

Ateliers Guide Mobilité

CR Atelier n°2 :

Quel suivi et quelle évaluation pour les politiques de mobilité ?

Pilote : Alessia Clause (The Shift Project) | Expert référent : Thomas Durlin (CEREMA) | Scribe : Annabelle de Cazanove (The Shift Project)

1. Les bases de la discussion

Après un tour de table, les points principaux à aborder au cours de l'atelier ont été annoncés :

- Questionner l'intérêt de l'évaluation pour les acteurs locaux
- Identifier les freins à l'évaluation par les acteurs publics
- Discuter des méthodes d'évaluation les plus pertinentes (indicateurs, portage par quel acteur, sur quel périmètre etc.)
- Discuter de l'intérêt d'inclure la société civile et les citoyens dans le processus d'évaluation

Il existe différents types d'évaluation, utiles pour différentes raisons. L'évaluation *ex ante* permet de réaliser un arbitrage entre différentes solutions ou priorités identifiées, en mesurant les externalités (coûts directs et indirects) liées à chaque proposition.

L'évaluation *ex-post* permet aux élus de remettre en question ou de justifier leurs décisions, et aide les services techniques des collectivités à orienter la politique de mobilité sur leur territoire.

Par ailleurs, on n'améliore que ce qu'on évalue, donc il est essentiel de connaître les pratiques de mobilité sur un territoire, et de mesurer l'efficacité des services de mobilité développés.

L'évaluation doit autant que possible intégrer différentes thématiques, dans une approche transversale associant efficacité des réseaux, émissions de polluants locaux et globaux, impacts sur la santé et approche économique.

Le problème est qu'en dehors des enquêtes INSEE et des enquêtes mobilité certifiées Cerema (ex-enquêtes ménages-déplacements ou EMD réalisées généralement tous les 10 ans), il n'existe pratiquement pas de données sur les pratiques quotidiennes de mobilité, qui soient facilement accessibles aux autorités organisatrices de la mobilité (AOM). Il est donc essentiel de trouver des solutions pour avoir des « points d'étape » plus fins (des données qui remontent plus fréquemment que tous les 10 ans) sur chaque territoire.

2. Des difficultés liées à la nature des collectivités

Deux problèmes inhérents à la nature des collectivités ont été identifiés au cours de l'atelier :

- **L'évaluation par les collectivités est influencée par les temps électoraux** : il semblerait que les collectivités ne soient pas des structures adaptées à l'autoévaluation. Les élus rendent compte de leurs actions à l'issue de leur mandat électoral, les évaluations qui sont réalisées sont donc souvent menées sur des projets spécifiques dans le but de convaincre les citoyens de leur pertinence, et sont liées à des temporalités particulières (avant les élections).
- **L'évaluation se heurte à une absence de culture d'évaluation au sein des collectivités** : il faudrait réussir à passer de l'évaluation-sanction (audit) à l'évaluation comme projet commun d'amélioration de l'existant.

→ Face à ces constats, il a été proposé qu'une tierce personne intervienne dans l'évaluation des politiques de mobilité. Les échanges ont laissé penser que l'autoévaluation par la collectivité n'était pas nécessairement souhaitable ou efficace. L'intervention d'un organisme détaché des enjeux électoraux (donc de la sanction par les urnes) semblerait être une piste à explorer, qui pourrait être bénéfique à l'évaluation des politiques de mobilité en la rendant plus objective, donc efficace. Deux acteurs ont été évoqués pour épauler les collectivités dans l'évaluation de leurs actions :

- La Cour des Comptes a été évoquée, mais n'a finalement pas été retenue comme acteur pertinent pour évaluer les politiques de mobilité (son expertise porte essentiellement sur la façon dont est dépensé l'argent public).
- Le monde universitaire ou un acteur public national à identifier.

Il pourrait être intéressant de mener une réflexion sur les modalités d'interaction entre les collectivités et les acteurs externes chargés de l'évaluation.

En interne, les acteurs publics font également état de plusieurs difficultés :

- **Manque d'identification des enjeux liés à l'évaluation** : il existe des outils relativement simples à mettre en place pour obtenir des données sur la mobilité dans les collectivités (comptages vélo, mesure des grands flux dans les bus etc.), mais identifier ces données qui remontent « facilement » du terrain et mettre en place des outils de suivi ne font pas partie des priorités quotidiennes dans les collectivités.
- **Manque de moyens humains** : les collectivités n'ont pas toujours les moyens humains permettant de mener de front la mise en place d'une politique et le suivi ou l'évaluation, et les arbitrages penchent naturellement en faveur de la mise en œuvre d'actions.

→ Plusieurs entrées pourraient être utilisées pour inciter à l'évaluation / justifier l'importance de l'évaluation et du recueil de données en matière de politique de mobilité. L'évaluation est multifacette, et permet de rendre compte d'évolution dans différents secteurs : la santé, la sécurité, la qualité de l'air.

3. Un morcellement des données entre acteurs

- **Morcellement des données existantes** : il semblerait qu'il existe de nombreuses sources différentes permettant de capter de l'information sur les pratiques de mobilité sur un territoire donné. Des données sont par exemples récoltées par les opérateurs de covoiturage, les informations sur les trajets domicile-travail des actifs sont connues par les employeurs, les traces GPS rendent compte des trajets réalisés sur le territoire etc. Les échanges ont fait état d'un morcellement très important des données existantes entre les différents acteurs publics et privés sur un même territoire.
Manque de coopération entre acteurs : un autre problème identifié lors des discussions est le manque de dialogue et de partage de données entre acteurs (notamment publics) sur un même territoire.

4. La construction de l'évaluation : enjeu du périmètre et du portage

Les participants ont mis en garde contre le risque de double comptage, qui pourrait résulter du manque de coordination entre les différents acteurs sur un territoire donné. Le périmètre de l'évaluation, ainsi que de son portage (quel est l'acteur en charge de la réaliser), doivent être discutés en amont pour éviter ce double comptage.

Une autre difficulté liée à l'évaluation est de trouver l'échelle et l'acteur les plus pertinents :

- Les participants n'ont pas identifié un acteur capable de centraliser les data latentes à l'heure actuelle.
- La bonne échelle est dure à trouver : la région ? Le bassin de vie ? Cela semble dépendre des données que l'on veut récolter ou de l'action que l'on veut évaluer, mais aussi des contextes (il est parfois pertinent de réaliser une analyse à l'échelle régionale, mais parfois une collaboration *ad hoc* entre deux EPCI voisins semble plus appropriée).
- Le bassin de mobilité est un niveau de coopération intéressant pour travailler sur l'observation de la mobilité. C'est un bon niveau géographico-économique, pas nécessairement institutionnel.
- Une difficulté supplémentaire est à prendre en compte quand on cherche à évaluer le report modal, donc *in fine* la décarbonation de la mobilité. Le choix modal est la traduction d'un nombre important de déterminants, aussi il est très compliqué d'associer un résultat sur le territoire à une mesure spécifique.

5. Des pistes pour améliorer l'évaluation

→ Il ressort des échanges qu'une harmonisation des méthodologies d'évaluation à l'échelle nationale serait souhaitable. Cette proposition a émergé suite au constat que les critères d'évaluation des PDU – dont l'évaluation par les AOM est obligatoire 5 ans après leur mise en place – étant laissés à la discrétion des AOM, il en résultait des évaluations très disparates. Un consensus a émergé sur l'intérêt de fixer des critères d'évaluation communs à l'échelle nationale pour l'évaluation des PDU. Des critères pourraient être définis pour d'autres types d'évaluation également, ainsi qu'un acteur chargé d'en assurer le portage, pour rationaliser l'évaluation (cf. méthodologie d'évaluation des bilans GES).

→ La question de la mise en place d'un observatoire de la mobilité à l'échelle locale a été soulevée. Il existe différentes façons de développer un observatoire, mais cela nécessite d'avoir des moyens techniques et personnel très compétent (analyse de données cartographiques) et surtout disponible, ce dont toutes les collectivités ne disposent pas.

→ La centralisation des données récoltées à l'échelle nationale, ou régionale, semble également être nécessaire. Le but serait de faire converger les données pour créer une banque de données. L'idée serait de s'appuyer sur des organismes publics apolitiques et indépendants (INSEE, ADEME, Cerema), pour créer un « tronc commun » à l'évaluation. Il faudrait alors réfléchir à l'échelle la plus pertinente pour mettre en place ce type de structure : échelle nationale, régionale ?

→ Il ressort également des discussions le lien très important entre mobilité et emploi : les employeurs seraient des acteurs clés à associer au suivi de la mobilité sur un territoire, car ils disposent de données sur les trajets domicile-travail des actifs. Pour déterminer le périmètre de pertinence d'une évaluation, la prise en compte des bassins d'emplois serait également un critère important à garder à l'esprit, et les employeurs sont également sommés d'évaluer leurs actions en matière de mobilité (via la mise en place de leur plan de mobilité employeur), il faut donc aussi les associer pour éviter le double comptage.

→ Il semblerait qu'il y ait un enjeu à établir un diagnostic / un état des lieux de ce qui existe comme enquêtes et outils de suivi de la mobilité : cela permettrait d'identifier les éléments sur lesquels les données manquent, les acteurs qui interviennent et dont la coordination devrait être améliorée etc.

→ Associer les citoyens et la société civile aux démarches d'évaluation pourrait également avoir un intérêt, dans la mesure où cela permettrait de recueillir des informations sur des sujets assez spécifiques, et de faire remonter des informations directement du terrain (ex : un point de franchissement à vélo). Il est également possible de s'appuyer sur les opportunités d'animation du territoire (semaine de la mobilité par exemple) pour faire vivre la démarche d'évaluation et partager les résultats.