

LE COMMANDITAIRE

La Communauté urbaine Grand Paris Seine & Oise, créée le 1er janvier 2016, est composée de 73 communes du nord des Yvelines, à l'ouest de Paris, possède plus de 410 000 habitants et occupe 505 km².



Localisation de GPS&O. Source : GPS&O

LA COMMANDE

L'objectif de l'atelier est de **préfigurer un observatoire des mobilités** pour le territoire du GSP&O, de la structuration à sa mise en œuvre. Le travail consiste à déterminer la structure la plus adaptée au contexte territorial de GPS&O, à travers la proposition d'une maquette, d'indicateurs et de bases de données qui permettent de mieux comprendre la dynamique existante des pratiques de mobilité et de l'évaluer à court, moyen ou long terme.



Un observatoire a la vocation d'être un outil de collecte de ressources, d'analyse et de diffusion de la production de connaissances.

MÉTHODOLOGIE



Benchmark et entretiens

Réalisation d'une grille d'analyse pour étudier la structuration de quinze observatoires à différentes échelles. Des entretiens complémentaires ont permis d'avoir des informations sur la composition des équipes de la mise en place de quatre observatoires et les stratégies liées à la récolte, gestion et mise à jour des données de mobilité.

Diagnostic territorial

Identification des principaux enjeux du territoire à partir :

- i. De l'analyse des documents d'urbanisme du territoire, notamment le Plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) ;
- ii. De l'analyse de la base de données type Système d'information géographique (SIG) fournie par les équipes de GPS&O ;
- iii. Des visites de terrain pour observer les pratiques de mobilités existantes ;
- iv. De la discussion des enjeux avec les commanditaires lors des COPils intermédiaires.

Sélection d'indicateurs

Les indicateurs choisis ont été sélectionnés de manière à constituer une façon pratique, accessible et organisée de paramétrer des informations sur la mobilité et de les mettre à jour au fur et à mesure. Leur structuration découle des enjeux identifiés.

RÉSULTATS BENCHMARK

Les observatoires les plus pertinents par rapport au territoire GPS&O sont :

- L'Observatoire de la mobilité en Île-de-France (OMNIL), pour la disponibilité de données de mobilité.
- L'Observatoire de l'Union des transports publics ferroviaires (UTP), source d'inspiration pour les productions de rapports thématiques.
- L'Observatoire de mobilité de l'Agence d'urbanisme et d'aménagement Toulouse et aire métropolitaine (AUAT), pour présenter une échelle territoriale similaire à celle de GPS&O.

Les observatoires étudiés peuvent être classés selon leur niveau d'autonomie de production de données :

- Les observatoires autonomes**, capables de collecter des données de mobilité, organiser des enquêtes, gérer les bases de données et produire des études ou des publications à partir de la valorisation des données (études, rapports...)
- Les observatoires semi-autonomes**, dont l'activité principale se concentre sur la gestion et la diffusion d'informations puisées dans des bases de données existantes.

RÉSULTAT DIAGNOSTIC : ANALYSE SWOT

ATOUTS

- Une offre de transport diversifiée
- Des infrastructures structurées autour de la Seine
- Quatre pôles organisateurs des déplacements
- Un réseau de voirie étendu
- Une activité économique génératrice de flux logistiques

OPPORTUNITÉS

- Arrivée du projet Eole
- Un territoire adapté aux solutions de covoiturage
- Une volonté politique pro vélo
- Une offre touristique qui favorise la mobilité active
- Les futurs pôles multimodaux sur l'axe Seine
- Territoire polycentrique

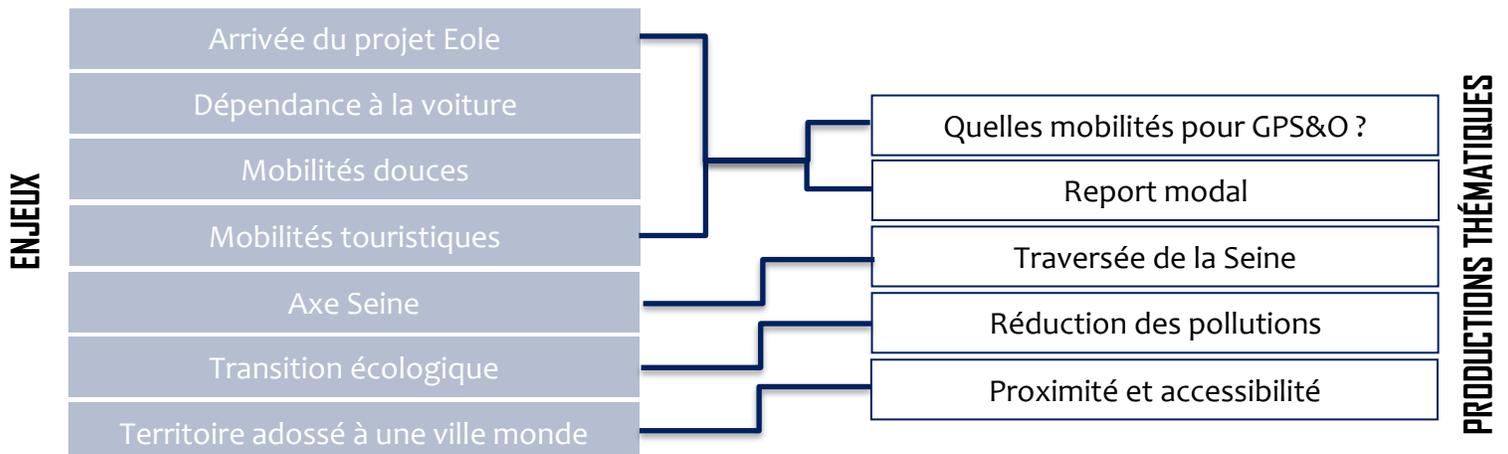
FAIBLESSES

- Une influence des flux sortants sur l'offre de transport collectif
- Un réseau viaire peu hiérarchisé
- Une traversée de la Seine difficile
- Un déséquilibre dans l'offre de transport entre les deux rives

MENACES

- Une grande congestion du trafic routier
- Une marginalisation des flux internes
- Des modes actifs pensés uniquement pour l'activité touristique
- Une concentration sur l'axe Seine au détriment des milieux ruraux

De cette analyse SWOT découlent les enjeux suivants. Pour y répondre, la maquette d'observatoire propose la production de rapports thématiques, rédigés à partir de l'interprétation d'une liste précise d'indicateurs (adaptée à chaque sujet).



PROPOSITION DE MAQUETTE

La maquette de l'observatoire a été construite à partir des pratiques de mobilité de GPS&O, des enjeux identifiés et des types de données qui devront être récoltées. Trois parties composent la structure :

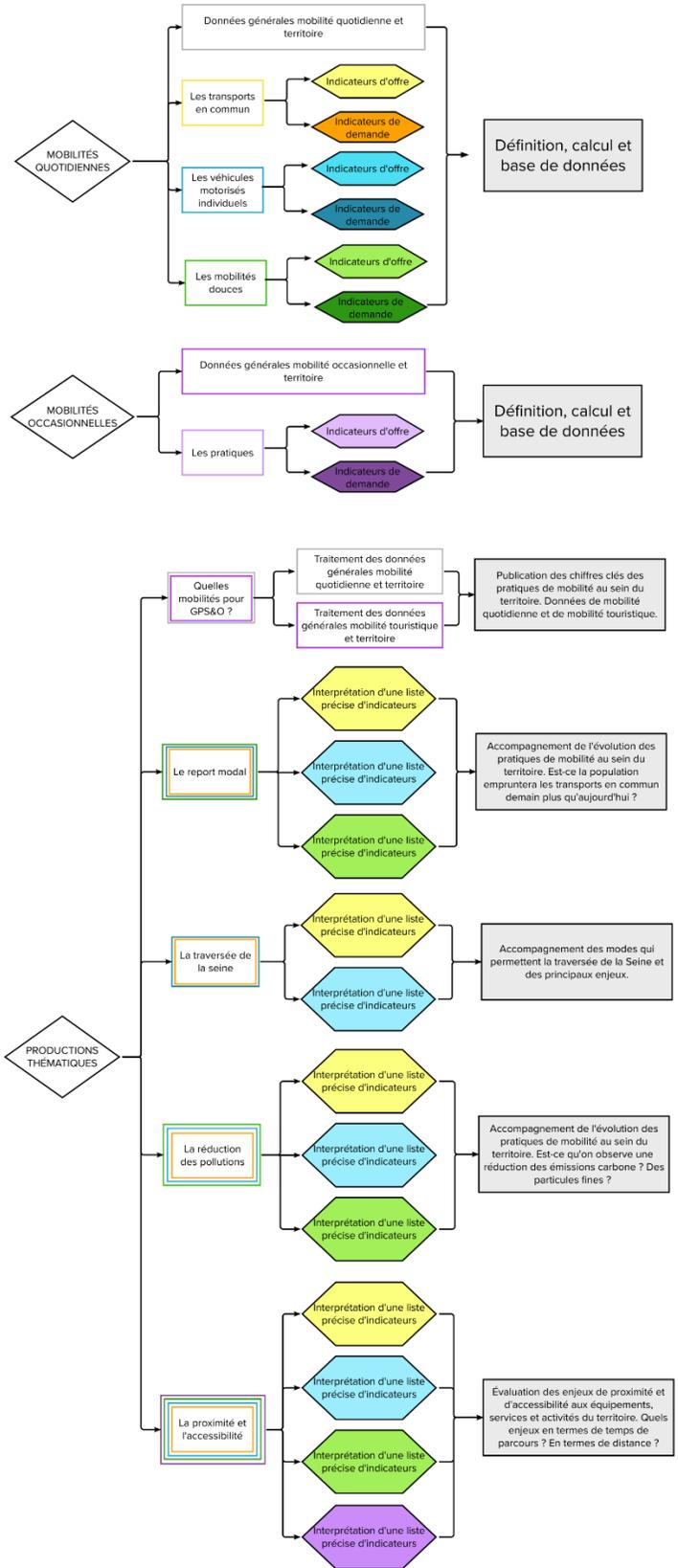
a. Mobilités quotidiennes : les déplacements réalisés plus fréquemment, de 3 à 5 fois par semaine, surtout pendant les jours ouvrés.

➔ Les mobilités quotidiennes seront évaluées à partir d'une **base de données générales** (ex. : croissance annuelle de la population au sein du territoire) ainsi qu'à partir des **données organisées par mode de transport**, notamment les transports en commun, les véhicules motorisés individuels et les mobilités douces. Pour chaque mode, ont été proposés des **indicateurs d'offre** (ex. : extension en km du réseau ferroviaire existant) **et de demande** (ex. : nombre moyen de déplacements journaliers).

b. Mobilités occasionnelles : les déplacements intra-territoriaux et inter-territoriaux dont la fréquence est moindre, avec pour origine **ou** destination les communes de GPS&O.

➔ Les mobilités identifiées comme occasionnelles seront, de façon analogue, évaluées à partir des données générales, tout en s'intéressant aux différentes pratiques existantes, avec tous modes de transport confondus.

c. Productions thématiques : interpréter les indicateurs de mobilités quotidiennes et occasionnelles proposés dans les parties précédentes afin de les valoriser sous la forme de travaux (études, rapports). L'objectif étant la publication de documents qui pourront apporter des pistes de réponses aux enjeux du territoire et servir comme outil d'aide à la décision pour les acteurs locaux.



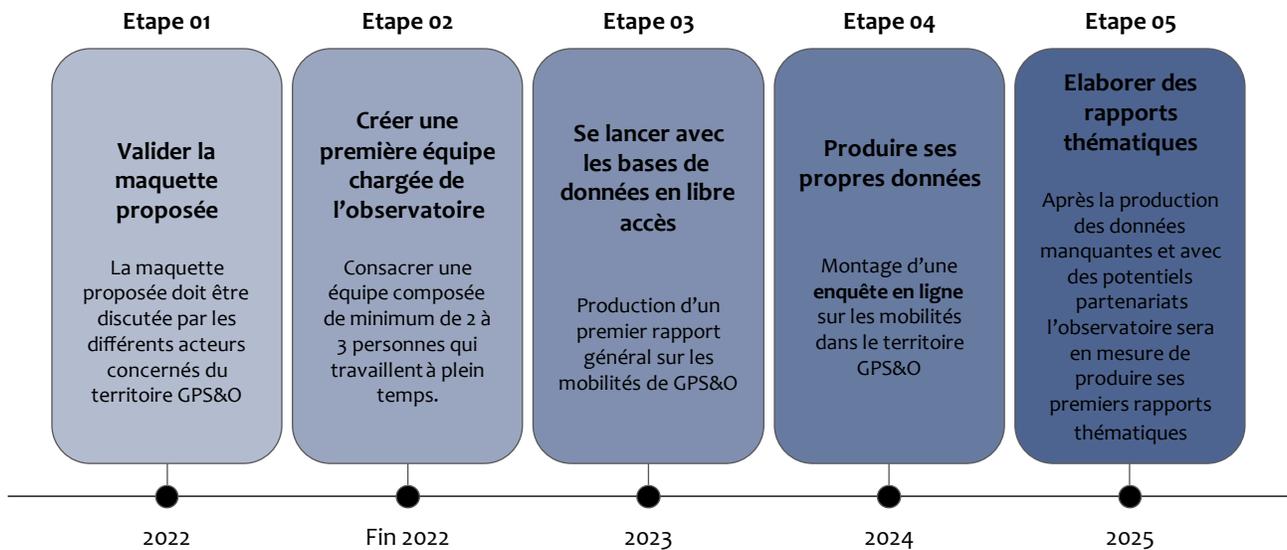
Proposition de maquette pour l'observatoire des mobilités de GPS&O.

DONNÉES ET PHASAGE

Différentes catégories de données ont été identifiées pour la mise en place de l'observatoire des mobilités :

- a. Les données déjà existantes sur la plateforme SIG de GPS&O.
- b. Les données en libre accès (rendues disponibles par l'INSEE, l'Enquête globale des transports, l'UTP, l'observatoire des territoires, L'Institut Paris Region, Île-de-France mobilités).
- c. Les données inexistantes qui seront à récolter par le biais d'enquêtes en ligne et de partenariats potentiel.

Pour la mise en œuvre de la maquette, un calendrier préliminaire a été proposé.



Conclusion

La préfiguration de l'observatoire des mobilités pour GPS&O a été un travail d'identification et de compréhension des enjeux du territoire et comment ils peuvent potentiellement impacter les pratiques de mobilité, soit quotidiennes, soit occasionnelles. Pour ce faire, différents outils ont été mobilisés, notamment l'analyse des structures des observatoires existants et des documents d'urbanisme. Le fil conducteur du travail a été de trouver une solution d'organisation des informations existantes (et à être recueillies), structurée de façon à fournir aux acteurs locaux un outil simple et pratique d'interpréter les données locales et de comprendre où les efforts doivent être concentrés afin d'accompagner les décisions en termes de transports et mobilité sur le territoire.

Étudiants : Albert Marc Paterson Talla ; Camila Christine dos Santos Antão ; Fares Guenfoudi ; Lucas Rogier ; Tony Demanou Happi
Encadrants Ecole d'Urbanisme de Paris : Guillaume de Tilière et Léa Zachariou
Encadrante GPS&O : Caroline Motta