

OBSERVATOIRE DE LA MOBILITE



Webinaire ORT

30 juin 2022

UNE CONSTRUCTION ENGAGEE EN 2020



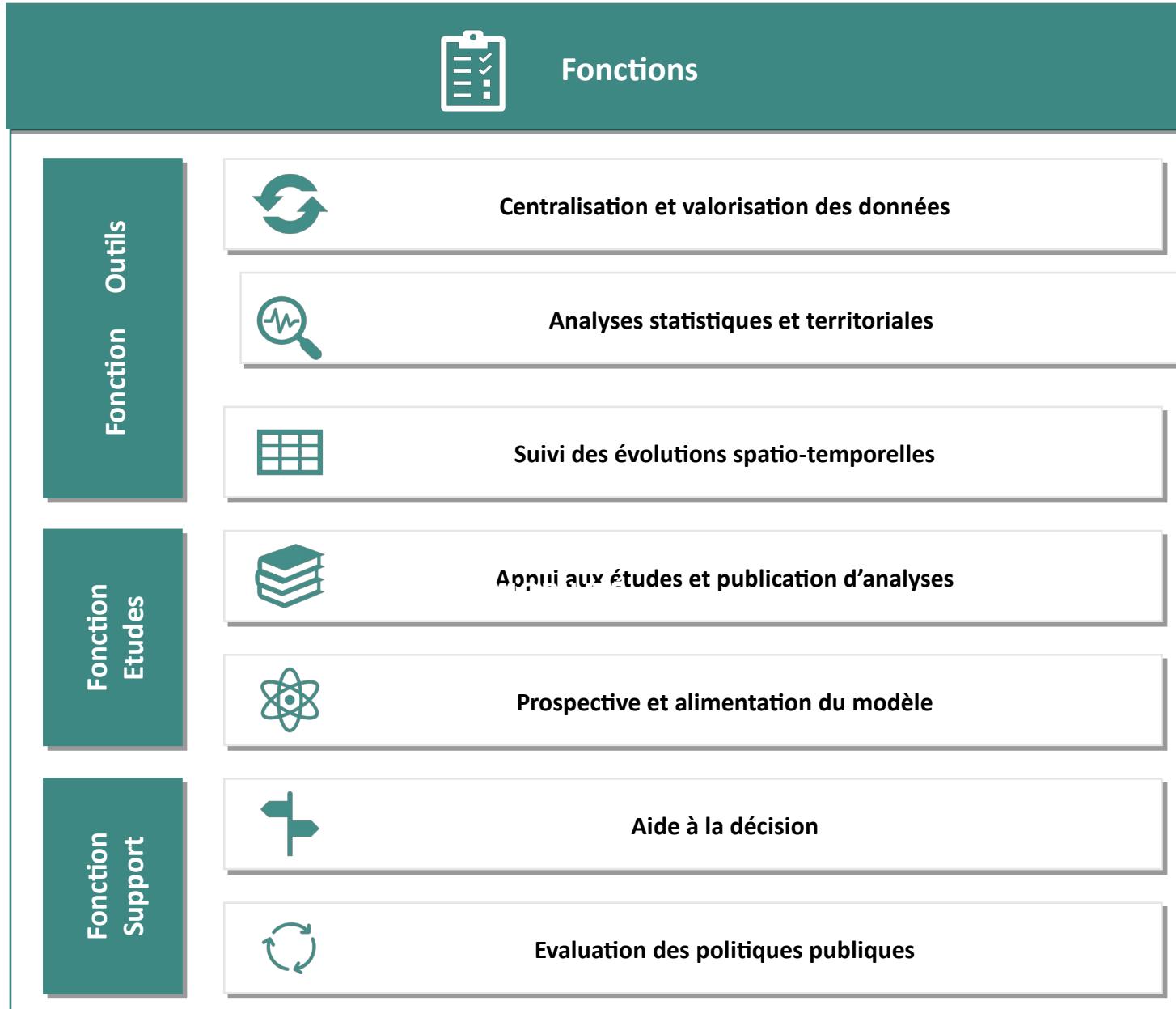
Contexte :

- Une Métropole formée de plusieurs anciennes collectivités

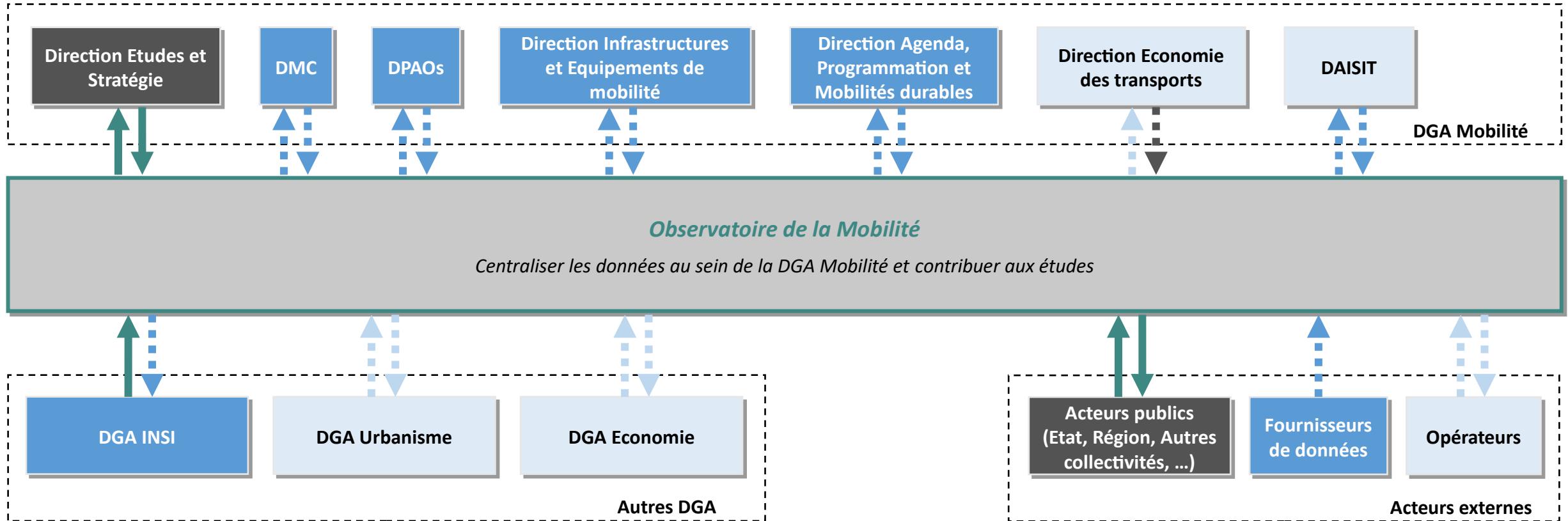
=> **Un objectif initial évident** : Un besoin de centraliser, homogénéiser et valoriser l'ensemble des données disponibles dans le domaine de la mobilité métropolitaine

Une construction réalisée avec l'appui des agences d'urbanisme d'Aix et de Marseille

L'observatoire : Une plateforme transversale de collecte, mise en qualité, mutualisation, valorisation et/ou diffusion de la donnée



UN OUTIL A L'USAGE DES TECHNICIENS



L'Observatoire se positionne de manière **transversale** avec l'ensemble des directions de la Métropole

L'Observatoire dialogue avec l'ensemble des directions **pour la transmission des données et pour prioriser les réponses aux besoins des directions**

Il entretient des échanges avec les autres collectivités et les exploitants

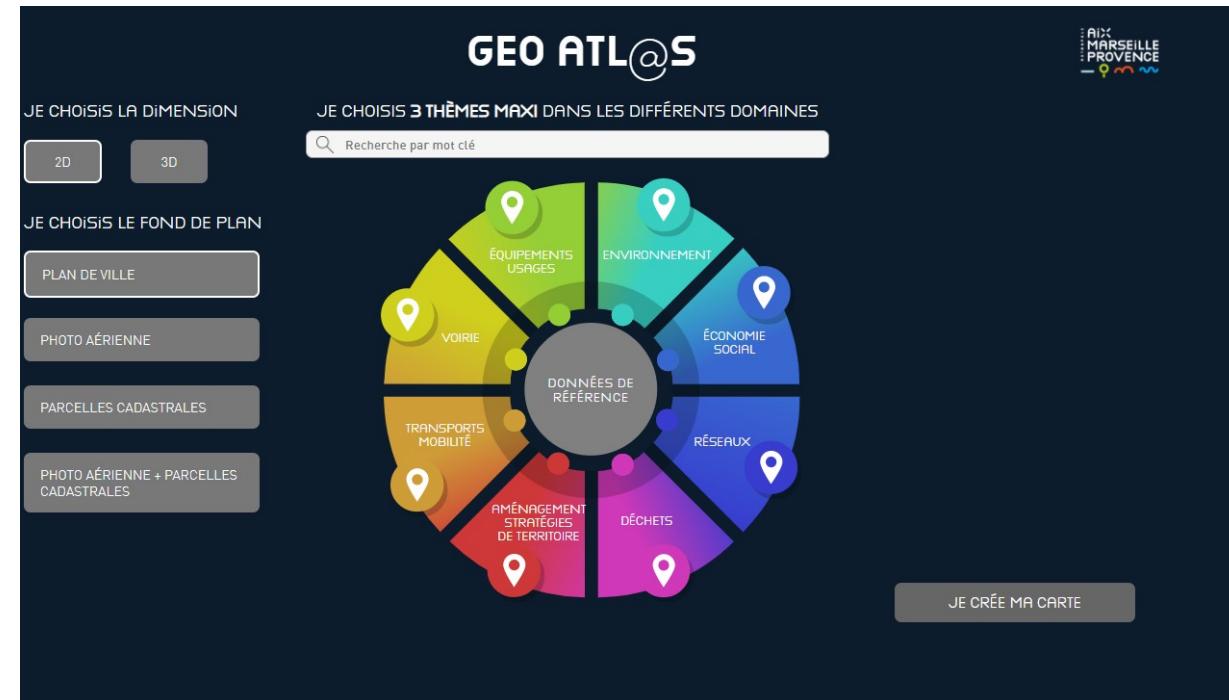
En parallèle, l'Observatoire conduit des analyses pour identifier des **sources de données externes** qui pourraient être acquises

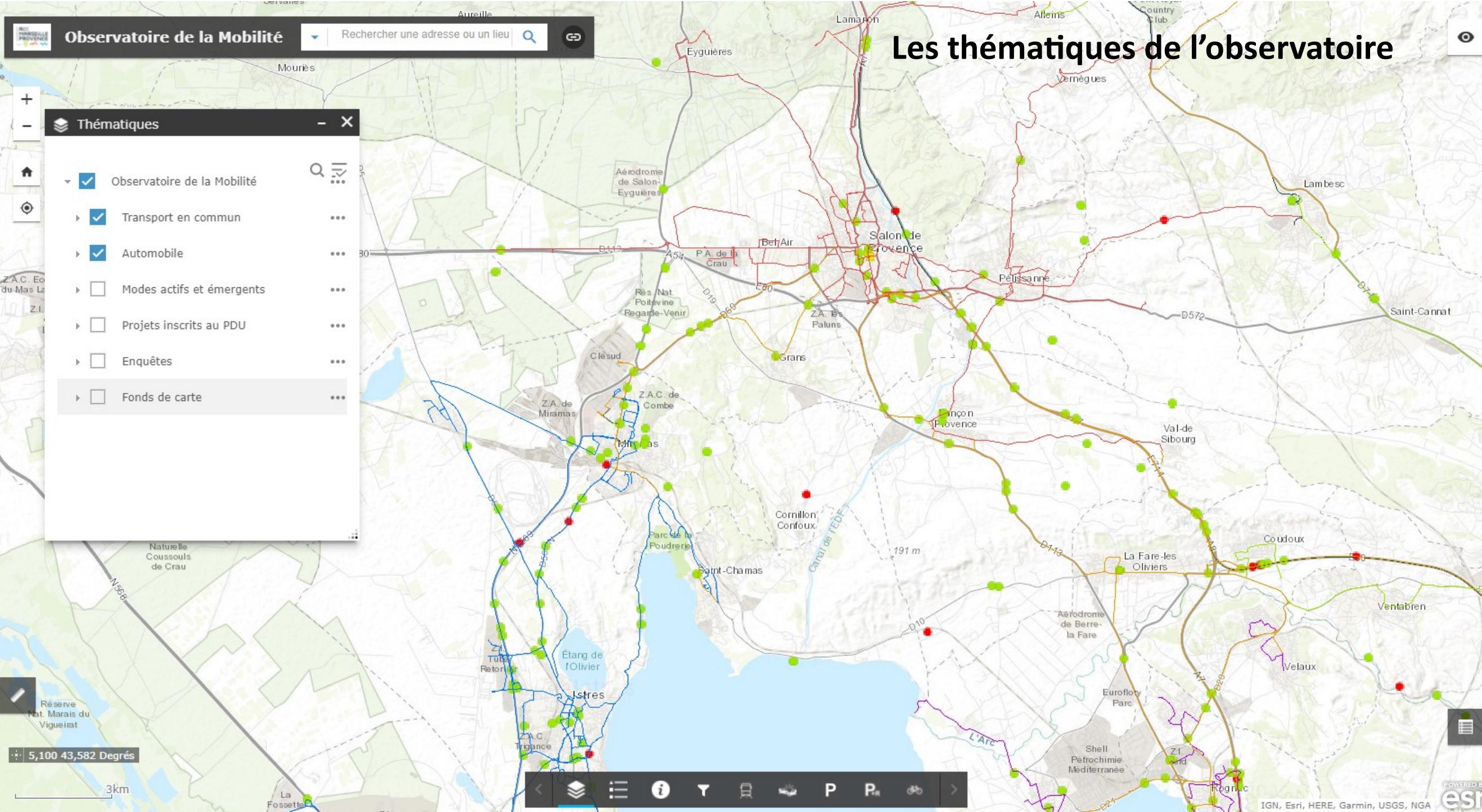
LES DONNEES ET LEUR REPRESENTATION

- L'observatoire intègre l'ensemble des données de mobilité du territoire métropolitain
- Il doit être un outil de consultation et d'information et donc, doit se faire connaître aussi bien comme fournisseur de données et comme plate-forme « réceptacle »
- Il doit apporter une plus-value aux techniciens et donc, il ne doit pas se limiter à de la donnée brute, ni à de la donnée portant exclusivement sur la mobilité

⇒ Il s'intègre au Système d'information géographique Métropolitain (SIGMA), ce qui signifie que l'ensemble des données sont géolocalisées

⇒ le support de représentation est double :
- une cartographie dynamique
- un tableau de bord thématique





Les thématiques de l'observatoire

Thématiques

- Observatoire de la Mobilité
- Transport en commun
- Automobile
- Modes actifs et émergents
- Projets inscrits au PDU
- Enquêtes
- Fonds de carte

Légende

Observatoire de la Mobilité

Transport en commun

Réseau métropolitain

Lignes - Economie des Transports (2018)

- Aix en Bus
- Ciotabus
- Les Lignes de l'Agglo
- Les bus de l'Étang
- Les bus de la Côte bleue
- Les bus de la Marcouline
- Les bus des Cigales
- Les bus des Collines
- Libébus
- Pays d'Aix Mobilité
- RTM
- Ulysse
- ZOU
- leCar
- lebateau

Automobile

Accidents

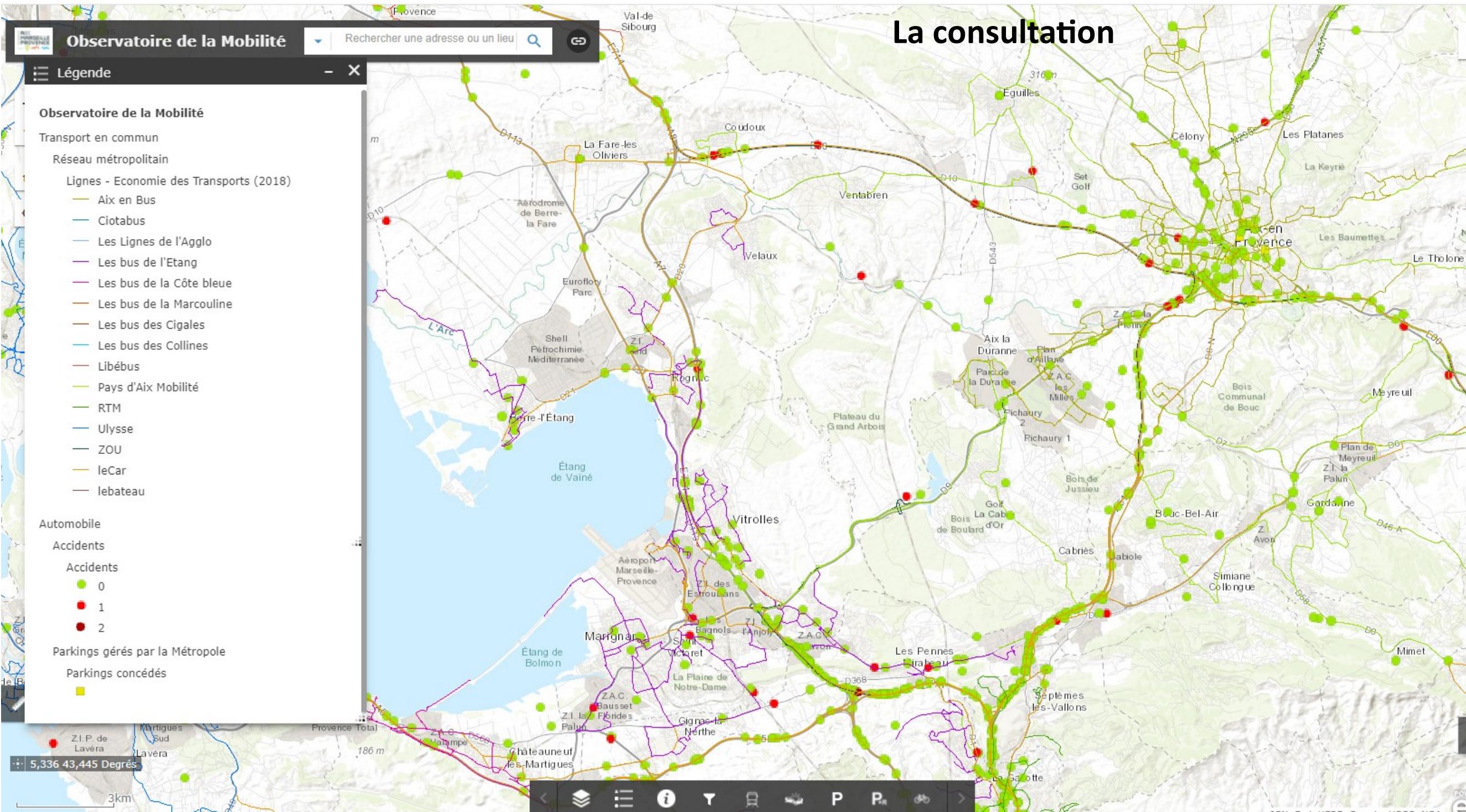
Accidents

- 0
- 1
- 2

Parkings gérés par la Métropole

Parkings concédés

-



Observatoire de la Mobilité

Transport en commun

Réseau métropolitain

Lignes - Economie des Transports (2018)

- Aix en Bus
- Ciotabus
- Les Lignes de l'Agglo
- Les bus de l'Etang
- Les bus de la Côte bleue
- Les bus de la Marcouline
- Les bus des Cigales
- Les bus des Collines
- Libébus
- Pays d'Aix Mobilité
- RTM
- Ulysse
- ZOU
- leCar
- lebateau

Automobile

Accidents

Accidents

- 0
- 1
- 2

Parkings gérés par la Métropole

Parkings concédés

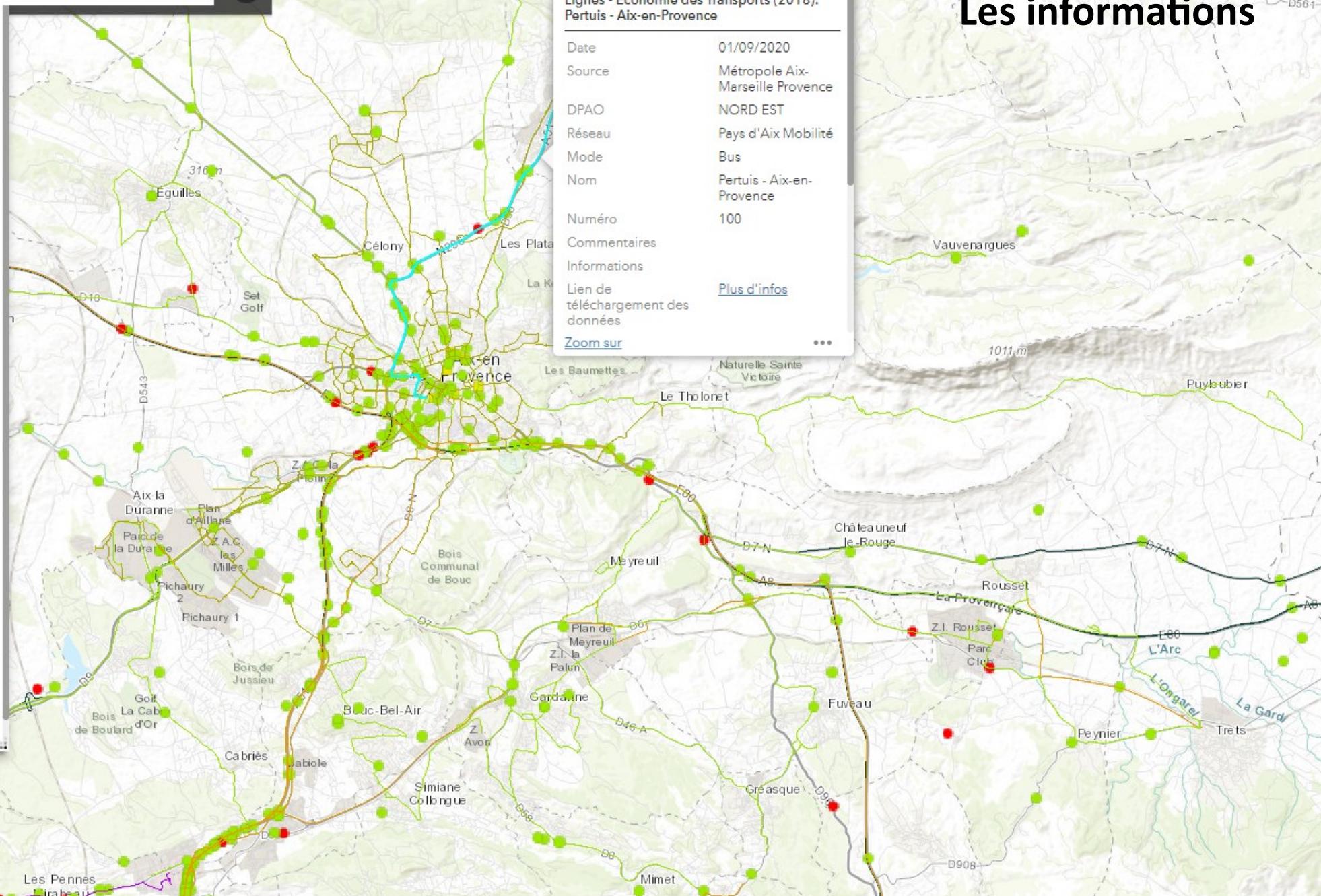
- Autoroutes concédées

Lignes - Economie des Transports (2018): Pertuis - Aix-en-Provence

Date	01/09/2020
Source	Métropole Aix-Marseille Provence
DPAO	NORD EST
Réseau	Pays d'Aix Mobilité
Mode	Bus
Nom	Pertuis - Aix-en-Provence
Numéro	100
Commentaires	
Informations	
Lien de téléchargement des données	Plus d'infos

[Zoom sur](#)

Les informations



AMP - Economie des transports Draft ☆



DPAO

DPAO

Selectionner [DPAO]

La Fréquentation : est calculée à partir du nombre de validation sans redressement de fraude.

V/K de référence : est la moyenne du V/K de l'ensemble des lignes des DPAO

Remarque :

Toutes les lignes actuelles des transports en commun sont représentées. Pour les lignes n'ayant pas de résultats, cette donnée n'existe pas ou n'a pas été récoltée.

Réseaux

RÉSEAUX

Selectionner [Réseaux]

- Les Lignes de l'Agglo
- Libébus
- leCar
- Aix en Bus
- Ulysse
- Pays d'Aix Mobilité
- RTM

Fréquentation 2017

195M

voyages

Numéro de ligne

L_NUM

Selectionner [L_num]

V/K 2018

2.95

voyages par km

V/K 2017

2.81

voyages par km

Nom de ligne

NOM LIGNE

Selectionner [Nom ligne]

Un tableau de bord permettant une recherche d'informations par filtres

Enquête ménage mobilité 2019 Published ☆

Pourcentage de marge d'erreur sur les individus statistiques peut s'y tier.

Filtre

Genre

GENRE

Selectionner [genre]

Occupation principale

OCCUP

Selectionner [occup]

- Autre
- Chômeur
- Formation
- Foyer
- Retraité
- Scolaire
- Travail plein temps

âge

CLASSE_AGE

Selectionner [classe_age]

Catégorie socio-professionnelle

PCS

Selectionner [pcs]

Déplacement personne

Bassin de mobilité origine

BASS_MOB_O

Selectionner [bass_mob_o]

Combien ?

Nombre de déplacement en 2019

Échange de déplacement entre bassin de mobilité

L'ACQUISITION DES DONNEES

Aujourd'hui, l'acquisition des données n'est pas véritablement un problème en soi, puisque les vecteurs de création et de diffusion sont nombreux.

Le problème est donc beaucoup plus la validation, la définition, les traitements et la mise en cohérence, afin de pouvoir la valoriser

L'acquisition de données et leur intégration dans l'observatoire se fait donc à partir :

- Des systèmes billettiques et des systèmes d'aide à l'exploitation (SAE) dans les transports publics
- Des systèmes péagers des infrastructures payantes (parkings, P+R, Vélo en libre service,...)
- Des systèmes et campagnes de comptages routiers (Métropole, Département, Etat)
- Des opérateurs de transports (ex; trottinettistes, voitures en auto-partage)
- Des autres collectivités selon leur compétence : accidentologie, aires de stationnement sur voirie,...
- Des enquêtes (EMC2, enquêtes Origine/Destination dans les transports, mobilité émergente ...)
- De l'open data qui doit se manier avec beaucoup de prudence
- De la participation de l'observatoire à l'élaboration de cahiers des charges de Schéma directeurs, de Délégation de service Publics, de marchés d'exploitation

⇒ L'observatoire n'intègre que des données validées et principalement des données publiques

⇒ L'observatoire n'intègre pas de données financières

L'ACQUISITION DES DONNEES GPS ISSUES DE LA TELEPHONIE MOBILE

Ces données constituent une source d'enrichissements des données existantes et un remarquable complément, sans pour autant se substituer aux comptages et enquêtes mobilité :

- Veille entreprise pour connaître ces données, leur apport et leurs limites
- Etude de fiabilité de ces données en comparaison avec d'autres sources
- Étude test en cours sur un territoire
- Réflexion sur un marché d'acquisition et rédaction d'un cahier des charges

LA CREATION D'OUTILS

Face à la masse et la diversité des données multi-sources et afin de pouvoir les traiter et les croiser pour les optimiser, l'observatoire engage des réflexions et études, afin de créer des outils spécifiques :

- Pour rappel : **Le SIG** qui permet la superposition de donnée
- **Un outil de collecte de données (Parkview)** dans les 64 parkings en ouvrage gérés par la Métropole, permettant de fournir, par tableau de bord l'ensemble des indicateurs de suivi de l'exploitation des parkings. Cet outil est en cours d'installation
- **Un tableau de bord de suivi d'exploitation des transports publics** (billetterie et SAE, mais aussi intégration d'enquêtes de type fraude ou O/D), dont l'étude de définition est en cours
- **Un recensement cartographique spécifique pour les comptages routiers (et autres indicateurs liés à la voirie ?)** qui pourrait être multi partenarial

LA DIFFUSION DES DONNEES

Au-delà de la cartographie dynamique présentée ci-dessus :

- Forte contribution à des études avec diffusion par tableaux ou cartographies : demandes internes et externes
- Création d'outils cartographiques spécifiques comportant des indicateurs nécessaires et permettant à l'utilisateur de le faire évoluer :
 - Préparation des Jeux Olympiques
 - Etudes de restructuration de réseaux TC
 - Projet APNRU
- Editions de publications : EMC2, Chiffres-clé de la mobilité dans la Métropole

Merci

