

Compte rendu de la réunion du groupe « mobilités 2030 » du 18 avril 2017

Elus présents

Jean-François Vigier, Président du Forum métropolitain du Grand Paris, Bures-sur-Yvette
Stéphane Beaudet, Conseil régional Ile-de-France, AMIF, STIF
Daniel Guiraud, Les Lilas, Métropole du Grand Paris
Jean-Paul Martinerie, Versailles Grand Parc
Jean-Louis Missika, Paris
Valérie Mayer-Blimont, Métropole du Grand Paris
Jean-Noël Moisset, Roissy Pays de France
Alexandre Pueyo, Conseil départemental du Val d'Oise

Et des collaborateurs.

Ordre du jour de la séance

Ordre du jour :

- 1- Définir la méthode d'organisation pour la réalisation du livre blanc, et notamment de préciser le fonctionnement des travaux du comité technique.
- 2- Débat sur les véhicules autonomes et connectés.

Organisation du travail émanant du Livre blanc

A partir de la feuille de route des élus, le comité technique, qui s'est réuni à deux reprises, propose de s'organiser différents groupes de travail qui devront mobiliser les acteurs variés en fonction des sujets, prendre en compte le cadre réglementaire existant, et les travaux réalisés et des initiatives en cours. Ils visent à faire ensuite des propositions au groupe de travail des élus. La proposition du comité technique est la suivante :

- Un groupe « chapeau » de méthode, sur le plan et l'élaboration du livre blanc.
- Un groupe technique « prospective et modélisation » qui doit concevoir un cadre commun entre les acteurs ;
- des groupes thématiques techniques : 1/ mobilités partagées, 2/ mobilités connectées et autonomes, 3/ devenir du réseau routier structurant, 4/ intermodalité autour des gares, 5/ développement des modes actifs, 6/ logistique, 7/ motorisations propres et approvisionnement énergétique.
- Une ou deux réunions préalables qui visent à définir les modalités d'association des différents acteurs (acteurs économiques et citoyens)

Les élus ne souhaitent pas que la logistique fasse l'objet d'un traitement en tant que tel, en raison de l'ampleur du sujet qui est d'ailleurs actuellement en réflexion au sein de la Région Ile-de-France (réalisation d'un Plan fret). Ce thème sera donc notamment traité à travers la question des motorisations propres.

Les élus valident cette proposition d'organisation, en indiquant que le nombre de groupes de travail thématiques amène à être particulièrement vigilant sur la coordination générale, et au respect du calendrier. Ils insistent également sur la nécessité de prendre en compte les questions de gouvernance et de régulation comme question centrale et transversale des travaux.

Focus sur les véhicules connectés et autonomes

- **Intervention d'Olivier Sartor et Mathieu Saujot de l'IDDRI (Institut du Développement Durable et des Relations Internationales), Projet de recherche « New Mobility Clean Mobility ? » : quelles contributions à la mobilité durable pour les véhicules autonomes ?**

La technologie de mobilité autonome a suscité récemment une attention importante. Les prédictions de véhicules connectés et totalement autonomes disponibles commercialement d'ici une dizaine d'année occupent le terrain médiatique et l'attention de l'ensemble des acteurs réfléchissant au futur de la mobilité. Au sein de ces visions, un futur sans congestion ni mortalité routière est souvent présenté par les promoteurs des véhicules autonomes comme un horizon atteignable.

Toutefois, le futur de ces technologies n'est pas encore gravé dans le marbre. Il y a encore un long et incertain chemin pour aller vers cette autonomie complète que certains scénarios imaginent, dans lesquels les technologies rendent les conducteurs humains inutiles. Il existe de plus différents scénarios et modèles possibles de développement de ces technologies.

Au-delà des obstacles technologiques, les véhicules autonomes arrivent dans un contexte où les décideurs publics sont déjà aux prises avec des demandes sociales de rendre la mobilité plus soutenable, plus accessible et efficace. Comment le développement de la mobilité autonome aidera-t-il alors les décideurs à transformer la mobilité en ce sens ? Par exemple, comment les VA nous aideront-ils à réduire la pollution locale et à décarboner le secteur des transports ? Parviendront-ils à augmenter l'accessibilité pour tous et à réduire les coûts de mobilité ? Les études disponibles aujourd'hui indiquent un large champ de possibles, à la fois positifs et négatifs : cette innovation comporte des risques et des opportunités pour la mobilité durable.

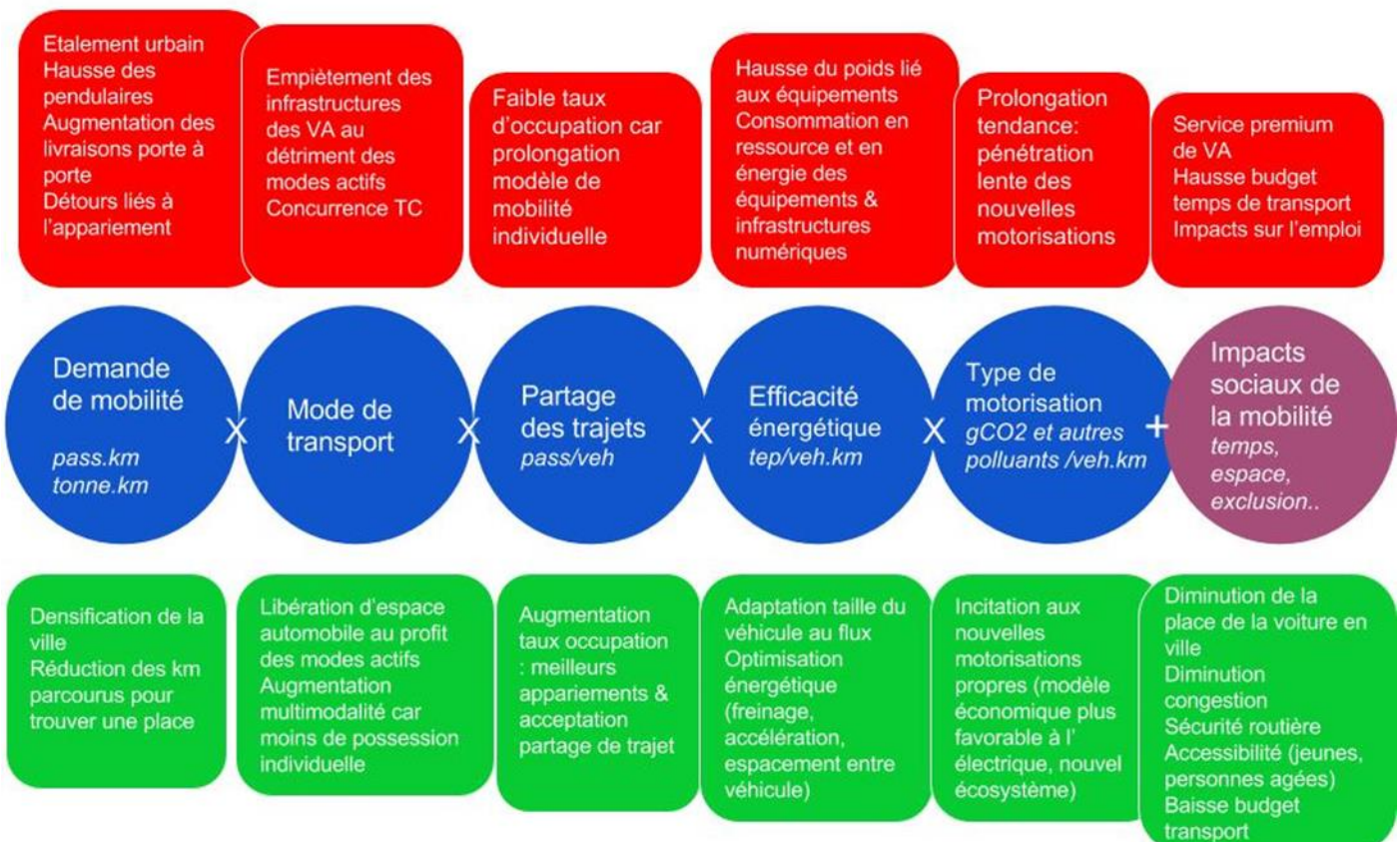
Dans le projet que l'IDDRI mène en 2017 sur ce sujet, nous considérons que le scénario de développement de la mobilité autonome reste à écrire, et qu'il est possible de collectivement l'influencer pour qu'il soit un moteur de transformation vers une mobilité durable. Les conditions d'entrée et de régulation des VA seront critiques pour saisir les opportunités et éviter les risques. Les supports de la présentation résumant rapidement ces éléments (voir présentation de l'IDDRI en PJ). Ces facteurs structurants de la mobilité autonome méritent l'attention des décideurs. C'est là que des décisions seront nécessaires pour définir les bonnes conditions d'entrée. Nous avons ensuite résumé les risques et opportunités en termes de mobilité durable (consommation énergétique, espace, CO2...) (voir présentation en PJ).

- **Intervention de Didier Frémaux, directeur Grand Paris de Transdev sur les expérimentations réalisées sur les véhicules autonomes.**

Suite à ses expérimentations de véhicules autonomes à Rouen et à Issy-les-Moulineaux avec une vitesse de 7,5 km/heure et avec un faible niveau de perturbation (obstacles, piétons ...), Transdev dégage 4 enseignements :

- Les avancées techniques : le véhicule autonome n'a pas encore son « permis de conduire », tant qu'il y a une personne à bord le véhicule n'est pas à proprement parler autonome. L'expérimentation technique n'est pas encore arrivée à son terme mais est sur la bonne voie.

Risques pour la mobilité durable (conséquences possibles de l'autonomie qui vont impacter les cercles bleus)



Opportunités pour la mobilité durable

- Les avancées de l'offre : permet de réduire le temps d'attente car les fréquences peuvent être plus élevées (exemple du métro automatique), et donc *in fine* de diminuer le temps de déplacement.
- Les problèmes financiers : on ne fait pas forcément que des économies avec les véhicules autonomes, il y a des déplacements de coûts (maintenance, surveillance, nettoyage, coût de possession des véhicules ...).
- Les problèmes de réglementation et de régulation : comment le transport public va intégrer ces éléments, en avantages internes ou externes dans le coût du transport en commun.

- **Débat**

Les élus sont conscients que l'intégration des véhicules autonomes constitue un enjeu majeur. La possibilité d'un scénario noir où la généralisation conduit à davantage de voitures sur les routes du fait de la préférence du transport individuel au collectif (les « embouteillages propres ») ne sont pas une option optimale. Outre la saturation du réseau routier, cela pourrait conduire à une sous-occupation des transports en commun. Il est donc nécessaire de mener une réflexion en amont afin de définir des règles d'usages partagées par les décideurs publics, soumises aux constructeurs pour qu'ils soient obligés de les appliquer. Il faut un accord politique qui fasse consensus au niveau national voire international (cf. accords de Vienne). Il faut également réfléchir aux bons modes de régulation : péage urbain, taxe d'occupation de l'espace public... Les collectivités doivent également anticiper la baisse des revenus liés au stationnement dans la mesure où une des hypothèses est que les véhicules autonomes soient en mobilité permanente. Ce qui nécessite d'être en mesure d'organiser les flux et donc de les connaître. Les élus reconnaissent également l'énorme potentiel que représente le développement de cette technologie notamment concernant l'utilisation du réseau routier qui demeure sous-employé, du fait du faible taux de remplissage par véhicule.

Les élus décident donc que cet axe de travail constitue un pan important du livre blanc et donnent mandat au comité technique pour faire des propositions quant aux solutions possibles.

De premiers points de convergence ressortent d'ores-et-déjà des débats et peuvent être résumés comme suit :

POINTS DE CONVERGENCE A INSERER DANS LE LIVRE BLANC

- **Enjeu partagé :** L'arrivée de la nouvelle technologie du véhicule autonome doit être anticipée par les acteurs publics à l'échelle locale, nationale, européenne, internationale. En effet, elle est porteuse d'opportunités mais aussi de risques, au regard des objectifs publics en terme de mobilités : les V.A. permettront-ils d'aller vers des mobilités plus durables, plus propres, plus efficaces ?
 - Les risques identifiés par les élus sont les suivants : accroissement de la saturation du réseau routier / risque de délaissement du réseau de transport en commun ;
 - Les opportunités sont les suivantes : meilleure régulation du trafic à travers une gestion rationalisée de la circulation des véhicules ; optimisation des mobilités ; flotte de véhicules moins polluants en circulation ...
- **Propositions :** Afin d'anticiper ces risques et de favoriser ces opportunités, les élus proposent :
 - De formuler des règles communes encadrant l'arrivée sur le marché des véhicules autonomes aux différentes échelles (locale, nationale, européenne, internationale), en les inscrivant dans des objectifs de désaturation de la route et de baisse de la pollution de l'air.

- D'imaginer dès à présent des modes de régulation de la circulation de ces véhicules : péage urbain ? taxe d'occupation de l'espace public ?

Ces éléments seront complétés lors des prochains comités de pilotage.

Calendrier

Prochaine réunion du groupe de travail le 5 juillet de 17h à 19h

Les élus ont acté l'organisation d'un colloque en janvier 2018 qui aurait pour objectif de présenter le livre blanc des « mobilités 2030 ».