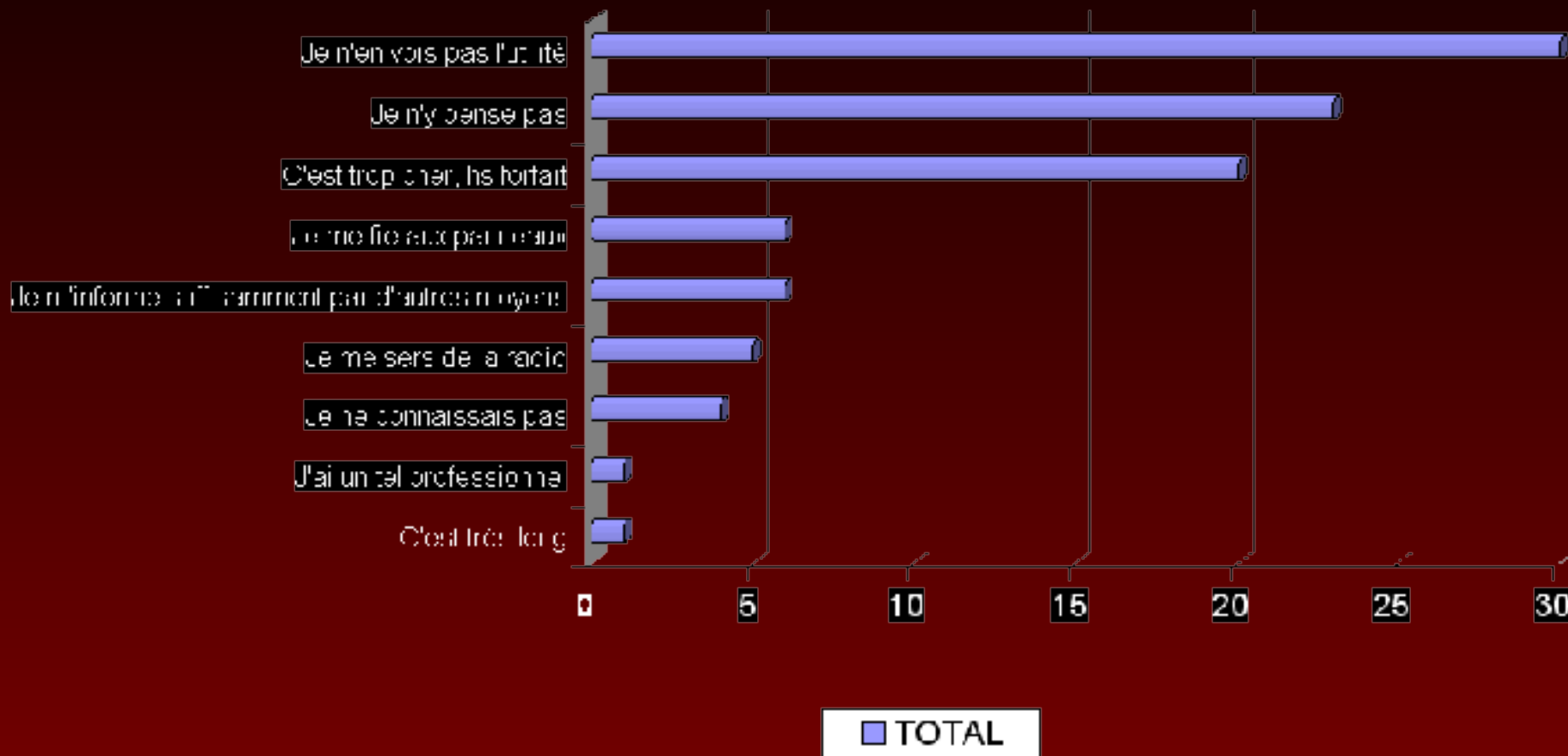
IV. Autres types d'information

L'information routière: confiance accordée



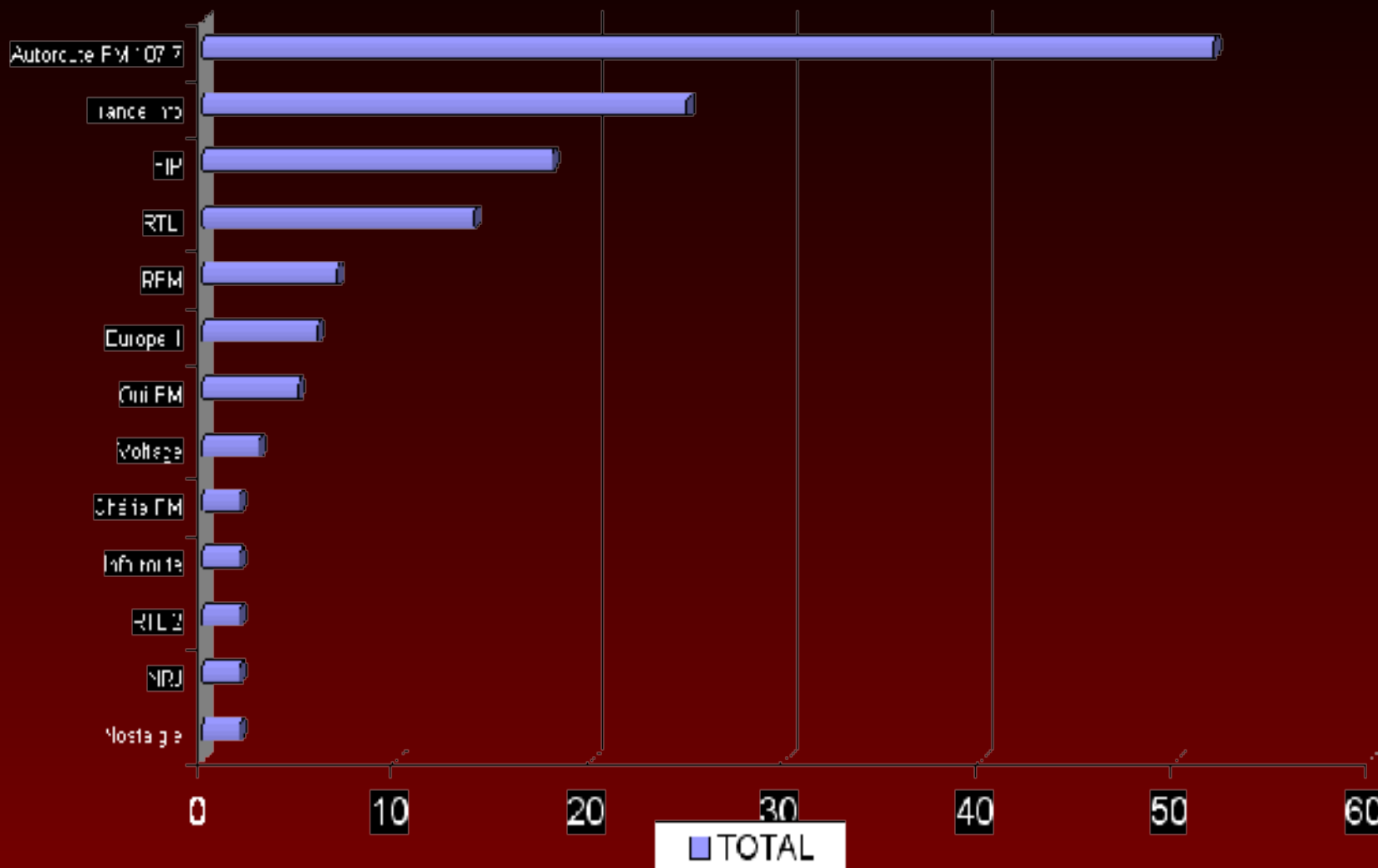
IV. Autres types d'information

Téléphone portable: les raisons de non utilisation



IV. Autres types d'information

Radios écoutées pour info routières quotidiennes



IV. Autres types d'information

Intérêt pour une radio spécialisée sur l'information routière en Ile-de-France

	TOTAL	REGULIER	OCCASIONNI
oui tout à fait	38	39	35
oui plutôt	28	28	28
non plutôt pas	14	15	13
non, pas du tout	20	18	24
	100	100	100

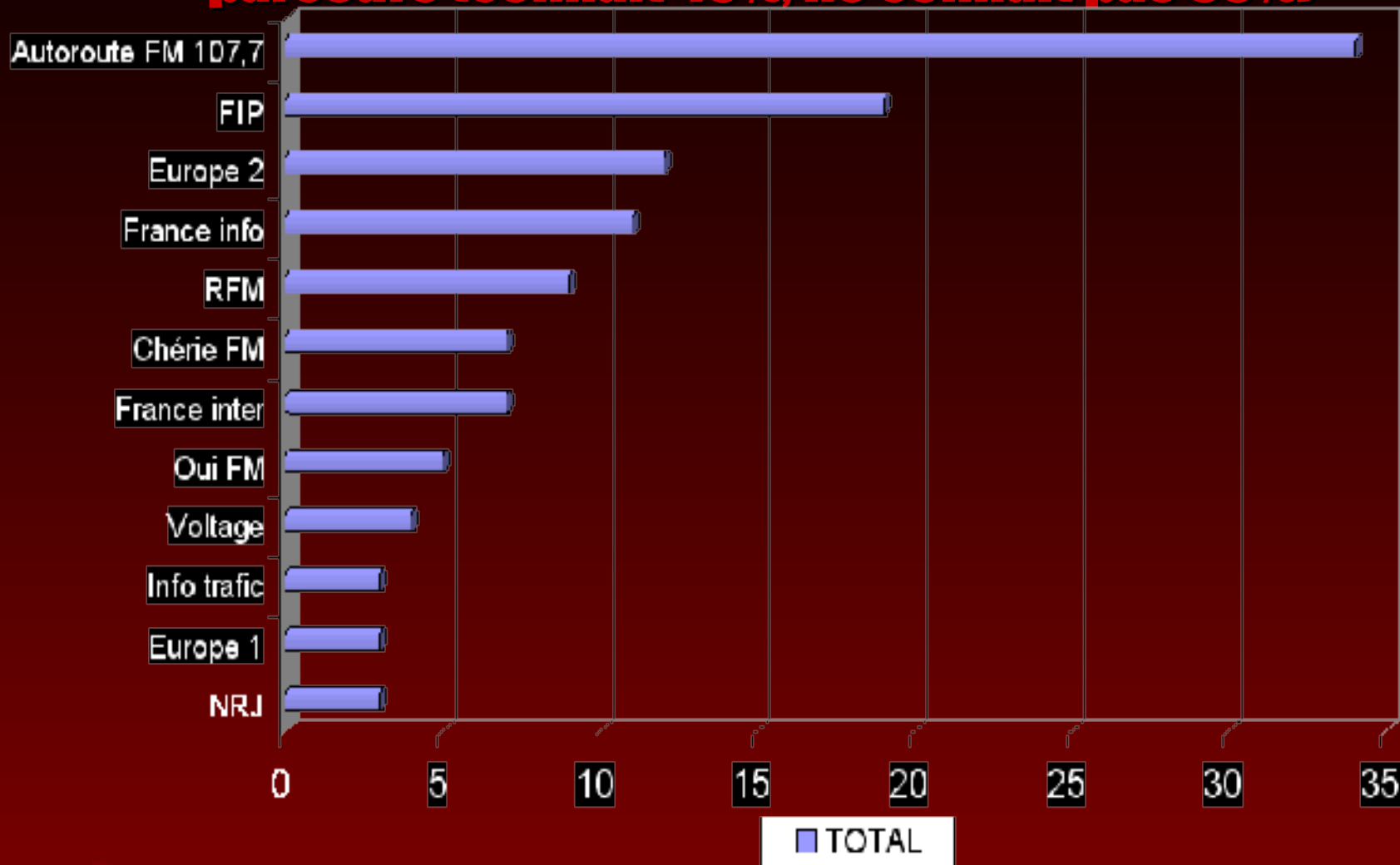
IV. Autres types d'information

La fréquence de recherche de l'information à la radio

	TOTAL	REGULIER	OCCASIONNEL
A chaque fois	19	20	17
La plupart du temps	18	18	17
Parfois en déplacement	21	20	21
Seulement si prévoit perturbation	35	34	40
Jamais	7	8	5
	100	100	100

IV. Autres types d'information

Notoriété des radios diffusant des temps de parcours (connaît 46%, ne connaît pas 55%)



IV. Autres types d'information

Intérêt de l'information temps de parcours sur les radios

	TOTAL	REGULIER	OCCASIONNI
Tout à fait intéressante	39	38	41
plutôt intéressante	47	46	49
plutôt pas intéressante	9	9	9
pas du tout intéressante	5	7	1
	100	100	100

IV. Autres types d'information

Intérêt par l'information routière sur internet

	TOTAL	REGULIER	OCCASIONNEL
oui, tout à fait	17	17	18
oui, plutôt	20	21	18
non, plutôt pas	15	15	13
non, pas du tout	48	47	51
	100	100	100

IV. Autres types d'information

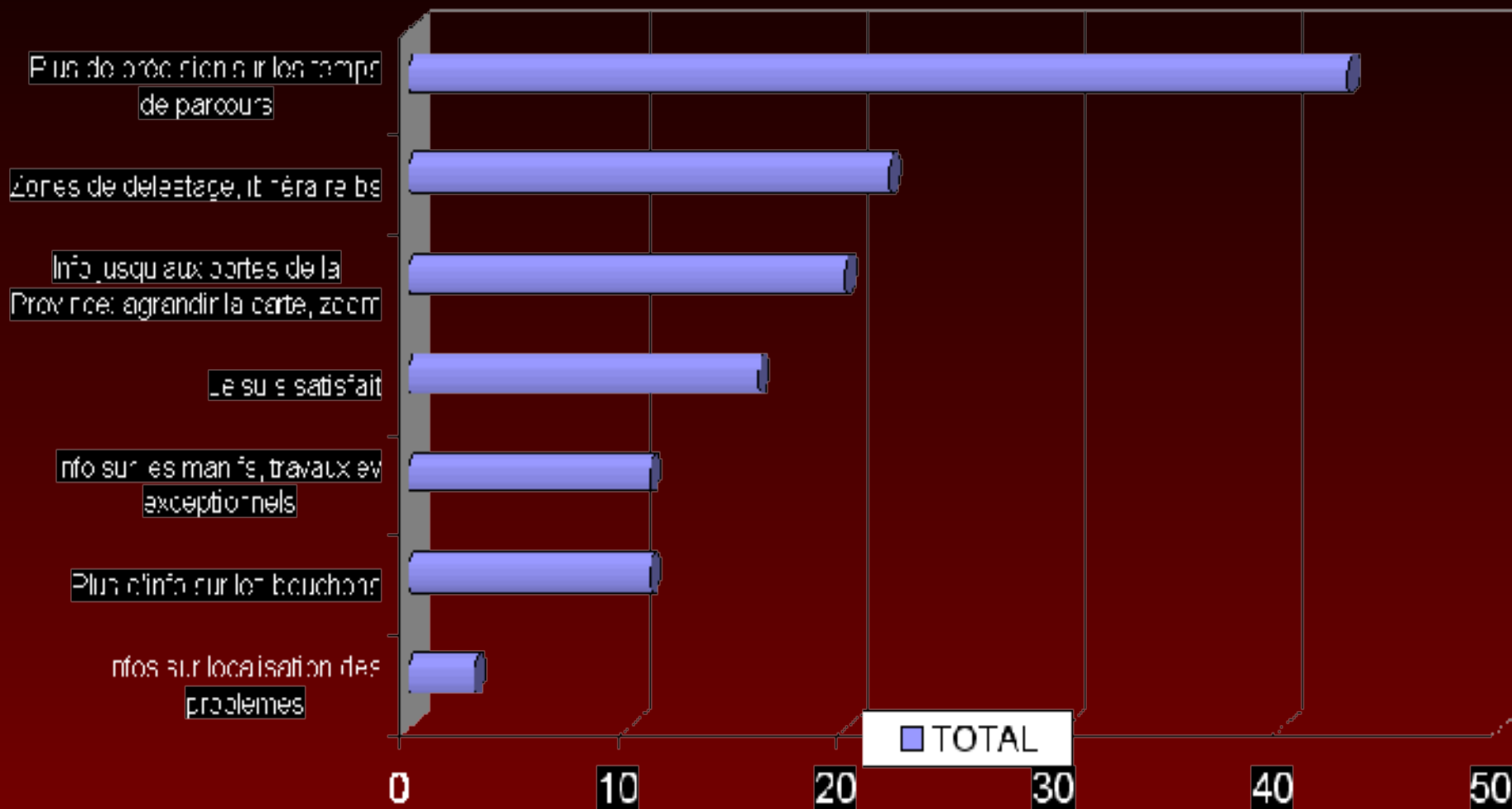
Notoriété de SYTADIN ; Satisfaction concernant les informations

	TOTAL	REGULIER	OCCASIONNEL
Connaît	18	21	11
ne connaît pas	82	79	89
	100	100	100

	TOTAL	REGULIER	OCCASIONNEL
Base	42p	34p	8p
oui, tout à fait	33	35	25
oui, plutôt	60	56	75
non, plutôt pas	2	3	0
non, pas du tout	5	6	0
	100	100	100

IV. Autres types d'information

Amélioration attendues



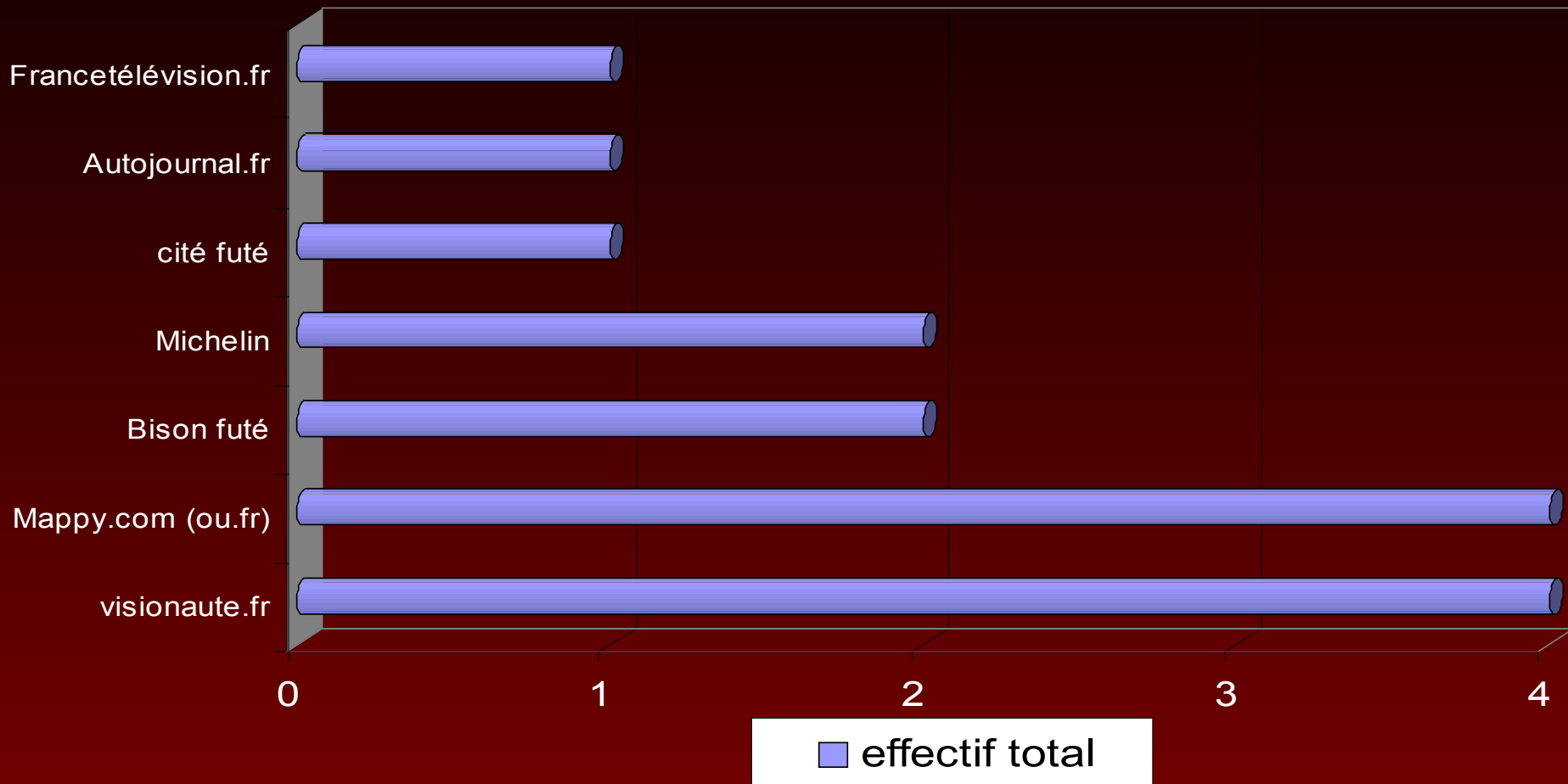
IV. Autres types d'information

Gestion des déplacements: utilité des informations prévisionnelles de trafic ?

	TOTAL	REGULIER	OCCASIONNEL
Quelques heures avant	54	56	51
1 jour avant	25	25	26
plusieurs jours avant	14	13	18
Aucune utilité	7	6	5
	100	100	100

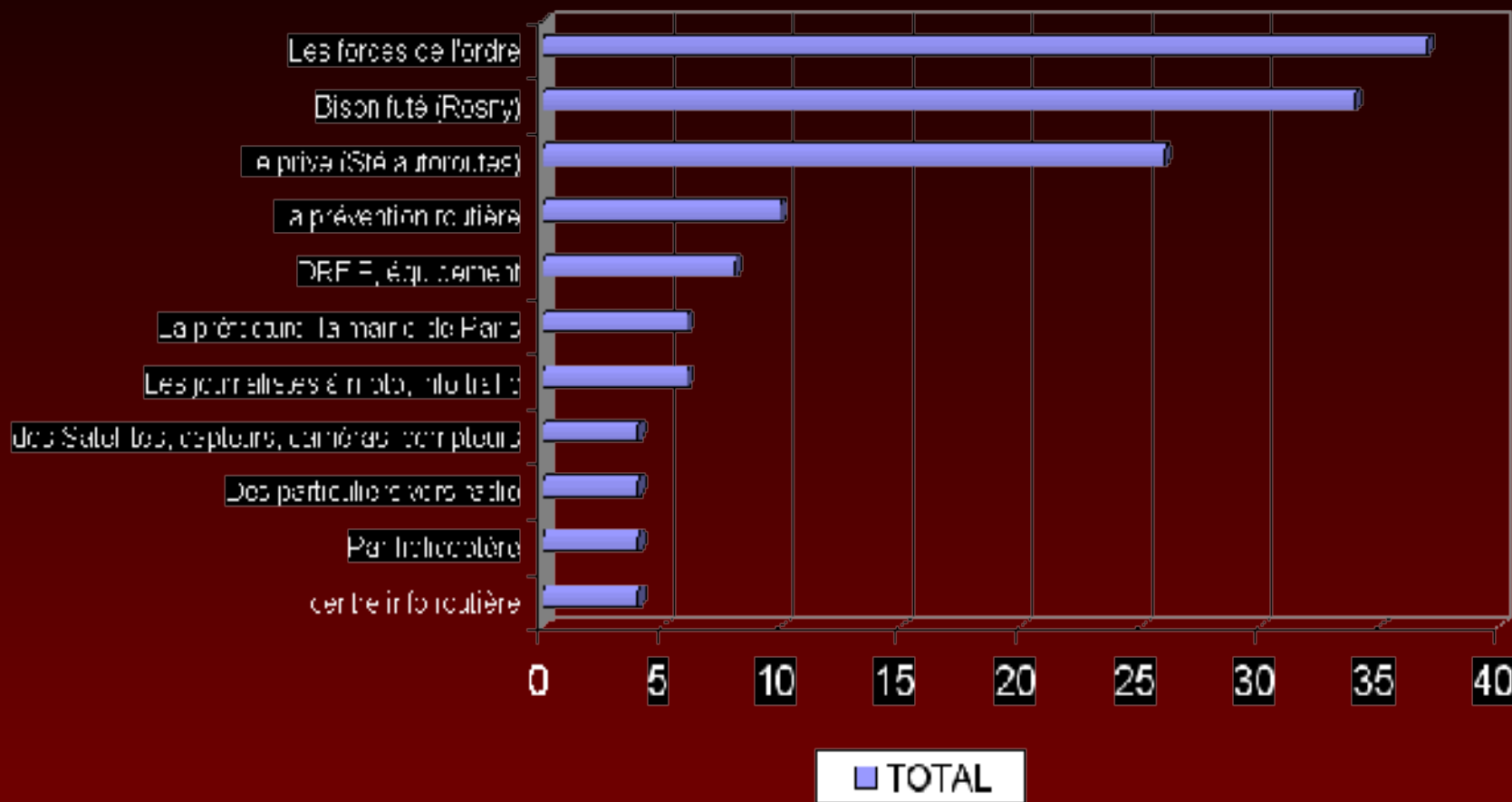
IV. Autres types d'information

Autres sites d'informations routières (base 12 p)



IV. Autres types d'information

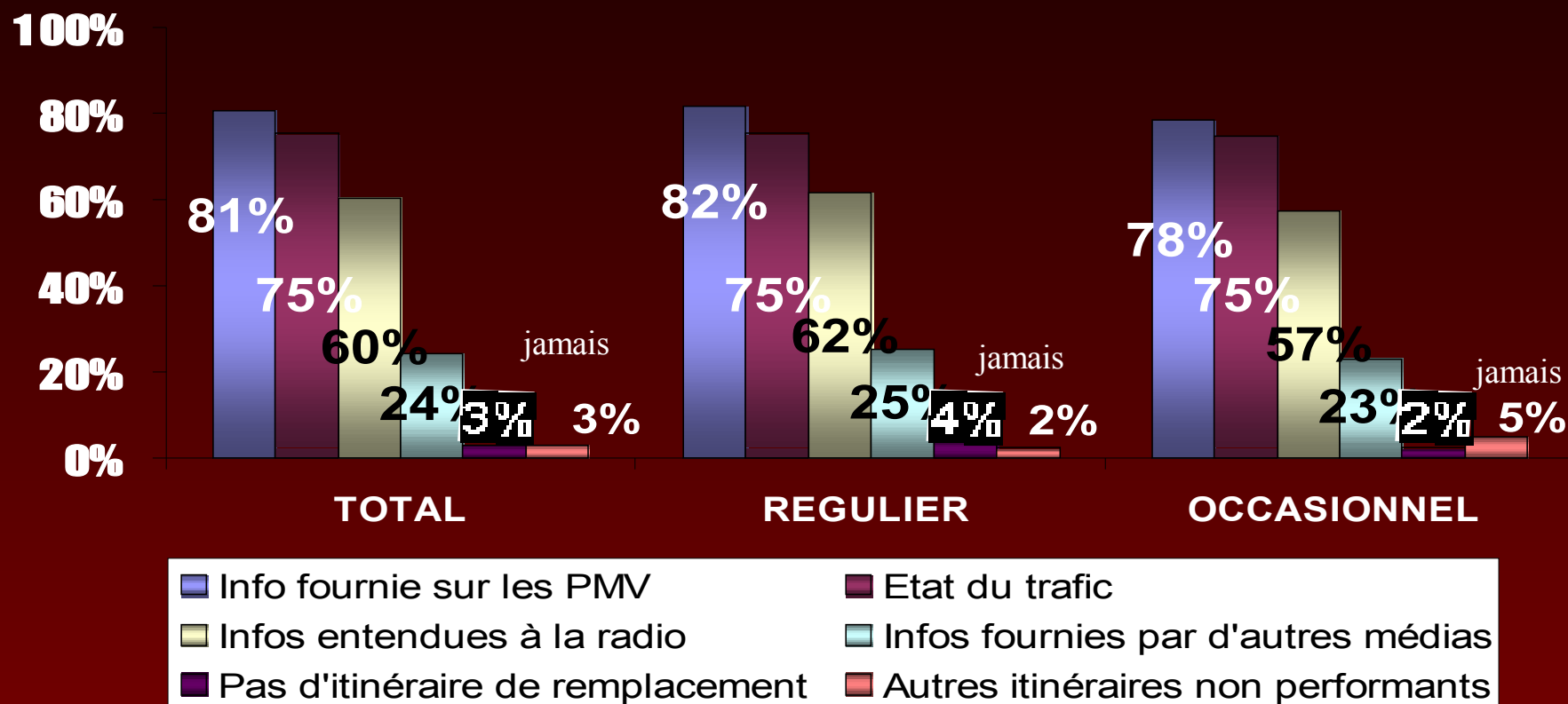
Qui est à l'origine des informations routières sur les VRU d'Ile - de - France ?



V. Les motifs de changement d'itinéraire

Vous arrive-t-il de changer d'itinéraire...

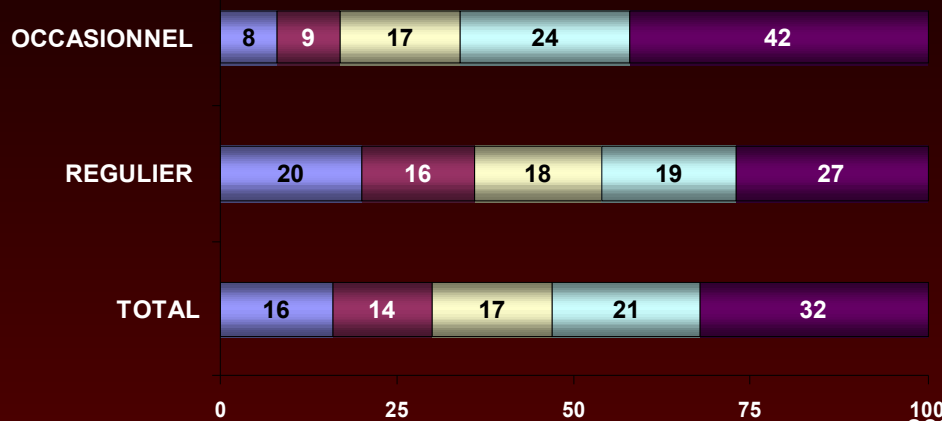
Motifs de changement d'itinéraire



V. Les motifs de changement d'itinéraire

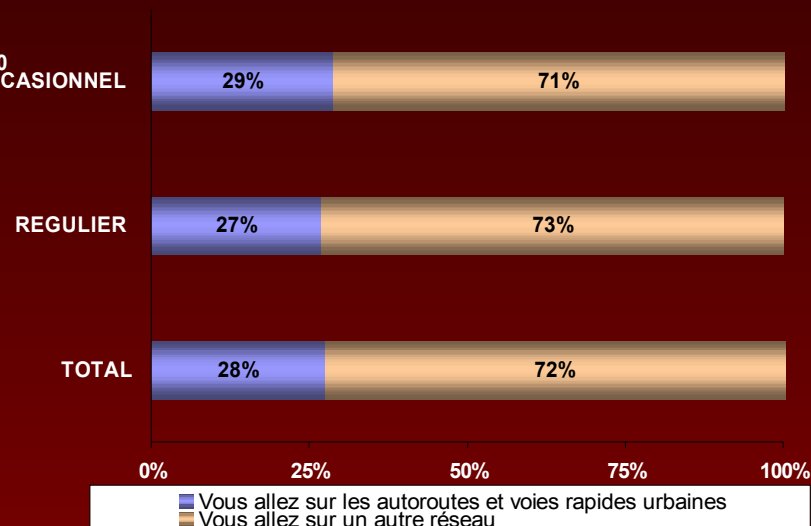
Fréquence de changement d'itinéraire et voie de délestage

Fréquence de changement d'itinéraire



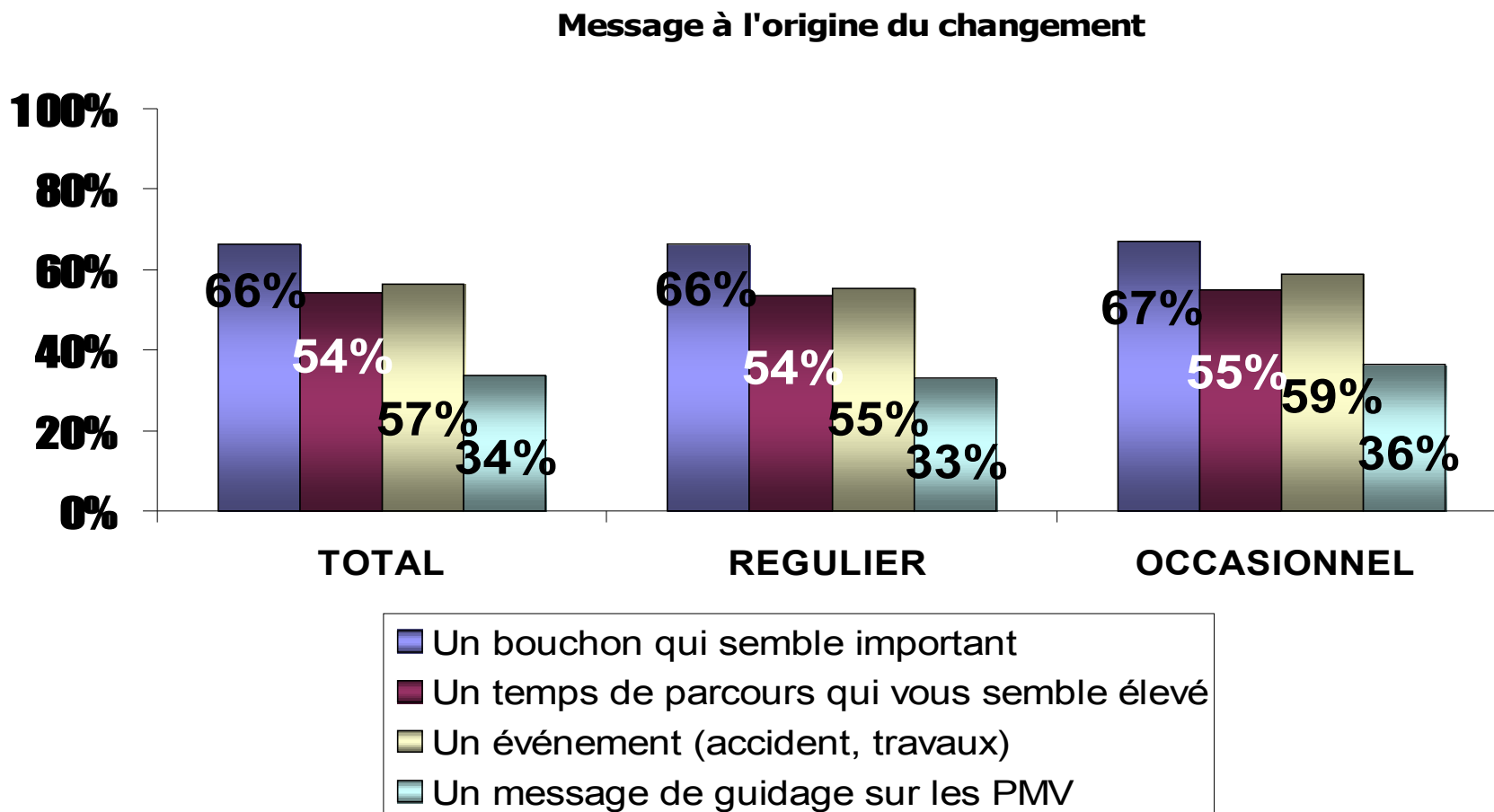
■ Plusieurs fois par semaine
 ■ Environ une fois par semaine
 ■ Moins d'une fois par semaine mais plus d'une fois par mois
 ■ Environ une fois par mois
 ■ Moins souvent

Voies de délestage



V. Les motifs de changement d'itinéraire

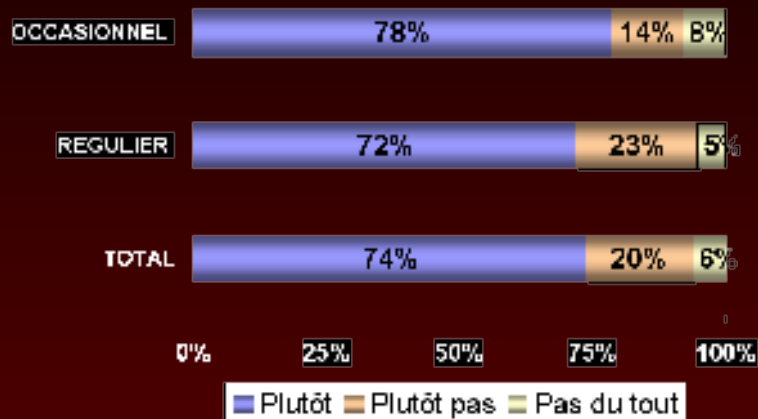
Lors de perturbations de trafic: messages incitant à changer d'itinéraire



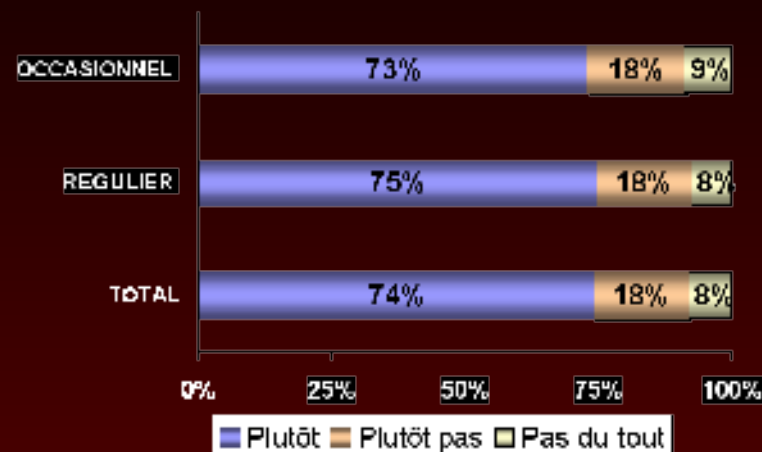
V. Les motifs de changement d'itinéraire

Les messages de guidage

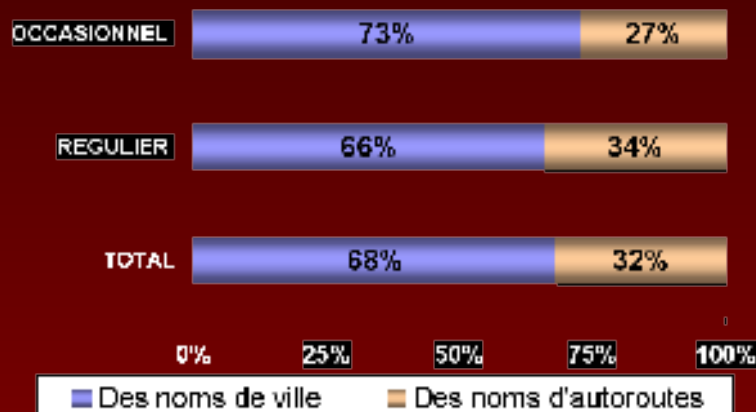
Compréhension des messages de guidage



Enclin à le prendre?

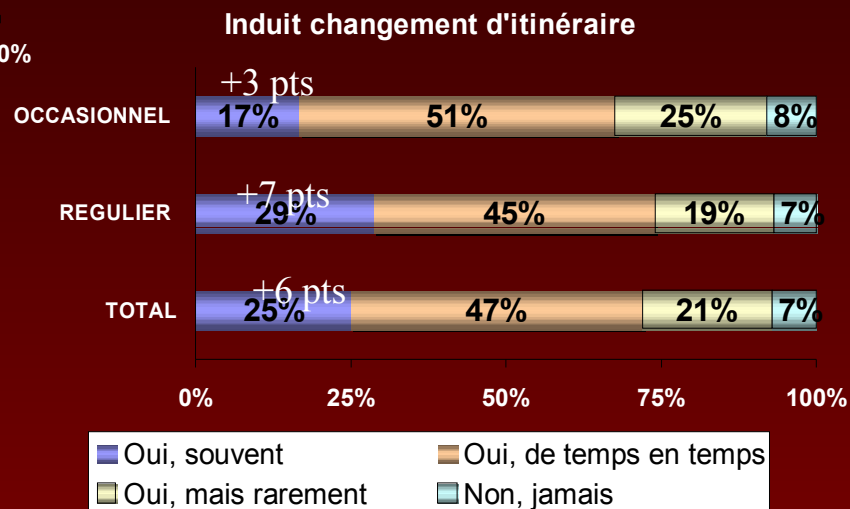
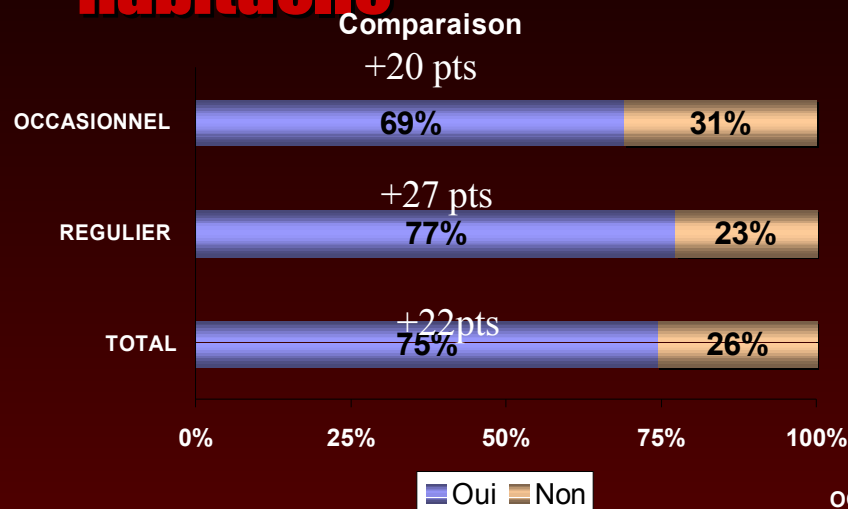


Messages de guidage



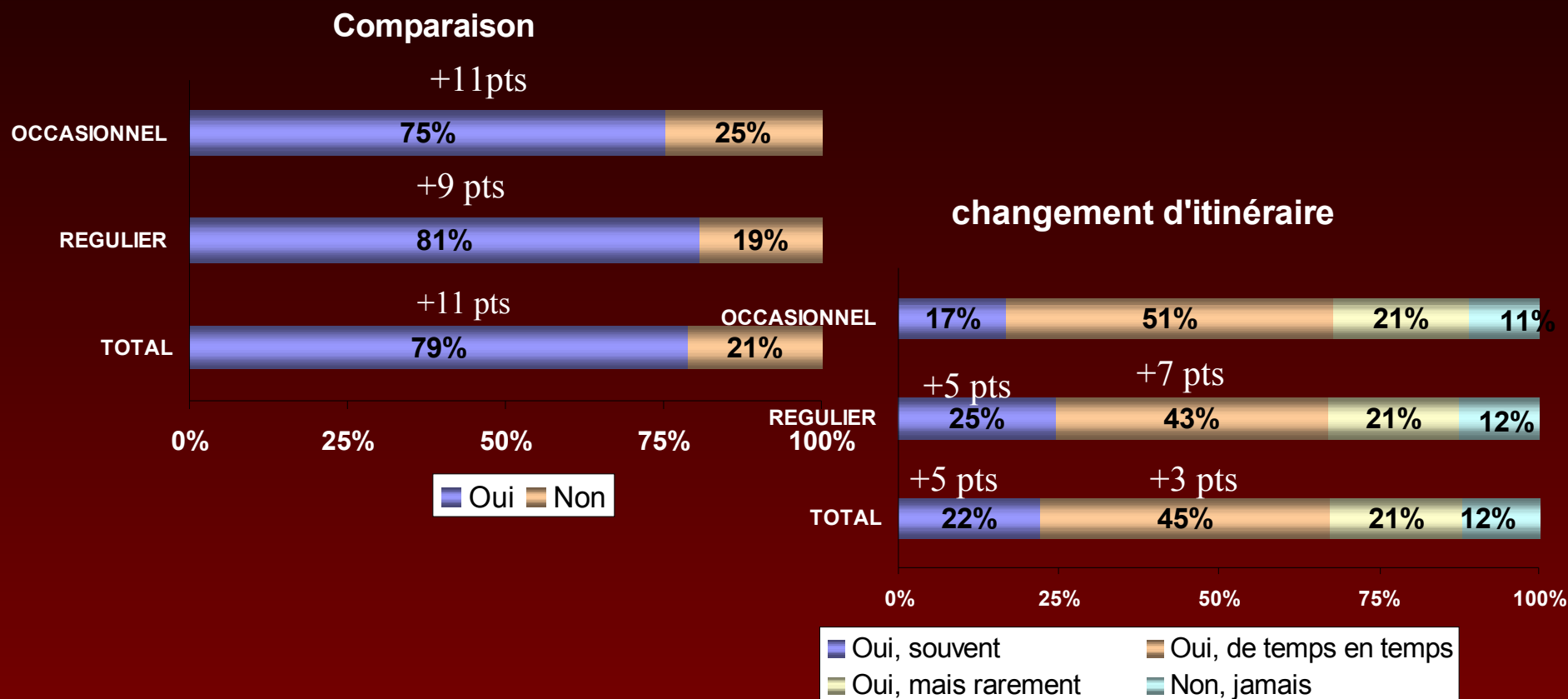
V. Les motifs de changement d'itinéraire

Message informant d'un bouchon: Changement d'itinéraire suite à comparaison avec une situation habituelle



V. Les motifs de changement d'itinéraire

Message de temps de parcours: changement d'itinéraire suite à comparaison avec temps habituel



V. Les motifs de changement d'itinéraire

Temps de parcours long/stable ou court/variable ?

