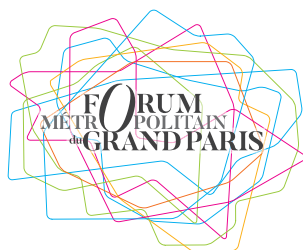




Cahier d'acteurs des élus du Forum métropolitain du Grand Paris



DOCUMENT DE TRAVAIL
soumis au Comité syndical du 15 décembre 2017



MAIRIE DE PARIS 



Une contribution des élus locaux du Grand Paris

La démarche Mobilités 2030 est pilotée par le Forum métropolitain du Grand Paris en partenariat avec l'Association des Maires d'Île-de-France, la Métropole du Grand Paris et la Ville de Paris.

Ces travaux sont menés avec l'appui de l'Apur et de l'IAU-ÎdF, en concertation avec l'ensemble des acteurs liés aux déplacements franciliens publics et privés, en associant la société civile et les habitants.

Dix priorités ont d'ores et déjà été définies. Ce cahier d'acteurs offre de premières pistes de réponses, qui seront développées dans le Livre Blanc des Mobilités 2030 dont la publication aura lieu début 2018.

Les élus pilotes de la démarche Mobilités 2030 :



Jean-François Vigier
Président du Forum
métropolitain du Grand Paris
et Maire de Bures-sur-Yvette



Stéphane Beaudet
Président de l'AMIF,
Maire de Courcouronnes,
vice-président du Conseil
régional d'Île-de-France



Patrick Ollier
Président de la Métropole
du Grand Paris
et Maire de Rueil-Malmaison



Jean-Louis Missika
Adjoint à la Maire de Paris,
en charge de l'urbanisme,
de l'architecture, des projets
du Grand Paris,
du développement économique
et de l'attractivité



Christophe Najdovski
Adjoint à la Maire de Paris,
en charge des transports,
de la voirie, des déplacements
et de l'espace public



Valérie Mayer-Blimont
Conseillère métropolitaine
déléguée auprès
du Président et
adjointe au Maire de Santeny

Sommaire

Des mobilités plus propres : réduire notre empreinte environnementale	p. 1
Des mobilités plus connectées : accélérer l'innovation et la révolution numérique	p. 3
Des mobilités plus solidaires : réduire les fractures sociales et territoriales	p. 5
Des mobilités plus intermodales : mieux articuler toutes les offres de transport	p. 6
Des mobilités plus sûres : réduire les accidents et les risques	p. 7
Des mobilités plus soutenables : revoir les modèles économiques et la gouvernance	p. 9





Des mobilités plus propres : réduire notre empreinte environnementale

À l'heure où de plus en plus d'études convergent pour montrer les effets mortels de la pollution atmosphérique (48 000 décès en France et par an selon une étude récente de l'OMS, dont 2 500 à Paris), et où le trafic routier est générateur de plus du quart des émissions nationales de gaz à effet de serre, la responsabilité des acteurs publics est majeure afin d'aller vers une réduction des émissions polluantes liées aux déplacements quotidiens. C'est l'un des objectifs principaux de notre travail sur les mobilités à l'horizon 2030 ; aussi guide-t-il l'ensemble de nos propositions.

En effet, malgré une amélioration de la qualité de l'air depuis les années 1990, les habitants du Grand Paris restent exposés à des concentrations atmosphériques problématiques, pour trois familles de polluants : les particules fines, le dioxyde d'azote et l'ozone. La reconquête de la qualité d'air est un enjeu prioritaire à trois titres : un enjeu de santé publique et de qualité de vie des Franciliens, un enjeu économique¹, et le maintien du rayonnement et de l'attractivité internationale du territoire.

1 - Poursuivre l'effort de développement d'un réseau puissant de transport collectifs à travers le respect des engagements pris pour le Grand Paris Express

Nous affirmons que le renforcement d'un réseau puissant de transports publics est une de nos principales priorités.

En 2013, l'État et les collectivités territoriales se sont engagés ensemble dans la réalisation d'un ambitieux projet de modernisation et de développement des transports en Île-de-France, intitulé le « Nouveau Grand Paris ». Ce projet articule de manière cohérente les besoins de modernisation et d'extension du réseau existant, avec la réalisation du métro du Grand Paris Express.

Nous rappelons qu'**il est indispensable que l'État maintienne ses engagements** formalisés dans le projet du Nouveau Grand Paris, en particulier pour la réalisation du métro du Grand Paris Express, qui forme l'ossature indispensable à la mise en place d'un réseau de transport durable à l'horizon 2030 en Île-de-France. Tout report serait dramatique tant pour le développement économique du Grand Paris, que pour les enjeux de solidarité avec les territoires les plus fragiles ou éloignés du centre de l'agglomération. Cette nouvelle infrastructure de transport est la colonne vertébrale du développement des projets franciliens ; c'est l'un des arguments qui a permis à Paris d'obtenir la tenue des Jeux Olympiques et paralympiques de 2024...

2 - Placer les modes actifs au cœur des politiques de mobilité

Nous sommes convaincus que favoriser davantage la pratique de la marche, du vélo, et du vélo à assistance électrique et des micro-mobilités, modes non polluants par nature, permettra de diminuer la pollution engendrée par les transports². Encourager la marche à pied et le vélo participe de la mise en place d'une mobilité durable mais répond aussi aux objectifs de santé publique : il faut réagir contre la baisse de l'activité physique liée à l'évolution de nos modes de vie et ses conséquences sur les pathologies telles que l'obésité ou encore le diabète.

Nous soutenons les actions engagées par la Région, Île-de-France mobilités, la Métropole du Grand Paris, ainsi que par toutes les collectivités actives sur le développement de ces modes. Toutefois, nous pensons que leur développement ne pourra se faire qu'à la condition d'une implication forte et coordonnée de l'ensemble des acteurs, à toutes les échelles. Les actions pour développer le vélo massivement dans les déplacements quotidiens, doivent s'intégrer dans un « système vélo » (stationnement, entretien, réparation), comprenant les potentialités du vélo à assistance électrique (VAE).

Aussi, nous formulons le vœu **que soit renforcée la mise en oeuvre du Plan national d'actions pour les mobilités actives (PAMA)**. Celui-ci pourrait évoluer pour contenir des objectifs ambitieux pour la France, avec pour horizon les Jeux Olympiques et paralympiques de 2024. Nous pensons que cet évènement national doit être l'occasion d'acter une

1 : Le coût de la pollution de l'air en France est évalué à 100 milliards d'euros par an (cf. rapport sénatorial « Pollution de l'air, le coût de l'inaction »)

2 : Lorsque l'ensemble du parc de véhicules aura évolué vers des motorisations plus propres, soit pas avant une quinzaine d'années, la circulation automobile engendrera toujours des émissions de particules polluantes, générées par les frottements des pneus et la question de la durabilité de certains produits reste posée (ex. : lithium présent dans les batteries des voitures électriques...).

transformation de nos pratiques quotidiennes en mettant l'activité physique au cœur de tous nos déplacements. Ce plan national pourrait proposer des actions de moyen terme et de court terme telle que la reconduction de l'aide financière de l'État pour l'achat d'un vélo électrique au-delà du 31 janvier 2018.

En ce qui concerne la pratique du vélo, en accord avec le Plan vélo récemment adopté par la Région Île-de-France, nous souhaitons encourager le développement d'un réseau cyclable structurant, continu et sécurisé, pour les mobilités du quotidien. En effet, le potentiel du développement du vélo et du vélo à assistance électrique est majeur, puisque les franciliens parcourent en moyenne 10,5 km pour les déplacements domicile-travail. Le rôle des territoires sur ce point est capital pour la mise en place d'un véritable « système vélo » adapté aux spécificités locales et cohérent à l'échelle régionale (infrastructures adaptées, mais également renforcement du stationnement sécurisé et développement des services d'entretiens et de réparation).

3 - Réduire notre empreinte environnementale en favorisant une autoroute « décarbonée »

Le réseau viaire magistral, constitué des autoroutes et voies rapides, assure un rôle essentiel dans la mobilité. Cinquante ans après sa création, ce réseau a peu évolué, et un changement de paradigme est devenu nécessaire pour s'adapter aux évolutions techniques et sociétales. Aux heures de pointe, les autoroutes sont saturées de véhicules individuels à essence, ne transportant qu'une seule personne par voiture. Nous sommes convaincus que l'« autoroute du 21^e siècle » doit être mieux utilisée, son exploitation et ses usages optimisés afin de devenir une infrastructure ressource et plurielle, mieux intégrée aux territoires qu'elle traverse.

Dans ce contexte, nous soutenons les expérimentations menées dans le cadre des recherches sur la route de 5^e génération : nous sommes en faveur d'une route bio-sourcée³ afin de sortir de la dépendance aux hydrocarbures, d'une route productrice d'énergie afin d'utiliser au mieux cet espace, d'une route résiliente avec des dispositifs de traitement des eaux de pluie plus performants et plus respectueux de l'environnement (tels que les noues, lorsque le milieu le permet) et une plus grande part de surface végétalisée.

Nous pensons qu'il est nécessaire de **lancer une réflexion sur les rôles et usages des autoroutes dans le système de déplacements et le fonctionnement métropolitain**. Aussi, nous souhaitons que **l'État soutienne et participe au lancement d'une consultation internationale sur les autoroutes du Grand Paris et**

le boulevard périphérique. À titre d'exemple, nous souhaitons que soit étudiée la généralisation des voies dédiées à des mobilités plus vertueuses sur autoroutes (transports collectifs : bus/covoiturage ; motorisations propres – Gaz naturel pour véhicules (GNV), électrique batterie et électrique hydrogène..., y compris pour les poids lourds et les véhicules utilitaires (VUL)).

4 - Développer des mesures incitatives et contraignantes pour renouveler le parc motorisé polluant et accélérer la sortie du diesel

Nous affirmons qu'il est aujourd'hui urgent de développer les mesures incitatives et contraignantes en vue du renouvellement du parc automobile et de véhicules industriels, vers des motorisations plus propres. Nous soutenons la politique gouvernementale qui porte sur la responsabilité des constructeurs automobiles dans la mise sur le marché de véhicules moins polluants. À titre d'exemple, il nous paraît inimaginable que, dans un avenir proche, les véhicules autonomes soient dotés de moteurs thermiques à essence.

L'application des mesures adoptées en faveur des véhicules propres - telles que les aides proposées par la Métropole du Grand Paris pour les particuliers et les collectivités, et la Région Île-de-France pour les artisans et les petites entreprises - est une urgence en Île-de-France et dans la métropole en particulier, face aux problèmes de qualité de l'air.

Nous considérons qu'une telle ambition ne peut se faire sans l'accompagnement d'une **politique nationale avec une accélération du calendrier et des objectifs annoncés par l'État** en matière de soutien aux véhicules propres et de programme de sortie du diesel.

À notre échelle, au vu des enjeux sociaux et économiques relatifs à l'ensemble des acteurs concernés, nous estimons qu'il est indispensable de suivre une stratégie stable, claire, lisible, et partagée. Aussi, pensons-nous que le calendrier relatif aux contraintes environnementales quant à la circulation des véhicules devra être précisé pour que les particuliers comme les acteurs économiques puissent s'adapter à travers des plans d'investissements sur le moyen terme. Il est particulièrement nécessaire d'accompagner la transition du secteur logistique pour assurer des livraisons propres des centres urbains.

Par ailleurs, nous demandons à l'État de **maintenir et accélérer son soutien au lancement d'une étude préalable à la mise en œuvre d'une Zone à Circulation restreinte métropolitaine (ZCR)** dans le cadre de l'appel à projet « Villes respirables ».

3 : Revêtement réalisé à partir de matériaux renouvelables et non polluants

5 - Développer les énergies renouvelables alternatives et durables (électrique, GNV, hydrogène)

Nous demandons le soutien de l'État pour mettre en place les mesures d'accompagnement nécessaires à la mise sur le marché de façon massive de ces nouvelles formes de motorisations plus propres à travers des **campagnes de pédagogie et communication sur les avantages des nouvelles formes d'approvisionnement énergétique**.

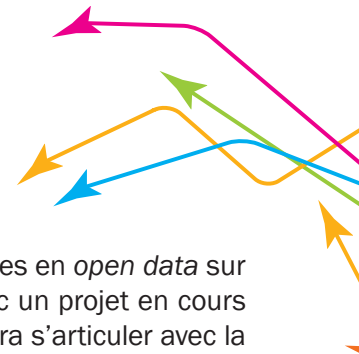
L'État pourrait davantage soutenir le développement d'unités de production d'énergies alternatives et le développement d'un réseau de charge robuste, diversifié et adapté aux besoins des véhicules. En vue d'un changement d'échelle pour accélérer la transition vers des motorisations plus propres, l'implication de l'État est indispensable pour **mailler le territoire par un réseau visible et suffisant de points de charge** (bornes électriques, stations de ville en GNV/bio-GNV

et hydrogène), y compris pour l'approvisionnement des poids lourds, de véhicules utilitaires légers et des transports en commun routiers.

D'un point de vue réglementaire, des réflexions doivent être menées pour assouplir les procédures relatives à l'installation de bornes de recharge électrique dans les parkings de copropriétés, qui relèvent de délais longs et de démarches complexes pénalisant l'acquisition de véhicules hybrides rechargeables ou électriques par les particuliers.

Enfin, concernant les entreprises et les particuliers, la mise en place d'incitations ou de subventions de l'État permettrait d'aider à la réalisation de travaux, souvent très coûteux, de sécurisation des parkings souterrains privés pour accueillir des points de recharge électriques ou des stations-service s'équipant de piste GNV.

Des mobilités plus connectées : accélérer l'innovation et la révolution numérique



1 - Accélérer l'innovation et la révolution numérique en vue d'une meilleure connaissance des pratiques de déplacements

L'utilisation de plus en plus importante de smartphones par les navetteurs (applications de GPS, de services de mobilité, d'informations voyageurs...), l'arrivée de véhicules de plus en plus connectés et l'essor des services aux usagers (taxis, VTC, véhicules partagés en libre-service et en free floating ...), les expérimentations sur la route intelligente (capteurs, revêtements intelligents) doivent être mis à profit : l'acteur public doit pouvoir bénéficier d'une connaissance plus fine des déplacements sur son territoire, afin d'adapter au mieux ses politiques de mobilité. Nous pensons que **l'ensemble des données relatives aux mobilités doit pouvoir être accessibles aux Autorités organisatrices des transports (AOT) et aux collectivités locales parce qu'il s'agit de données d'intérêt général**, et parce que cette politique d'ouverture et de transparence entre acteurs publics et privés permettra aussi d'accélérer l'innovation et la révolution numérique dans les transports.

L'*open data* encourage l'innovation, aussi de nombreux acteurs publics, parmi lesquels Île-de-France mobilités ont une politique d'ouverture de leurs données transport. Afin de renforcer ce mouvement, nous souhaitons mettre en place un portail rassemblant

les données de mobilité disponibles en *open data* sur le territoire francilien, en lien avec un projet en cours de la Ville de Paris. Ce portail devra s'articuler avec la plateforme *Open Transport* en cours de développement par *Etalab*.

2 - Soutenir l'essor des nouveaux services et des mobilités innovantes

L'essor de nouveaux services de mobilité (partagée ; intermodale ; connectée...) doit être encouragé, en collaboration étroite avec le secteur privé, parce qu'il contribue à élargir l'offre de transport et parce qu'il va dans le sens de la création d'alternatives à la voiture individuelle. Nous sommes donc favorables au soutien à l'économie de l'innovation (incubateurs, partenariats, programmes de recherche) sur des questions telles que l'autopartage, le covoiturage, les navettes autonomes, les transports à la demande, ou toute nouvelle forme de mobilité.

Par ailleurs, nous soutenons fortement les politiques publiques en cours pour développer le covoiturage, qui visent à réduire l'empreinte environnementale de chaque utilisateur de l'automobile, et à décongestionner le trafic. Il serait possible d'aller encore plus loin, par exemple en expérimentant la mise en place de voies réservées au covoiturage sur autoroute et en aménageant davantage d'aires de covoiturage

équipées et connectées aux points nodaux des autoroutes, y compris en zone dense, et autour des gares de grande couronne ; ou encore, en soutenant les services de covoiturage aux usagers (aides financières, intégration dans l'application voyageur unique *via-navigo* d'Île-de-France mobilités).

Face à la multiplication des services de mobilité privés (VTC, *freefloating*...), nous souhaitons que soit rendu possible **l'octroi de licences d'exploitation de ces services pour permettre à chaque commune d'autoriser ou non un service sur son territoire**, en raison des externalités négatives qu'ils peuvent générer (pollution de l'espace public par exemple). Cette licence pourra contenir des engagements de qualité de service, de transmission de données ainsi que le paiement éventuel d'une redevance pour l'exploitation du service.

Les véhicules et navettes autonomes offrent, quant à eux, de véritables opportunités en mobilité individuelle ou collective durable. Afin d'anticiper leur arrivée, il est nécessaire de fixer dès à présent les choix publics qui orienteront leur développement, à l'échelle nationale et locale, pour aller dans le sens de mobilités plus inclusives et plus efficaces. En ce qui concerne les véhicules autonomes individuels, nous souhaitons, en tant qu'acteurs locaux, avoir les moyens juridiques pour réguler leur circulation et le cas échéant d'équiper la voirie. De même, en lien avec la politique générale de réduction de la congestion routière, nous souhaitons avoir les moyens d'inciter fortement la présence de plusieurs passagers dans un même véhicule et de limiter la circulation de véhicules sous-occupés en particulier en zone dense. En ce qui concerne les véhicules collectifs, les navettes autonomes peuvent apporter une souplesse plus forte pour s'adapter plus finement aux besoins. Ainsi cette technologie peut permettre de proposer une offre de transport moins coûteuse en zone peu dense ou en heures creuses, en répondant à une demande mieux ciblée, mais on peut également imaginer des systèmes permettant de moduler la taille de ces navettes ou de les regrouper (grâce au *platooning* par exemple) là où la demande est plus forte, en zone dense.

3 - Accélérer l'innovation et la rénovation numérique pour créer un MaaS (« Mobility as a Service ») public au service de l'intérêt général

Le développement d'un « MaaS » (outil fusionnant les systèmes d'information et de billettique, permettant à l'utilisateur d'avoir une unique interface pour accéder à tous services de mobilité) en Île-de-France est souhaitable, s'il permet de créer un service à vocation d'intérêt général. Aussi, nous soutenons les travaux engagés par Île-de-France mobilités dans

cette perspective, qui pourraient permettre à terme une évolution de l'application *via-navigo*.

La perspective du développement d'un tel service implique de fortes interrogations pour les acteurs publics notamment parce qu'il associerait des services publics et privés de transport. Aussi est-il nécessaire de mettre en place des critères permettant à un service privé de mobilité d'être inclus dans un MaaS (condition de compatibilité aux objectifs définis dans les politiques de mobilité, conditions de neutralité, de sécurité, de protection des données personnelles...). Le développement d'un « MaaS », qu'il soit public ou privé, et au-delà des aspects techniques, sera rapidement le révélateur des questions de gouvernance et de priorités politiques (voir ci-après). Si nous ne pouvons pas interdire des applications privées, **les pouvoirs publics doivent pouvoir peser sur les choix qui sont faits dans les applications multimodales existantes ou en cours de développement**. Les priorités données aux différents modes doivent faire l'objet de pondération transparente en fonction de critères (coût carbone, temps de déplacement, tarification, sécurité...) : les pouvoirs publics devront **avoir les leviers pour agir sur la nature des critères choisis et leur priorisation**, s'ils entrent en contradiction avec les politiques publiques de mobilité. Le caractère public du « MaaS » présente l'avantage de créer des leviers supplémentaires pour la réalisation d'objectifs publics en terme de mobilité (meilleure connaissance des usages par l'acteur public ; levier pour favoriser les changements de comportements à travers l'information et la pédagogie ; développement possible de services de mobilité). Le modèle économique du « MaaS » restant à trouver, l'expérimentation devra être favorisée.

Cet outil intégré aurait vocation à toucher l'ensemble des franciliens, et non une population ou un territoire restreints. C'est pourquoi nous pensons qu'il faudra y intégrer les données de la route et du trafic automobile, afin de toucher également les automobilistes qui pourront être incités à des comportements vertueux en terme de mobilités.



Des mobilités plus solidaires : réduire les fractures sociales et territoriales

1 - Réduire les fractures sociales et territoriales grâce au Grand Paris Express, un réseau qui permettra le désenclavement de territoires franciliens en difficulté

L'État doit maintenir ses engagements concernant le calendrier d'ici 2030 pour la réalisation du projet de métro du Grand Paris tel qu'il s'y est engagé en 2013 dans le cadre du « Nouveau Grand Paris ». Le projet de métro est un ensemble faisant système, qui sera à l'origine d'un développement économique majeur et du désenclavement de territoires aujourd'hui isolés. Nous ne pouvons que nous inquiéter face aux annonces de l'État concernant la remise en cause du projet (glissement de calendrier, transformation de certains tronçons en ligne de bus à haute qualité de service...).

2 - Réduire les fractures sociales et territoriales en favorisant le développement de nouveaux services de mobilité dans les territoires où il existe peu d'alternatives à la voiture individuelle

Améliorer les services de mobilité en zone peu dense est un préalable pour optimiser les mobilités en offrant les alternatives à l'usage individuel de la voiture. Les innovations offrent à ce titre de nombreuses solutions, dont certaines font déjà l'objet d'expérimentations ponctuelles en Île-de-France. Des échanges d'expérience entre les territoires périurbains franciliens, et des retours sur expérimentation permettraient d'élargir le périmètre des services de mobilité qui fonctionnent et qui répondent à différents types de besoins.

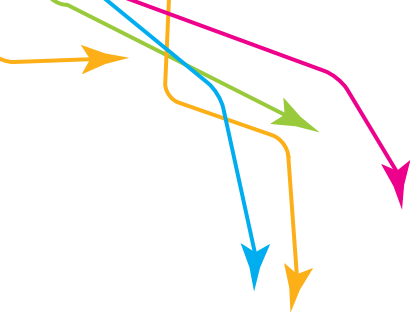
Les nouvelles technologies telles que la voiture autonome ouvrent de nouvelles perspectives en zone périurbaine et rurale, en particulier pour des publics non motorisés et des populations plus fragiles (personnes à mobilité réduite, population jeune ou âgée, ménages précaires...). Par exemple, les robots taxis, et leur regroupement en convois de navettes autonomes (*platooning*) offrent des moyens de transports collectifs à la demande, complémentaires des transports publics actuels. Le covoiturage apparaît comme un des modes à encourager pour répondre aux besoins de déplacement depuis la Grande Couronne vers la zone dense et les pôles d'emploi comme les zones logistiques ou les plateformes aéroportuaires.

3 - Développer des alternatives aux déplacements domicile-travail quotidiens (tiers lieux, télétravail, alternatives aux heures de pointe, rééquilibrage de l'emploi...)

Pouvoir se déplacer, c'est d'abord pouvoir accéder à l'emploi. Or dès lors que l'on s'éloigne de la zone dense, le maillage de transports en commun devient de plus en plus diffus. Ainsi, des habitants de ces territoires ont de réelles difficultés d'accès aux emplois qui ne sont pas accessibles en transport en commun, comme cela est le cas pour de nombreuses zones d'activités économiques.

Le développement du télétravail (pratiqué à domicile ou dans des tiers lieux) peut permettre de répondre en partie à cette problématique. La pratique du travail à distance reste assez marginale en France, comparée à d'autres pays européens. Si les conditions légales sont favorables au développement du télétravail, une mobilisation de l'ensemble des acteurs concernés sur le terrain nous semble nécessaire sur cette question intégrant les entreprises et acteurs privés. Le télétravail peut concerner une journée entière, ce qui conduit à une suppression du déplacement ou bien à un décalage d'horaire pour réduire l'heure de pointe et la saturation du réseau.

Les initiatives favorisant le développement des espaces de *coworking*, en ville et en gare, doivent aussi être encouragées, tout comme le rééquilibrage des bassins de vie, en particulier par le soutien au développement de pôles d'emploi dans l'Est parisien.



Des mobilités plus intermodales : mieux articuler toutes les offres de transport

1 - Favoriser la multimodalité sur la route et l'intermodalité entre la route et les transports en commun lourds

L'usage des infrastructures routières en Île-de-France doit être réinterrogé à l'aune de deux constats : la saturation croissante des réseaux (routiers comme ferrés) aux heures de pointe, et, en parallèle, la moyenne de 1,06 personne par véhicule (pour les déplacements domicile-travail) - ce chiffre monte à 1,28 personne par véhicule si l'on considère l'ensemble des déplacements, quelle que soit leur nature⁴. Dès lors, il nous semble indispensable de « mettre plus d'usagers sur les routes » en développant une plus grande multimodalité, en particulier pour favoriser les modes collectifs ou partagés (covoiturage, bus à haut niveau de service, autocars, robots-taxis...) à travers des dispositifs d'incitation (aires multimodales) et de contraintes (parkings de rabattement...).

En outre, il est nécessaire de favoriser une meilleure connexion du système routier au système ferré (accès facilité aux gares, information multimodale...), afin de développer un système global de mobilités optimisé et efficace. Ainsi, le voyageur devrait pouvoir disposer d'une information l'incitant à un report modal en cas de dysfonctionnement de son mode de transport initial, et ce, de façon fluide (meilleure connexion entre les réseaux autoroutiers et de transports en commun...).

2 - Organiser des rabattements efficaces à l'échelle régionale vers les gares et en particulier celles du futur réseau du Grand Paris Express

À l'horizon 2030, 98 % de la population de la métropole résidera dans un rayon de 2 km autour des gares et stations du réseau ferré, soit à 10 mn à vélo d'une gare RER, GPE, Transilien ou d'une station de métro ou de tramway.

La réflexion sur les mobilités à l'horizon 2030 s'appuie sur l'organisation de rabattements efficaces, en priorité pensés autour des bus et des modes actifs, sur les gares actuelles et futures du Grand Paris Express. Autour de ces futures gares, comme des gares existantes, la réflexion sur les rabattements est au cœur de la mise en œuvre de mobilités durables, car elle permet d'optimiser l'utilisation de l'infrastructure ferrée lourde, et garantit le report modal vers des modes de transports vertueux.

L'organisation des parcours à pied vers les grandes gares de transport suppose l'aménagement de trottoirs dans un environnement urbain attractif. Cette démarche, engagée par la Société du Grand Paris (SGP) et Île-de-France mobilités, doit être favorisée pour toutes les gares existantes.

Quant au vélo, et même si son usage augmente, il reste faible en Île-de-France comparativement à d'autres métropoles européennes. Une politique en faveur d'une mobilité durable nécessite l'aménagement d'un réseau cyclable, lisible, bien dimensionné, sécurisé et doté de services, ainsi que l'installation de stationnements sécurisés en gare (en complément de Véligo), des services de gardiennages ou de réparation. Il est nécessaire de créer des « hubs vélos » regroupant des vélos en libre-service, du stationnement sécurisé, des services de location.

Les gares doivent devenir de véritables hubs de transport. Il s'agit donc d'innover au travers d'une offre complète et diversifiée de services tels que des stations bus bien intégrées et connectées au métro, la desserte par des lignes de bus express, le développement de services de véhicules partagés, de location de micro-mobilités, d'aires de covoiturage ou des dépose-minutes.

Les quelques parkings relais prévus sur le réseau GPE devraient par ailleurs être équipés de points de recharge en énergies alternatives (GNV, électrique, hydrogène...).

3 - Mieux articuler toutes les offres de transport en favorisant les alternatives au transport routier pour la logistique

L'exigence d'immédiateté et d'ubiquité des consommateurs a renforcé le rôle du camion et des camionnettes dans la livraison de la métropole francilienne. Leur souplesse, leur réactivité et leur capacité à livrer de porte-à-porte fait que 90 % des marchandises en Île-de-France sont livrées par le mode routier.

Parallèlement, les solutions multimodales intégrant le mode de transport par voie d'eau ou ferroviaire ont du mal à trouver un modèle viable dans les conditions économiques et réglementaires actuelles ; elles restent aujourd'hui très minoritaires et exceptionnelles lorsqu'il s'agit de logistique urbaine.

Pourtant, certaines filières comme l'approvisionnement en matériaux de construction ou l'évacuation des déchets de chantier sont déjà utilisatrices de la

voie d'eau et pourraient l'être davantage compte tenu de l'accroissement des volumes attendus par les travaux du GPE et des Jeux Olympiques. De même, le recours au transport ferroviaire pourrait être accru dans les domaines où sa pertinence est avérée (transport de pondéreux, de boissons, voire transport de messagerie et de fruits et légumes...).

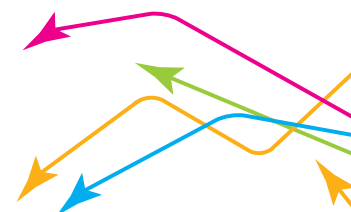
Nous pensons qu'il est nécessaire de maintenir les trafics existants et de les développer là où la pertinence d'un mode massifié est avérée, par des incitations réelles. Parmi celles-ci, l'introduction de clauses d'écoresponsabilité dans les cahiers des charges des marchés de travaux émis par les collectivités devrait être généralisée. Par ailleurs, le maintien des sites embranchés fer et des ports fluviaux, y compris en zone dense, est indispensable, malgré la pression du foncier. Le mode routier doit pouvoir évoluer vers des solutions moins polluantes : motorisation électrique ou GNV, utilisation pour le dernier kilomètre de modes doux comme les triporteurs, vélos électriques...

Aussi demandons-nous **que soient mis en place des soutiens financiers en direction des professionnels (artisans, commerçants, professions libérales, livreurs...)** pour encourager l'adoption de solutions alternatives aux utilitaires thermiques (tripoteurs électriques, vélos cargo...).

Nous souhaitons que soient harmonisées, à l'échelle de la Métropole du Grand Paris, voire de l'Île-de-France, les réglementations en terme de stationnement dans les communes concernant les horaires de livraisons et les critères d'accès pour les différents types de véhicules, afin de permettre une optimisation du trafic de marchandises et une meilleure lisibilité pour les acteurs économiques.

Cette réflexion peut également être l'occasion de mettre en place des dispositifs incitatifs pour les véhicules aux motorisations plus propres (par exemple des horaires autorisés élargis), et devra être menée en lien avec les travaux relatifs à une ZCR métropolitaine.

Des mobilités plus sûres : réduire les accidents et les risques



1 - Réduire les accidents et les risques en anticipant les conséquences possibles des nouveaux services de mobilité

De façon générale, nous assistons à une explosion d'innovations dans nos modes de déplacements. Le rôle de l'acteur public local se voit dès lors interrogé, à la fois à travers sa fonction de régulateur, mais également en tant que garant de l'ordre public et de la sûreté. À titre d'exemple, il est capital de réduire les vitesses en milieu urbain à travers la généralisation des zones 30, afin de réduire l'accidentalité.

Ainsi, les nouveaux objets de glisse urbaine (gyropodes, trottinettes électriques...) induisent une réflexion nécessaire sur le partage de la voirie, en raison de la cohabitation sur les trottoirs de déplacements aux vitesses hétérogènes, sources d'accidentologie et de conflits d'usages. Aussi, **nous demandons une modification du code de la route pour donner une place adaptée sur la voirie aux micromobilités (trottinettes électriques, gyropodes...) dont la vitesse rend difficile la cohabitation avec les piétons.**

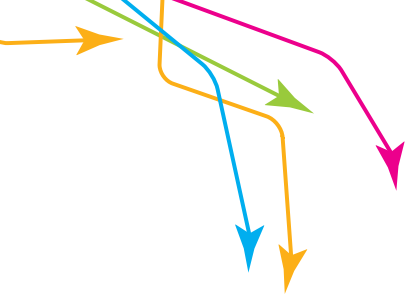
De même, la mise en circulation de véhicules autonomes se fera de façon graduée, avec une coexistence de véhicules dotés de différents niveaux d'autonomie, et de véhicules avec conducteurs. Cela pose des questions de sécurité routière majeures auxquelles les élus locaux seront confrontés.

Enfin, le lancement en France de vélos en libre-service disposés librement dans la ville pose d'importantes questions en terme de partage de l'espace public mais également de sûreté et de responsabilité.

Aussi, nous pensons que la capacité d'intervention des collectivités et autorités locales doit être renforcée dans le cadre d'une approche décentralisée, pour réguler de nouvelles formes de mobilités, afin de réduire les accidents et les risques qu'ils pourraient générer.

2 - Réduire les accidents et les risques à travers un aménagement du territoire en faveur des mobilités actives

La question de vitesses en voirie urbaine est un enjeu majeur pour réduire une accidentalité routière qui touche en milieu urbain particulièrement les motocyclistes mais aussi les piétons (enfants et seniors en premier) et, dans une moindre mesure, les cyclistes. La généralisation des zones 30 et zones de rencontre va dans le sens d'une ville apaisée et mieux partagée entre tous les usages, et pas seulement de mobilité. Apaiser la ville, diminuer le risque, est un préalable pour développer les modes actifs. C'est également bénéfique pour les déplacements en véhicule par la diminution de l'accidentalité et donc de la congestion que les accidents engendrent.



Des mobilités plus soutenables : revoir les modèles économiques et la gouvernance

1 - Revoir les modèles économiques et la gouvernance en articulant les temporalités entre infrastructures et nouveaux modes de déplacements

Les innovations qui touchent aux différents modes de déplacements, ainsi que la vitesse à laquelle elles se déploient, induit une réflexion sur les temporalités pour les acteurs publics qui aménagent les infrastructures sur le temps long, à travers des investissements lourds.

À titre d'exemple, la réflexion sur l'autoroute de demain est complexe, car elle nécessite d'adapter l'infrastructure à des technologies qui évoluent de plus en plus rapidement. Cela pose donc la question des modèles économiques : ces derniers doivent s'adapter à ce contexte d'innovation afin de la favoriser tout en permettant des investissements utiles sur le long terme.

2 - Revoir les modèles économiques et la gouvernance de la donnée pour garantir le rôle de la puissance publique et le respect de l'intérêt général dans les mobilités de demain

Un nouveau jeu d'acteurs se déploie dans la collecte et la réutilisation de la donnée relative aux mobilités, avec une arrivée massive de services privés. Dans ce contexte, les acteurs publics restent les garants du respect d'enjeux d'intérêt général relatifs aux usagers (sécurité, neutralité du service, protection des données personnelles) et aux caractéristiques du service rendu (efficacité, durabilité, équité territoriale et sociale...).

Demain, l'accès à ces données, et leur réutilisation, jouera un rôle majeur qui impactera les déplacements des individus ; c'est déjà ce que l'on constate actuellement à travers les applications pour les conducteurs qui orientent les trajets de ces derniers. C'est pourquoi nous affirmons **qu'il est nécessaire de poser dès à présent les jalons d'une gouvernance de la donnée qui permette à la puissance publique d'être, demain, en capacité de poursuivre son rôle de régulateur des circulations.**

Tout d'abord, nous souhaitons donc que **soit mise en place une réglementation nationale, voire européenne, pour permettre aux collectivités territoriales de pouvoir contrairement juridiquement les opérateurs privés à leur donner**

accès aux données relevant de l'intérêt général (au sens où leur porter à connaissance permettra la mise en œuvre d'une action – notamment de régulation – mieux adaptée). En effet, si les collectivités locales ouvrent massivement leurs données – ce qui génère de l'innovation – elles utilisent également de façon importante l'information pour élaborer leurs politiques publiques de mobilité. Les élus ont besoin d'avoir une image globale du système de mobilités, pour pouvoir prendre les décisions adéquates.

Ensuite, **les collectivités locales doivent pouvoir avoir accès aux règles qui régissent les algorithmes des services privés de mobilité.** En effet, dans le cadre de partenariats publics-privés par exemple, ou dans le cadre de son rôle de régulateur, la puissance publique doit pouvoir avoir une connaissance fine des caractéristiques du service rendu afin de pouvoir intervenir en cas de besoin.

Enfin, face aux services de mobilité privés, à l'échelle locale, nationale, européenne, les acteurs publics locaux (collectivités territoriales et autorités organisatrices de transports) doivent **avoir les moyens d'être prescripteurs dans les modalités de réutilisation de la donnée.** S'il est actuellement possible de mettre en place des licences spécifiques pour l'utilisation de données en open data, la question du **contrôle a posteriori** reste posée.

3 - Revoir les modèles économiques et la gouvernance en repensant le système de tarification global face à des mobilités en mutation

Le véhicule individuel ne paye pas l'utilisation de l'espace public à sa valeur réelle : le prix du stationnement et des amendes est faible, il n'y a pas de péage urbain en Île-de-France (en particulier, au-delà des péages sur les autoroutes qui entrent en Île-de-France avant la Francilienne, aucune route en dehors de l'A14 et d'un tronçon de l'A86 ne fait l'objet de tarification). Or, il existe un réel enjeu de financement concernant la maintenance et l'entretien des routes à l'échelle régionale, qui se posera avec encore plus d'acuité dans les années à venir.

Rappelons notamment que de nombreux services privés de mobilité ne contribuent pas à la maintenance de l'espace public dont ils bénéficient pourtant.

Par ailleurs, il nous semble important de dire explicitement que nous n'envisageons, ni ne souhaitons, que soit étudiée la possibilité d'un péage urbain entre Paris et la banlieue.

Dans le même temps, l'arrivée des véhicules autonomes incite à penser que la redevance liée au stationnement pourrait être caduque à une époque où le lieu du stationnement du véhicule pourra différer de celui du passager, voire ne pas exister si le véhicule est continuellement en mouvement.

Aussi semble-t-il pertinent de **travailler sur la question de la redevance de l'usage de l'espace public par les véhicules individuels**, qui pourrait être déclinée au regard de critères à définir (prix dissuasif aux heures de congestions ; prix incitatif pour des motorisations plus propres ou en fonction du nombre de voyageurs ; tarif variable en fonction des caractéristiques des passagers – PMR, personnes en voie d'insertion...). Le développement d'une technologie fiable de contrôle en parallèle est indispensable (capteurs, vidéo-surveillance...). Dans ce contexte, **la perspective d'un dispositif de contrôle de la circulation en zone dense pourrait être étudiée**, ses objectifs devant toutefois être précisés (décongestion/source de financement des infrastructures routières et des mobilités, à l'instar de Göteborg/amélioration environnementale).

Un « package mobilités » global semble plus adapté qu'une tarification uniquement dissuasive autour de l'usage de la voiture : il est nécessaire de développer, en parallèle, les services de transport alternatifs au véhicule individuel, et de mettre en place une incitation financière à l'utilisation de modes vertueux pour l'environnement.

En outre, le voyageur doit être au centre du dispositif, il est donc nécessaire de mettre tous les acteurs concernés autour de la table pour que les mobilités soient plus lisibles, plus fluides, afin de mettre en place un système tarifaire intuitif pour l'utilisateur.

Dans ce contexte, la question du financement du coût de fonctionnement des nouvelles infrastructures de transport doit être intégrée dans le cadre d'une réflexion globale, qui prenne en compte l'ensemble des modes existants, et qui permette d'assurer une qualité de service de mobilités durable pour tous les territoires.

Les propositions présentées dans ce cahier d'acteurs seront détaillées dans le Livre Blanc des Mobilités 2030 (à paraître au premier trimestre 2018) du Forum métropolitain du Grand Paris.

