

COMPTE-RENDU COMITE TECHNIQUE

REUNION N°1 DU 15 MARS 2017

Participants

Christian BITAUD, Forum métropolitain du Grand Paris
André-Marie BOURLON, APUR, adjoint à la directrice générale
Marion BOUSQUET, CD 92, chargée d'études déplacements
Solenn CHANTRE, CD 92, chargée d'études
Pauline CHONE, DRIEA / DIRIF, chef de département d'ingénierie
Sylvain COGNET, directeur général du Forum métropolitain du Grand Paris
Laurence DEBRINCAT, STIF, responsable études générales
Didier DEPIERRE, Haropa-Ports de Paris, responsable de mission innovation opérationnelle
Ivan DERRE, DRIEA / SCEP, directeur d'études
Léo FAUCONNET, IAU-IdF, responsable pôle gouvernance
Lola FAUCONNET, SGP, Unité espaces publics et intermodalité, chargée de l'Atelier des places du Grand Paris
Laurent GIRARDIN, RATP
Yvan GIEYSSE, Ville de Paris, cabinet de C. Najdovski
Florence HANAPPE, APUR
André JAUNAY, Forum métropolitain du Grand Paris
Jérémy LEVANT, OPTILE, responsable des études
Jean-Christophe MONNET, STIF, responsable relations institutionnelles
Lydia MYKOLENKO, IAU-IdF, chargée d'études mobilités
Pierre MUSSEAU, ville de Paris, cabinet de JL Missika
Sophie RIGAULT, directrice générale de l'AMIF
Nicolas ROLLAND, Métropole du Grand Paris, directeur environnement
Emmanuel SAMANIEGO, ville de Paris, cabinet de C. Najdovski
Cyrille TRICOT, SGP, Unité espaces publics et intermodalité, chargé de projets de pôle
Philippe VENTEJOL, RATP, responsable unité Etudes
Marion VERGEYLEN, Forum métropolitain du Grand Paris
Thomas YAHIEL, AMO de la SGP – Unité espaces publics et intermodalité, directeur de mission adjoint

Suite à la présentation de la démarche par Sylvain COGNET, directeur général du Forum métropolitain du Grand Paris, ainsi que du rôle proposé pour le comité technique, les débats se sont orientés autour de la clarification des objectifs du livre blanc des mobilités 2030.

Le STIF, représenté par Laurence DEBRINCAT et Jean-Christophe MONNET, souhaite une articulation de la démarche avec les documents cadres sur la mobilité en IdF et en particulier le PDUiF 2010 - 2020. Celui-ci doit être « revu » dans le cadre de l'élaboration de la feuille de route 2017-2020 à travers des séminaires de concertations avec les collectivités locales (par thématique dans différents endroits). L'objectif est double : d'une part, trouver les moyens pour davantage avancer sur la mise en œuvre des objectifs du PDUiF, en particulier sur les éléments qui sont du ressort de collectivités locales ; d'autre part, réintégrer les nouvelles politiques régionales (plan route, plan vélo, plan fret). Il s'agit également de se projeter dans l'avenir : commencer à anticiper et imaginer les groupes de travail pour se projeter sur différents sujets tels que les véhicules autonomes, la stratégie télécabine qui pourra être mise en œuvre dans la région Ile-de-France... Il y aura un nouveau document cadre des politiques de mobilités d'ici quelques mois, qui ira au-delà de 2020. Le PDUiF doit être décliné par des Plans Locaux de Déplacements, établis à l'initiative des EPCI ou des EPT. Seuls 10 ont été élaborés à ce jour. Le STIF a souhaité que les collectivités conçoivent ces plans comme des programmes d'action à 5 ans. Il existe un dispositif de soutien

financier et technique pour les collectivités réalisant ces PLD. Le STIF a mis en place des outils (guides, outils d'animations, site internet, assises de la mobilité).

Il s'agira donc d'articuler les travaux du Forum métropolitain du Grand Paris avec le document prescriptif du PDUIF qui doit être mis en œuvre par les collectivités locales.

Dans les thèmes listés par le Forum métropolitain du Grand Paris, certains sont du ressort du STIF : mobilités autonomes en transport collectif ; aller plus loin sur les enjeux d'intermodalités autour des gares du grand paris (un travail de conviction est nécessaire sur cette question). Il existe des dispositifs du STIF pour financer les équipements d'intermodalité. Le STIF mène régulièrement des études sur les territoires à enjeux (desserte du plateau de Saclay).

Sur la question des thèmes de travail, l'APUR, représenté par André-Marie BOURLON et Florence HANAPPE, souligne également l'importance des évolutions entre les modes d'habiter et de travailler (une étude devrait être réalisée sur la question des modes d'habiter). L'impact de l'innovation a été mis sur les transports autonomes, mais la mobilité électrique plus largement est un enjeu fondamental (enjeu sur la santé, liés à la qualité de l'air).

La DRIEA, représenté par Ivan DERRE et Pauline CHONE, salue l'initiative et présente des études réalisées en terme de prospective des mobilités. Les études montrent que les problèmes créés par l'augmentation de la population et des besoins seront en partie réglés par les futures infrastructures de transport mais pas totalement. Il est également nécessaire de regarder les scénarios de rupture par rapport aux prévisions. Des études permettent de mesurer l'impact partiel d'un rééquilibrage entre population et emploi.

La Société du Grand Paris, représentée par Lola FAUCONNET, Cyrille TRICOT et Thomas YAHIEL, évoque les études de pôles. Cette démarche a été initiée il y a deux ans avec l'Etat, la Région et le STIF pour lancer une réflexion autour des futures gares afin d'accompagner leur arrivée et de permettre différents usages et modes d'accès. Des études de pôles ont été lancées, avec un financement de la SGP à hauteur de 100k€. Les études s'appuient sur des conventions tripartites entre la SGP, le STIF et un pilote local (une collectivité, un aménageur, etc.). Parmi les thématiques abordées : le rabattement tout mode autour des gares ; le stationnement, etc. Ces études ont vocation à préciser et à proposer des aménagements concourant à l'intermodalité autour de chaque gare dans un rayon maximum de 300m. L'objectif est d'avoir des « contrats de pôles » entre les différents acteurs s'engageant pour des actions opérationnelles, avec des clefs de financement à définir, avec des actions prioritaires à mener. Par ailleurs une démarche a été lancée en mars, l'Atelier des places du Grand Paris dont le mandataire l'agence d'urbanisme et d'architecture, TVK sera au pilotage. Cette étude viendra chapeauter les 65 projets de pôle afin de créer une cohérence commune à tous les pôles en termes de composition de l'espace public et de l'intermodalité, une cohérence métropolitaine. La SGP a donc demandé dans son cahier des charges que TVK puisse élaborer des principes guides, sorte de référentiel de bonnes pratiques en terme d'espace public et d'intermodalité avec une vision prospective à l'horizon des mises en service. Il devra être aussi développé une méthodologie de réalisation, outils opérationnels qui seront soumis en préconisation aux futures MO ou gestionnaires des projets de pôles, futures Place du GPE. Il s'agit d'une démarche relative aux espaces publics et à l'intermodalité, en lien avec la démarche du STIF intermodalités 2030.

La ville de Paris, représentée par Pierre MUSSEAU et Yvan GIEYSSE, ajoute que les acteurs privés de l'innovation dans les mobilités interpellent les acteurs publics. Les acteurs de la mobilité ne sont plus uniquement les acteurs traditionnels ; les élus souhaitent concrétiser les expérimentations sur la mobilité afin de créer un dialogue. Qu'est-ce que les innovations vont changer dans notre manière de gouverner les mobilités ? La démarche du Forum métropolitain du Grand Paris pourrait être l'occasion d'avancer des propositions fortes sur ces projets. Par ailleurs, la réflexion entamée sur le PDUIF doit enrichir le travail réalisé dans le cadre du forum, et inversement : le travail du forum doit enrichir le travail du PDUIF, le travail coordonné par la SGP sur les études de pôles, et s'inspirer d'autres éléments tels que ceux présentés par la DRIEA. C'est également l'occasion de faire remonter les initiatives territoriales grande couronne (AMIF, Forum) ainsi que toutes les initiatives prises par ailleurs par les communes (impact des actions métropolitaines, projets de développement autolib'/velib'...). Comment pérenniser les initiatives prises par les collectivités pour réfléchir à l'évolution des mobilités partagées et des mobilités douces ?

Des acteurs économiques pourront faire des propositions : par exemple le groupe La Poste sur la logistique, ou encore la SOGARIS, la RATP. L'EIVP organise un évènement le 9 septembre sur les mobilités. Le Festival Autonomy se déroulera les 19-21 octobre à la Villette : il est possible de structurer des ateliers dans un cadre intéressant pour y faire venir les élus. Il faut créer de l'innovation dans les formes de travail et permettre une meilleure appropriation, tout en maintenant des groupes de travail avec des auditions.

L'IAU-IdF, représenté par Lydia MYKOLENKO, propose de se mobiliser dans le cadre d'une série d'audition d'experts ayant travaillé sur différents sujets abordés par le groupe de travail (voir « inputs » ci-après).

Pour Haropa Ports-de-Paris, représenté par Didier DEPIERRE, il ne faut pas oublier l'aspect prospectif, ne pas raisonner uniquement sur les modes existants, et trouver un équilibre dans la réflexion entre mobilité des personnes et des marchandises. En effet, la place réservée aux marchandises dans la vision des élus est plus restreinte par rapport aux voyageurs. La logistique doit être bien prise en compte.

Pour la Métropole du Grand Paris, représentée par Nicolas ROLLAND, la dimension prospective est importante : qu'est-ce qu'on partage aujourd'hui, qu'est-ce que les élus ont assimilé dans l'enjeu des transports dans le débat de demain ? Entre les objectifs fixés dans les documents règlementaires et la pratique, il y a un écart. Comment le combler ? Qu'est-ce que l'on serait en capacité de faire si l'on arrive à mieux associer les laboratoires de recherche, les acteurs économiques, ... dans ce débat ?

Quel est l'objet final recherché ? comment faire en sorte de maximiser l'appropriation ? La forme du rendu des travaux, du livre blanc, de la restitution, de l'élaboration est aussi importante que le fond des sujets.

Débat sur les questions de modélisations et de projections

Le STIF a un modèle de prévision de déplacements tous modes en Ile-de-France avec une approche différente de celle des services de l'Etat en terme de prospective 2030. Ces projections ont permis d'éclairer la procédure de révision du SDRIF : en 2030, il y aura un report considérable de la voiture

vers les transports en commun. Ce report modal est lié aux investissements à l'œuvre. Si l'on tient les délais du GPE, on arrivera à résorber la congestion dans les transports en commun et à réduire considérablement la congestion routière.

Pour la DRIEA, les modèles se basent sur des hypothèses différentes : le groupe de travail permettra de les confronter, de les interpréter.

Pour la Ville de Paris, cela soulève une autre question : ces modèles sont-ils capables de prendre en compte les évolutions des usages en terme de mobilités, du rôle du numérique ? Il faudra clarifier ces éléments vers les élus. Ces modèles permettent-ils d'anticiper des questions concrètes qui pourront bouleverser le trafic ? Aujourd'hui le numérique agit sur la congestion automobile, demain sera-t-il à l'origine d'une nouvelle concurrence avec les transports en commun ?

Les modèles aujourd'hui ne permettent d'appréhender les comportements que sur des modes qui existent.

Le STIF finance les travaux du laboratoire Villes Mobilités et Transports. De premiers travaux d'application en Ile-de-France débutent sur ces questions : la manière dont les véhicules vont se répandre : quand le véhicule autonome sera-t-il la norme ? Est-ce toujours bénéfique dans la façon dont cela va se mettre en œuvre ?

Les services de l'Etat confirment que leurs modèles prolongent des tendances. Si le groupe de travail avance sur un scénario de rupture, cela peut amener à revoir des hypothèses de rupture dans un scénario différent. L'enjeu de la récupération de données est également essentiel (récupération de données en cours par la DIRIF notamment) : comment mettre en place des systèmes de mesure adaptés (comptages de nombre de personnes dans le véhicule...) ?

Existe-t-il des modèles sur les transports de marchandises (origines / destination) : comment connaître ces données ? Le modèle FRETURB a été développé par le laboratoire Aménagement, Economie et Transport (LAET) de Lyon et adapté en Ile-de-France.

L'APUR avait fait une étude sur le devenir des stations-services : le nombre de km parcouru est lié au prix du carburant, ce qui est rarement pris en compte dans les modèles.

Les acteurs suivants se sont exprimés sur les éléments de contenu qu'ils étaient prêts à partager dans le cadre du comité technique :

STIF (Laurence DEBRINCAT) :

- Eléments de modélisation ayant basés la réalisation du PDUiF, du SDRIF
- Evaluation du PDUiF à mi-parcours
- Documents téléchargeables sur le site du STIF et de l'OMNIL

IAU-IdF (Lydia MYKOLENKO) :

- Benchmark IAU sur la conversion des autoroutes en autres voiries et autres types d'usages, en lien avec la congestion
- Travaux ayant nourri le plan route, le plan vélo
- Veille sur le partage des mobilités, sur les véhicules autonomes
- Transports de marchandises et logistique

RATP (Philippe VENTEJOL) :

- Apport d'éléments d'expertise dans une perspective d'innovation : connaissance des clientèles et de leurs comportements des voyageurs, des enjeux industriels, des enjeux d'opérateurs de systèmes de transports ; contributions ouvertes

OPTILE (Jérémy LEVANT) :

- Comportement client en grande couronne : il faut calibrer l'offre sur le réseau ferré, ce qui n'est pas le cas où les habitants ont des difficultés à rentrer chez eux à partir d'une certaine heure (ces éléments sont inclus dans le PDU et les PLD)

Services de l'Etat (Ivan DERRE / Pauline CHONE) :

- Etude aménagement et déplacements du Nord Francilien
- La répartition des emplois en Ile-de-France : un élément à prendre en compte pour améliorer les conditions de déplacement
- Etude de trafic du Grand Paris Express : quels enseignements ?
- Etude d'impact d'une ZCR sur le trafic routier et les émissions de polluants
- Analyses de l'accessibilité des gares de Grand Paris Express réalisés par la DRIEA pour l'observatoire des quartiers de gare du GPE
- Etude de trafic du Grand Paris Express
- Etude Etat-Région sur les capacités de développement du transport combiné rail-route en Ile-de-France

En conclusion

Sylvain COGNET, directeur général du Forum métropolitain du Grand Paris, confirme qu'il ne s'agit pas de faire de la planification, mais de trouver un accord politique global sur une vision partagée. Le Forum métropolitain du Grand Paris reviendra vers les membres du comité technique afin de leur faire des propositions d'organisation plus précise des travaux à venir. Enfin, Le comité technique pourra réaliser des propositions d'acteurs à auditionner. La question d'une concertation avec les citoyens sera également abordée, en lien avec le groupe de travail dédié au sein du Forum métropolitain du Grand Paris.

Sophie RIGAULT, directrice générale de l'AMIF, affirme qu'il faut aller vers des éléments de points d'accord, de consensus. Il s'agira donc de se baser sur les bonnes pratiques de chaque institution, afin de faire émerger des axes auxquels chaque structure n'aurait pas pensé de son côté.