



Test de méthodologie d'enquête sur le taux d'occupation des voitures à Genève – Présentation des résultats et analyse des méthodologies employées

1. BUT DU MANDAT ET CONTENU DU RAPPORT

Ce mandat a consisté à tester des méthodologies d'enquête afin de mesurer le taux d'occupation des voitures à Genève.

Ce rapport présente les enseignements de ce travail. Pour ce faire, il a été divisé en trois parties :

- présentation des conditions de réalisation des comptages et des méthodologies employées ;
- présentation des résultats des comptages ;
- évaluation des méthodologies employées.

2. CONDITIONS DE REALISATION DU TEST ET METHODOLOGIES EMPLOYEES

Le test a porté sur l'axe **route de Meyrin – rue de la Servette**. Les taux d'occupation y ont été mesurés dans les deux sens du trafic et sur cinq lieux d'enquête. Les lieux d'enquête choisis sont les suivants : douane de Meyrin-CERN ; Carrefour (croisement route de Meyrin – route de Pré-Bois) ; Bouchet (carrefour route de Meyrin – avenue Edmond-Vaucher) ; carrefour route de Meyrin – rue Hoffmann ; carrefour rue de la Servette – rue de Lyon.

Pour chaque sens du trafic, les comptages n'ont porté que sur une seule file de voitures.

Les enquêtes devaient être réalisées durant des jours de semaine comparables, à l'exclusion du lundi matin, du mercredi et du vendredi après-midi. Elles ont été effectuées aux heures de pointe du matin et du soir (7h00-8h30 et 16h30-18h00). Les mesures ont été réalisées par tranches de 15 minutes.

Pour réaliser le test, les trois méthodologies suivantes ont été utilisées :

- enquêteur seul relevant directement les taux d'occupation sur une fiche de comptage ;
- deux enquêteurs travaillant en équipe, le premier dictant les observations au second, chargé de les noter sur une fiche de comptage ;
- enquêteur seul enregistrant les observations sur un dictaphone et chargé ensuite de les transcrire sur une fiche de comptage.

Afin d'évaluer ces trois méthodologies, les comptages ont été effectués selon l'organisation suivante :

- deux postes avec un enquêteur seul pour chaque sens du trafic ;
- deux postes avec deux enquêteurs (un enquêteur chargé de compter, un enquêteur chargé de prendre note) pour chaque sens du trafic ;
- un poste avec un enquêteur seul équipé d'un dictaphone pour chaque sens du trafic.



2. RESULTATS DES COMPTAGES

Ce chapitre présente les résultats des comptages, pour chaque poste d'enquête et chaque direction. Après une présentation des résultats pour chaque poste, il présente une synthèse de tous les résultats enregistrés sur l'axe route de Meyrin – rue de la Servette.

2.1. Poste 1 : douane de Meyrin – CERN

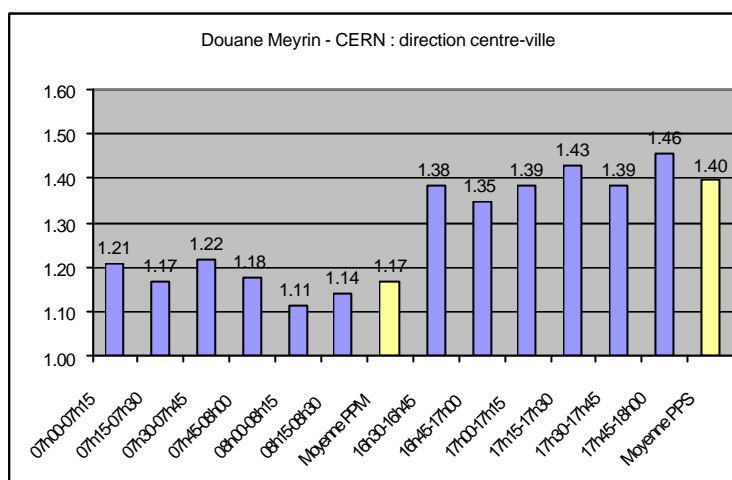
Date du comptage : mardi 26 octobre 2004

Méthodologie : enquêteur seul, dans les deux directions

Temps : forte pluie toute la journée

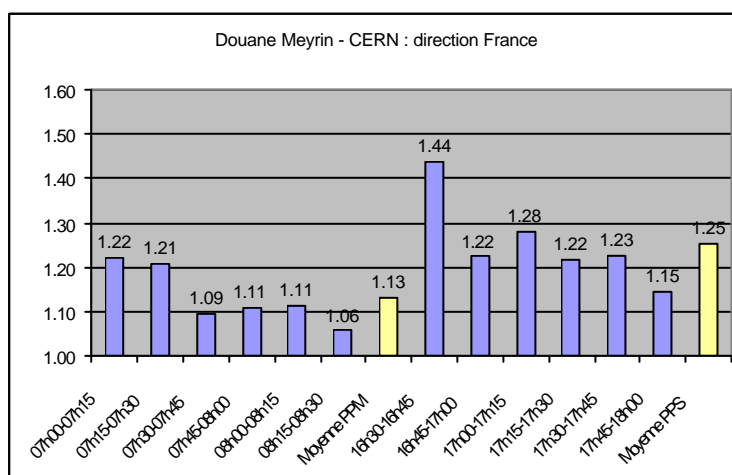
Résultats du comptage direction centre-ville

A l'heure de pointe du matin, le taux d'occupation est très bas (moyenne de 1.17 entre 7h00 et 8h30). Le taux est plus élevé à l'heure de pointe du soir (moyenne de 1.4 entre 16h30 et 18h00).



Résultats du comptage direction France

A l'heure de pointe du matin, le taux d'occupation est très bas (moyenne de 1.13 entre 7h00 et 8h30). Le taux est un peu plus élevé à l'heure de pointe du soir (moyenne de 1.25 entre 16h30 et 18h00).



2.2. Poste 2 : Carrefour (croisement route de Meyrin – route de Pré-Bois)

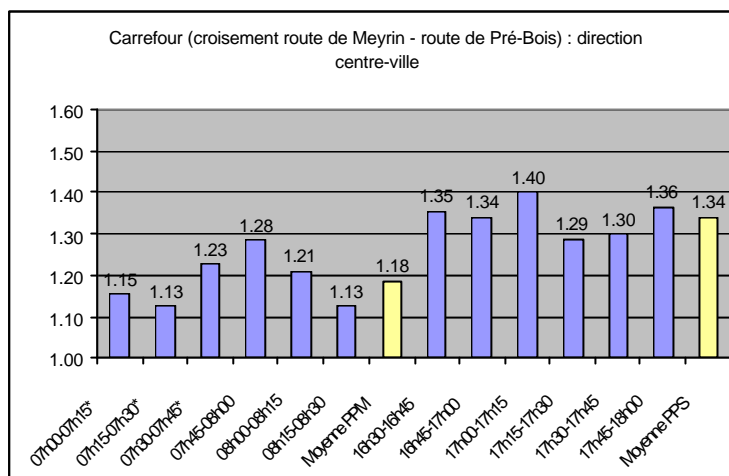
Date du comptage : jeudi 21 octobre 2004

Méthodologie : deux enquêteurs travaillant en équipe, dans les deux directions

Temps : couvert et pluie le matin, beau l'après-midi

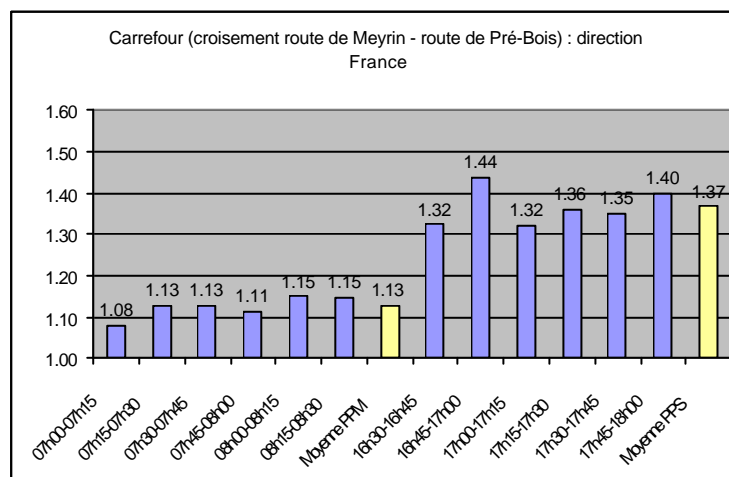
Résultats du comptage direction centre-ville

A l'heure de pointe du matin, le taux d'occupation est très bas (moyenne de 1.18 entre 7h00 et 8h30)¹. Le taux est plus élevé à l'heure de pointe du soir (moyenne de 1.34 entre 16h30 et 18h00).



Résultats du comptage direction France

A l'heure de pointe du matin, le taux d'occupation est très bas (moyenne de 1.13 entre 7h00 et 8h30). Le taux est plus élevé à l'heure de pointe du soir (moyenne de 1.37 entre 16h30 et 18h00).



¹ Entre 7h00 et 7h45, les enquêteurs ont comptabilisé les voitures circulant sur les deux voies de circulation, de manière à tester si cela s'avérait possible. Ils n'ont cependant pas été en mesure de suivre le rythme imposé par le trafic très dense et rapide à ce poste. Après les 45 premières minutes de comptage, ils n'ont donc plus considéré qu'une seule voie de circulation.



2.3. Poste 3 : Bouchet (route de Meyrin – avenue Edouard-Vaucher)

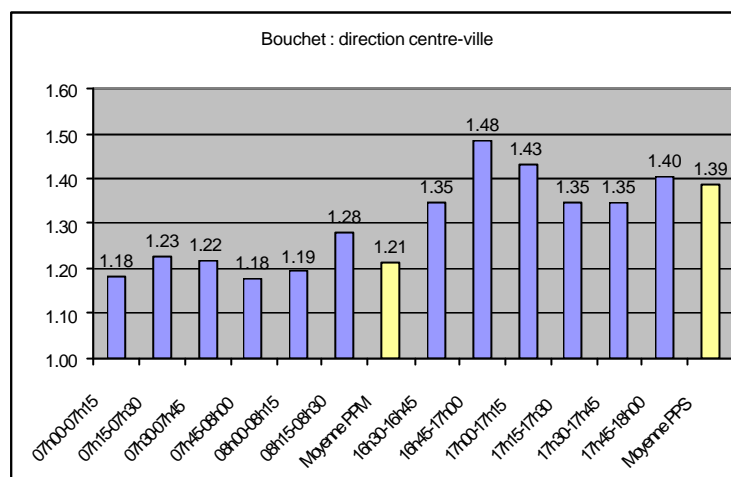
Date du comptage : jeudi 28 octobre 2004

Méthodologie : enquêteur seul avec dictaphone, dans les deux directions

Temps : pluie le matin, couvert l'après-midi

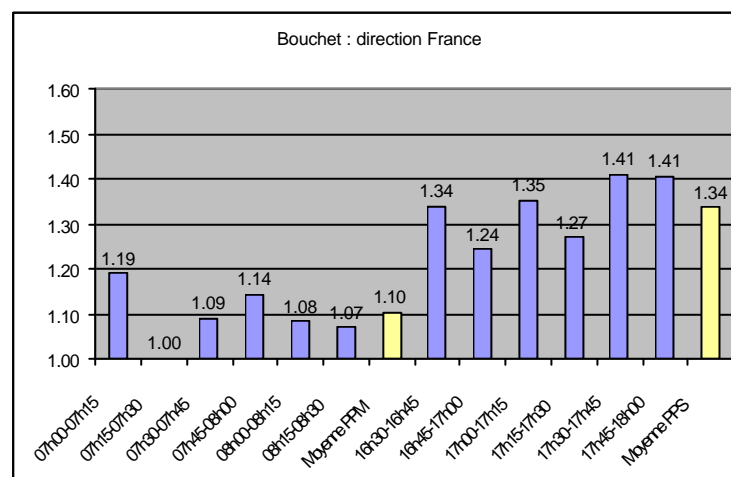
Résultats du comptage direction centre-ville

A l'heure de pointe du matin, le taux d'occupation est bas (moyenne de 1.21 entre 7h00 et 8h30). Le taux est plus élevé à l'heure de pointe du soir (moyenne de 1.39 entre 16h30 et 18h00).



Résultats du comptage direction France

A l'heure de pointe du matin, le taux d'occupation est très bas (moyenne de 1.10 entre 7h00 et 8h30). Le taux est plus élevé à l'heure de pointe du soir (moyenne de 1.34 entre 16h30 et 18h00).



2.4. Poste 4 : route de Meyrin – rue Hoffmann

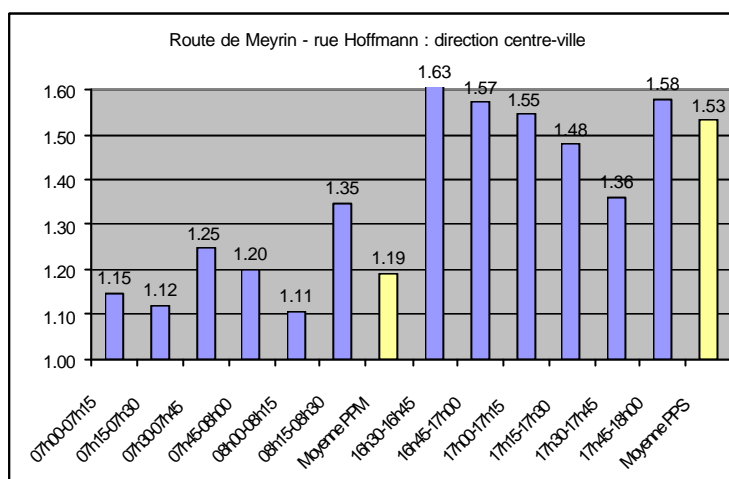
Date du comptage : mardi 26 octobre 2004

Méthodologie : deux enquêteurs travaillant en équipe, dans les deux directions

Temps : forte pluie toute la journée

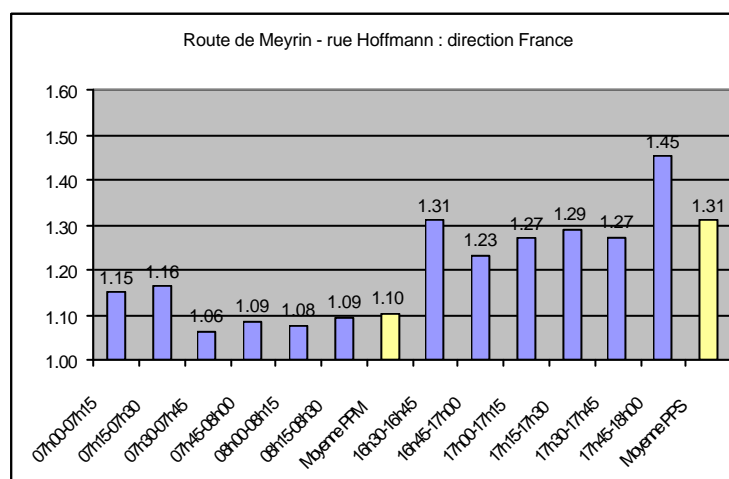
Résultats du comptage direction centre-ville

A l'heure de pointe du matin, le taux d'occupation est très bas (moyenne de 1.19 entre 7h00 et 8h30). Le taux est nettement plus élevé à l'heure de pointe du soir (moyenne de 1.53 entre 16h30 et 18h00). Une remarque doit cependant être faite : en effet, de nombreux taxis ont été comptés à ce poste dans le sens Genève, ce qui peut expliquer les taux d'occupation plus élevés qu'ailleurs, surtout l'après-midi.



Résultats du comptage direction France

A l'heure de pointe du matin, le taux d'occupation est très bas (moyenne de 1.10 entre 7h00 et 8h30). Le taux est plus élevé à l'heure de pointe du soir (moyenne de 1.31 entre 16h30 et 18h00).



2.5. Poste 5 : rue de la Servette – rue de Lyon

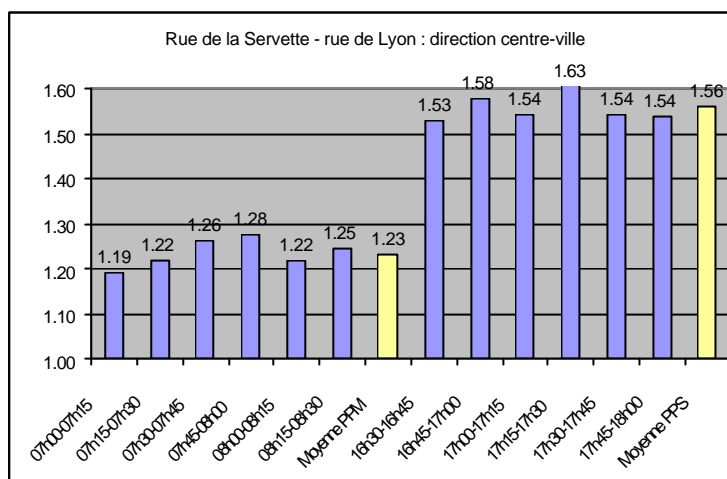
Date du comptage : jeudi 28 octobre 2004

Méthodologie : enquêteur seul, dans les deux directions

Temps : pluie le matin, couvert l'après-midi

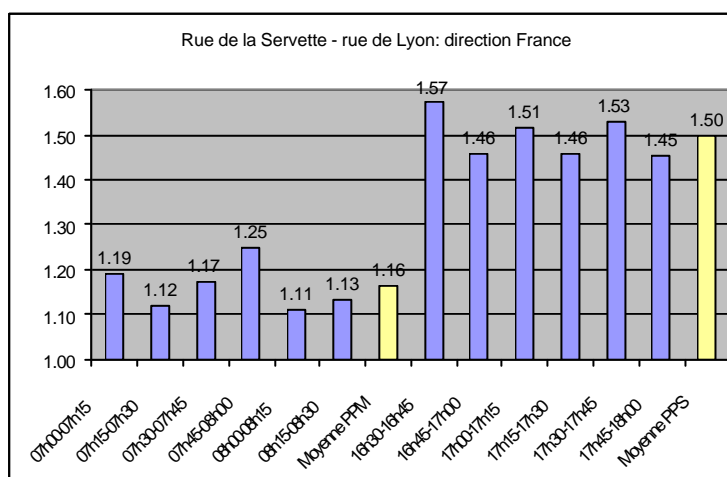
Résultats du comptage direction centre-ville

A l'heure de pointe du matin, le taux d'occupation est bas, mais un peu plus élevé qu'aux autres postes (moyenne de 1.23 entre 7h00 et 8h30). Le taux est nettement plus élevé à l'heure de pointe du soir (moyenne de 1.56 entre 16h30 et 18h00). Là aussi, de nombreux taxis ont été comptés à ce poste dans le sens Genève, ce qui peut expliquer les taux d'occupation plus élevés qu'ailleurs, surtout l'après-midi.



Résultats du comptage direction France

A l'heure de pointe du matin, le taux d'occupation est très bas (moyenne de 1.16 entre 7h00 et 8h30). Le taux est nettement plus élevé à l'heure de pointe du soir (moyenne de 1.50 entre 16h30 et 18h00). A noter que dans cette direction, contrairement à ce qui a été fait pour la direction Genève, l'enquêteur n'a pas pris en compte les taxis qui ont emprunté le couloir bus. Dans l'optique de futurs comptages, il conviendra de préciser préalablement aux enquêteurs ce qu'ils devront faire avec les véhicules empruntant les couloirs bus, car ceux-ci peuvent influencer les comptages de manière importante.



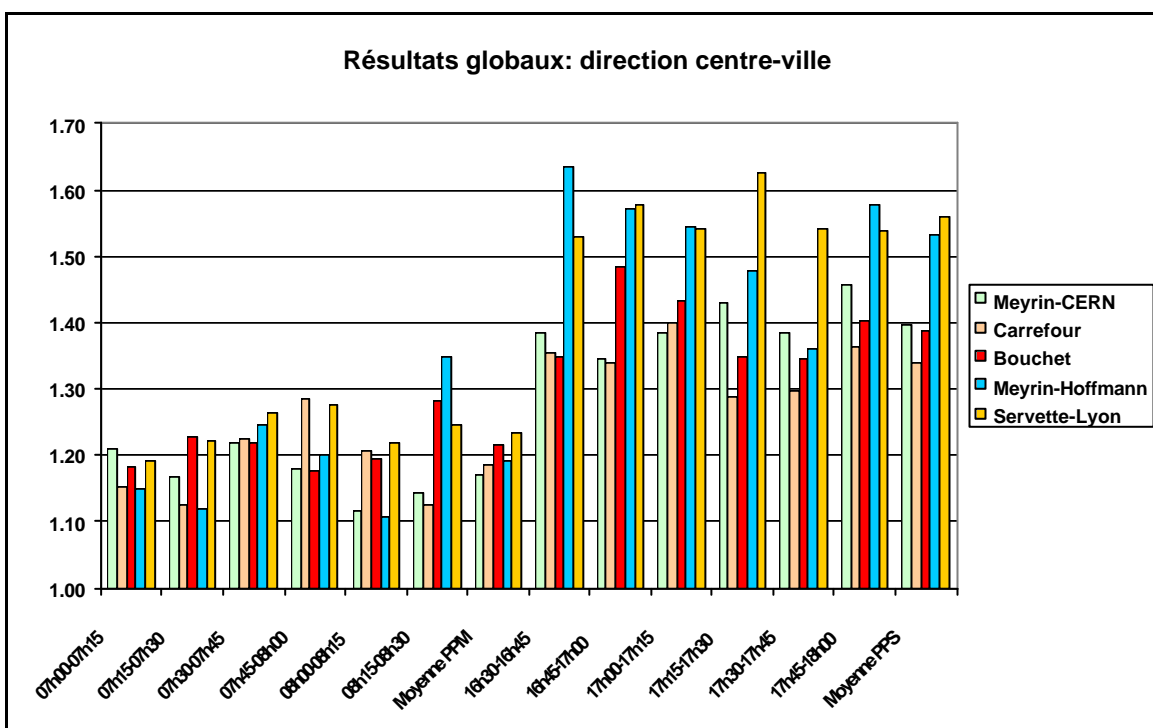
2.6. Synthèse des résultats des comptages

Après la mise en évidence des taux d'occupation mesurés à chaque poste de comptage pris individuellement, nous présentons ici une vue d'ensemble des résultats enregistrés sur l'axe route de Meyrin – rue de la Servette. Ces résultats sont présentés sous la forme de tableaux, d'une part, et sous forme graphique, d'autre part.

Résultats du comptage direction centre-ville

La comparaison des résultats des comptages réalisés à chaque poste amène à faire plusieurs observations. On constate ainsi que les taux d'occupation moyens mesurés à l'heure de pointe du matin sont toujours inférieurs aux taux moyens mesurés à l'heure de pointe du soir (taux entre 1.17 et 1.23 le matin, entre 1.34 et 1.56 le soir). D'autre part, à l'exception peut-être des postes Meyrin – Hoffmann et Servette – Lyon pour la période de pointe du soir, on relève peu de variations des taux d'occupations des voitures entre les différents postes. Les taux sont relativement proches, pour une même période de comptage, tout au long de l'axe.

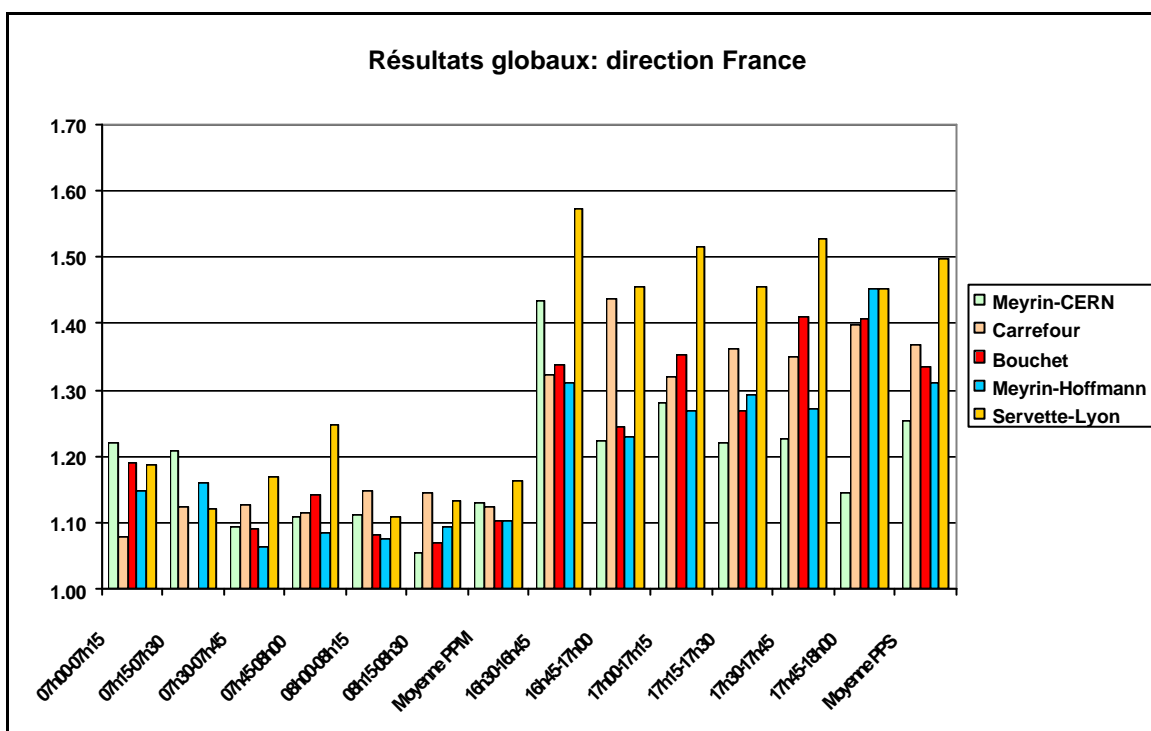
Heures	Meyrin-CERN	Carrefour	Bouchet	Meyrin-Hoffmann	Servette-Lyon
07h00-07h15	1.21	1.15	1.18	1.15	1.19
07h15-07h30	1.17	1.13	1.23	1.12	1.22
07h30-07h45	1.22	1.23	1.22	1.25	1.26
07h45-08h00	1.18	1.28	1.18	1.20	1.28
08h00-08h15	1.11	1.21	1.19	1.11	1.22
08h15-08h30	1.14	1.13	1.28	1.35	1.25
Moyenne PPM	1.17	1.18	1.21	1.19	1.23
16h30-16h45	1.38	1.35	1.35	1.63	1.53
16h45-17h00	1.35	1.34	1.48	1.57	1.58
17h00-17h15	1.39	1.40	1.43	1.55	1.54
17h15-17h30	1.43	1.29	1.35	1.48	1.63
17h30-17h45	1.39	1.30	1.35	1.36	1.54
17h45-18h00	1.46	1.36	1.40	1.58	1.54
Moyenne PPS	1.40	1.34	1.39	1.53	1.56



Résultats du comptage direction France

Pour le trafic en direction de la France également, on constate que les taux d'occupation moyens mesurés à l'heure de pointe du matin sont toujours inférieurs aux taux moyens mesurés à l'heure de pointe du soir (taux entre 1.10 et 1.16 le matin, entre 1.25 et 1.50 le soir). D'autre part, à l'exception peut-être du poste Servette – Lyon pour la période de pointe du soir, on relève là aussi peu de variations des taux d'occupations des voitures entre les différents postes. Les taux sont relativement proches, pour une même période de comptage, tout au long de l'axe.

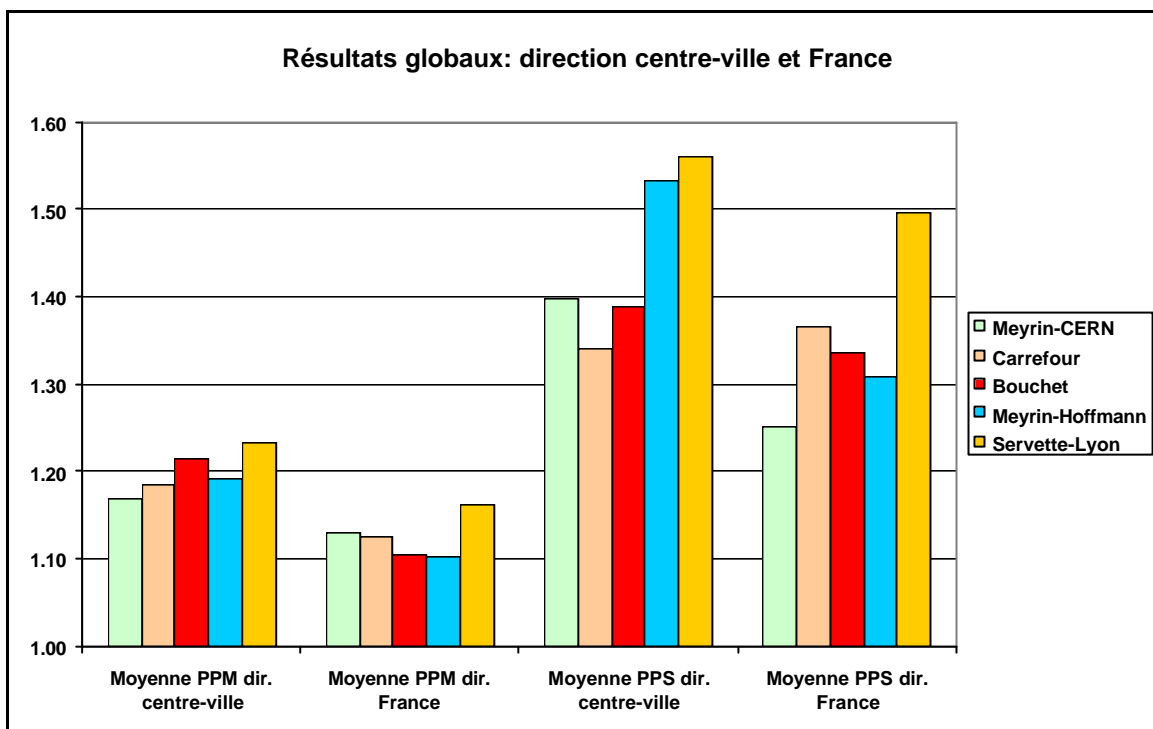
Heures	Meyrin-CERN	Carrefour	Bouchet	Meyrin-Hoffmann	Servette-Lyon
07h00-07h15	1.22	1.08	1.19	1.15	1.19
07h15-07h30	1.21	1.13	1.00	1.16	1.12
07h30-07h45	1.09	1.13	1.09	1.06	1.17
07h45-08h00	1.11	1.11	1.14	1.09	1.25
08h00-08h15	1.11	1.15	1.08	1.08	1.11
08h15-08h30	1.06	1.15	1.07	1.09	1.13
Moyenne PPM	1.13	1.13	1.10	1.10	1.16
16h30-16h45	1.44	1.32	1.34	1.31	1.57
16h45-17h00	1.22	1.44	1.24	1.23	1.46
17h00-17h15	1.28	1.32	1.35	1.27	1.51
17h15-17h30	1.22	1.36	1.27	1.29	1.46
17h30-17h45	1.23	1.35	1.41	1.27	1.53
17h45-18h00	1.15	1.40	1.41	1.45	1.45
Moyenne PPS	1.25	1.37	1.34	1.31	1.50



Comparaison des résultats du comptage direction centre-ville et direction France

On constate enfin que les taux d'occupation moyens mesurés pour le trafic circulant en direction de la France sont presque toujours inférieurs, pour un même poste et une même période de comptage, aux taux moyens mesurés pour le trafic circulant en direction de Genève.

	Meyrin-CERN	Carrefour	Bouchet	Meyrin-Hoffmann	Servette-Lyon
Moyenne PPM dir. centre-ville	1.17	1.18	1.21	1.19	1.23
Moyenne PPM dir. France	1.13	1.13	1.10	1.10	1.16
Moyenne PPS dir. centre-ville	1.40	1.34	1.39	1.53	1.56
Moyenne PPS dir. France	1.25	1.37	1.34	1.31	1.50



3. EVALUATION DES METHODOLOGIES EMPLOYEES

Ce chapitre évalue les trois méthodologies employées pour réaliser les comptages. Chaque méthodologie est évaluée dans le contexte du ou des lieux d'enquête où elle a été appliquée, puis un bilan est tiré pour chaque méthodologie. En conclusion, les trois méthodologies sont mises en perspective et la méthodologie la plus adaptée est désignée.

3.1. Enquêteur seul

3.1.1. Poste 1 : douane de Meyrin – CERN

Comptage direction centre-ville

L'enquêtrice a jugé la méthodologie adaptée à cet endroit, malgré un trafic dense et continu, nécessitant une bonne concentration et une saisie rythmée. Placée juste après la douane de Meyrin, puis, en raison de la forte pluie, à l'abri sous le couvert du poste de douane, elle a bénéficié de la vitesse encore modérée des véhicules en phase d'accélération, ce qui lui a laissé le temps de faire ses relevés.

Comptage direction France

L'enquêtrice, qui devait initialement se placer au niveau des derniers feux avant la douane, s'est finalement postée, en raison de la forte pluie, sous l'abri de l'arrêt de bus situé en aval de ces feux. Elle a elle aussi jugé cette méthodologie adaptée à ce poste. Avec en moyenne une dizaine de voitures passant le feu à chaque phase, et du temps pour transcrire les observations sur papier lorsque le trafic était trop rapide, elle a estimé qu'une seule personne suffisait à ce poste.

3.1.2. Poste 5 : rue de la Servette – rue de Lyon

Comptage direction centre-ville

L'enquêteur était placé légèrement en amont des feux situés au croisement des rues de la Servette et de Lyon. Il a donc bénéficié d'un trafic très souvent arrêté, ce qui a facilité son travail de comptage. Il a donc estimé qu'un seul enquêteur était suffisant à cet endroit.

L'enquêteur a relevé un problème posé par les véhicules équipés de vitres teintées. Lorsque le trafic était arrêté, l'enquêteur a eu le temps de discerner la présence éventuelle de passagers à l'arrière de ce type de véhicules. En revanche, il n'a plus été en mesure de le faire lorsque le trafic était en mouvement. L'importance de cet inconvénient doit cependant être relativisée, l'enquêteur ayant estimé à 2 à 3 le nombre de voitures équipées de vitres teintées passant chaque quart d'heure, parmi lesquelles une large part de taxis.

Comptage direction France

L'enquêteur a jugé la méthodologie adaptée à ce poste. En dépit d'une vitesse assez élevée des voitures, il n'a pas rencontré de problèmes pour effectuer les comptages. Situé en aval du croisement entre les rues de Lyon et de la Servette, il a bénéficié de pauses entre les phases de feu, ce qui a facilité son travail.

3.1.3. Bilan de la méthodologie

L'utilisation d'un enquêteur travaillant seul s'est révélée adaptée aux quatre postes pour lesquels cette méthodologie a été appliquée. Dans chaque cas, les enquêteurs ont estimé avoir eu suffisamment de temps pour effectuer leurs relevés. Ils ont bénéficié en particulier de leur positionnement à proximité de feux ou d'un lieu de ralentissement (douane de Meyrin-CERN). Le trafic sur lequel il ont dû effectuer les comptages n'était ainsi ni trop dense, ni trop rapide. Dans un cas, ce trafic était même très souvent arrêté devant l'enquêteur. Enfin, les phases de feu ont laissé aux enquêteurs des pauses qu'ils ont pu mettre à profit pour compléter la transcription de leurs observations, lorsqu'ils n'avaient pas été en mesure de suivre le rythme du trafic.



3.2. Deux enquêteurs travaillant en équipe

3.2.1. Poste 2 : Carrefour (croisement route de Meyrin – route de Pré-Bois)

Comptage direction centre-ville

Durant les trois premiers quarts d'heure, les enquêteurs, postés à l'arrêt de bus en amont du croisement, ont pris en considération les voitures circulant sur les deux voies de circulation, de manière à tester si cela s'avérait possible. Ils ne sont cependant pas parvenus à suivre le rythme imposé par le trafic, très dense et rapide à ce poste, et n'ont ensuite plus considéré qu'une seule voie. Au vu de la densité et de la vitesse du trafic à cet endroit, et en raison de la circulation en flux continu, n'offrant quasiment aucune pause aux enquêteurs, ils ont estimé qu'il était nécessaire d'y travailler avec deux personnes.

La vitesse du trafic à ce poste a posé des problèmes pour discerner la présence de passagers à l'arrière, ceux-ci n'étant souvent visibles qu'au dernier moment. Ce problème était particulièrement évident lors du passage de véhicules équipés de vitres teintées.

Comptage direction France

Les enquêteurs étaient postés à l'arrêt de bus en aval du croisement. De leur avis, en raison d'un trafic en flux continu, dense et rapide, deux enquêteurs s'imposent pour réaliser les comptages sur une voie de circulation. Le travail en équipe de deux enquêteurs s'est avéré être une méthodologie adaptée à cet endroit.

3.2.2. Poste 4 : route de Meyrin – rue Hoffmann

Comptage direction centre-ville

Les enquêteurs ont estimé qu'une seule personne suffisait à ce poste pour réaliser les comptages. En effet, la phase verte pour le trafic en provenance de la route de Meyrin étant très courte, le nombre de véhicules à compter reste faible, et de longues pauses sont offertes aux compteurs.

Indépendamment de la méthodologie utilisée, les enquêteurs ont relevé quelques autres problèmes. Tout d'abord, les bus, qui bénéficient ici d'un couloir réservé situé entre les enquêteurs et la voie à recenser, font écran et gênent les comptages. Ensuite, le nombre de passagers dans les véhicules équipés de vitres teintées est difficile à estimer. Enfin, les conditions atmosphériques difficiles ce jour-là (forte pluie, ciel couvert et sombre, vitres embuées) ont également gêné le travail de comptage.

Comptage direction France

A ce poste, les enquêteurs se sont tout d'abord placés sur l'îlot central situé sur la route de Meyrin, et ont comptabilisé le trafic empruntant la voie de gauche. Puis, en raison de la forte pluie, nous les avons relocalisés à l'abri de l'autre côté de la chaussée. Ils ont alors comptabilisé le trafic empruntant la voie de droite.

Pour cette direction aussi, les enquêteurs ont estimé qu'une seule personne suffisait pour réaliser les comptages. La phase verte pour le trafic en provenance de la rue de la Servette ne permet le passage que de quinze à vingt voitures en moyenne. L'enquêteur a ainsi la possibilité, lorsqu'il n'a pas été en mesure de transcrire directement le nombre de passagers présents dans les voitures, de le faire entre chaque phase verte.

Les conditions météorologiques très mauvaises ont là aussi gêné le travail de comptage. La luminosité encore très faible à l'heure de pointe du matin, le ciel couvert et sombre, la pluie et les reflets des lampadaires et des phares sur la chaussée humide ont posé des difficultés aux enquêteurs pour distinguer les personnes présentes à l'arrière des véhicules. Celles-ci n'étaient décelables qu'au dernier moment. Cela n'a pas empêché les enquêteurs de les compter, mais cela a nécessité une concentration accrue de leur part.

Enfin, l'utilisation de fiches de saisie papier s'est révélée problématique en raison de la forte pluie.



3.2.3. Poste 4 : Bilan de la méthodologie

Le recours à deux enquêteurs travaillant en équipe, le premier dictant ses observations au second chargé de les transcrire sur une fiche de saisie, s'est révélée adaptée au poste Carrefour, superflue au poste route de Meyrin - rue Hoffmann. Au poste Carrefour, on peut considérer, au vu de l'intensité et de la vitesse du trafic, qu'il est indispensable de travailler en équipes de deux personnes par voie de circulation à recenser. En revanche, au poste route de Meyrin – rue Hoffmann, les enquêteurs ont bénéficié d'un trafic moins rapide et de leur positionnement en aval de feux, leur assurant des pauses entre chaque phase verte. A ce poste, un seul enquêteur par voie de circulation aurait suffi.

3.3. Enquêteur seul avec dictaphone - Poste 3 : Bouchet (route de Meyrin – avenue Edouard-Vaucher)

Comptage direction centre-ville

L'enquêtrice a jugé la méthode efficace et précise. Permettant de se concentrer sur le trafic, elle minimise le nombre de véhicules non pris en compte. Sur le terrain, la valeur de cette méthode est comparable à la méthode des deux enquêteurs travaillant en équipe. Elle offre le même confort à l'enquêteur, et minimise les voitures non-comptabilisées.

Cependant, la transcription des bandes sur les fiches de saisie est jugée extrêmement rébarbative. Pour une même efficacité, la méthode des deux enquêteurs travaillant en équipe se révèle donc plus agréable.

Cette méthode apparaît cependant, tout comme la méthode des deux enquêteurs travaillant en équipe, comme un luxe. En effet, l'enquêtrice a estimé qu'elle aurait pu réaliser ses comptages seule et sans l'aide d'un dictaphone, en transcrivant directement ses observations sur une fiche de saisie.

Comptage direction France

De l'avis de l'enquêtrice, cette méthode est une complication inutile à ce poste. En effet, les phases de feu ne laissent passer qu'une quinzaine de véhicules à la fois en provenance de la route de Meyrin. Il est donc aisé pour l'enquêteur d'effectuer ses observations. Un seul enquêteur transcrivant directement ses observations sur les fiches de saisie s'avère donc suffisant à ce type de poste.

De plus, de nombreux problèmes peuvent se présenter lors de l'utilisation d'un dictaphone. L'enquêtrice n'a notamment pas entendu son indication du changement de quart d'heure lorsqu'elle a transcrit la bande pour la première fois. Sa voix était en effet couverte par une ambulance. On peut donc imaginer que le bruit du trafic couvre certains enregistrements. D'autres problèmes techniques sont également envisageables, tels que batteries à plat, cassette que l'on oublie de tourner, enregistrement que l'on oublie de mettre en route, etc.

3.4. Bilan global

L'utilisation d'un seul enquêteur par voie de circulation à recenser semble être une méthodologie adaptée pour réaliser des comptages de taux d'occupation des véhicules en milieu urbain, là où le trafic n'est ni trop dense, ni trop rapide.

L'utilisation de deux enquêteurs travaillant en équipe par voie de circulation à recenser apparaît comme une méthodologie efficace, mais souvent superflue. Cette méthodologie ne s'impose qu'aux endroits où la densité et la vitesse du trafic sont particulièrement élevés, mais apparaît comme un luxe ailleurs.

Les deux méthodologies évoquées ci-dessus comportent un inconvénient lié aux conditions météorologiques. En cas de pluie, les fiches de saisie sur lesquelles les enquêteurs transcrivent directement leurs observations se dégradent sous l'effet de l'eau, lorsque les enquêteurs ne trouvent pas d'abri pour effectuer leur travail.

L'utilisation du dictaphone apparaît comme une méthode équivalente à la méthode des deux enquêteurs travaillant en équipe. Confortable pour les enquêteurs sur le terrain et efficace, elle s'avère adaptée lorsque le trafic est dense et rapide, mais superflue dans la plupart des cas. Par rapport à la méthode des enquêteurs



travaillant en équipe, elle présente l'avantage d'être mieux adaptée aux mauvaises conditions météorologiques et nécessite moins de personnel. Elle requiert cependant le même nombre d'heures de travail, voire un peu plus. Elle se montre aussi beaucoup plus rébarbative au moment de la transcription des observations sur les fiches de saisie. Enfin, elle implique certains risques liés à l'utilisation même du dictaphone (mauvais enregistrement, oubli d'enregistrement, batteries à plat, etc.).

En considérant ces différents éléments, l'utilisation d'un seul enquêteur par voie de circulation à recenser apparaît comme adaptée dans la majorité des cas. Cependant, il semble nécessaire d'envisager une autre méthode aux postes où le trafic se montre particulièrement dense et rapide. Etant donné les risques techniques liés à l'utilisation de dictaphones et le peu d'avantages qu'ils comportent par rapport à la méthode des deux enquêteurs travaillant en équipe, nous pensons que cette dernière méthode est la plus adaptée dans ces cas-là.

Enfin, plusieurs remarques peuvent être formulées dans l'optique de comptages réalisés à plus large échelle.

Tout d'abord, les taux d'occupation n'ayant été mesurés qu'aux périodes de pointe du matin et du soir, aucun taux moyen n'a pu être estimé sur la journée entière. Une campagne de comptages future pourrait donc inclure, afin de contourner ce problème tout en limitant les coûts d'enquête, un poste pour lequel les taux seraient mesurés sur toute une journée, ainsi que des comptages sur une période creuse de la journée pour les autres postes. Cela permettrait d'extrapoler les taux sur toute une journée pour tous les postes enquêtés.

Ensuite, les tests ont montré que les conditions météorologiques pouvaient gêner les comptages, et poser en particulier des problèmes de visibilité. Il faudra donc décider si les comptages seront à réaliser par tous les temps, ou s'ils devront être reportés en cas d'intempéries.

Enfin, il sera nécessaire de préciser clairement aux enquêteurs ce qu'ils doivent faire avec les taxis. En effet, il est apparu au poste rue de la Servette – rue de Lyon qu'un enquêteur avait pris en compte les taxis circulant dans le couloir bus, alors que l'autre ne l'avait pas fait. Sachant que les enquêteurs n'étaient censés réaliser les comptages que sur une seule voie de circulation, et connaissant l'influence que peuvent avoir les taxis sur les taux d'occupation mesurés, il importe de clarifier ce point avant toute campagne de comptage à large échelle.

PB, OUM, 05.11.2004

