

# EMD : bilan des usages et recensement des besoins : le cas strasbourgeois

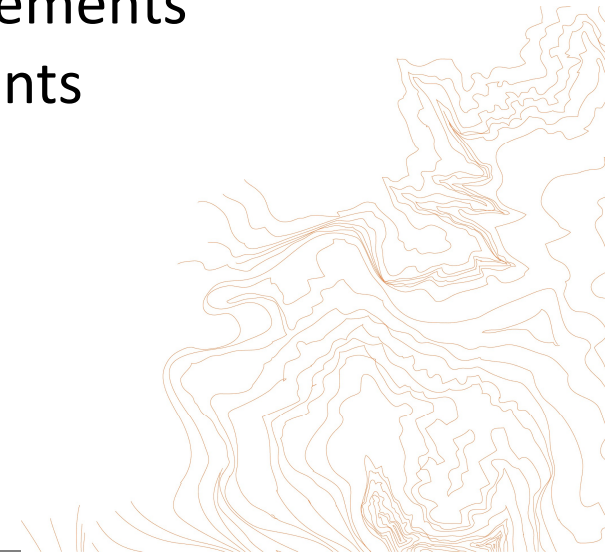
25 avril 2017

# Les objectifs, la méthode

**Les entretiens** : des échanges avec une quarantaine de personnes, institutions et métiers différents

## Des métiers et des besoins différents :

- Des producteurs de politiques des déplacements
- Des producteurs de projets de déplacements
- Des gestionnaires / exploitants
- Des porteurs de discours (transmission)



# Restitution des entretiens :

## 1. Quelle utilisation des EMD ?

### a) Des données de cadrage

- parts modales (des déplacements)
- mobilité individuelle
- taux de motorisation

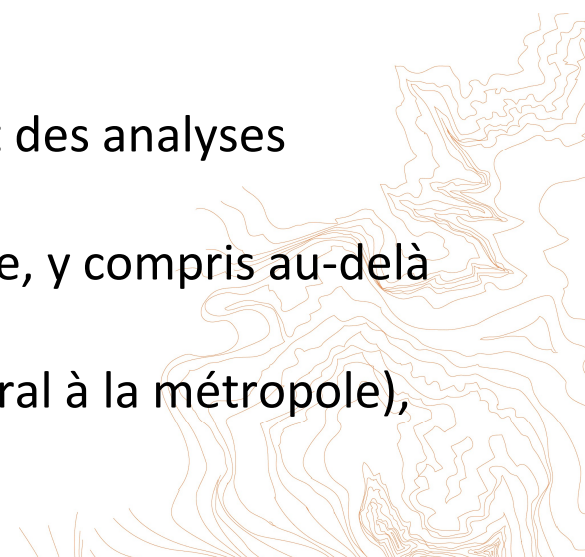
Ce besoin est partagé quasi-unaniment de manière très large... y compris à des échelles réduites.

### b) Comprendre le contexte de la mobilité et s'y situer

Essentiellement les travaux de l'ADEUS, ponctuellement des analyses spécifiques (CEREMA).

Ce besoin est partagé unanimement, et de manière large, y compris au-delà des partenaires « historiques » de l'ADEUS.

Permet de travailler sur des territoires très variés (du rural à la métropole), notamment pour la planification.



# Restitution des entretiens :

## 1. Quelle utilisation des EMD ?

### c) Alimentation des modèles

Besoin qui ne concerne directement que quelques partenaires (les services déplacements / mobilités du département et de l'Eurométropole, ainsi que le CEREMA).

Les résultats des modèles sont en revanche utilisés plus largement (depuis les projets d'infrastructures, jusqu'aux calculs d'émissions de l'Atmo Grand Est).

### d) Certains n'utilisent pas l'EMD

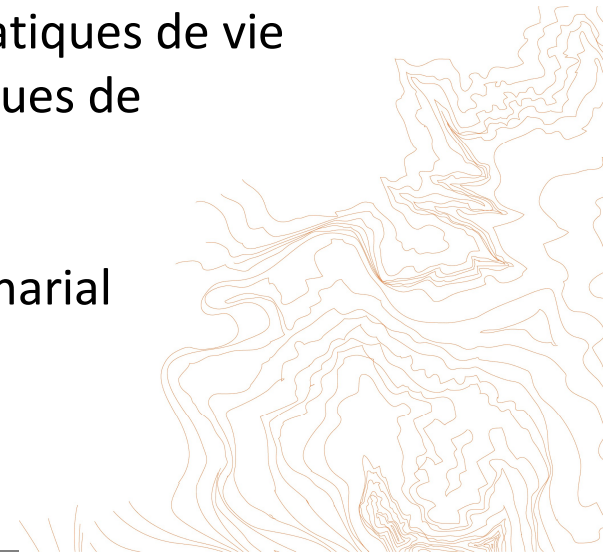
Elle n'est pas du tout utilisée (ou très peu), plutôt chez quelques exploitants de réseau ou sur des territoires non couverts par une EMD !!

# Restitution des entretiens :

## 1. Quelle utilisation des EMD ?

### Quelques points qui ne sont pas apparus (ou exceptionnellement)

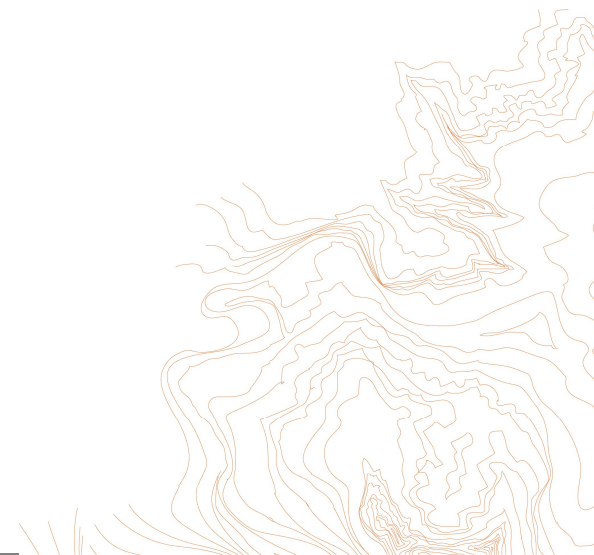
- L'EMD comme outil d'évaluation des politiques publiques en cours.
- L'EMD comme outil de communication (partiellement sur l'évaluation d'un projet ou d'une politique).
- L'EMD comme outil de discussion inter-services (analyses transversales, en utilisant l'EMD comme un moyen de comprendre les pratiques de vie quotidienne des habitants et pas seulement leurs pratiques de déplacements).
- L'EMD comme outil d'animation d'un débat multipartenarial



# Restitution des entretiens :

## 2. Les manques recensés

- **Connaissance de la demande**
- **Connaissance des pratiques**
- **Connaissance de l'offre**
- **Evaluation**
- **Divers**



# Restitution des entretiens :

## 2. Les manques recensés

### Connaissance de la demande :

#### Connaissance de la demande globale de déplacements :

- Notamment pour les exploitants (identifier les types d'OD où le taux de pénétration est plus faible, notamment à l'échelle infra communale)

#### Connaissance de la génération de la demande :

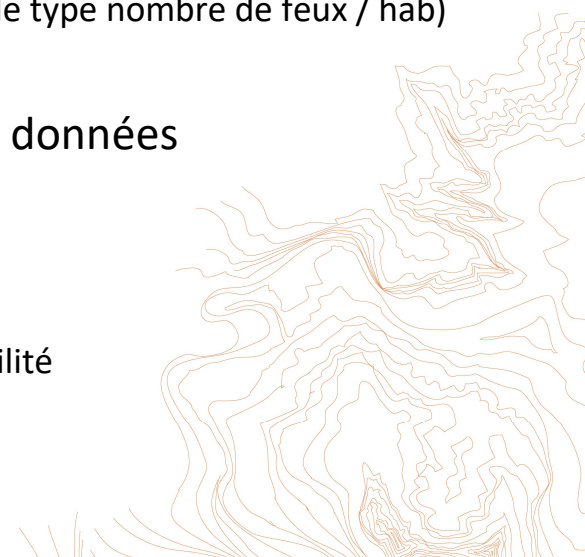
- Constructions de ratios (nombre de déplacements, parts modales, ... par ZA, ZC, équipement, programmation d'habitat, ...) – zoom sur les pratiques des nouveaux arrivants. Ce point est celui qui revient le plus souvent. L'entrée est pédagogique (idem pour un ratio de type nombre de feux / hab)
- Données transfrontalières - données de transit

#### Connaissance de la demande sur des territoires avec moins de données

- Données à l'échelle régionale
- Meilleure connaissance des flux en seconde couronne

#### Autres éléments de connaissance de la demande :

- Mieux identifier les points de rupture dans les comportements de mobilité



# Restitution des entretiens :

## 2. Les manques recensés

### Connaissance des pratiques:

Connaissance des pratiques pour une politique publique de déplacements : des besoins divers

- Connaissance plus qualitative de la demande de stationnement, des effets de la pression sur le stationnement
- Connaissance des pratiques des touristes
- Connaissance des pratiques et des usagers des réseaux TCU villes moyennes
- Connaissance des pratiques dans et hors de la proximité
- Définir les bassins de rabattement des gares de la région Grand Est

Connaissance des pratiques dans une optique de fonctionnement du territoire

- Fonctionnement et hiérarchie des territoires – souhait d’une armature urbaine normalisée – zoom sur les liaisons pôles secondaires/villes moyennes
- Interrogation sur la question du dernier kilomètre

Connaissance des pratiques à des fins d’exploitation

- Intégration de la météo dans la modélisation pour créer des journées types plus performantes





# Restitution des entretiens :

## 2. Les manques recensés

### Connaissance de l'offre:

#### Connaissance des temps de parcours

- En direct, à des fins de communication
- A l'échelle de la région pour regarder le territoire au prisme des temps et non des distances

#### Connaissance de l'offre

- Vision claire des niveaux d'articulation (notamment correspondances) entre réseaux (notamment pour les réseaux urbains des villes moyennes)
- Connaissance de l'offre de stationnement publique (ville moyenne) et privée (et de son fonctionnement)



# Restitution des entretiens :

## 2. Les manques recensés

### L'évaluation :

Suivi annuel des parts modales

Des évaluations a posteriori des différentes actions, notamment au regard de leurs coûts :

- Impact de la communication
- Impact des réalisations
- Suivi des pratiques des normes de stationnement, évaluation des opérations d'urbanisme de ce point de vue

Des évaluations a priori

- Dans les documents d'urbanisme, vérification du zonage du point de vue du fonctionnement local des déplacements

