

Tour d'horizon des bases de données, des outils et des méthodes mobilisables

Outils :

Tableau de bord des mobilités durables - <https://mobilite-durable-tdb.din.developpement-durable.gouv.fr/accueil/>

Siterre (Energies Demain) - <https://stopexclusionenergetique.siterre.fr/main>

GEODIP - <https://geodip.onpe.org/>

TerriSTORY - <https://terristory.fr/>

TeT -

DiaGo - <https://diagnostic-mobilite.fr/diago/app/>

Une image contenant texte, capture d'écran, logiciel, Page webLe contenu généré par l'IA peut être

COMPLETER LE CADRE INITIAL D'EMMANUEL : INCLURE LE PCIT (approches par les flux), INCLURE LES APPROCHES RESPONSABILITES, INCLURE AUSSI GEODIP, les données RESVERO/FIDELI DANS LE SPECTRE

Sources de données

Méthode / Outil	Niveau d'échelle	Avantages	Limites
-----------------	------------------	-----------	---------

Enquêtes ménages-déplacements (EMD)	Agglomération	Très détaillé (motifs, modes, profils socio-démographiques). Référence pour la planification locale.	Coûteux, lourd, périodicité faible (tous les 8-10 ans). Déclaratif (biais possible).
Enquête Mobilité des Personnes (EMC², nationale)	National	Échantillon représentatif, comparabilité nationale.	Moins précis à l'échelle locale. Réalisé tous les 10 ans environ.
Comptages manuels / automatiques	Point/local	Mesures précises en temps réel. Simples à déployer.	Données limitées à un lieu/mode donné. Pas d'info sur origine/destination.
Enquêtes cordon / origine-destination	Ville/région	Permet de calibrer les modèles de trafic interurbains.	Intrusif, limité dans le temps et l'espace.
Données billettiques (Navigo, OÙRA, etc.)	Réseau de transport public	Volumes précis d'utilisation, suivi continu, faible coût marginal.	Pas d'info sur trajets hors réseaux (voiture, vélo, marche). Pas toujours l'OD complet.
Données de téléphonie mobile (anonymisées)	National / régional	Large couverture, suivi dynamique. Utile pour les grandes tendances.	Moins précis en milieu dense. Pas d'info fine sur le mode de transport. Données privées sensibles.
Données GPS / applis (Google, Waze, TomTom)	Réseau routier / urbain	Données en temps réel, très détaillées sur vitesses, congestion, itinéraires.	Données propriétaires, pas toujours ouvertes. Faible représentativité des non-utilisateurs.
Capteurs IoT, caméras intelligentes	Local	Suivi continu des flux piétons/vélos/voitures.	Coûts d'installation/maintenance. Problèmes de confidentialité avec la vidéo.
Modèles de transport (4 étapes, microsimulation, etc.)			

Méthodes

QuantiGES



Logigramme de synthèse de la démarche de quantification par étape.

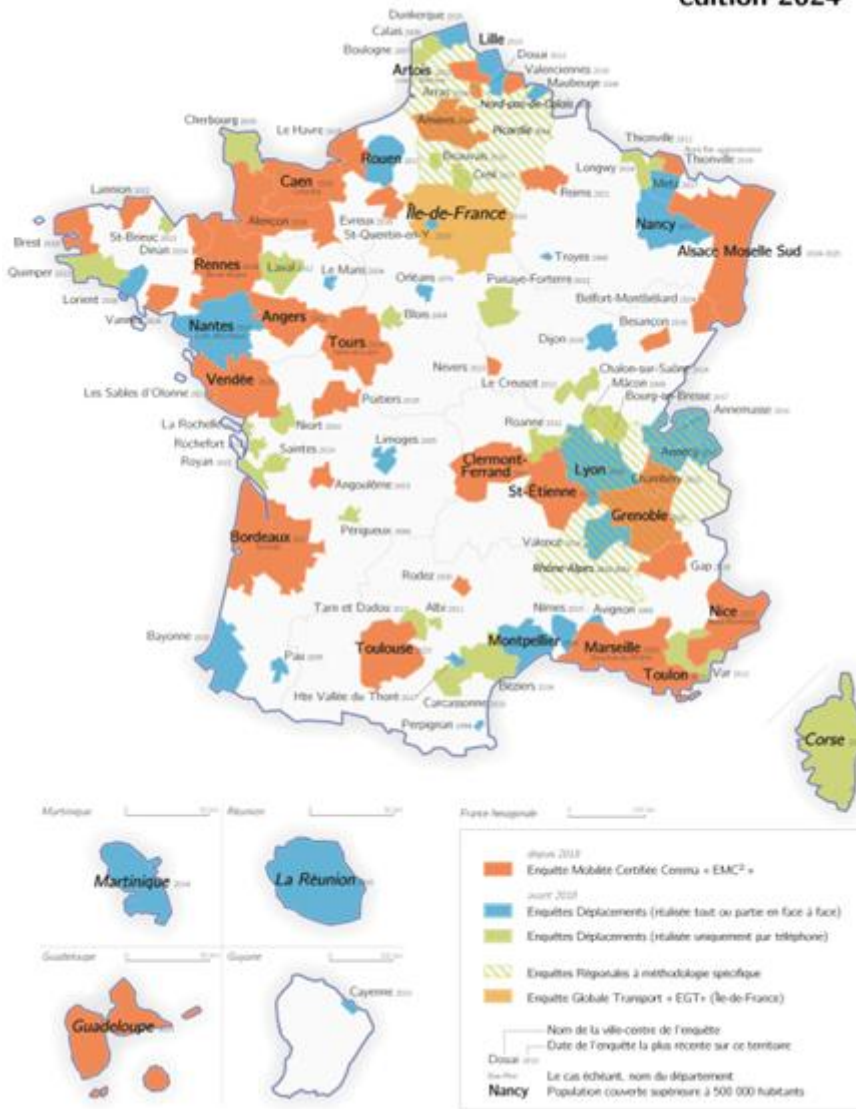
Les inventaires conso-GES du secteur des transports

Les enquêtes EMC² du CEREMA

Les enquêtes ménages-déplacements (EMD) alimentent les politiques publiques depuis la fin des années 1970. Initialement conçues pour les grandes agglomérations, elles ont été déclinées dans les villes moyennes (Enquêtes Déplacements Villes Moyennes - EDVM) et les couronnes périurbaines (Enquêtes Déplacements Grands Territoires - EDGT). Dans les années 2020, ces méthodes ont été harmonisées pour aboutir à l'enquête mobilité certifiée Cerema (EMC²).

Pour s'adapter aux besoins des collectivités, le dispositif EMC² est modulable : des options permettent d'élargir le champ de l'enquête ou de tirer parti des opportunités offertes par les technologies numériques. Les enquêtes proposent ainsi des outils pour mesurer la **mobilité du week-end**, zoomer sur des **populations**, des **territoires** ou des **pratiques** spécifiques, et mesurer les évolutions de grands indicateurs sur des périodes rapprochées.

Couverture du territoire par les différents types d'enquêtes, source CEREMA, 2024



Un modèle d'interpolation pour compléter la couverture

Maël Bordas, a co-réalisé avec le CEREMA dans le cadre de l'AAC (Appel à commun) « Résilience Territoire » de l'ADEME, un outil de modélisation des déplacements des ménages, qu'il a validé sur 2 métropoles (dont Montpellier Métropole) et 2 territoires ruraux. Il permet de fournir des **données simulées** similaires à celles produites par les enquêtes.

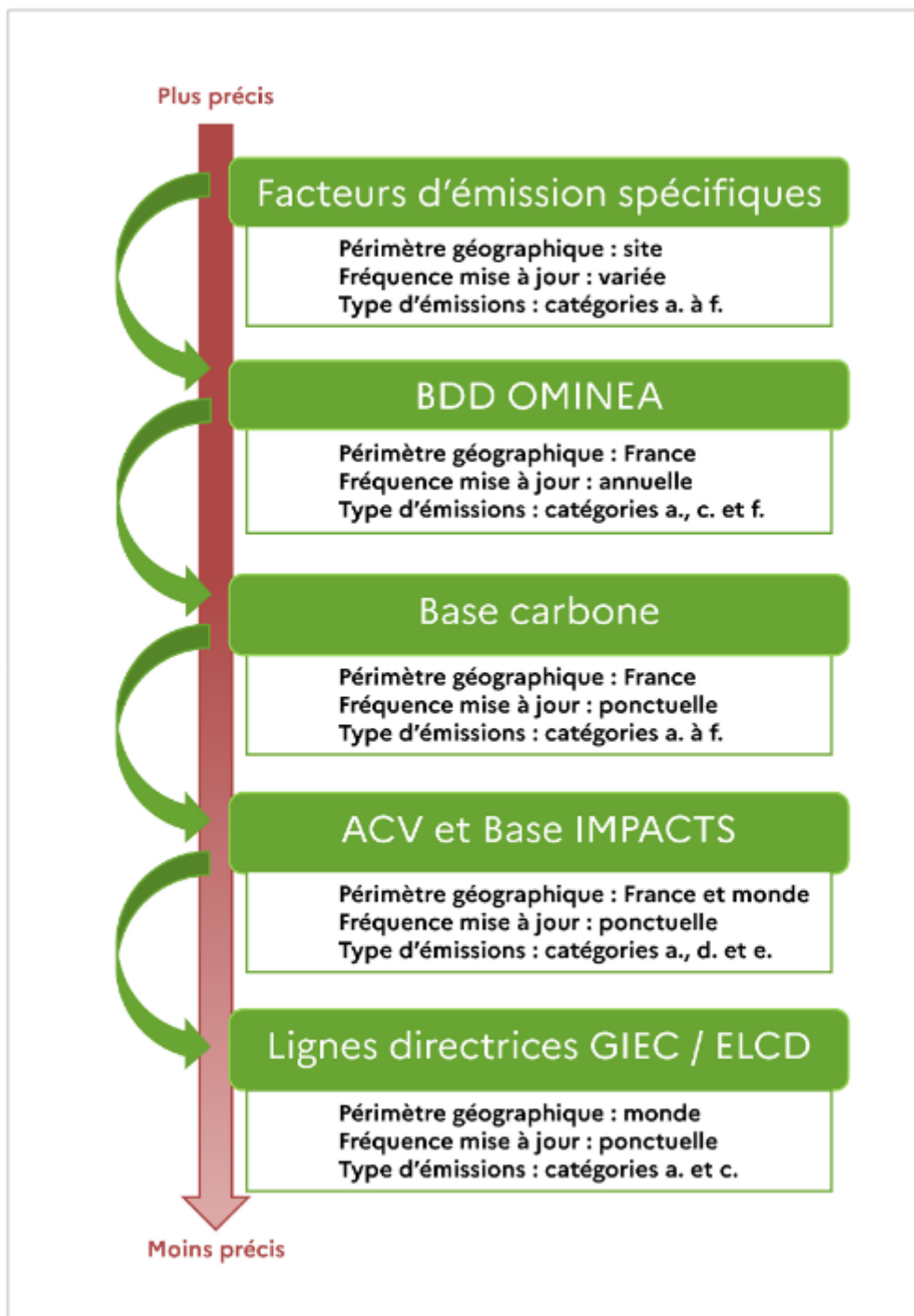
Les bilans en responsabilité

TEE3D mobilité (Siterre / Geodip)

Baromètre des mobilités du quotidien Wimoov

Hypothèses associées

Figure 5 : facteurs d'émissions à privilégier (du plus au moins précis)



Note : les catégories d'émissions a, b, c, d, e et f citées dans la figure sont celles définies dans la norme ISO 14064-1 : 2018.

Source : Citepa

Revision #8

Created 9 January 2026 10:33:00 by Thomas Paysant Leroux

Updated 6 February 2026 14:13:02 by Thomas Paysant Leroux