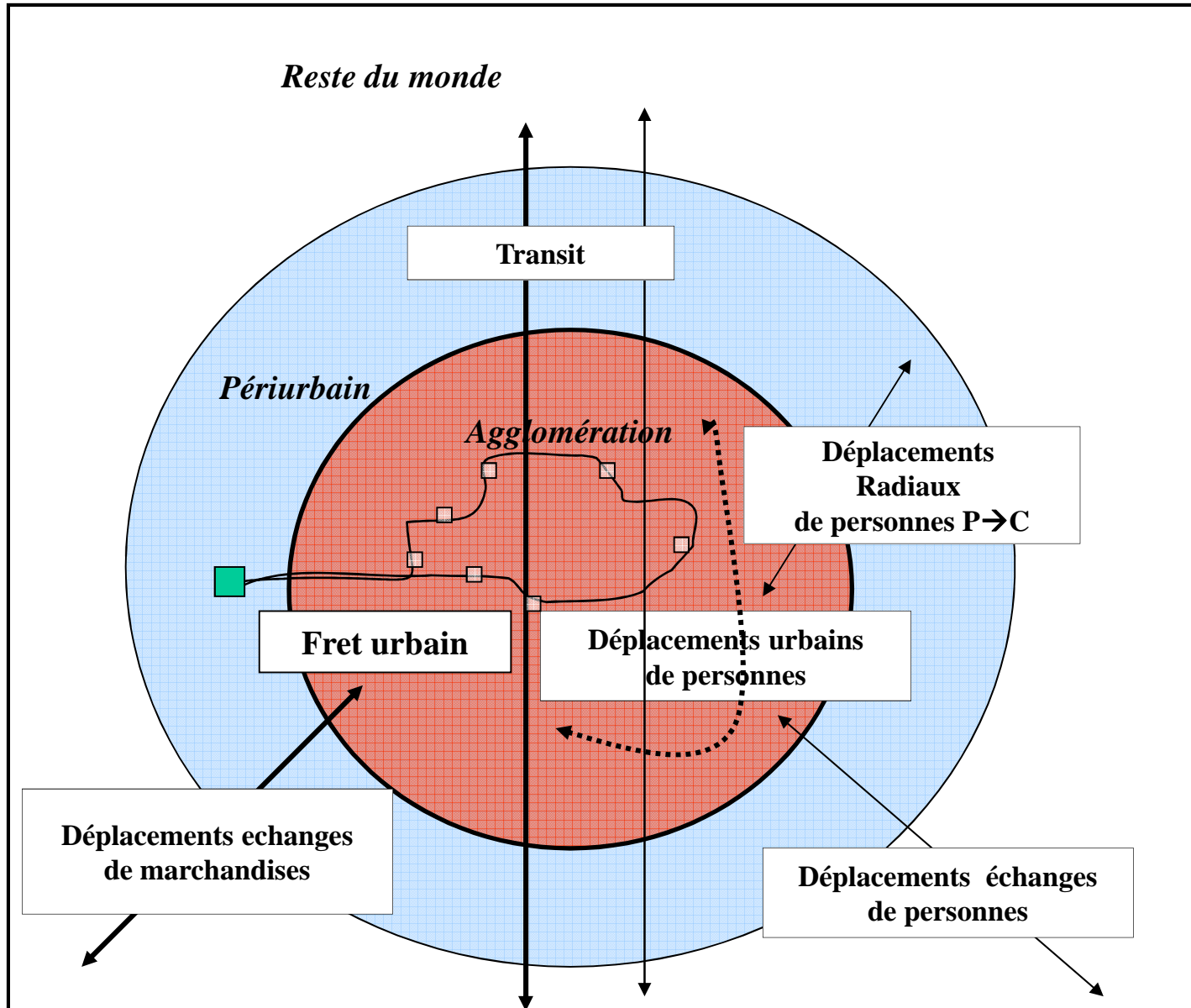


DEEM: Diagnostic Energie Emissions des Mobilités

Retours sur la mise en place d'un outil de
diagnostic mobilité/environnement.

Auteur : Damien VERRY Cerema-Direction Territoire et ville

Objectifs DEEM: Diagnostic stratégique pour l'élaboration des politiques publiques (PDU, PLUI, SCOT....)



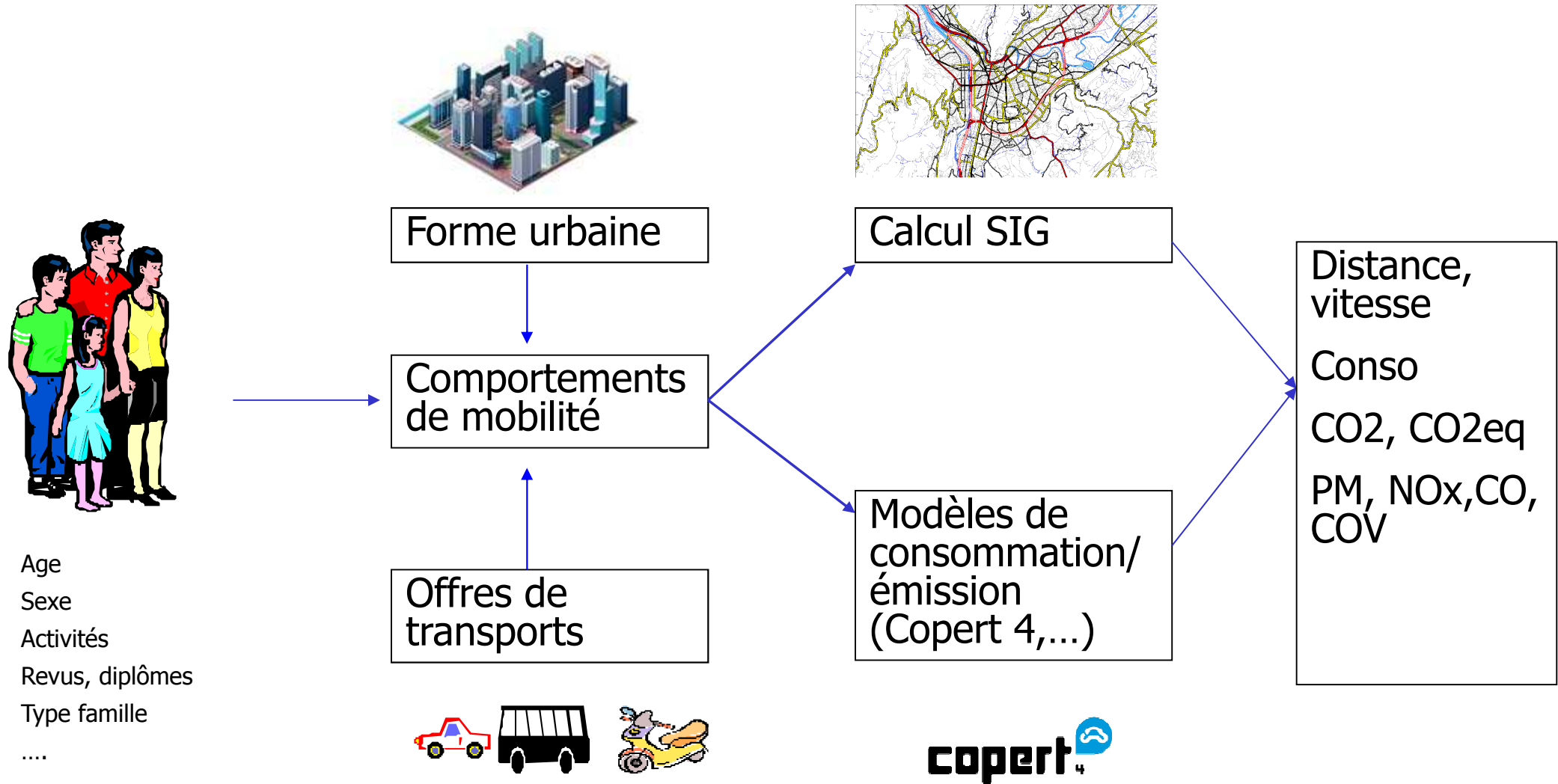
Estimer:

- Les consommations énergétiques (tep)
- Les émissions de polluants locaux (NOx, CO, COV, PM)
- Les émissions de gaz à effet de serre

Pour une typologie de flux, pour l'ensemble des modes de transports.

A partir de données désagrégées de mobilités.

Principes méthodologiques: relier déterminants, comportements de mobilité et émissions de GES à partir données, désagrégées locales et standardisées.



(Données EMD locales et standard)

62 types de véhicules individuels: age, carburant, puissance;
Consommation des réseaux de TC (base TCU)

Une construction au long cours



- IRT 1979-1984 : études BET sur 7 EMD



- INRETS 1994-98 : DEED adjoint émissions polluants locaux et GES -> logiciel ADEME



IFSTTAR
ADEME

- Lille (1987, 1998), Grenoble, Bordeaux, Paris, etc.



- INRETS et CETE NP 2008-09 : étendu tous trafics du quotidien, Lille (1987, 1998, 2006)



- ADEME-CERTU standardisation 2011-12 : Amiens, Caen, Grenoble



- CEREMA depuis 2013 : Estimation systématique DEEM des données EMD

- Pari méthodologique , production de connaissance, innovation (chercheur)

- Expérimentation: outil d'aide à la décision (chercheur, ingénierie)

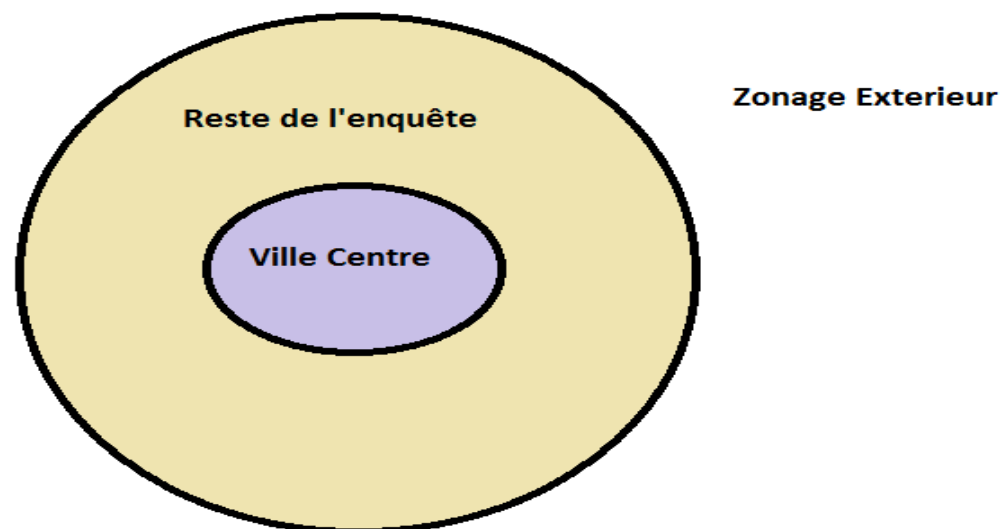
- Standardisation, co-construction outil orienté vers les besoins utilisateurs (chercheur, expert, collectivités)

- Diffusion, accompagnement: émergence d'une communauté autour d'une démarche

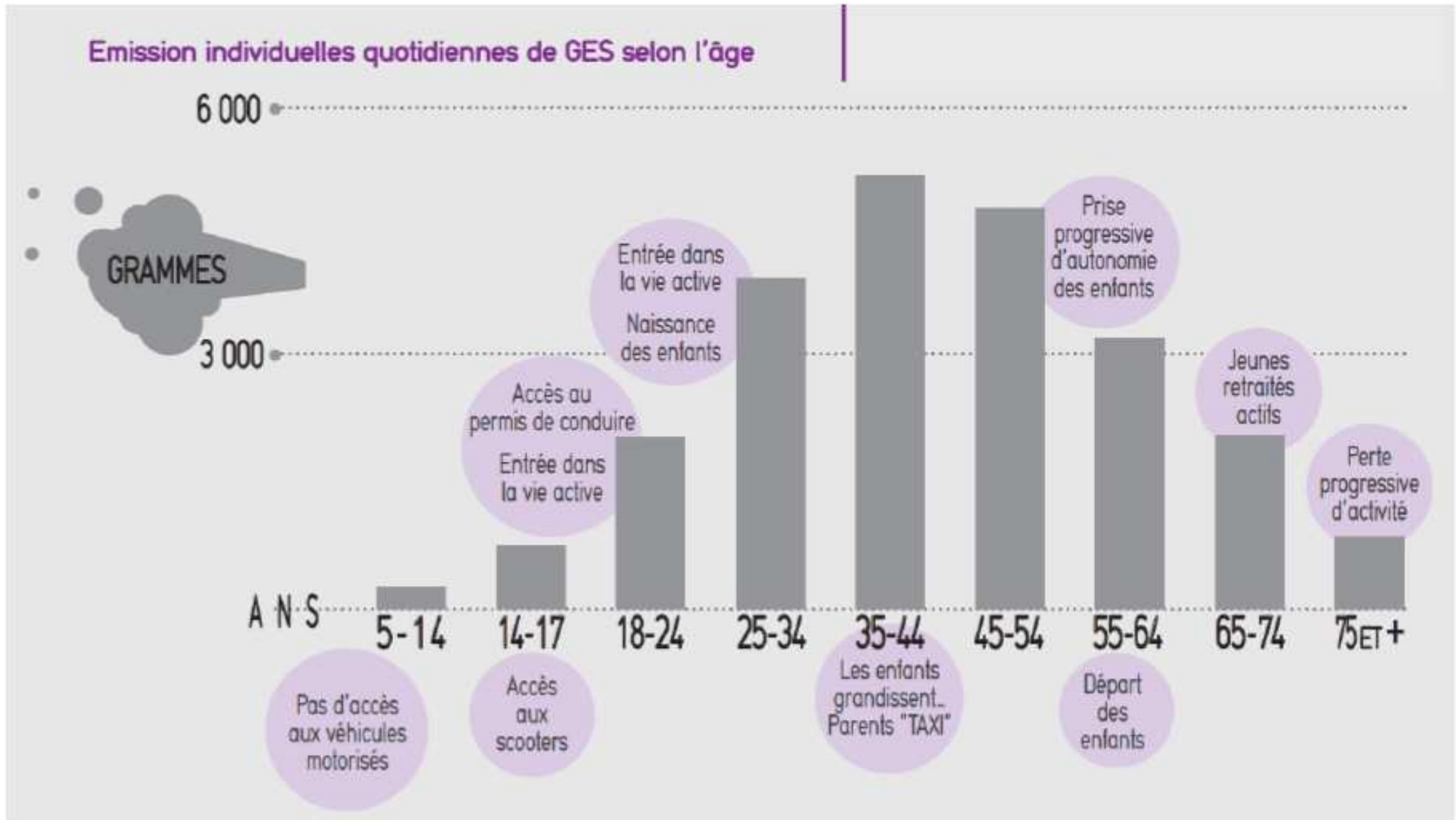
1. Les enjeux de périmètre

Poids des émissions de GES des résidents selon l'Origine Destination des déplacements

	Nancy	Longwy	Valence	Montpellier	Arras	Beziers	Toulouse
Centre-Centre	2,1%	0,7%	5,9%	7,5%	5,8%	5,8%	9,4%
Centre-Reste Enquête	19,0%	5,2%	25,6%	24,3%	17,2%	20,2%	26,5%
Reste Enquête- Reste Enquête	41,6%	22,6%	30,2%	33,4%	9,9%	28,2%	28,1%
Une Origine ou une Destination à l'Exterieur	37,3%	71,6%	38,3%	34,8%	67,0%	45,9%	36,0%
Emissions moyennes par habitant (kg/jour/hab)	4.3	5.6	4.3	4.1	4.3	4.2	4.8



2. Donner du sens aux résultats



Source Agence urbanisme Grenoble (EMD 2010)

3. Analyse des technologies

Poids des émissions liées aux Voitures Particulières selon les classes des vignettes automobiles sur Toulouse

LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE pour la CROISSANCE VERTE

Les différentes catégories du certificat sur la qualité de l'air

Date de 1^{ère} immatriculation du véhicule - voiture particulière

Essence et autres Diesel

Toutes les voitures particulières 100% électriques

1 Euro 5 et 6 À partir du 1^{er} janvier 2011

2 Euro 4 Entre le 1^{er} janvier 2006 et le 31 décembre 2010 inclus Euro 5 et 6 À partir du 1^{er} janvier 2011

3 Euro 2 et 3 Entre le 1^{er} janvier 1997 et le 31 décembre 2005 inclus Euro 4 Entre le 1^{er} janvier 2006 et le 31 décembre 2010 inclus

4 Euro 3 Entre le 1^{er} janvier 2001 et le 31 décembre 2005 inclus

5 Euro 2 Entre le 1^{er} janvier 1997 et le 31 décembre 2000 inclus

6 Euro 1 Jusqu'au 31 décembre 1996 inclus Euro 1 Jusqu'au 31 décembre 1996 inclus

@ecologie.netgie #LoiRoyal

	Conso	CO	CO2	GES	COV	NOx	PM
01-Classe VP 1	3,2%	1,5%	3,2%	3,2%	0,5%	0,3%	0,1%
02-Classe VP 2	19,8%	6,1%	20,0%	19,9%	3,1%	10,1%	0,8%
03-Classe VP 3	42,5%	30,6%	42,7%	42,7%	25,0%	38,7%	38,9%
04-Classe VP 4	17,3%	2,9%	17,3%	17,4%	4,3%	26,0%	24,7%
05-Classe VP 5	6,1%	3,4%	6,1%	6,0%	2,8%	8,2%	12,9%
06-Classe VP 6	8,0%	49,7%	7,7%	7,7%	59,8%	13,5%	19,6%

Source: déplacements internes en VP EMD Toulouse 2013, données DEEM, Cerema, Nb Certaines voitures mal renseignées sont classées en indéterminées et une émissions moyenne est considérée (classe indéterminée non reprise dans le tableau ci-dessus)

Pour en savoir plus, les références
[www. Cerema.fr](http://www.Cerema.fr) (+DEEM)

Damien VERRY
Cerema/ DtecTV/DD/APM

+33 (0)4 72 74 58 43

Damien.verry@cerema.fr