

Livre blanc des mobilités 2030
Groupe technique « prospective et modélisation »
Réunion n°2 du 7 juin 2017

STRUCTURES PARTICIPANTES :

- Apur
- Agence de mobilité direction de la voirie, Ville de Paris
- CCI Ile-de-France
- Chronos
- Conseil Général de Seine-Saint-Denis
- DRIEA
- IAU-IdF
- Paris Capital Economique
- Ville de Paris
- SNCF réseau Ile-de-France
- STIF

L'ordre du jour de cette séance vise à réaliser un état des lieux de la mobilité en Ile-de-France, à partir des données quantitatives connues (la dernière Enquête globale Transport datant de 2010). Les participants du groupe de travail ont en effet souhaité commencer par cet état des lieux avant de se lancer dans la prospective proprement dite.

Travail sur le plan

Suite à la présentation du plan, les réactions portent notamment sur les points suivants :

- Depuis les années 2000 les transformations majeures ne sont pas liées uniquement au numérique mais à l'effort réalisé sur le déploiement des transports en commun.
- Comment promouvoir de nouvelles mobilités qui participent à la réduction des inégalités ?
- A partir des nombreux éléments de contenu existants (EGT, etc...), les élus pourront cibler les messages à accentuer dans le livre blanc.

Présentation mode de vie et mobilité quotidienne en Ile-de-France – IAU (cf. présentation ppt)

Entre 2001 et 2010, on observe une forte croissance du vélo et de la marche. Si l'échelle francilienne constitue une échelle pertinente, il faut regarder au niveau des territoires pour capter au mieux les tendances, surtout lorsqu'il s'agit des modes actifs. Les déplacements ne se font pas tous d'un bout à l'autre de la région.

La marche est le 1^{er} mode de déplacement en Ile-de-France, particulièrement à Paris et en petite couronne. L'utilisation des transports en commun domine les échanges entre Paris et la banlieue. En-dehors de Paris, la voiture domine, et ce de manière croissante, en s'éloignant de Paris.

La marche est donc le premier mode de déplacement en Ile-de-France sans politique dédiée, et donc avec un manque de confort et de praticité pour les piétons. Le vélo occupe une place retrouvée dans les transports du quotidien avec une dynamique forte, mais des données plus récentes seraient nécessaires. Les transports publics sont toujours plus sollicités entre Paris et la banlieue, mais également en dehors. Le développement de réseau structurant de territoire :

tramway, Tzen, bus semblerait avoir porté ses fruits. L'équilibre entre l'accroissement de l'offre pour pallier le manque de capacité et le coût associé n'est pas simple à trouver. Le phénomène du « peak-car » connaît une baisse structurelle sur l'ensemble de l'Ile-de-France sauf en grande couronne où en son sein il conviendrait de distinguer agglomération et zone rurale. La croissance par le passé a été portée par la motorisation des femmes, ce sont aujourd'hui des phénomènes un peu à part. La motorisation des jeunes diminue également. Le boom des deux roues moteurs s'arrête, se stabilise voire régresse.

Globalement, le trafic routier structurant se stabilise et baisse dans les radiales de petite couronne et reste constant dans leur voisine de grande couronne.

Il est important de regarder les individus et pas uniquement les mobilités, on observe une baisse des déplacements structurants bien qu'il reste conséquent quotidiennement. Il existe par ailleurs une très grande hétérogénéité entre les franciliens. L'augmentation de la croissance du budget temps/déplacement ne s'explique pas uniquement par la saturation ou la congestion mais aussi parce que les individus ont une activité qui se complexifie avec une évolution liée aux loisirs.

Zoom sur la Métropole du Grand Paris – Apur (cf. présentation ppt)

Au-delà des chiffres globaux au niveau régional, il est important de regarder les dynamiques des différents territoires car les enjeux et les moyens mis en œuvre peuvent varier.

Au sein de la MGP 12.3 millions de déplacements hors Paris sont effectués quotidiennement auquel du sein il ne faut pas minimiser les mobilités du quotidien et les déplacements courts.

L'utilisation des transports en commun et des deux roues moteur connaît une hausse tandis que la voiture décroît de 28%. Plus on est en zone dense, plus l'usage des transports collectifs est important.

La différence entre Paris et le reste de son agglomération est marquée un contraste sur la quantité et la qualité d'espace public, par exemple hors Paris 60% des voies sont inférieurs à 12m de large.

L'agglomération dispose d'un réseau autoroutier très structurant saturé, dans le même temps les trames viaires au sein des communes et de leurs centres-villes, est très étroite, et il y a une volonté de gagner en qualité de vie.

Evolution du vélib' en 10 ans

En 2007, le trajet moyen était de 20 minutes pour 12km/heure et la distance parcourue de 4 km. En 2017, le trajet moyen est de 12 minutes à une vitesse moyenne toujours de 12km/heure pour 2 km de de distance parcourue.

Cette évolution peut être interprétée comme un passage d'un mode principal à un mode secondaire de rabattement. Dans les déplacements vélo, la part vélib' représente 24%.

Débats

Données sur la mobilité

L'Enquête Global Transport concerne les familles, ne prend pas en compte par exemple les flux liés au tourisme. Il est difficile de faire des comparaisons avec les autres villes car ce n'est pas la même méthodologie qui est utilisée.

Il existe un problème de méthode : **les données sont anciennes et les évolutions rapides**. Il faut réunir les différentes enquêtes qui sont parcellisées. L'ouverture et l'analyse des données est un

enjeu important, notamment les données en temps réel. La fédération des agences d'urbanisme mène un travail sur cette question.

Circulation et stationnement des autocars

L'agence de la mobilité de la ville de Paris réalise actuellement un schéma directeur de stationnement des autocars. Cet enjeu doit être appréhendé en lien avec les restrictions intramuros concernant le diesel, et avec l'évolution des pratiques. Jusqu'à présent le modèle de voyage organisé par les opérateurs consiste à déplacer les touristes dans un car du centre de Paris à la grande couronne pour faire des arrêts assez rapides sur les différents sites. La pérennité de ce modèle est interrogée aux vues de l'évolution des pratiques touristiques notamment de l'attrait pour les visites à la carte.

Il faut également étudier la fréquentation aux abords des gares : il y a des points d'entrée qui sont les gares parisiennes, mais pas seulement, des pôles comme Passy permettent de rayonner dans le reste de la région, c'est une tendance qui pourrait être accentuée dans la mesure où il existe des possibilités de transferts entre les différents pôles.

Dans le cadre du développement des cars dits « Macron », la DRIEA a lancé une étude sur la localisation des gares routières à prévoir, les compagnies souhaitent arriver dans le centre de Paris mais il y a un manque de place, et les gares de Bagnole et de Porte-Maillot sont déjà saturées. La gare de Bercy devra bientôt servir de dépôt de bus pour les lignes qui seront prolongées sur les quais. Les gares du GPE doivent permettre d'envisager ces rabattements.

Quelles solutions pour des mobilités plus durables ?

L'enchaînement des deux enquêtes EGT montrent une progression significative de la marche. Les utilisateurs du vélib' sont majoritairement issus d'un report des transports en commun. Il vaut mieux un report modal du véhicule personnel au vélo. Il ne faut pas appréhender la question seulement en termes de vase communicant, il faut aussi prendre en compte l'évolution des mobilités. Le système est en voie de saturation que ce soit les transports en commun ou la voiture. Le vélo apporte quant à lui de l'oxygène par rapport à ce système de mobilité.

Il faut poser 3 ou 4 enjeux majeurs et ne pas considérer l'Ile-de-France comme un territoire en bloc. Il est important également d'identifier les chiffres clefs de changements par exemple l'élasticité du prix de l'essence.

Des évènements qui modifient nécessairement les cheminements, tels que les travaux du RGPE, peuvent être des occasions pour permettre de faire évoluer durablement les comportements.

Observatoire des mobilités émergentes - Présentation de Chronos

Chronos présente une enquête réalisée auprès de 4.000 français, échantillon représentatif avec surreprésentation de certains territoires. L'objectif est de mesurer ce que les enquêtes dites classiques concernant les transports ne peuvent pas mesurer.

Débats

Télétravail

La proportion d'emplois possibles en télétravail est plus forte dans le centre des agglomérations, il concerne actuellement surtout les TPE/PME. La législation reste très restrictive dans la Fonction Publique Territoriale.

Le télétravail ne signifie pas que les individus cessent de se déplacer, mais qu'ils se déplacent différemment et à d'autres horaires. De même pour les travailleurs indépendants, il faut donc réfléchir aux conséquences sur l'offre de mobilité.

Mobilité inclusive et services de mobilités

Au total, ce serait plus de 7 millions de français qui seraient victimes de problèmes de mobilités qui impacteraient leur insertion sociale ou professionnelle. D'un paradigme de l'offre de mobilité, on passe à un paradigme de la demande, c'est l'utilisateur qui va choisir sa mobilité en fonction de sa qualité et de son agilité.

Alternatives à la voiture

La marche reste le premier mode de rabattement des transports en commun. Les gens ne changent pas de comportements mais de pratiques, on ne réduit pas la consommation et les mobilités. La question environnementale reste la même avec Uber. La commande en ligne génère d'important volumes de livraisons et donc de déplacements. Il y a une tendance à la pacification urbaine avec des voiries multimodales mais les modes motorisés restent dominants, et la question des véhicules autonomes est à interroger dans cette perspective.

Révolution numérique – présentation IAU

Dates clefs

1993 : naissance du web

2006 : 1^{ère} plateforme de covoiturage

2007 : début de la révolution tactile 1^{er} iphone

Le numérique prend différentes formes avec site d'information géographique en temps réel, des applications qui font de la mise en relation de service entre l'offre et la demande, la réservation et le paiement, mais aussi dans la billettique. Les clients ont la possibilité d'interagir avec le transporteur via les réseaux sociaux. Cela crée une possibilité d'optimiser le réseau. En une décennie tous les services de mobilités sont apparus dans le paysage, c'est un tournant avec le velib' et l'autopartage.

2008 : mototaxi

2009 : autopartage de particulier à particulier

2010 : VTC

2011 : Uber, autolib à Paris

2012 : Uber X et autopartage sans stationnement

2013 : explosion du VTC avec Uber pop, Heetch, autopartage de particulier à particulier avec Drivy comme leader

2014 : Uber pool, Zipcar, auto partage résidentielle

2015 : City mapper Paris

2016 : Loi pour une République numérique

Enjeux

- Utilisation du smartphone, la billettique interopérable est importante pour favoriser l'intermodalité et la multi modalité. Beaucoup d'enjeux en cours de développement notamment de gouvernance avec le Stif qui est devenue Autorité Organisatrice des mobilités en Ile-de-France.

3 phénomènes

- Un choix assez fort de la puissance publique à Paris et en Ile-de-France de mettre en délégation de service publique pour Velib' et Autolib'. Outre les enjeux opérationnels, comment étendre ce service au-delà de Paris et communes adhérentes, sur quels critères et à quel coût pour les collectivités territoriales et les utilisateurs
- La percée des pratiques collaboratives à la fois le covoiturage, l'autopartage entre particulier couvre beaucoup plus le territoire francilien, et est accessible au plus grand nombre avec un coût d'usage assez bas. Il y a un risque de contournement, il faut s'interroger sur les modes de contrôle et de régulation, quelle fiscalité ? Comment intégrer ces offres sans exacerber la concurrence avec le service public des transports en commun.
- Concurrence des VTC par rapport aux taxis mais aussi tous ces services de mobilités

Certains services de mobilités ont du mal à trouver un équilibre financier car le volume de demande n'est pas suffisant pour arriver à l'équilibre.

Pour la sphère publique il existe plusieurs enjeux : le réseau routier surchargé ; le financement et l'organisation dans les transports publics même si le réseau est d'exception son coût de maintenance est considérable. Il y a un risque de voir s'imposer une autorité organisatrice informelle par les géants du web. Plusieurs pistes sont proposées, comme réviser la LOTI de 1982 : la révolution dans les transports est liée au numérique mais il n'existe pas de lien entre la loi pour la République numérique et la LOTI.

Débats

Politique de régulation du stationnement

Il faut être vigilant aux effets induits : l'autopartage peut par exemple augmenter le nombre de véhicules sur les routes, et avoir donc un effet contre-productif sur la congestion et l'environnement.

Il faudrait lister les nouvelles pratiques avec les impacts positifs et négatifs potentiels.

Il faut se poser la question de la gouvernance du réseau structurant, faut-il laisser la main au local pour mieux s'organiser ? Cette question de la gouvernance pose aussi problème dans la gestion des données et du contrôle de leurs usages, dans une perspective d'intérêt général.

CONCLUSION

A la suite de cette réunion, le plan sera renforcé au regard des éléments évoqués pendant la séance. Une nouvelle réunion sera organisée pour donner à voir sur les différents sujets, les risques et les opportunités aux vues des projections de 2030.

21.06.2017

Dans le chapitre 1, il est convenu de repartir du développement de l'offre structurante publique : plus on développe le réseau public, plus la question des rabattements devient croissante. Le livre blanc se concentre sur les déplacements quotidiens.