

Le problème

L'adoption des mobilités propres bouleverse l'aménagement des territoires. Par exemple, la mise en place d'aides incitatives à l'achat (bonus écologique, prime à la conversion, leasing social) accélère l'adoption du véhicule électrique par les habitants.

Les collectivités doivent anticiper ces nouveaux usages dans leur politique d'aménagement du territoire et des infrastructures associées.

Votre solution innovante

A partir de scénarios définis, objectivés par une IA qui simule le comportement des milliers d'usagers types (déplacements domicile <> Travail, déplacements loisirs...), le démonstrateur des mobilités permet de modéliser les habitudes de déplacements des usagers à l'échelle d'un territoire, sous la forme d'une carte et de données chiffrées.

Les objectifs

Permettre aux collectivités de prendre des décisions objectivées par de la donnée sur l'aménagement du territoire (bornes de recharge, infrastructures dédiées...) et les politiques des villes (aide à l'achat, leasing...)

L'histoire de votre action innovante

• Qui ?

Le président de la CA, maire de Palaiseau, le vice-président en charge de l'innovation et du numérique, maire adjoint d'Orsay, la vice-présidente en charge de la transition écologique, maire de Longjumeau, les élus référents au numérique et à la transition écologique du territoire. Pilotage par la direction générale.

L'IRT System-X qui accompagne l'agglomération sur la valorisation des données de son territoire afin de modéliser les habitudes de déplacements de ses usagers.

• Pour qui ?

Pour l'agglomération qui pourra piloter de manière plus fine le déploiement de ses bornes IRVE, en lien avec son schéma directeur

Pour les communes du territoire qui pourront analyser les modes de déplacement de ses usagers et adapter en conséquence les offres de mobilités locales

Pour les partenaires délégataires qui pourront s'appuyer sur les données du démonstrateur pour proposer ou adapter leur offre aux évolutions des habitudes de déplacement.

• Quoi ?

Le projet est dans sa première phase :

- Création de 3 scénarios types : actuel (2023), le leasing social a été interrompu en début d'année ; projeté 2030, sans aides de l'état, Business As usual ; projeté 2030, avec aide de l'état (leasing social).
- Intégration de premiers jeux de données ouverts (INSEE, données de consommation RTE)
- Intégration de jeux de données propres à l'agglomération
- Modélisation via une carte et des graphiques

Une deuxième phase visera à mettre en œuvre une solution avec des scénarios plus élaborés, prenant notamment en compte le positionnement des bornes pour les croiser avec l'adoption du véhicule propre

Ce travail mené avec l'IRT System-X devrait permettre la création d'une gamme d'outils et de méthodes d'aide à la planification territoriale des mobilités bas carbone et répliquables sur d'autres territoires.

- **Quand ?**

La convention a été signée fin Octobre 2023 pour une mise en œuvre sur l'année 2024.

Une première version du démonstrateur intégrant les scénarios précédemment énoncés a été livrée en Février 2024 et présentée aux visiteurs du Paris Saclay Summit.

De nouveaux jeux de données vont être intégrés courant de l'année 2024 afin d'affiner le modèle et prendre en compte de nouveaux éléments pour la simulation.

Les moyens humains et financiers

- **Internes et externes**

Trois services - Transition et enjeux numériques, Mobilités et Transition écologique - ont été mobilisés pour cette première phase du démonstrateur : deux directrices pour 0.2 ETP (pilotage) ; un chef de projet pour 0.5 ETP (gestion de projet, administration des sources de données...)

Externe : IRT System X : un directeur de projet pour 0.25 ETP ; Data scientist pour 0.5 ETP ; IA expert pour 0.5 ETP

- **Coût total, dont coût pour la collectivité : 40 000 €**

L'évaluation de l'innovation

- **Impact**

La première version permet d'évaluer l'impact des politiques incitatives sur l'adoption par les usagers des mobilités bas carbone : à prendre en compte pour la politique en matière d'IRVE voire pour renforcer ses actions pédagogiques ou incitatives sur des territoires où la pénétration des mobilités bas carbone est plus complexe.

Les services Mobilités et Transition écologique exploiteront les calculs d'impact des actions concernant l'adoption par les usagers des véhicules dits propres pour encourager les politiques d'aide au niveau local et optimiser le maillage du réseau des bornes de recharge.

- **Potentiel de diffusion et de répliation**

Le travail sera à généraliser sur l'ensemble des données en lien avec la mobilité (circulation douces, fréquentation des lignes de transports en commun...), d'où l'importance de construire des méthodes et des outils pour développer la solution globale aussi bien au niveau de l'agglomération que pour d'autres collectivités.

L'accent est mis sur un outil numériquement responsable, facilement répliquable (choix open source) et dont la maintenance sera accessible pour un maintien durable au coût maîtrisé.

- **Bilan, suivi, projet d'évolution**

Le projet montre aux agents et aux élus la valeur de la donnée pour objectiver une prise de décision. Il consolide la gouvernance des données de l'agglomération avec quelques points d'attention : enjeux de référentiels partagés, appropriation et facilité d'usages par les services, évaluation des impacts à l'échelle du territoire.

L'interopérabilité des données est indispensable afin de garantir la sécurité, faciliter la maintenance et permettre la création de nouveaux scénarios de simulation.

Mots-clés : Mobilité /Aménagement / DATA