

PORTÉE OPÉRATIONNELLE

Le Diagnostic Environnemental de la Mobilité (DEM) constitue un outil d'aide à la décision dans l'élaboration des politiques locales et permet d'appréhender les marges de progression envisageables et les modifications souhaitées des comportements de mobilité, au regard des engagements nationaux et internationaux de réduction des émissions polluantes. Il constitue une source d'informations pour l'élaboration des PCET et la révision des PDU.

Echelles de territoire concerné

Le DEM est un outil pouvant être utilisé à différentes échelles territoriales urbaines comme rurales. Il apporte une vision claire de l'impact du transport de personnes et de marchandises en termes de GES sur un territoire donné.

Toutefois, la précision de l'outil semble limitée aux données disponibles sur les territoires concernés. Ainsi, un territoire n'ayant pas réalisé d'EMD ou d'enquêtes sur la mobilité locale risque d'obtenir des résultats peu précis. En outre, plus le territoire étudié est large, plus la précision est susceptible d'être réduite.

Type de projet

Le DEM permet d'élaborer le diagnostic et améliorer la connaissance du territoire pour l'élaboration de documents de planification tels que les PCET et les PDU mais aussi les outils d'évaluation des émissions de GES tels que le Bilan Carbone Territorial.

En outre, le DEM permet d'évaluer les impacts d'une politique en identifiant les évolutions envisageables à moyen, long terme.

DESCRIPTION

Le Diagnostic Environnemental de la Mobilité est un outil d'évaluation et de quantification des émissions de GES et de polluants locaux (NO_x, SO₂,...) liés aux transports sur un territoire donné. Il permet en outre d'analyser les différents facteurs expliquant ces émissions et leurs évolutions dans le temps.

L'outil permet ainsi d'évaluer l'impact de la mobilité interne des résidents et les autres trafics (échange, transit de voyageurs et tous les trafics de marchandises).

La méthodologie de calcul repose sur le croisement d'un ensemble de bases de données locales ; notamment :

- les enquêtes ménages déplacements (EMD).
- les enquêtes cordons.
- les bases horaires de la SNCF.
- l'outil européen d'évaluation des émissions de GES dans les transports routiers COPERT III.
- différents modèles de calculs dont FRETURB pour le trafic liés à la logistique urbaine.

PRÉCISIONS

Accessibilité

L'outil est utilisable par l'ensemble des acteurs territoriaux. Toutefois, l'appui d'un Bureau d'Etude spécialisé ou des services déconcentrés de l'Etat (CEREMA) sont nécessaires du fait du grand nombre de données nécessaires et de la gestion des biais potentiels (liés aux croisements de différentes bases de données).

Cibles utilisateurs

Différents utilisateurs sont susceptibles de réaliser un Diagnostic Environnemental de la Mobilité (DEM) :

- les décideurs (élus, donneurs d'ordre, gestionnaires commerciaux, etc.)
Il permet d'évaluer l'impact du transport en termes de GES et d'identifier les leviers d'action potentiels (révision du PDU, élaboration du plan d'action d'un PCET),
- les techniciens (maîtrise d'ouvrage, services techniques des collectivités, AMO, animateurs de territoire, maîtres d'œuvre, bureaux d'études, aménageurs, etc.)

De manière macro, le DEM permettra d'apporter des éléments de réponse aux techniciens dans la réalisation d'un projet d'urbanisme ou de transport.

Toutefois, il ne permet pas d'obtenir une image très fine sur les flux urbains.

Exemples d'application

Actuellement, seul un exemple est référencé dans la littérature :

- le Diagnostic Environnemental de la Mobilité de la Communauté Urbaine de Lille Métropole réalisé en 2006 par l'INRETS, le CETE Nord-Picardie.

Dans un contexte de révision du PDU datant de 2000 et de développement démarche bilan carbone* territoriale, Lille Métropole souhaitait disposer d'un diagnostic précis et d'une vision à moyen long terme de l'évolution de la mobilité. L'existence de 2 grandes enquêtes récentes sur la mobilité : une EMD réalisée en 2006 et une Enquête Cordon terminée en 2007, permettait alors de disposer d'informations précises sur la mobilité et d'élargir le Diagnostic Energie Environnement des Déplacements réalisé précédemment. L'INRETS et le CETE Nord Picardie disposant de l'ancien outil de calcul (appliqué à l'EMD Lille en 1998) ont alors répondu à la demande de la LMCU en réalisant le Diagnostic Environnemental de la Mobilité. Le DEM a permis de mettre en évidence l'évolution des émissions de GES entre 1987 et 2006 par zonage des PDU et d'identifier les enjeux et les leviers d'actions à l'horizon 2020 et 2050.

DIAGNOSTIC ENVIRONNEMENTAL

de la Mobilité (DEM)

... PRÉCISIONS

Outils ou méthodes apparentés

Le DEM s'apparente à l'ancienne démarche Diagnostic Energie Environnement Déplacements (DEED) de l'ADEME. Toutefois, le DEED était circonscrit aux déplacements quotidiens internes des personnes d'une agglomération, alors que le DEM intègre les trafics d'échange et de transit ainsi que le transport des marchandises. Le nouvel outil DEEM Diagnostic Energie Environnement des Mobilités propose un diagnostic opérationnel portant sur les consommations et émissions de polluants liées aux transports de personnes et de marchandises sur un territoire urbain : la démarche globale nécessite d'avoir une enquête mobilité, une enquête origine-destination (OD), Freturb. Il est possible de réaliser un DEEM interne (correspondant ex-DEED) en travaillant uniquement sur les données EMD (voyageurs internes aux périmètres).

Autres outils de connaissance et d'analyse

- L'ENTD (enquête nationale transports déplacements) s'intéresse aux pratiques de déplacements des résidents de France métropolitaine et leurs évolutions. Elle est centrée sur l'étude de la mobilité à longue distance. Ses résultats sont disponibles au CEREMA (CERTU). Elle permet d'appréhender la connaissance de la mobilité sur le territoire, et d'adapter ainsi les actions à mettre en œuvre.
- Les inventaires du CITEPA (Centre interprofessionnel technique d'études de la pollution atmosphérique) donnent la situation d'un territoire en matière d'émissions de GES et qualifie ses formes de mobilité d'un point de vue environnemental à un niveau régional.
- **Pégase-Soes** est une base de données statistiques sur les déplacements à l'échelle départementale, exploitable par un bureau d'études spécialisé. pour faire un état des lieux de la mobilité sur le territoire.

- Les **Budgets Distance Individuels** permettent une analyse statistique des distances parcourues par type de mobilité (quotidienne locale, longue distance, etc.), de l'échelle nationale à l'échelle locale. Leur utilisation demande l'appui d'un bureau d'études spécialisé.
- **La Méthodologie de calcul des impacts des déplacements** développée par l'ADEME propose un diagnostic opérationnel des impacts environnementaux des déplacements de personnes d'une agglomération en lien avec les enquêtes ménages déplacements.
- **MOSART** est un outil de la recherche issu d'un projet mené par le CEREMA (CERTU). C'est un atlas de l'accessibilité aux réseaux et aux territoires. Le cœur méthodologique du projet MOSART réside dans le calcul et la visualisation cartographique d'indicateurs d'accessibilité (isochrone et gravitaire).
- **Les enquêtes « cordon »** sont des enquêtes de circulation réalisées par interview des conducteurs sur le bord de la route et permettent d'alimenter un modèle de trafic. La méthodologie est disponible auprès du CEREMA (CERTU).
- **Les enquêtes sur le stationnement** public en ville portent sur le stationnement sur voirie réglementé (gratuit ou payant) et /ou en ouvrages (parcs). Elles permettent de disposer d'informations sur le taux d'utilisation des places, le taux de rotation, la capacité effective de l'offre. Leurs résultats peuvent être obtenus auprès de l'autorité compétente (Municipalité, Conseil Régional), ou d'organismes tels que le CEREMA. Ils peuvent être utiles pour définir la politique de stationnement public en complémentarité avec les normes de stationnement sur les espaces privés.