DIAGNOSTIC MOBILITÉ

Rapport d'expérimentation avec les territoires pilotes en milieu peu dense

Maël Bordas - 1er mars 2023

OBJECTIFS

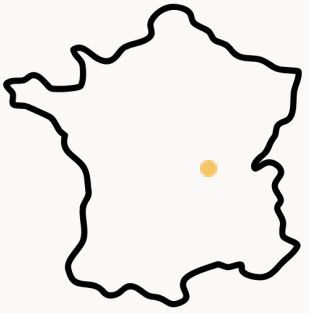
L'expérimentation avec les territoires pilotes avait pour but de confronter l'outil Diagnostic Mobilité à la réalité du terrain. L'objectif de cet outil est de mieux comprendre les pratiques de déplacement pour construire une mobilité durable, avec une approche territoriale. Il s'adresse donc principalement aux personnes qui construisent la politique de mobilité durable d'un territoire. En milieu peu dense il s'agit des chargé.es de mission mobilité des EPCI. Ils et elles étaient naturellement les interlocuteurs et interlocutrices pendant cette phase d'expérimentation.

Les objectifs de l'expérimentation étaient multiples :

- Comprendre finement les besoins de notre public cible et l'organisation de la politique de mobilité sur ces territoires pour construire un outil qui les accompagne au mieux vers une mobilité durable.
- Proposer des versions de travail de l'outil aux territoires pilotes afin de recueillir leurs retours, à la fois sur l'ergonomie de l'outil, mais également sur les besoins en termes d'indicateurs.
- Percevoir l'impact de l'outil, c'est-à-dire étudier comment les territoires pilotes prennent en main l'outil et le valorise pour faire évoluer leur politique de mobilité de manière concrète.

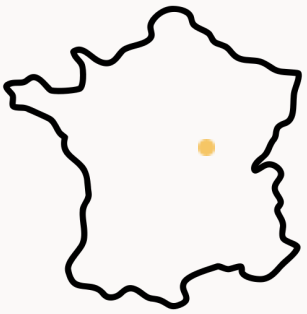
PRÉSENTATION DES TERRITOIRES PILOTES

Deux territoires avaient montré leur intérêt pour être territoire pilote lors de la construction du projet. Il s'agit de la communauté de communes de Charlieu Belmont et de la communauté de communes du Grand Autunois Morvan.

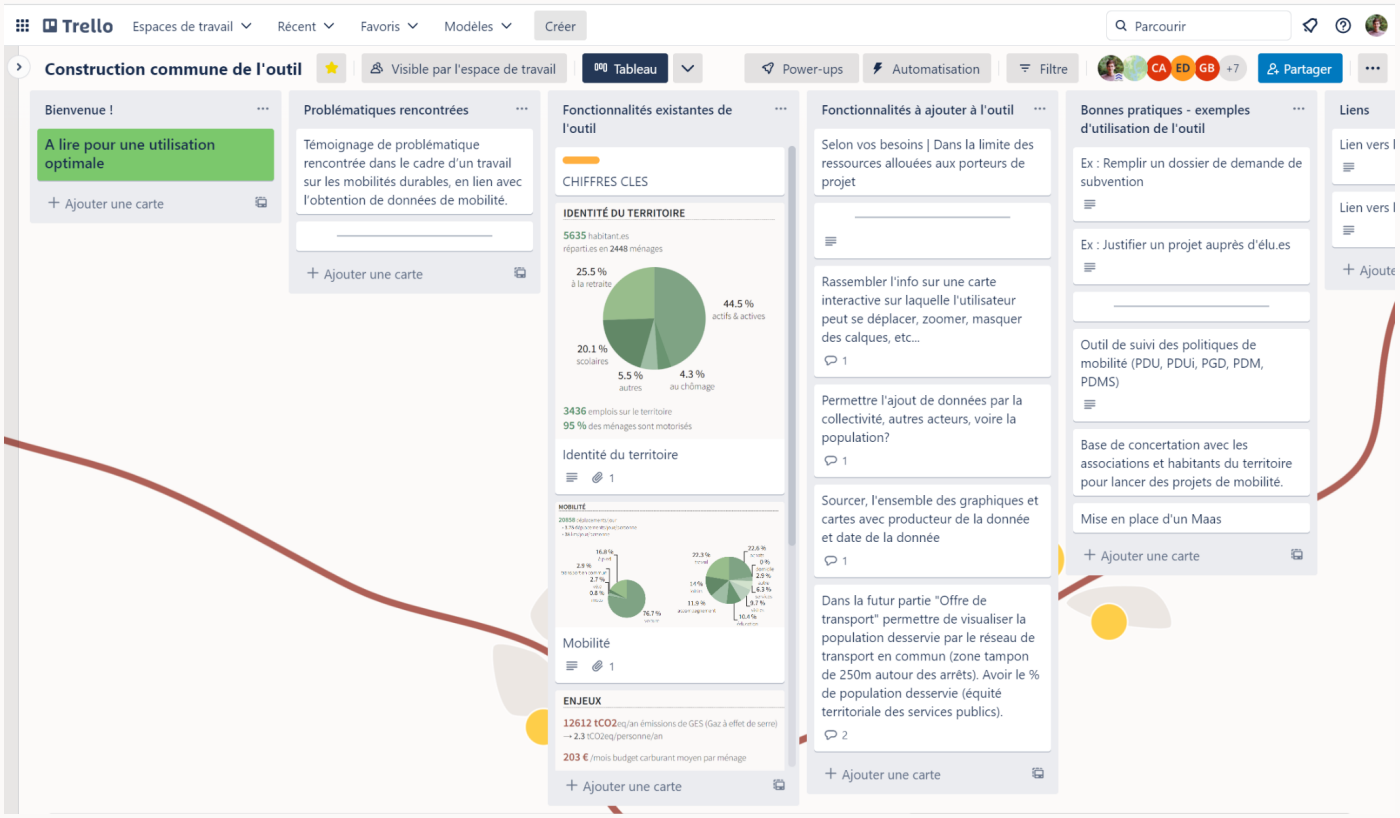


- La première CC présente une densité de 84 hab/km^2. C'est un territoire multipolarisé. À l'ouest, il est sous l'influence de Roanne, ville extérieure à la CC située au sud-ouest. La partie sud-est, elle, est sous l'influence de Cours, ville extérieure à la CC située à l'est.
  Le territoire montre une forte volonté pour développer une mobilité durable. Plusieurs opérations ont déjà été initiées, notamment à travers un projet TENMOD nommé C-MOBI pour lutter contre l'autosolisme, et développer l'intermodalité et la pratique du vélo. Plusieurs actions sont mises en place pour y parvenir avec une implication forte de la population. La CC n'a pas pris la compétence mobilité (principalement pour des raisons financières) et la région gère les quelques lignes de bus qui parcourent le territoire.
  Mon interlocutrice était Louise Soucille, animatrice du PCAET.

- La deuxième CC présente une densité plus faible, avec 28 hab/km². Il s'organise en étoile autour de la ville principale Autun. On note également une influence du Creusot, ville extérieure à la CC au sud-est.
  Si des services sont déjà en place (TAD, lignes de bus urbain), ils sont sujets à amélioration. La CC a pris la compétence mobilité en 2021 ce qui amène à la définition d'une politique de mobilité. Au-delà d'une amélioration des services existants, plusieurs actions sont envisagées : l'accompagnement des entreprises dans leur changement de pratiques de déplacements, l'élaboration d'un plan vélo, le développement du covoiturage et de la multimodalité.
  Mon interlocuteur était Fabien Nevers, responsable du pôle mobilité.

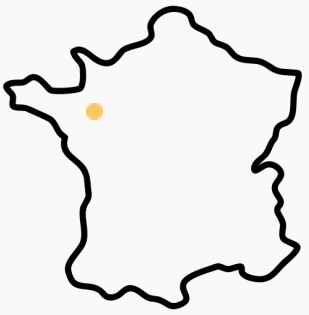


Dans le cadre du développement de la communauté, des formats de contribution ont été proposés (voir le document en ligne) et un Trello a été mis en place pour recueillir des retours à partir d'une version de démonstration standard. Ceci a permis d'impliquer un troisième territoire pilote volontaire : la communauté d'agglomération de Laval.



Aperçu du Trello pour recueillir des contributions

- Ce troisième territoire pilote présentait une complémentarité par sa densité plus importante (166 hab/km^2) et une politique mobilité plus avancée. De nombreuses actions et solutions de mobilité sont en place mais ne sont pas toujours confrontées à la réalité du terrain. L'enjeu pour l'équipe mobilité de la CA est alors d'informer les élu.es avec un regard objectif pour mieux orienter les actions.
  Mon interlocuteur était Valentin Ménard, chargé de mission mobilité.



DÉROULEMENT

A plusieurs reprises, une interface de visualisation du Diagnostic Mobilité propre à chaque territoire a été fournie aux pilotes. Après un temps d'appropriation de l'outil (environ deux à trois semaines suivant leur disponibilité), un temps d'échange avec chaque pilote a permis d'obtenir leurs retours. Les améliorations observées étaient intégrées à l'outil puis une nouvelle version était proposée et le cycle était répété. Ainsi, trois versions intermédiaires ont été proposées en avril, juin et août. Ces itérations sur des cycles courts ont permis d'identifier rapidement les fonctionnalités et évolutions de l'outil à mettre en place. Sur l'ensemble des cycles qui a duré environ cinq mois, cela permettait également de recueillir une variété de cas d'usages.

Les dernières versions de travail proposées à chaque pilote sont disponibles à ces liens :

- Charlieu Belmont
- Grand Autunois Morvan
- Laval Agglo

Pour cadrer les temps d'échange avec les pilotes, un référentiel leur a été proposé. Il permettait d'établir les attentes des retours d'expériences et d'adapter les objectifs de l'outil selon le niveau de maturité des territoires. Il est disponible en Annexe 1. Sur la base de ce référentiel, un questionnaire détaillé guidait le temps d'échange. Il est disponible en Annexe 2. Ce questionnaire pouvait être complété par des questions spécifiques à chaque territoire au fur et à mesure des itérations. Les notes des temps d'échange pour chaque pilote sont quant à elles disponibles en Annexe 3.

SYNTHÈSE DES ÉCHANGES

Les échanges ont mis en avant des besoins partagés par l'ensemble des territoires pilotes. En premier lieu, ils paraissent démunis quant au panel restreint de solutions de mobilité qui s'offrent à eux. Bien qu'en milieu peu dense les solutions de mobilité soient plus limitées, on note parfois un manque de prise de recul pour envisager de nouvelles solutions. Cela s'accompagne également d'un manque de connaissance des pratiques, et ainsi de données pour argumenter et justifier d'actions pertinentes auprès d'élu.es. Ces dernier.es peuvent d'ailleurs être biaisé.es par leurs idées reçues, d'où l'importance de poser un état des lieux objectifs afin de mener des actions cohérentes par la suite. L'outil permet de les accompagner dans ce diagnostic mais il présente toutefois des limites, à la fois dans la précision des données de pratiques de déplacement, mais aussi parce qu'il propose un état des lieux quantitatif qui doit donc être complété par une analyse qualitative, pour prendre en compte les aspects de changement de comportement par exemple.

Du point de vue de l'ergonomie et des indicateurs, l'ensemble des échanges a permis des évolutions majeures de l'outil. On peut notamment citer les améliorations suivantes :

- remplacement de la population par villages et quartiers (issue d'un calcul sur données OSM) par la population au carreau INSEE, plus précise et rigoureuse
- ajout des flux domicile-travail venant de l'extérieur du territoire
- ajout des bornes de recharge électrique et lieux de covoiturage
- améliorations graphiques pour faciliter la lecture
- modifications de vocabulaire et ajouts d'info bulles explicatives pour une meilleure compréhension
- ajout des activités et services pour les communes limitrophes et influentes
- vues tableau avec export au format csv
- ajout d'une source de données plus fiable pour les écoles (education.data.gouv)
- intervalles de légendes adaptés pour chaque carte

Enfin, pour ce qui est de l'impact concret de l'outil, même si la période d'utilisation était limitée on a pu observer les principaux cas d'usages suivants :

- Gain de temps au quotidien grâce au regroupement et à la mise en page de l'information. Cela permet par exemple de répondre rapidement à des commandes d'élu.es.
- L'outil constitue un support objectif d'information (comme un tiers neutre). Il permet de sensibiliser ou d'introduire des sujets. C'est le cas par exemple pour justifier de l'importance des trajets domicile-travail auprès d'employeurs, afin d'inciter la mise en place de PDME. Cela peut aussi servir auprès de la population lors de challenge mobilité par exemple, ou encore pour argumenter auprès des élu.es grâce à des enjeux quantifiés.

- Il constitue également un bon support, “clair et pédagogique”, de discussion, de réflexion et d’échanges. L’ensemble des données regroupées alimentent les débats en intégrant les différentes facettes des enjeux de la mobilité durable.

En complément, on peut citer des cas d’usages envisagés :

- Appui et gain de temps dans la réalisation d’appels d’offre (lors de la description du contexte), de réponse à des appels à projets ou encore de contrats opérationnels de mobilité avec les régions.

PERSPECTIVES FUTURES

Toutes les remarques proposées par les territoires en milieu peu dense n’ont pu être implémentées car certaines demandaient un travail trop conséquent pour cette première phase de développement. On liste ici les prochaines améliorations qui pourraient être apportées à l’outil :

- Pouvoir constituer une carte en choisissant librement plusieurs calques. Cela permettrait de superposer plusieurs niveaux d’informations à sa guise pour faire des analyses avancées : par exemple, combiner la population au carreau, l’offre de transport en commun et les lieux d’activités.
- Avoir un suivi temporel des données pour mesurer leur évolution.
- Proposer une répartition plus fine des lieux d’emploi (échelle infracommunale). Cependant aucune base de données nationale recensant les zones d’activités ou industrielles n’a été trouvée à ce jour.
- Exporter les graphiques et cartes au format image.
- Rassembler les flux pour avoir une idée de l’équivalent par tronçon routier.
- Ajouter des indicateurs nationaux ou régionaux pour comparaison.

Pour conclure, on peut dire que les retours des territoires pilotes étaient positifs et encourageants. Ils ont fait état d’un outil utile dans leur quotidien à travers les cas d’usages cités précédemment, qui couvrent une partie des besoins identifiés. Par la suite, le point d’amélioration principal consiste à travailler sur l’actionnabilité des données. En effet, le passage de la lecture du diagnostic à l’élaboration d’une stratégie de mobilité durable cohérente nécessite d’interpréter les données. Une analyse plus évoluée du potentiel de report modal, de démobilité ou des cartes thématiques orientées solutions permettrait aux utilisateurs et utilisatrices de tirer pleinement profit de l’outil plus facilement. La communauté du commun a également son rôle à jouer, par exemple en constituant une bibliothèque de cas d’usages et bonnes pratiques, ou même en proposant des ateliers et formations. Toutes ces actions pourraient alors renforcer l’objectif du commun Diagnostic Mobilité : accompagner les territoires dans la construction d’une mobilité durable.

ANNEXE 1 - RÉFÉRENTIEL TERRITOIRES PILOTES HORS MÉTROPOLES

L'appropriation de l'outil par des territoires pilotes permet d'avoir des retours d'expérience précis, en vue de son amélioration. Ce document souhaite guider ces retours d'expérience en précisant les objectifs attendus et en proposant des questions pour les atteindre.

OBJECTIFS

Enrichir, modifier, compléter, les données fournies par l'outil, afin qu'elles appuient les territoires dans leur politique de mobilité durable. Celle-ci peut avoir une maturité différente selon les territoires, l'objectif de l'outil sera adapté en conséquence. Ici on distingue trois niveaux:

1. Le sujet de la mobilité n'est pas ou peu traité, il est vaguement intégré dans le pôle énergie-climat sans avoir de ressources dédiées.
   Objectif : *Mettre en avant les enjeux du territoire lié à la mobilité pour montrer aux élu.es l'intérêt de s'emparer du sujet en profondeur et d'enclencher une politique de mobilité durable.*
2. Les enjeux sont identifiés et quantifiés mais les solutions ne sont pas évidentes, surtout en milieu peu dense. Les solutions envisagées ne sont parfois pas à la hauteur des enjeux.
   Objectif : *Montrer les axes stratégiques pertinents pour le territoire, le potentiel de report modal.*
3. La politique de mobilité est organisée sous la forme d'une feuille de route claire et cohérente. Le ou la chargé.e de mission mobilité doit alors conduire la bonne mise en œuvre des actions associées à cette feuille de route.
   Objectif : *Fournir les données nécessaires pour la mise en œuvre opérationnelle des actions. Appuyer la constitution d'un dossier de réponse à un appel à projet pour obtenir des financements par exemple.*

Établir une liste de cas d'usage associés aux situations ci-dessus, pour voir comment l'outil peut y répondre au mieux.

Améliorer la prise en main/l'ergonomie de l'outil.

ANNEXE 2 - QUESTIONNAIRE GÉNÉRAL

Situation de votre territoire

- Dans quel niveau (voir *objectifs* ci-dessus) placeriez-vous votre territoire et pourquoi ? (vous pouvez mixer en justifiant)
- Pour les niveaux “déjà atteints”, comment avez-vous procédé/quelles étapes vous ont permis d’y arriver ? Auriez-vous fait différemment avec l’outil ?
- Pour le niveau “en cours”, quelles difficultés rencontrez-vous ? L’outil vous permet-il de répondre à ces difficultés ?

Cas d’usages

- Rencontrez-vous des freins/des difficultés en lien avec vos données de mobilité ? Pensez aux tâches effectuées dans votre travail au quotidien ces dernières semaines. Par exemple : sources de données insuffisantes, temps de collecte important, difficulté pour exploiter les données, pour les représenter, …
- Avez-vous trouvé des applications immédiates suite à vos premières utilisations de l’outil ?

L’outil en général

- Décrivez votre première prise en main. Quelles impressions ? Quel parcours ?
- Avez-vous rencontré des difficultés lors de la navigation dans l’outil ? Lesquelles ?
- Quelles fonctionnalités vous ont manqué ? Lesquelles avez-vous trouvé utiles ?
- Les cartographies et indicateurs présentés sont-ils clairs ? L’information apparaît-elle sans effort ?

ANNEXE 3 - NOTES DES TEMPS D'ÉCHANGE

3.A - CHARLIEU BELMONT

QUESTIONNAIRE GÉNÉRAL

Situation de votre territoire

- Dans quel niveau (voir *objectifs* ci-dessus) placeriez-vous votre territoire et pourquoi ? (vous pouvez mixer en justifiant)

—--- Echange 09/06/2022
Niveau 2. Enjeux : PCAET objectif quantifié. Émissions de GES reste du concept, dur à mesurer. + enjeux sociaux. Convention territoriale globale : partenariat CC/CAF et autres organismes. Thème de la mobilité abordé. Équilibre entre temps passé à faire le diagnostic et l'intérêt d'usage ensuite. Enjeu : diminuer l'autosolisme. Vélo seulement partie de la réponse. Autopartage.

Autosolisme :
- Réduire les GES. Ok : PCAET
- Diminuer la précarité énergétique du territoire. Quels profils : croiser niveau de revenus, nb de km parcourus pour aller au travail. Où ils habitent sur le territoire ? Quelles solutions à disposition ?

Feuille de route avec le projet TENMOD C-Mobi. Mais pas vision exacte. Changement de comportement, prend du temps, expérimentation. Feuille de route évolutive et dépend des lieux du territoire.
Extrêmement difficile d'évaluer les actions car relatives au changement de comportement. Long terme.

- Pour les niveaux "déjà atteints", comment avez-vous procédé/quelles étapes vous ont permis d'y arriver ? Auriez-vous fait différemment avec l'outil ?

—--- Echange 09/06/2022
Démarrage du PCAET : obligatoire. Auparavant, les élus avaient déjà décidé de faire la voie verte (2018). Diminuer les émissions de GES & la précarité énergétique des habitants. Offrir des services aux habitants. PCAET : établir un diagnostic, stratégie, fiche action mobilité. Poser à plat le sujet. Hyper compliqué de mesurer les émissions de GES, moyens de locomotion. Pas évident d'avoir des données objectives là dessus.
Veille AAP pour financer les actions, basées sur les fiches action PCAET. Candidature AMI TENMOD 2019 avec C-MOBI : répondre demande beaucoup de temps. Demande une vraie feuille de route : travail pour préciser les fiches actions du PCAET.
Outil aurait servi dans la partie diagnostic, même pour le PCAET. Mais manque la partie stratégie. L'outil peut faire une base, on peut présenter aux élus : "comment vous voyez les choses ? Êtes-vous d'accord avec ce qui est présenté ?" Comme support de travail, base de réflexion ? Assez clair et pédagogique. Ex : stand itinérance douce en bord de Loire : carte bien à présenter part modale mode de déplacement : "comment vous voyez les choses, est-ce que vous vous y retrouvez ?" Base de discussion, base pédagogique.

- Pour le niveau “en cours”, quelles difficultés rencontrez-vous ? L’outil vous permet-il de répondre à ces difficultés ?

Méthodologie pour construire la partie stratégie : en fonction du diagnostic, analyse SWOT, aide de l’ALEC pour aiguiller sur les solutions à tester (contrainte TENMOD expérimental). Travail en collaboration : demande du temps de dialoguer avec tous les acteurs mais bénéfique.

Carto très détaillée des services et aménagements dans chaque commune. Arceaux vélos, consignes, arrêts de car, toilettes publiques, fontaines à eau, aires de covoiturage, bornes de recharge électrique, stations de gonflage, magasin vélo. A l’échelle de tous les territoires. Permet d’alimenter le diagnostic. Marketing individualisé : qqn qui vient à l’ADMR : orienter les personnes vers un diagnostic.

Cas d’usages

- Rencontrez-vous des freins/des difficultés en lien avec vos données de mobilité ? Pensez aux tâches effectuées dans votre travail au quotidien ces dernières semaines. Par exemple : sources de données insuffisantes, temps de collecte important, difficulté pour exploiter les données, pour les représenter, …
- Avez-vous trouvé des applications immédiates suite à vos premières utilisations de l’outil ?

– 30/06

Chargé de mission vélo Roanne Agglo : projets respectifs.
ALEC42 : structure asso qui met à disposition des chargés de missions pour les EPCI.
Contacts avec entreprises et la CCI pour pas refaire

Travail avec les entreprises : zones d’activité du territoire Charlieu Belmont : mail pour parler sur la problématique mobilité. Sujet qui les préoccupe : difficulté pour recruter. Bus horaires pas top. Petits dejs inter-entreprises. Les gens ne se connaissent pas : les faire se rencontrer sur les questions de transition. Moov’ici : covoiturage. Voie verte étendue : permettre à certaines personnes de faire du vélo.

Carte navetteurs. Besoin de zones de travail plus fines par zones d’activité. Priorisation des sites : fait avec C-Mobi.

Travail avec Roanne agglo : projets concrets : voie verte Vougy - Roanne. Echange d’expérience sur la mobilité. Contacts avec entreprises : faire le point ensemble. Carte navetteurs : bon support pour parler des problématiques de recrutement (personnes qui viennent de Roanne)

Axe covoiturage : questions des premiers et derniers km. Comment faire pour mettre en place une solution

Carte pour associer la voie verte, les chemins de la base BDD et la population carroyée. Vélo : attention à l’aspect contrainte : route dangereuse.

Bornes de recharge électrique : quels emplacements ? pour qui ? quelle réglementation ?

Élus conscients du problème : moteur sur les sujets. Vrai travail en équipe.

L'outil en général

- Décrivez votre première prise en main. Quelles impressions ? Quel parcours ?
- Avez-vous rencontré des difficultés lors de la navigation dans l'outil ? Lesquelles ?
- Quelles fonctionnalités vous ont manqué ? Lesquelles avez-vous trouvé utiles ?
- Les cartographies et indicateurs présentés sont-ils clairs ? L'information apparaît-elle sans effort ?

—--- Echange 09/06/2022
indicateur de concentration d'emploi : ajouter la description
chiffres clés : bien pour présenter des documents publics, vertu pédagogique dans documents de présentation grand public ou aux élus. Pour alimenter les discussions.

Variations de couleur pas assez franches, pas super lisible.
Bien comme utilisation de l'outil pour priorisation
achats alimentaires : manque le nom des communes
santé : hopital direction et km

possibilité de corréler plusieurs cartes : santé & transports en commun
services entreprises d'ambulance
cartes pourraient simuler un service de télémédecine ou service de soin ambulant
pratiques de déplacement : support intéressant de discussion
destination tous motifs : clarifier la légende

bon support de discussion

carte assez macro : carte micro nécessaire pour la mise en oeuvre opérationnelle
inclure les données temporelles : temps de trajet

carte avec types de route : telle portion cyclable

cartes par masque

—-30/06

Tableau : bien
Population carroyée : permet de localiser les hameaux. Note explicative
Petit i bulle informative: bien

CSP : grande tendance. Ensuite : aller dans la commune pour en savoir plus. Général
Revenus : attention aux inégalités au sein des communes.

Outil qui permet une entrée en matière. Il faut aller plus loin dans le diagnostic. Données sources sur chaque carte.

QUESTIONS SPÉCIFIQUES

En noir mes notes prises lors de nos entretiens passés / En bleu les questions posées maintenant

—---------- 14/06/21
Fiches action mobilité dans le cadre du PCAET mais pas suffisant. Pourquoi ce n'est pas suffisant ?

Beaucoup de temps pour la prise de décisions des élus. Par manque de données objectives ?

Réponse à l'AMI TENMOD ADEME : demande un dossier complet avec :

- Diagnostic : axes principaux & flux, offre transport existante
    - Opération avec le département : bus + vélo pour le dernier km
    - Aide achat VAE
    - Optimisation des lignes de bus (gain de temps)
    - Voie verte
    - Aire de covoiturage
- Description des actions :
    - Diagnostic collaboratif qualitatif
    - Cartographie des acteurs relais (demande du temps)
    - Enquête voie verte
    - Accompagnement personnalisé (conseiller mobilité)
    - Expérimentation et valorisation solutions concretes (PDE, covoiturage)
- Innovation : approche par le besoin des usagers, l'étude de leurs pratiques
- Forces, opportunités
- Potentiel

Avec l'outil, auriez-vous procédé différemment pour rédiger la réponse à l'AMI ?

Naissance des projets : élus, techniciens, retours d'expérience d'autres collectivités, ALEC. L'outil vous donne-t-il un regard complémentaire sur les projets ?

—---------- 20/09/22 - retours suite envoi nouvelle version :

QUESTIONS SPÉCIFIQUES

- Retours nouvelle ergonomie
- Support de discussion : GT Plan Climat ? ADMR ? Elus ?

GT Plan Climat : discussion rapide. Mais pas d'utilisation approfondie.
ADMR : pas encore. Besoins du public cible très changeants.

GES : grosse différence par rapport à la version précédente : besoin d'expliciter la méthodo. -> les facteurs d'émissions ont changé.

Ergonomie : lien à cliquer (sections + choix des cartes dans les sous sections) pas assez clair.

Vocabulaire : flux domicile -> travail **Visiteurs** : pas assez clair -> flux entrants ?

Pour un territoire qu'on connaît l'outil permet de :

- vérifier qu'on ne fait pas d'erreur
- être dans l'action

Travail en cours sur une carte cyclable très détaillée (lieux de réparation, stationnement, points d'eau…) pour :

- information population
- identifier les zones où il manque du service.

3.B - GRAND AUTUNOIS MORVAN

QUESTIONNAIRE GÉNÉRAL

Situation de votre territoire

- Dans quel niveau (voir *objectifs* ci-dessus) placeriez-vous votre territoire et pourquoi ? (vous pouvez mixer en justifiant)
- Pour les niveaux "déjà atteints", comment avez-vous procédé/quelles étapes vous ont permis d'y arriver ? Auriez-vous fait différemment avec l'outil ?
- Pour le niveau "en cours", quelles difficultés rencontrez-vous ? L'outil vous permet-il de répondre à ces difficultés ?

25/05/22

Entre niveau 2 & 3 : enjeux identifiés. Pas quantifié. Pas d'objectifs. Sait pas faire. Pas de méthodes et d'outils. Quantification dans le cadre du PCAET. Comment chiffrer et mesurer les objectifs. Enjeux sociaux : pas de mesure fine. Besoin de données plus fines sur les besoins des personnes âgées. Questionnaire en 3 semaines. Vrai métier. Besoin de données plus fines sur les besoins réels des gens : quels jours & plage horaire de besoin du TAD. Besoin de vérification : supposition "besoin d'aller au marché". TAD sert uniquement aux personnes âgées.
Donnée précieuse : TAD adapté aux horaires de travail : flux entre zones par plage horaire.
Covoiturage. Pratique pas très développée. Pas de connaissance des pratiques du covoiturage existant.
Données support pour travailler avec les entreprises au quotidien : adapter les horaires.
Besoin en TER (navette bus : jusqu'à la gare TER) et en navette TGV (ligne régulière régionale : Autun <> gare TGV. A moitié vide. Besoin d'adaptation aux horaires TGV. Manque d'information de l'existence de la navette.). Ne sait pas si besoin de plus de cadencement pour plus d'usage. SNCF ne communique pas ses données.

Pas de solutions forcément évidentes à mettre en place. Pb : moyens financiers. Pas la donnée qui fait le plus défaut même si besoin d'affiner certaines données de diagnostic.
Démobilité ? Intermodalité ?

Diagnostic mobilité déjà existant 2017. Partie mise en oeuvre de solutions opérationnelles pas pertinente : catalogues de mesures pas adaptées au territoire.

Cas d'usages

- Rencontrez-vous des freins/des difficultés en lien avec vos données de mobilité ? Pensez aux tâches effectuées dans votre travail au quotidien ces dernières semaines. Par exemple : sources de données insuffisantes, temps de collecte important, difficulté pour exploiter les données, pour les représenter, …
- Avez-vous trouvé des applications immédiates suite à vos premières utilisations de l'outil ?

14/06/22

Phénomène qui échappe totalement : pratique du covoiturage. Pas en mesure de le mesurer. Pas de service de covoiturage. Plateformes type blablacar doivent être utilisées. Pas d'info sur les flux, les motifs, les horaires. En tant que technicien : considère que c'est un axe de développement. Beaucoup de mal à en parler aux élus. Pas de description possible aux élus. Très peu d'éléments pour argumenter ses propos.
Au delà de l'état actuel (registre de preuve de covoiturage), montrer le potentiel.

Critère d'évaluation de l'impact : indicateur : tonnes de CO2 économisés.
Répartition des émissions de GES : très intéressant, on représente souvent en nb et pas en km.

Aussi intéressant pour le territoire voisin. Travail commun peut être introduit avec ses réflexions.

Utilisation de ces informations : faire prendre conscience aux élus des effets de la distance. Très concrètement : navette de transport en commun ou covoiturage renforcé serait nécessaire entre le Creusot. Pour argumenter qu'on doit aussi traiter le déplacement extra territoriaux. Aujourd'hui : traite que les déplacements intra CC.

Éveille les consciences. En termes de conseil aux élus : axe très important.

Le Creusot Montceau : contacts avec les homologues mais pas de commandes de la part des élus pour collaborer.

En termes d'usages des transports en communs : petit réseau. On ne sait pas dire la part de scolaires et de trajets domicile-travail. Pour savoir si les transports en commun répondent bien à l'usage pressenti. Pas d'outil de billettique performant : pas de mesure des flux.

mise en place des bus : AO

Pas de diagnostic (par soucis financier) : se basent sur leur connaissance du territoire et leur perception. Besoin d'objectiver certaines situations avec des chiffres à l'appui (zones d'emploi plus fine + zone commerciale (visiteurs) + intermodalité (potentiel possible vélo + bus)). Définition des bus : par le maire. Mesure de la qualité du service : taux de fréquentation (mais biaisé par les événements). Nouvelle zone commerciale pas couverte par le service actuel de bus.

Présentation isochrone (doc diagnostic HVDS). Plus lisible si les couleurs sont inversées.

Profil du transport en commun : public captif (pas d'autre choix : pas de voiture, pas de permis, personnes agées). Scolaires et jeunes actifs.

Question qui se pose : quelle est la part de personnes âgées isolées à domicile qui n'utilisent pas le service de TAD et pour quelles raisons ? Travailleurs sociaux oui.

démobilité:
Devrait être réflexion plus globale de la collectivité : espace france services. Simplement idée, plutôt idée de technicien. Difficile de faire travailler plusieurs élus ensemble. Ex CRTE : vice présidents restent concentrés sur leur périmètre. Besoin de plus que de simples données : étayer l'argumentaire. Seule présentation dans le contexte actuel pas suffisante : montrer les enjeux et sensibiliser : sortir de la donnée.

Comité des partenaires :
Support de discussion : très bonne introduction. Pour cadrer le sujet et remettre de l'objectivité. Parler de la vraie réalité.
Au préalable entretien avec les zones d'activité.

région :
Pas d'avancement avec le contrat opérationnel de mobilité (obligation de la lom, contrat signé entre le bassin de mobilité et la région). Réunion de bassin de mobilité en septembre.
Pas hyper cadré. Outil aussi intéressant dans ce contexte.

L'outil en général

- Décrivez votre première prise en main. Quelles impressions ? Quel parcours ?
- Avez-vous rencontré des difficultés lors de la navigation dans l'outil ? Lesquelles ?
- Quelles fonctionnalités vous ont manqué ? Lesquelles avez-vous trouvé utiles ?
- Les cartographies et indicateurs présentés sont-ils clairs ? L'information apparaît-elle sans effort ?

25/05/22
Très bien dans la cartographie : tient compte des territoires limitrophes.
Choix des données présentées très pertinent. Bonnes catégories.
Efficace, clair, densité de population. Maillage hameau: très intéressant. Par contre certains noms manquants.
Pour mettre en place des arrêts de bus.

Données aussi dispo pour les territoires limitrophes. Lycées proches : flux lycées. De même pour les achats, santé (hôpital Creusot). Données intéressantes au-delà de la politique de mobilité. (Rayon d'action 30km). Personnes âgées qui consultent très régulièrement au Creusot : le TAD ne couvre pas cet usage. (Mieux définir les solutions de transport).

A améliorer :

- lorsqu'on clique sur une commune : toutes les données concentrées la concernant : pour une commune, toutes les données (emploi, motorisation, …).
- Cas d'usage : réorientation du TAD vers un fonctionnement d'arrêt à arrêt. Où mettre les arrêts ? Carte de synthèse avec tous les lieux d'intérêts et la population. Superposer des calques.
- réaliser une extraction sous forme de tableur pour intégration dans une présentation : données d'emploi
- Extraction de carte. Extraire une image directement.
- Extraction graphique : pb de mise en forme.
- Note explication indicateur de concentration d'emploi
- Manque données éducation. Collège lycée OK, Manque ecole primaire, maternelle. Regroupement public intercommunal. Site du ministère.
- Pôle de commerce & services : couleurs peu claires (orange/rouge). Légende en français.
- Transport en commun : bulles d'affichage. Distinction TER/TGV.
- Parts modales : couleurs plus tranchées, ou diagramme en abscisse.

Cas d'usage : présentation aux élus : enjeux à la fin comme conclusion.

Indicateur social : part des personnes de + de 65 ans qui sont à moins de Xm d'un arrêt de transport en commun.

Flux par route : info importante.

LES TERRITOIRES - QUESTIONS SPÉCIFIQUES

Grand Autunois Morvan

En noir mes notes prises lors de nos entretiens passés / En bleu les questions posées maintenant

—---------- 29/04/21
Diagnostic en 2017 par un cabinet : pistes de travail mais pas utilisé. Pourquoi ? L'information n'était pas exploitable ?
Pas de temps pour définir une feuille de route.

AOM en juillet 2021 et contrat opérationnel avec la région. Besoin de définir une politique de mobilité pour avoir des subventions. Quelles ont été les étapes pour établir cette politique ?

Des orientations stratégiques définies :

1. TAD répond à un besoin social (personnes de +60 ans). Quelle autre solution moins chère ?
2. Élargir le service de bus de la ville d'Autun, pôle d'emploi majeur. Revoir itinéraires & horaires des deux lignes.
3. Accompagner les entreprises sur les pratiques des employés.
4. Élaborer plan vélo local (mobilier urbain, services de réparation, location VAE).
5. Développer le covoiturage : aires de covoiturage, outil de mise en relation. Manque de connaissances. Des connaissances sur les pratiques de la population ?
6. Multimodalité en gare d'Autun. Déja : train, bus TER, borne recharge véhicule élec, Mobigam. Ajouter : vélo, vovoiturage, navette. Renforcer le train : démontrer l'utilité à la région. Comment démontrer l'utilité à la région ? Besoin de quelles informations ?

Vrai travail pour que les élus s'approprient les sujets. Réunions techniques avec chiffres à l'appui. De même avec la région. Plus facile avec des données objectives. L'outil permet-il d'appuyer ce travail ?

Comité des partenaires prévu en septembre. Quel résultat ?

Quelles solutions en milieu peu dense ?

—---------- 14/04/22
AO pour bus + TAD + TAD PMR + covoiturage solidaire. Pour la mise en place des services en septembre. Puis évolution du service itératif.

Diagnostic nécessaire pour mieux définir les besoins. L'outil permet-il d'appuyer cette connaissance du besoin ?

3.C - LAVAL AGGLO

Situation de votre territoire

- **Dans quel niveau (voir *objectifs* ci-dessus) placeriez-vous votre territoire et pourquoi ?** Niveau 2 -3 : Nous avons un document cadre pour la mobilité Plan Global de Déplacement (PGD, 2019), mais arrivé avant une fusion d'EPCI, ce qui ne permet pas d'offrir des solutions parfaites, notamment pour les secteurs plus ruraux.

NOTES ÉCHANGE DU 28/06
2019 - EMD 2015. Valentin est depuis 1 an dans l'agglo. Aussi schéma directeur vélo. Docs quasiment pas utilisés car changement de mandature, les élus font des commandes différentes. Pas regardé les fiches actions. Les élus considèrent qu'ils connaissent le territoire, sans fil directeur. Rôle des techniciens d'informer sur les enjeux réels. Outil capable de quantifier les choses : tiers neutre objectif. Argumentaire nécessaire pour leur propre réflexion et pour convaincre les autres élus. Pas de référentiel national pour savoir ce qui fonctionne ou ce qui ne fonctionne pas. Carte sur les autres motifs permettent de compléter les enjeux. Milieu peu dense : pas de solution évidente. Solution pas à la hauteur. (Fusion de communautés de communes, services pas encore homogène sur tous les territoires.) Pas d'évaluation de la feuille de route. PCAET en construction : pas d'objectif fixé et chiffré.

- **Pour les niveaux "déjà atteints", comment avez-vous procédé/quelles étapes vous ont permis d'y arriver ? Auriez-vous fait différemment avec l'outil ?**
  Le diagnostic mobilité aurait pu être utile pour la rédaction du cahier des charges pour les bureaux d'études ayant réalisés le PGD. Il aurait aussi été pratique de déployer ces cartes pour mettre en avant les différences au sein du territoire et donc la nécessité de diversifier les actions à mener.

- **Pour le niveau "en cours", quelles difficultés rencontrez-vous ? L'outil vous permet-il de répondre à ces difficultés ?**
  Pour l'instant je n'ai pas eu l'occasion de réellement utiliser ce document. Il ne correspond pas aux indicateurs de mobilité demandés par l'ADEME, le Département, la Région ou l'Etat. Idem je n'ai pas eu la

nécessité de présenter un nouveau projet nécessitant des indicateurs sociaux, économiques, ou sur la mobilité. Les retours de mes collègues (sur l'outil) m'ont cependant fait remonter l'intérêt pour sensibiliser nos élus sur les questions de mobilités au autre.

Cas d'usages

- **Rencontrez-vous des freins/des difficultés en lien avec vos données de mobilité ? Pensez aux tâches effectuées dans votre travail au quotidien ces dernières semaines. Par exemple : sources de données insuffisantes, temps de collecte important, difficulté pour exploiter les données, pour les représenter, …**
  Il est aujourd'hui très difficile d'avoir une collecte de données homogènes dans le temps, accessible et sans perdre de temps. Dans le cadre de mes missions j'ai l'occasion d'évaluer de nombreux projets tout en gardant un regard généraliste sur la mobilité. Cela prend du temps et ne permet pas d'atteindre une qualité suffisante pour en tirer des conclusions fiables

Besoin de suivi sur 5ans/10ans. Aujourd'hui : INSEE téléchargement des csv : deux jours pour chercher distance et durée moyenne des trajets domicile travail - nationale. Ajouter le chiffre national pour comparaison.

Covoiturage :
Observatoire du covoiturage : https://observatoire.covoiturage.beta.gouv.fr/
Registre des preuves de covoiturage : https://app.covoiturage.beta.gouv.fr/trip/stats
API Klaxit :
https://insights.klaxit.com/login?redirect=%2Freporting_spaces%2F329ea66c-ea43-4b81-b017-1e437c08ad77%2Fnetwork

Aucun de ces outils ne permet réellement de quantifier les flux par axe routier. Pas de possibilité simple de trouver les origines-destinations par commune.

Vélo :
API Strava : https://metroview.strava.com/ (personnes qui utilisent l'appli)
Interdiction de diffusion de la donnée. Données difficilement maniables. Un public de cycliste sportif loin d'un suivi de la politique cyclable.

Base nationale des aménagements cyclables :
https://transport.data.gouv.fr/resources/79338#visualization
Registre harmonisé à l'échelle de la France sur les aménagements. En cours d'actualisation chez nous. A terme, l'idée est de pouvoir réaliser des cartes pour les cyclistes. Le second intérêt est de pouvoir cartographier les flux cyclistes directement à l'échelle des aménagements.

Base national des stationnements cycles :
https://www.data.gouv.fr/fr/datasets/?schema=etalab/schema-stationnement-cyclable
Ideme base des aménagements.

Trottinette :
API Bird : https://10ay.online.tableau.com/#/site/birdridesexternal/projects?order
Peu pratique en export et en visuel. Pas de possibilité de routing facile.

Transports collectifs :
Retour de l'exploitant, pas de retour direct

- **Avez-vous trouvé des applications immédiates suite à vos premières utilisations de l'outil ?**

1- Suivi de la politique mobilité sur le long terme en utilisant des captures d'écran chaque année
2- Rédaction des cahiers des charges et appels à projets
   - AMI TENMOD
   - Indicateurs pour compléter sur la période
   - Appel à projet vélo, bornes électriques, covoiturage.
   - Recherche de subvention 70% du temps de travail au début, maintenant qu'ils sont établis 10-15%.
   - Cahier des charges : AO. DSP transport : outil donné aux opérateurs pour qu'ils aient une idée du territoire. Donner du contexte.
   - Manque l'évaluation dans le temps. AAP dépendent des territoires.
3- Information aux élus, habitants, sur la mobilité en général
   - Ex: Laval économie: partie en charge du développement économique : mobilité des salariés fait partie des connaissances. Maires preneur des trajets domicile travail. Où les habitants vont travailler et d'où les travailleurs viennent. Aujourd'hui, la mise en place d'infrastructure est conditionnée par les flux domicile-travail. Mettre plus de fréquences de bus ici, ou aménagements cyclables. Lignes de covoiturage régulières. Klaxit (met pas en place des lignes : vendent une application, partie opérationnelle). Beaucoup de collectivités intéressées.
   - Mission entreprises : animations à réaliser auprès des salariés. Nb de CO_2 intéressant. Donner des ordres de grandeur : jeu avec part des pollutions atmosphériques et secteur d'émission. Donner à une échelle intermédiaire.

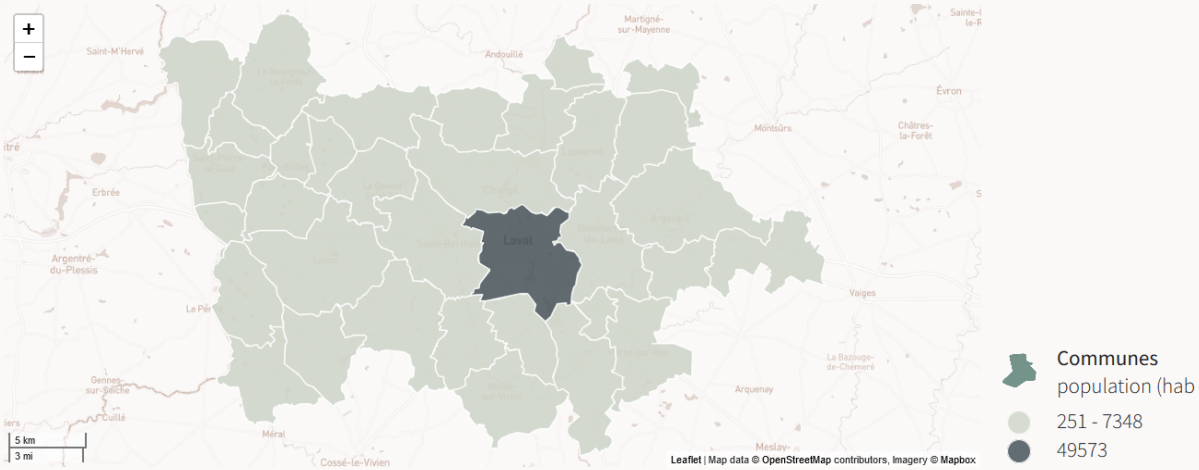
L'outil en général

- **Décrivez votre première prise en main. Quelles impressions ? Quel parcours ?**
  Découverte lors d'un webinaire, j'ai été tout de suite intéressé par le côté synthétique du site, la possibilité de retrouver les chiffres clés de la mobilité et la capacité d'export des graphiques. Beaucoup aimé le côté interactif même s'il y a quelques bugs et qu'il rend difficile l'export de l'information.

- **Avez-vous rencontré des difficultés lors de la navigation dans l'outil ? Lesquelles ?**
  Difficulté à comprendre la notion de **Villages et quartiers**, des cartes très variés avec parfois des transitions compliquées (carte **flux domicile → travail** donne le lieu de destination des actifs de la commune sous forme d'oursin, carte **destinations - motif travail** donne les personnes travaillant dans la commune si l'on glisse dessus et sous forme de routing)

- **Quelles fonctionnalités vous ont manqué ? Lesquelles avez-vous trouvé utiles ?**

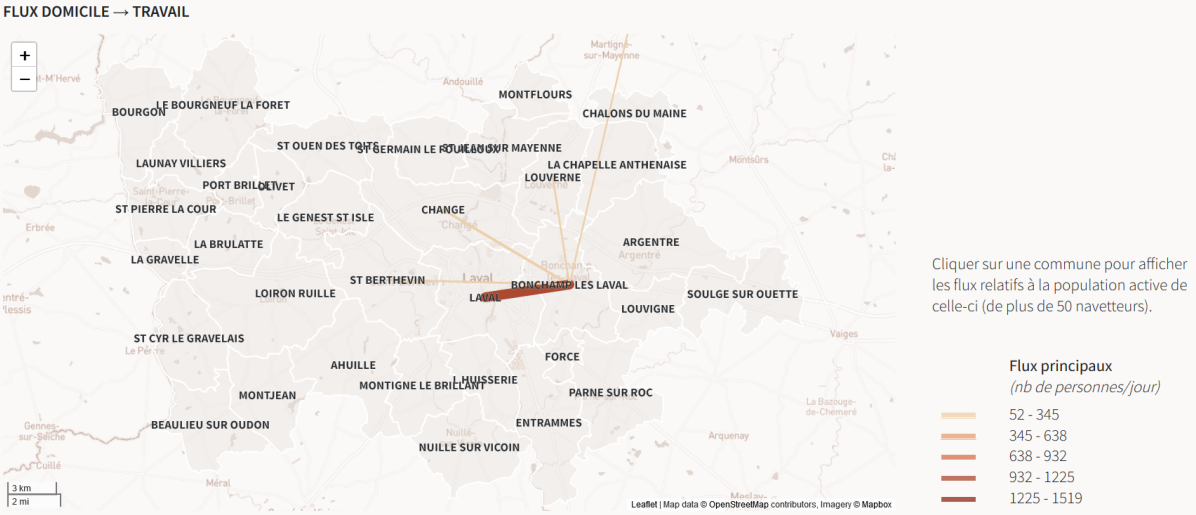
  1/Carte intéressante avec une meilleure discrétisation ou des plages mieux définies



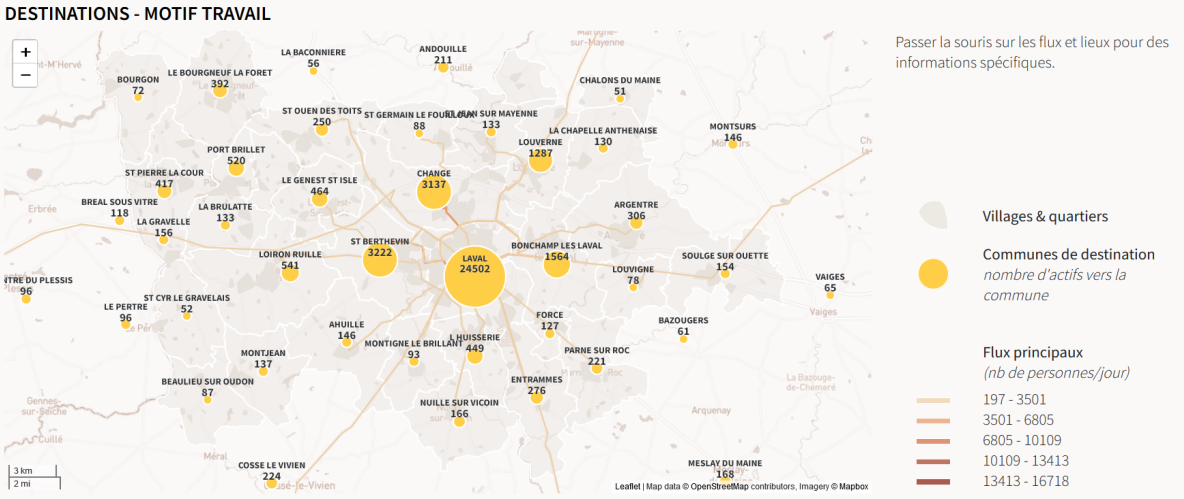
2/Fonctionnalité vraiment géniale, malheureusement présente que sur une seule carte.

Carte | Tableau

3/Isolation d'une commune (top), il serait intéressant de pouvoir visualiser de la même façon tous les flux entrant sans avoir à cliquer sur chaque commune du territoire



4/Le routing (top),il ne suit cependant pas exactement les routes et seulement sur les axes structurants



- **Les cartographies et indicateurs présentés sont-ils clairs ? L'information apparaît-elle sans effort ?**

Chiffres clés très claires. Après des difficultés liés aux variétés de sujets des cartes. Peut-être hiérarchisé Avec des grands titres et focus, comme dans la dernière partie.

QUESTIONS SPÉCIFIQUES

Laval Agglomération

En noir mes notes prises lors de nos entretiens passés / En bleu les questions posées maintenant

—---------- 17/05/22
EDVM en 2012.
Besoin de suivre l'évolution des indicateurs dans le temps (tous les ans). Pb : données disponibles mises à jour moins fréquemment.

Aujourd'hui pas de regroupement des données donc travail manuel long et fastidieux.
Exemple de cas d'usage :

- Les élus demandent un rapport pour la commission du jour au lendemain : pas le temps de collecter des infos détaillées.
- Pas de socle commun d'informations lors du dialogue avec des bureaux d'étude.

Quels autres cas d'usages ?

- Écriture du contexte territorial lors d'envoi de demande subvention, d'appels à projets, etc.
- Suivi d'indicateurs sur le long terme (évaluation des Plans de Mobilité, Plans de mobilité simplifiés (ex Plans de Déplacement Urbain et Plans Globaux de Déplacement)

—---------- 21/09/2022

Retour suite nouvelle version : https://mobam.fr/diagnostic-mobilite/laval-agglo/v2

- Sensibilisation des élus ?
- Ergonomie
- Données demandées par l'ADEME, région, Etat
- PCAET ?

Cas d'usages :

1. Demain : élu à la mobilité pour introduire une réunion avec les entreprises : données déplacements domicile-travail. Gain de temps. Manque équivalent CO2. Répartition GES domicile-travail. Chiffre absolu seulement. Obj : faire découvrir les plans de mobilité employeur. Obligation légale pour les entreprises de +50 salariés.

2. Plan de mobilité en cours : bientôt recrutement BE donc besoin des éléments génériques. Rédaction de l'AO. Demande des élus. Plan global de déplacement pas suivi au début. Donc nouveau plan. Demande d'enquête EMC2. Outil Diagnostic Mobilité : introduction.
   Volet concertation : valoriser les données de l'outil.
3. Évaluation des actions mobilités : covoiturage : quel équivalent CO2 de l'action menée. Donne une idée du ratio coût de l'action/émissions économisées. Klaxit donne émissions économisées (à la journée).

Visuel EMC2 : permet de mettre en forme les données et des analyses plus poussées, publier des comptes rendus, des synthèses.

Trajets domicile-travail :
Code couleur jaune orange. Légende trajets chaînés plus clair.