

Essonne

LE DÉPARTEMENT

— TERRE D'AVENIRS —

CONFÉRENCE

Quelles routes métropolitaines à l'horizon de la neutralité carbone ?



Rapport d'actes de la conférence
du 3 février 2022 entre élus
des territoires, techniciens
et acteurs économiques.

En partenariat
avec



ATEC ITS FRANCE

essonne.fr

Rares sont les enjeux tels que la décarbonation des transports pour lesquels l'objectif à atteindre est communément admis et partagé, mais les moyens d'y arriver font encore largement débat.

La vérité est que la réponse ne peut pas être uniforme. L'accès à la mobilité interroge directement la place des individus au sein de la société. Ses usages et ses modes façonnent l'aménagement de nos territoires selon leurs contraintes et leurs particularités autant qu'ils reflètent l'évolution de notre société et de nos aspirations.

Ancré à une métropole monde, porte d'entrée et « périphérie » de la Région capitale le Département de l'Essonne est un bon poste d'observation de ces évolutions.

Alors que l'Île-de-France a connu au cours des dernières décennies un développement massif des infrastructures de mass-transit, les investissements colossaux qui ont été consentis ne suffiront pas à achever la transition écologique des mobilités. Au contraire les futurs métros du Grand Paris pourraient bien devenir une nouvelle frontière, adossée à des zones à faibles émissions, alors que dans le même temps les habitants d'Essonne et de Grande Couronne restent dépendants de la voiture et voient leurs besoins de mobilité augmenter sous la pression démographique.

L'urgence écologique nous dicte d'imaginer de nouvelles solutions pour poursuivre la décarbonation de nos transports à l'heure où la dépense publique se tarit et où les grands projets d'infrastructures ne sont plus compatibles avec nos exigences environnementales.

De ce constat est née une intuition : pourquoi ne pas réinvestir une infrastructure déjà existante et financée, agile, dotée d'une forte capillarité et d'une grande réserve de capacité : la route.

Parce que je suis convaincu que le Département de l'Essonne, de par les dynamiques géographiques et sociodémographiques qui l'animent et en tant que premier partenaire des communes, a une légitimité et une voix singulière à porter sur les enjeux de mobilité, j'ai souhaité organiser cette conférence, en partenariat avec TDIE et l'ATEC-ITS France.

Elle a permis de réunir un panel d'experts d'une grande qualité, que je veux une nouvelle fois remercier, associant l'ensemble des acteurs de la route, des autorités publiques aux opérateurs privés.

Les expériences partagées et les recommandations qui ont été faites ne se limitent d'ailleurs pas au seul territoire francilien, mais font écho aux défis rencontrés par les grandes métropoles partout dans le monde.

De ces échanges ressort la conviction que la route a plus que jamais un rôle clé à jouer en s'inscrivant dans une logique multimodale, en complémentarité avec les modes de transport partagés.

Il y a cependant urgence à agir. Repenser la gouvernance de notre système de transport à l'échelle territoriale, définir une trajectoire de financement qui soit à la hauteur de nos besoins et de nos ambitions, développer de nouveaux outils d'information et de communication pour accompagner la transformation des usages, voilà les chantiers auxquels nous devons désormais nous atteler.

À l'heure où débute une nouvelle mandature nationale je souhaite que ces travaux puissent participer à élaborer une vision soutenable et innovante de la route au sein de nos métropoles, comme une interface de décarbonation de nos modes de déplacement à même de répondre aux attentes et aux spécificités de notre territoire.



François Durovray
Président du Département
de l'Essonne



Dans un contexte national et mondial où «rien ne sera plus comme avant», avec un monde en pleine évolution, pour ne pas dire révolution, l'objectif principal d'ATEC-ITS France est d'accompagner les acteurs de la mobilité intelligente qui sont déjà engagés, ou sont en attente de solutions leur permettant de maîtriser les différentes transitions, qu'elles soient énergétique, écologique, numérique, sociale, économique, démographique, etc. La mobilité des personnes et le transport des biens sont déjà affectés par ces changements et le seront encore plus dans un avenir proche.

C'est avec plaisir que l'ATEC ITS France a répondu à l'initiative du Conseil départemental de l'Essonne d'organiser la journée de réflexion « Quelles routes métropolitaines à l'horizon de la neutralité carbone ? » en collaboration avec TDIE. Il est en effet totalement dans les missions de l'association d'accompagner l'écosystème des mobilités dans les différentes transitions, répondre à leurs préoccupations, établir des ponts avec d'autres acteurs... et en même temps de valoriser les solutions proposées par certains de nos membres, pour répondre aux défis de ces transitions.

Si la «route» est souvent pointée du doigt comme le symbole de nos mobilités carbonées, comment envisager les conséquences de la décarbonation des motorisations portée par la réglementation européenne et les incitations nationales, telle est une des questions qui a été posée au cours de cette conférence

Les mobilités sont en France le premier contributeur aux émissions de GES, la voiture pesant 16% du total des émissions. L'Union Européenne s'est, elle, engagée dans une ambitieuse feuille de route pour qu'en 2030 les émissions de gaz à effet de serre des pays de l'UE soient de 55% inférieures à celles de 1990. La France s'est donnée des objectifs similaires dans le cadre de sa stratégie nationale bas carbone (SNBC) qui prévoit, pour le secteur des transports, une baisse des émissions de 28% en 2030 par rapport au niveau de 2015 et une décarbonation complète à l'horizon 2050. Or, de 1990 à 2015, le secteur des transports a augmenté ses émissions de 8%.

Rappeler ces éléments aide à mesurer l'ampleur du chemin à parcourir, ce qui conduit à nous interroger collectivement sur les adaptations de nos systèmes de mobilité, les dispositifs et technologies à développer et déployer ainsi que sur les coûts et les financements de cette transition.

Rappeler ces éléments, souligne également l'urgence à agir ! L'urgence d'être inventif ensemble afin de pouvoir développer pour chacun de nos territoires urbains et interurbains un accès à la mobilité des personnes mais aussi des biens qui soit équitable entre les citoyens, pérenne en termes de financement et d'entretien.

Nous sommes certains que les travaux menés en collaboration ce 3 février, mais également les travaux issus des feuilles de route menées par l'ATEC pourront contribuer à élaborer une vision de l'utilisation de nos routes qui soit en accord avec la nécessité de décarboner nos transports.



Martial Chevreuil
Président
de l'ATEC-ITS France



Les mobilités sont un élément indissociable de la vie quotidienne de nos concitoyens. Responsable de près d'un tiers des émissions de gaz à effet de serre en France, le transport constitue un des principaux enjeux et leviers d'action des politiques publiques pour assurer la réalisation de la trajectoire vers la neutralité carbone à l'horizon 2050.

Si l'attention des pouvoirs publics semble principalement concentrée sur les efforts à réaliser pour développer un transfert modal de la route vers les modes alternatifs (transports collectifs et mobilités douces en milieu urbain, transports ferroviaires en mass transit métropolitain ou en dessertes interurbaines), la route restera néanmoins un support incontournable des mobilités quotidiennes. Elle représente dès aujourd'hui un défi majeur des stratégies de décarbonation portées par l'Union européenne, l'État et les collectivités territoriales. La route peut-être en effet une infrastructure pour des mobilités moins carbonées comme c'est le cas avec le co-voiturage et les mobilités actives ou lorsqu'elle sert de support au transport collectif par bus ou autocar. Surtout, elle représente une marge de décarbonation très significative avec le développement de l'électro-mobilité. Enfin, la route doit être intégrée aux réflexions préparatoires au développement de l'intermodalité dans une logique de complémentarité.

Associé avec ATEC-ITS France à la préparation et la mise en œuvre de cette initiative du Conseil départemental de l'Essonne, le think tank TDIE que nous représentons se réjouit de partager à cette occasion le double constat que la décarbonation des mobilités routières est un enjeu central des politiques d'infrastructures et des stratégies de financement des prochaines années, et que cette trajectoire collective doit se penser dans la concertation étroite avec les collectivités gestionnaires de réseaux. Cette problématique générale a des résonances particulières en Ile-de-France, et les préoccupations du Conseil départemental de l'Essonne illustrent bien l'ampleur du travail qui attend les acteurs du transport dans les prochaines années.

Si un consensus semble se dégager à travers les appels convergents de la société civile, des acteurs économiques et du monde politique pour définir des politiques volontaristes, la mise en œuvre de la transition écologique et énergétique des transports suscite de nombreux débats sur ses modalités, ses leviers, les moyens à y accorder, et la répartition des efforts à réaliser entre pouvoirs publics et acteurs économiques. Il ne faut donc pas oublier la route dans les efforts d'innovation et d'expérimentation, au service des attentes et des besoins de nos concitoyens.



Philippe Duron
Co-président
du TDIE

Louis Nègre
Co-président
du TDIE

SOMMAIRE

7

Trois partenaires unis pour repenser la mobilité

9

Synthèses des interventions

10 - Ouverture

10 - Table ronde n° 1

Dynamiques économiques et sociales métropolitaines
quels défis pour les systèmes de transport ?

11 - Table ronde n° 2

Comment d'autres territoires métropolitains intègrent-ils les enjeux
de la décarbonation des mobilités dans leur stratégie routière ?

12 - Table ronde n° 3

Les gestionnaires de réseaux routiers face à la diversité des besoins
de déplacement : quelles spécificités des systèmes métropolitains
du point de vue d'un département ?

12 - Table ronde n° 4

Les nouveaux enjeux de la décarbonation des mobilités génèrent-ils
un nouveau regard sur la gestion routière en Île-de-France ?

14 - Quelles priorités pour l'Île-de-France ?

14 - Conclusion

15

Actes de la Conférence du 3 février 2022

16- Ouverture de la conférence par le président Durovray

18 - Table ronde n°1

21 - Table ronde n° 2

27 - Table ronde n°3

32 - Table ronde n° 4

40 - Conclusion

Trois partenaires unis pour repenser la mobilité >>>>>



TDIE (transport développement intermodalité environnement) est une association pluraliste coprésidée par Philippe Duron, ancien député du Calvados, et Louis Nègre, ancien sénateur des Alpes-Maritimes, maire de Cagnes-sur-Mer. TDIE rassemble professionnels et acteurs institutionnels du monde des transports de voyageurs et de marchandises pour faciliter une réflexion collective sur les questions de financement, de planification, et d'évaluation des politiques de transport, mobilité et logistique.

TDIE a vocation à éclairer les débats et les questionnements concernant les infrastructures et la mobilité : pour ses adhérents, attentifs aux orientations portées par les pouvoirs publics, et pour les pouvoirs publics, de niveau national ou territorial, attentifs aux préoccupations des professionnels des transports.



Le Département de l'Essonne, collectivité territoriale de proximité, riche d'1,3 millions d'habitants, regroupe un grand nombre de besoins du quotidien, essentiels à ses administrés. Couvrant des domaines aussi divers que les collèges, les soins médicaux, la culture, la solidarité, l'aménagement du territoire ou encore la mobilité et les routes, ce sont 4 200 agents et 42 élus qui œuvrent, en collaboration avec l'ensemble du maillage territorial, au mieux-vivre ensemble en Essonne.

ATEC ITS FRANCE

L'association ATEC ITS France, favorise les échanges et les expériences entre les professionnels de la mobilité (entreprises, acteurs publics, recherche, monde académique). Elle compte parmi ses membres des collectivités territoriales, des services de l'État, des établissements d'enseignement et de recherche, les principales entreprises et sociétés d'ingénierie du secteur de la mobilité.



Présentation >>>>>

À l'initiative du Conseil départemental de l'Essonne, et en partenariat avec ATEC-ITS France et TDIE, vous êtes invité-e à participer à une journée de réflexion sur le thème : «Quelles routes métropolitaines demain ?».

Les défis de la lutte contre le changement climatique interpellent très particulièrement les acteurs du monde des transports. Les conditions et les modalités de nos déplacements vont-elles significativement changer à l'horizon des 10, 20 et 30 prochaines années ?

Dans les zones métropolitaines, si la densité favorise le développement de systèmes très performants de transports collectifs de mass transit, ceux-ci ne sont pas en mesure de répondre à tous les besoins de mobilité.

La route, infrastructure polyvalente et universelle, restera un support de mobilité quotidienne incontournable à travers des usages en pleine re-composition, qu'il s'agisse du développement des mobilités douces, des engins de déplacement personnel électriques, de l'émergence de nouvelles pratiques de partage de véhicules, du développement du transport par autocar, ou tout simplement de la diffusion de nouvelles motorisations des véhicules particuliers.

À travers les questionnements et préoccupations révélés par les dynamiques territoriales du département de l'Essonne, comment les différents acteurs qui contribuent à la gestion, la modernisation et au développement des réseaux routiers doivent-ils

penser les défis d'une action collective déterminée pour une mobilité métropolitaine routière durable ? Les périodes de confinement imposées par la lutte contre la pandémie vont-elles changer significativement et à long terme les modes de consommation de la mobilité urbaine ? Si «la route» est souvent pointée du doigt comme le symbole de nos mobilités carbonées, comment envisager les conséquences de la décarbonation des motorisations portée par la réglementation européenne et les incitations nationales ? Quelles articulation et coordination entre les différents gestionnaires de réseaux et autorités organisatrices au service d'une mobilité routière durable et soutenable financièrement ?



Synthèse des interventions

3 février 2022

Quelles routes à l'horizon de la neutralité carbone ?



Le jeudi 3 février 2022, à l'initiative du département de l'Essonne, ATEC-ITS France et TDIE ont organisé un colloque concernant le futur de la route métropolitaine, qui s'est tenu à l'opéra de Massy sur la matinée. Les débats étaient animés par Thierry Fouquet.

Ouverture

François Durovray, président du Département de l'Essonne

L'Essonne est confrontée à de nombreux enjeux de mobilité. Le département gagne beaucoup de nouveaux habitants chaque année, environ 16 000. Beaucoup de résidents doivent effectuer de longs déplacements entre leur domicile et leur lieu de travail. Pour assurer les besoins en mobilité de cette population, il y a les bus, le RER, et le Grand Paris Express se développe. Les routes sont une chance, mais elles sont saturées alors que les véhicules sont peu remplis. Les autres départements de grande couronne et proches d'une métropole sont aussi concernés.

Philippe Duron, co-président de TDIE

La route restera le principal mode de transport demain, car elle permet d'accéder à tous les points du territoire. Elle a su s'adapter au cours du XX^e siècle. Bientôt, elle s'électrifiera. Les infrastructures routières sont très chères mais moins, par exemple, que les modes guidés (train). Les gens utilisent de plus en plus des modes différents, il faut donc lier ces derniers et faire coopérer les opérateurs et les autorités organisatrices. La coopération est parfois très complexe, même lorsque l'on est du même bord politique, mais elle est essentielle pour faire face aux enjeux climatiques. Aujourd'hui, l'ensemble du monde politique a pris conscience des enjeux climatiques, même s'il aura fallu 20 ans pour que "l'idée percole dans le corps social".

Table ronde n° 1

Dynamiques économiques et sociales métropolitaines : quels défis pour les systèmes de transport ? >>>>>

Fouad Awada, directeur général de l'Institut Paris-Région

L'Île-de-France est une région très importante en termes de population et d'emplois (12,5 millions d'habitants, 6,5 millions d'emplois). Il y a une grosse croissance démographique en Île-de-France et surtout en grande couronne, portée principalement par la natalité. L'Essonne gagne tous les ans entre 50 000 et 60 000 habitants. C'est surtout au nord et dans le cœur d'agglomération que le département gagne en population. L'emploi en Essonne croît un peu plus que la moyenne régionale, mais ces emplois sont très concentrés autour de quelques pôles : Évry, Corbeil, Massy et les Ulis. 80 % des habitants de l'Essonne ne travaillent pas dans la ville où ils habitent. La voiture reste très privilégiée pour se rendre au travail. Le département compte beaucoup sur le développement du Grand Paris Express, de la ligne 14, de la ligne 18, du T12 Express, du T7, du T Zen 4.

Avec la crise sanitaire, on note un fort rebond démographique, à comparer cependant avec la surmortalité due à l'épidémie. On note aussi une hausse des prix. Va-t-elle continuer ? Il y a une forte chute du tourisme, une augmentation du télétravail et une baisse de la surface dédiée à un usage professionnel.

Stéphane Beaudet, vice-président du Conseil régional d'Île-de-France, en charge des transports, maire d'Évry-Courcouronnes (en visio-conférence)

Il faut se défaire de l'image de la voiture nocive et des bons transports en commun. La solution des transports de demain ne passe pas uniquement par les transports collectifs. Le réseau de transports en commun d'Île-de-France est saturé. La solution passera aussi par la route. Les voitures sur la route sont vides, mais la route est aussi saturée. Il faut remplir les voitures et réduire leur nombre. Il faut aussi développer le vélo, avec des initiatives comme le RER cyclable. Il faut enfin s'occuper de la gouvernance des routes franciliennes, car elles souffrent d'un déficit d'entretien.

Nicolas Samsoen, vice-président du Département de l'Essonne en charge des finances, maire de Massy

Il faut se demander de quoi ont besoin les gens qui prennent les transports en commun. Seule Paris brille en Île-de-France, avec un petit peu Disneyland et Versailles. Il faut aussi que la banlieue soit visible. Il faut une « banlieue pride », une fierté banlieusarde. « La banlieue n'est pas juste un lieu que l'on autorise à exister ».

À Massy, les infrastructures liées aux transports sont détenues par des dizaines d'opérateurs différents (SNCF

Voyages, SNCF RER C, RATP, le futur exploitant du T12, IDF Mobilité). C'est trop complexe.

Courtabœuf est un pôle d'activité à proximité de Massy. Il faut que sa desserte soit efficace, c'est un enjeu très important pour le département et l'agglomération. Pour qu'on puisse se passer de la voiture, il faut proposer des transports fiables, sécurisés, confortables.

Table ronde n° 2

Comment d'autres territoires métropolitains intègrent-ils les enjeux de la décarbonation des mobilités dans leur stratégie routière ? >>>>>

Jean-Charles Kohlhass, vice-président de la métropole de Lyon en charge des déplacements, intermodalités et de la logistique urbaine

Dans la métropole de Lyon, 60 % des déplacements en voiture font moins de 3 km. Le mode routier occupe 70 % de l'espace pour 40 % des déplacements. Nous voulons reconquérir cet espace. Le retour de la marche et du vélo est essentiel dans cette optique-là. C'est aussi une question majeure de santé publique et d'écologie.

La mise en place de ZFE à Lyon est compliquée. C'est générationnel et psychologique : la voiture est associée au plaisir, à la liberté. Il faut changer ces habitudes, ce qui prendra 10 à 15 ans. La plupart des Lyonnais ont besoin d'une voiture de temps en temps, donc ils en possèdent une (2/3 des Lyonnais) alors qu'ils pourraient souvent s'en passer, au vu de l'offre alternative. 1/3 des habitants n'ont pas de voiture. 1/3 de la population est en train de se renseigner pour s'en passer. Il reste 1/3 des habitants à convaincre. Nous projetons de mettre en place un programme pour aider ces habitants à se passer de l'automobile, à l'instar de ce qui se fait pour le tabac. Nous leur proposons la gratuité sur les transports en commun, un soutien s'ils ont besoin d'utiliser une voiture, etc.

Youenn Dupuis, directeur général adjoint de Keolis en charge de l'Île-de-France

Le Mass Transit reste l'ossature des transports en commun en Île-de-France. Si 10 % des utilisateurs des transports collectifs prenaient la voiture, il y aurait entre 40 % et 80 % de véhicules en plus sur le réseau. On compte environ 5,5 % de croissance par an sur le bus en grande couronne. Plus on augmente l'offre en transport collectif, plus il y a d'utilisateurs. Un bus représente 2,5 emplois (deux emplois de conducteur, 0,5 de mécanicien). Les bus sont de plus en plus électrifiés ou propulsés au GNV.

Vis-à-vis du covoiturage, nous suivons deux exemples :

- Il existe des lignes virtuelles de covoiturage à Rennes, avec des subventions pour le passager et une rémunération pour le conducteur.

La mobilité doit être pensée comme un service : « Mobility as a Service » (MaaS). Il faut offrir un bouquet de services de transport pour que l'utilisateur accepte de se passer de sa voiture. Parmi ces services, il faut qu'il y ait la possibilité de se procurer une voiture occasionnellement.

- On peut aussi réserver des voies au covoiturage, comme en Californie.

On a besoin d'améliorer la gouvernance des gares routières. On pourrait utiliser les centres commerciaux des années 1970, qui sont aujourd'hui en crise, pour en faire des gares routières. L'avantage est qu'ils sont souvent proches des échangeurs autoroutiers et des gares ferroviaires.

Sophie Hassan, directrice du marketing et de l'innovation - RATP Cap IDF

Il faut proposer une offre crédible et complète aux voyageurs pour qu'ils se passent de la voiture. Nous développons les applications MaaS, qui permettent de jongler entre différents opérateurs. Il est impératif de pouvoir passer d'un mode à l'autre. Il faut donc une coopération entre les différents opérateurs, notamment en matière d'information voyageur.

Avec le Covid, la fréquentation des transports en commun a baissé partout dans le monde. Il faut récupérer les voyageurs que nous avons perdus. Pour cela, il faut qu'ils aient confiance : en matière sanitaire, en termes de fiabilité, etc.

Les activités de la RATP se diversifient de plus en plus : à Londres, nous avons créé un service de transport à la demande en minibus. À Angers, nous avons lancé une coopération avec la startup Klaxit pour le covoiturage.

Édouard Hénaut, directeur général France de Transdev

Transdev a participé à la réalisation du Transmilénio. C'est un réseau de BHNS qui a permis de rationaliser la gestion des transports en commun à Bogota. Il est plus rapide (vitesse commerciale de 27 km/h contre 8 km/h en moyenne auparavant). Il a permis une réduction de la mortalité liée aux accidents de la route de 97 %. Il est entièrement en site propre, et sera bientôt électrifié. Il transporte 2,3 M de passagers par jour, avec 2 000 bus environ au lieu de 28 000 auparavant. Sa mise en place a coûté 10 fois moins cher que ce qu'aurait représenté la création d'un métro. Le temps de trajet moyen a baissé de 55 minutes, et le ticket est à 0,67 €.

Nous avons aussi réalisé la gare routière de Briis-sous-Forges, qui permet de rallier par bus Massy RER-TGV en quelques minutes. Le trafic est très régulier. De Briis-sous-Forges à Massy, les voyageurs gagnent 13 heures par mois pour un coût 7 fois moindre que s'ils utilisaient leur voiture.

Enfin, à Madrid, 400 000 personnes sont transportées chaque jour sur le réseau de transport public. Le système de BHNS est très efficace, il permet de transporter 350 000 personnes sur parfois plus de 60 km en 35 minutes. Les gares permettent ensuite de lier cars rapides sur l'autoroute et métro.

Table ronde n° 3

Les gestionnaires de réseaux routiers face à la diversité des besoins de déplacement : quelles spécificités des systèmes métropolitains du point de vue d'un département ? >>>>>

Didier Colin, directeur général d'IDDRIM

Le réseau routier des métropoles coûte plus cher que le réseau des départements. Une métropole investit trois fois plus par kilomètre, deux fois plus par habitant car c'est un réseau plus dense donc plus circulé, avec des interventions plus complexes. Le réseau des métropoles est pourtant en moins bon état que celui des départements, notamment le réseau structurant. Idem pour les ouvrages d'art. Par ailleurs, les gestionnaires de réseaux métropolitains disent moins bien connaître leur réseau que les gestionnaires départementaux.

Sophie Rigault, vice-présidente du Département de l'Essonne, en charge des mobilités et de la voirie, maire de Saint-Michel-sur-Orge

L'Essonne est un département en forte croissance démographique. On compte sur ce territoire énormément d'ac-

teurs du monde des transports. La route y est indépassable car on ne peut étendre le RER indéfiniment. Il y a des enjeux d'intermodalité, de sécurité routière, d'entretien du patrimoine, environnementaux. Il faut limiter les chantiers, les congestions, entretenir la chaussée, développer le vélo. Il faut un soutien plus prononcé de l'Etat. Il y a beaucoup de retards et de dépassements de coûts sur les infrastructures de transport.

Roger Pagny, président du conseil scientifique d'ATEC-ITS France

La voiture autonome arrive pour après-demain. Avec une utilisation collective, elle permettra d'augmenter la fréquentation des routes sans augmenter le nombre de véhicules sur celles-ci. Cette technologie est cependant loin d'être au point : concentrons-nous pour le moment sur les solutions que l'on maîtrise.

Micro transmis au responsable de la prospective chez Vinci : Il faut transformer l'infrastructure autoroutière sur cinq axes :

- 1) Développer les mobilités partagées.
- 2) Accueillir les véhicules électriques.
- 3) Décarboner les poids lourds (45% des émissions de GES). Il faut développer notamment l'autoroute électrique.
- 4) Améliorer la fluidité notamment via la connectivité.
- 5) Améliorer la prise en compte des milieux naturels, même pour ce qui est des infrastructures des années 70.

Bernard Sala, directeur général adjoint de Colas, président Route de France

Il y a longtemps eu une stigmatisation de la route. Depuis quelques années, on commence à la considérer comme une actrice de la décarbonation. L'usage des infrastructures est un levier de décarbonation (50% des émissions de GES françaises touchent à l'utilisation de la route), la construction de celles-ci l'est beaucoup moins (3,5% des émissions de GES). Il n'y a pas de transports sans infrastructures. La maintenance des routes est un sujet à part entière : un mauvais état de la chaussée peut entraîner une hausse de 9% d'émissions de GES.

Le financement de la route est un enjeu majeur : la mise sous concession des autoroutes est un vrai problème, qui nous empêche notamment d'atteindre nos objectifs écologiques

Julien Honnart, fondateur de Klaxit

Pour qu'une application de covoiturage du quotidien fonctionne, il faut un agrégateur de flux, c'est-à-dire l'action commune en faveur du covoiturage du quotidien de diverses entreprises sur un même périmètre. Le principal problème est la tarification : le passager ne veut pas payer le carburant et se faire conduire, il préfère conduire et se faire payer le carburant. Il n'accepte le covoiturage au quotidien que si le voyage est gratuit. Donc, il faut des subventions des collectivités. C'est quelque chose qui fonctionne très bien sur le périurbain, parce que la part modale des transports en commun ne change plus : les actifs ne prennent pas les transports collectifs, uniquement la voiture. Ce sont donc eux qui sont la cible du covoiturage du quotidien, et pas les jeunes et les personnes âgées, qui prennent plus facilement les transports en commun dans les zones périurbaines. Il y a donc un effort de communication à réaliser. Certaines communes jouent le jeu du covoiturage du quotidien, en subventionnant et en communiquant dessus.

Laurent Probst, directeur général d'Île-de-France Mobilité

Il faut emmener les transports en commun en grande couronne, donc il faut développer les bus et les infrastructures associées. Il faut accélérer la création des voies réservées et des pôles d'échange. Il faut utiliser la technologie pour améliorer la gestion des routes, notamment la signalisation intelligente, comme à Turin. Les voies dédiées aideraient au développement du covoiturage. IDFM veut la compétence sur la route nationale, pour une gestion rationalisée des transports sur la région. En lien avec les départements, nous voulons créer une instance collégiale qui travaille sur les problèmes liés aux routes. Au conseil d'administration d'IDFM, personne n'a la majorité absolue (la région l'a théoriquement, mais dans les faits l'opposition est suffisamment représentée au conseil pour que la majorité régionale n'ait pas le contrôle d'IDFM). Cela oblige tout le monde à dialoguer.

Table ronde n° 4

Les nouveaux enjeux de la décarbonation des mobilités génèrent-ils un nouveau regard sur la gestion routière en Île-de-France ? >>>>>

Marc Papinutti, directeur général de DGITM

Il n'y aura pas forcément de nouveaux projets routiers. Nous ne sommes plus dans les années 70. Il faut déjà finir les projets en cours, notamment les grands projets de transports en commun, comme le GPE. Il faut sans cesse se demander comment transformer les choses sans que ce soit trop violent (exemple des Gilets Jaunes). Le covoiturage se développe, tout particulièrement sur les grands trajets.

Pierre Coppey, président de Vinci Autoroutes

«Le calendrier des ZFE change plus vite que le calendrier des comportements». «Il y a une stigmatisation de l'indivi-

dualisme». «Le type qui prend sa voiture pour travailler, il n'a pas le choix». Il faut se garder de dogmatisme ou de considérations idéologiques. Les changements de comportement sont longs. Il faut certes prendre la mesure de l'ampleur du GPE, et s'en féliciter, mais 85% des déplacements empruntent la route. Il faut donc surtout se demander comment nous pouvons contribuer à la décarbonation via la route.

La transition écologique va nécessiter énormément de capital, une centaine de milliards d'euros. Les concessions permettent de constituer ce capital, en mobilisant l'argent des usagers et non des contribuables.

Quelles priorités pour l'Île-de-France ?

Bernard Sala

De nouveaux modes de contractualisation qui vont vers des marchés globaux de performance (pas de concession). Le Mass transit piloté par des sociétés de transport, c'est une hérésie, c'est la société d'infrastructure qui est la plus légitime à être transverse à tous les transports (ex : Saclay). Enjeu technologique : affectation et partage de la voirie (ex : boulevard circulaire à la défense).

Julien Honnart

Le MaaS doit être porté par des Pure Players (Google Maps est leader du marché). Il faut que les logiciels des AOM puissent être partagés à toutes les applications.

Pierre Coppey

Il devient important d'aborder les sujets dans une logique intermodale. On bute en permanence sur les frontières des AOM. Il y a aussi l'urgence du calendrier climatique.

Marc Papinutti

On ne fera pas beaucoup de nouvelles infrastructures donc il faut débattre sur les voies réservées. En Californie, l'amende est de 450 dollars si l'on va indument sur une voie réservée au covoiturage.

Conclusion

François Durovray : Nous avons organisé cet événement car nous avons une légitimité liée à notre population et ses besoins. Il faut désynchroniser : les mentalités évoluent plus vite que notre capacité à créer des infrastructures. Il faut inventer un nouveau modèle, qui préserve la planète, nos libertés et le progrès social. Les mobilités sont au cœur de cette transition. Nous sommes à la veille d'une révolution liée au numérique et à l'électrification. Apporter de bonnes réponses à la mobilité, c'est aussi apporter des réponses à la crise démocratique. Cinq questions doivent être mises en avant :

- **Question de la gouvernance** : la LOM élude l'Île-de-France. Il faut se placer sur le temps long, comme pour le TGV ou le nucléaire. Il faut améliorer la gouvernance francilienne. IDFM est une bonne base de dialogue, mais il faut une nouvelle gouvernance de cette institution, il faut qu'elle devienne une agence de mobilité, elle doit être plus que l'outil de la région. L'Etat n'est pas dans le conseil, les communes non plus.

- **Question du financement** : les autoroutes, c'est 99% de recettes liées à la route. En Île-de-France, il y a des besoins supplémentaires, qui doivent être financés : on a besoin de 3 milliards d'euros en plus. La route a besoin d'un financement propre pour le réseau non concédé. Il faut parler du financement par l'utilisateur du réseau routier. Il faut une « carte IDF mobilité ».

- **Question de l'entretien** : le réseau routier francilien n'est pas assez entretenu, moins que les autres régions.

- **Question des voies express**

- **Question des nouvelles mobilités**

C'est le moment d'agir. Le premier enjeu, c'est que le COI remet un rapport dans quelques semaines au gouvernement (rapport publié mis mars). Le deuxième, c'est le CPER. A plus long terme, les concessions autoroutières expirent à partir de 2031. C'est un grand enjeu du prochain quinquennat et des prochaines décennies. Enfin, dernier enjeu : l'élection présidentielle.





Ouverture de la conférence par le président Durovray

Thierry Fouquet : *Avec le concentré d'expertises que nous aurons ce matin, nous verrons que cette question est au centre de la rencontre entre les experts et la volonté politique.*



François Durovray, président du Département de l'Essonne

Je suis très heureux de vous accueillir ce matin, et surtout très heureux d'avoir pu réunir des experts d'une telle qualité.

Nous avons souhaité organiser cette conférence sur la mobilité en Essonne tout d'abord car la mobilité du quotidien est le premier enjeu pour nos concitoyens. C'est un enjeu croissant, sur un territoire comme l'Essonne nous accueillons chaque année 16 000 habitants supplémentaires dans un environnement où les mobilités sont contraintes. Nous constatons en effet un éloignement progressif entre les lieux de résidence et les lieux d'activité professionnelle, qui devrait encore s'accroître dans les années à venir.

Le développement et la modernisation du mass transit sont aussi un enjeu clé, et la première demande des élus que nous sommes, est de faire en sorte que les infrastructures, notamment le RER, fonctionnent et soient rénovées, et que les tramways prévus soient réalisés. L'arrivée du Grand Paris Express est une opportunité, mais pour beaucoup d'habitants de la grande couronne, il peut dans quelques années devenir un risque, si ce métro reste une coupure qui fracture le territoire.

Tout l'enjeu est donc de trouver de nouvelles solutions de mobilité pour répondre aux attentes de nos habitants. Notre intuition est que les solutions d'hier ne suffiront pas, car la dépense publique est beaucoup plus contrainte, mais aussi car le temps n'est plus aux nouvelles infrastructures extrêmement lourdes au regard de nos objectifs environnementaux. Il faudra donc trouver d'autres solutions.

Notre chance est d'avoir des routes, en Essonne comme dans le reste du territoire, mais ces routes sont parfois « pleines de vide ». Il faut souvent 1h15 ou 1h30 pour aller d'Évry à Massy par la route et il y a entre 1,1 et 1,3 personne dans une voiture. Si la route était utilisée différemment nous pourrions transporter beaucoup plus de monde et dans des conditions écologiquement bien meilleures. Compte tenu de la révolution en cours et à venir de l'électromobilité et d'autres formes de motorisation nous pourrions avoir un autre regard sur la route.

T.F. : *L'innovation et les nouvelles solutions sont nécessaires pour être au rendez-vous de la décarbonation et la coopération sera une dimension clé.*

François Durovray

Nous avons souhaité organiser cette conférence pour apporter un nouvel éclairage sur ces enjeux de la route, à un moment qui n'est pas anodin. Nous commençons à sortir d'une crise majeure dont nous avons encore du mal à percevoir toutes les conséquences mais nous sommes aussi à un moment institutionnel où les territoires doivent défendre leurs enjeux et se positionner. Le rendez-vous démocratique du printemps prochain avec l'élection présidentielle, mais aussi les négociations à venir sur les contrats de plan Etat-Région constituent des échéances importantes. Cela nous semble donc le moment opportun pour affirmer la vision d'un département « périphérique » mais engagé dans la Métropole, et pour apporter un regard différent sur la route et proposer à nos concitoyens des solutions à la fois plus rapides et moins coûteuses que celles qui ont été imaginées il y a vingt ou trente ans.

T.F. : *Aurait-on osé, il y a dix ans, intituler cette conférence « Quelles routes métropolitaines à l'horizon de la neutralité carbone ? » On associait très peu ces mots et on considérait que la route était « sale ». Philippe Duron, vous soulignez que la route restera le principal moyen de se déplacer.*



Philippe DURON, co-président de TDIE

En effet, la route est et restera le principal support de la mobilité, tout d'abord parce que son réseau est incomparablement plus développé que ceux des autres modes (1 100 000 kilomètres). Il a une granulométrie très fine qui facilite l'accès au monde rural et périurbain. Par ailleurs, la route s'adapte aux évolutions du trafic et des techniques. L'autoroute a répondu à l'augmentation du trafic et à la recherche d'un gain de temps. Elle s'adaptera demain à l'électrification et au véhicule connecté, dans ses modes constructifs et son entretien. La route est à la fois une histoire et un avenir.

T.F. : *Vous dites aussi qu'il faut éviter les recettes miracles, par exemple, celle de la gratuité des transports, qui permettrait d'emmener tout le monde dans les transports publics et de désengorger la route.*

Philippe Duron

Il n'y a pas de solution miracle. On connaît le coût des transports et celui exceptionnellement élevé des infrastructures. Il faut donc savoir utiliser tous les modes, les faire dialoguer et les conjuguer, pour que chaque habitant de l'Essonne, dans son parcours pour aller au travail, au lycée, à l'université, à Pôle emploi ou ailleurs, puisse articuler plusieurs modes : la marche à pied ou la voiture, puis le train, le transilien ou le RER, puis un bus ou un métro.

Les autorités organisatrices doivent coopérer, pour savoir comment on investit et comment on articule les modes entre eux. Il faut aussi une coopération avec les opérateurs de transport, Transdev, Keolis la RATP et la SNCF. Cette coopération concerne aussi les collectivités territoriales et notamment les départements en charge des routes. C'est un vrai sujet car ce n'est pas toujours facile de coopérer.

Nous avons beaucoup pensé par modes et donc en silos : il faut aujourd'hui penser en systèmes, ce qui oblige bien évidemment à avoir plus de transversalité et à trouver les articulations entre les différents réseaux.

Pour en savoir plus, rendez-vous sur tdie.eu

T.F. : *Avez-vous l'impression qu'une large majorité des élus a conscience des enjeux climatiques à l'horizon 2050 ?*

Philippe Duron

Il faut environ vingt ans pour qu'une idée percole dans le corps social, mais nous sommes au-delà. J'ai été le rapporteur de la loi d'aménagement du territoire de Dominique Voynet de 1999 qui a fait entrer dans la législation la notion de développement durable. Désormais, tout le monde a pris conscience des enjeux climatiques et du problème de la durabilité des investissements et des comportements. Depuis les lois Grenelle et les nombreuses autres qui ont suivi, on a beaucoup progressé sur ces sujets, même s'il reste des progrès à faire. Nous avons aujourd'hui devant nous des objectifs de décarbonation à l'horizon 2050. Le Green Deal et les règlements européens fixent des objectifs plus ambitieux que ceux décidés en 2015 à la Conférence de Paris, avec une date intermédiaire en 2030, c'est-à-dire demain, et des objectifs à la hausse par rapport à ce qu'a décidé la Conférence de Paris. Nous n'avons plus qu'à retrousser nos manches.

François Durovray, président du Département de l'Essonne

Nous avons aussi conscience que notre pays est vertueux et qu'il faudra embarquer d'autres territoires. L'argent que l'on investit dans les pays en voie de développement est au moins aussi important au regard de l'enjeu environnemental que celui qu'on investit ici.



Dynamiques économiques et sociales métropolitaines : quels défis pour les systèmes de transport ? >>>>>

Le transport n'est pas une fin en soi, il s'inscrit dans une politique territoriale et, en particulier, dans des usages. Nous allons définir de quoi nous parlons à propos du département de l'Essonne et du transport. Comment vivent les habitants en Essonne ? Quels sont les circuits économiques ? Quelles forces sociales sont en jeu ? Quelles sont les dynamiques de ce territoire ?

Fouad Awada,
directeur général de l'Institut Paris-Région

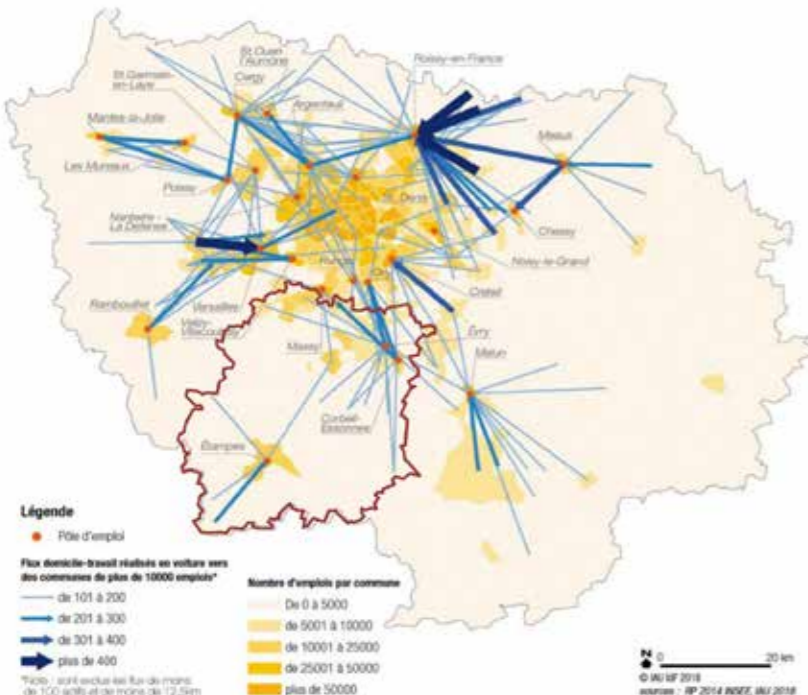
Les transports sont des déplacements de personnes. Nous avons un problème en particulier aux heures de pointe, le matin et le soir, quand les infrastructures sont chargées. Il est donc important de savoir où sont les gens, combien ils sont et quelle est la dynamique.

Nous sommes d'abord dans la région qui, avec Londres, est la plus importante d'Europe. Elle compte 12,5 millions d'habitants et 6,5 millions d'emplois. Comme le disait Montaigne, c'est une « branloire pérenne ».

La corrélation y est très forte entre la répartition géographique de l'habitat et de l'emploi, d'une part, et les réseaux de transport d'autre part. On voit comment l'urbanisation suit notamment les axes ferrés, en urbanisation continue, et la route, qui induit une urbanisation plus diffuse.

La croissance démographique en Île-de-France est portée essentiellement par la natalité, avec des mouvements entre Paris, petite couronne et grande couronne. La région compte tous les ans 50 000 à 60 000 habitants supplémentaires, et l'Essonne croît plus rapidement en pour-

Flux domicile-travail des actifs parcourant plus de 12,5 km à vol d'oiseau en voiture en 2014 : Évry-Corbeil / Orly -Rungis / Massy / en tête des attracteurs VP 91, + Étampes



centage que la moyenne régionale. La croissance de la population se fait surtout au nord du département et dans le cœur d'agglomération. Paris perd des habitants, la petite couronne en gagne et la grande couronne en gagne beaucoup.

L'emploi en Essonne croît un peu plus que la moyenne régionale, mais ces emplois sont très concentrés autour de quelques pôles : Évry, Corbeil, Massy et Les Ulis, ce qui ne veut pas dire que les Essonnais ne travaillent que dans l'Essonne.

La concentration de la population et des emplois se situe dans le nord du département. L'extension de l'urbanisation se fait au contact de l'agglomération, malgré la densification de certains tissus. Les 390 projets d'aménagement en cours sont concentrés dans les mêmes secteurs : Massy, Saclay, Brétigny, Arpajon, Grigny, Évry, Corbeil. C'est là que se concentre l'avenir à court et moyen terme.

En Île-de-France, 30% des personnes ont leur emploi dans leur propre commune. Cette moyenne tombe à 19% dans la grande couronne. En Essonne, 80% des actifs d'une commune la quittent pour aller travailler.

Les migrations domicile-travail utilisant les transports collectifs sont dominantes à Paris ou à Saint-Denis, où 80% des actifs les prennent le matin. En Essonne, les usagers des transports collectifs sont concentrés le long des voies de chemin de fer et ces migrations concernent moins de 45% des personnes.

La voiture est donc le mode privilégié pour se rendre à son travail, du fait de la ramification du réseau, qui est accessible pour tout le monde. Les déplacements de 12 kilomètres et plus, qui justifient que l'on prenne sa voiture, concernent les mêmes concentrations, avec des attracteurs comme Massy, Évry et Étampes. Beaucoup d'Essonnais vont aussi travailler à Orly-Rungis, un peu moins à Melun.

Jusqu'à la crise sanitaire et le télétravail, on se dirigeait vers une embolie totale du système avec des RER saturés et parfois en panne et des autoroutes asphyxiées. Pour l'avenir, on comptait beaucoup sur les infrastructures en cours de réalisation ou planifiées : le Grand Paris Express, la ligne 14, la ligne 18, mais également le T12 Express, le T7, le T Zen 4, qui vont desservir remarquablement l'Essonne.

Depuis la crise sanitaire, on a du mal à mesurer précisément les conséquences de l'évolution du télétravail et des comportements résidentiels.

On peut s'interroger sur le rythme de croissance démographique de l'Île-de-France si l'hypothèse d'une augmentation des départs en province avancée par certains se confirme.



Il faudra également surveiller le niveau des prix. La flambée constatée en grande couronne va-t-elle chasser une partie des habitants dans le Loiret au bénéfice d'autres habitants ?

Les emplois ont aussi été perturbés ; et des secteurs comme le tourisme et l'aéronautique sont gravement atteints. Quelles seront les conséquences d'activités comme la logistique, avec des installations ?

Enfin, le télétravail aura-t-il un effet centrifuge sur l'habitat, alors qu'il a un effet centripète sur la demande de bureaux, avec des surfaces de plus en plus petites et une concentration en cœur d'agglomération ? Si on concentre davantage les emplois de bureau et que l'on déconcentre l'habitat, ceci peut aggraver les migrations vers le cœur et vers l'hypercentre.

Il faut dans tous les cas de figure se préparer à affronter une pression renouvelée sur les déplacements radiaux, ce qui appelle non seulement un effort sur les RER mais également sur les routes et autoroutes qui convergent vers les pôles d'emploi afin d'y développer une offre de transports collectifs routiers.

Plus d'informations sur institutparisregion.fr

Stéphane Beudet, vous dites que le meilleur des transports est celui qu'on ne prend pas. Comment recevez-vous ce panorama de l'Essonne, que vous pouvez élargir à l'Île-de-France ?

Stéphane Beudet, vice-président du conseil régional d'Île-de-France, en charge des transports, maire d'Évry-Courcouronnes

Nous utilisons régulièrement cette phrase que vous venez de citer avec François Durovray depuis 2008-2009. Les ex-villes nouvelles avaient historiquement comme vocation de développer le polycentrisme en Île-de-France et de gérer la dichotomie que vivent celles et ceux qui doivent faire des mouvements pendulaires importants.

Le principe des villes nouvelles était de créer les loisirs, l'emploi, l'apprentissage et l'habitat sur un seul et même lieu. À Évry-Courcouronnes intra-muros, on compte 45000 emplois, soit 1,3 emploi pour un actif. Pourtant, comme partout ailleurs, il faut se déplacer : nos habitants vont travailler ailleurs et ce sont des habitants d'ailleurs qui viennent travailler à Évry Courcouronnes.

Le développement de la région Île-de-France n'est pas uniquement lié à l'étalement du réseau ferré : il suffit de

regarder les grandes nationales et les autoroutes. Mais on continue de penser que la voiture est le pollueur et que les automobilistes sont les « méchants ». Je continue de penser que la solution de mobilité de demain ne passe pas uniquement par le mass transit et les transports en commun. Par ailleurs, il faut avoir beaucoup d'humilité : comment prétendre définir dès aujourd'hui ce que seront les transports en commun et leur modèle économique dans dix ou quinze ans ?

On double le nombre de kilomètres avec le Grand Paris express qui fera 200 km - pour 200 km de métro dans Paris intra-muros -, on suit le développement des RER, on pourrait parler d'Eole, etc. On a des travaux un peu partout dans la région, notamment en grande couronne dans les zones périurbaines et rurales.

La route est le sujet qui manque au débat public. Nous sommes fiers d'avoir osé aborder le sujet en 2016-2017, en mettant fin à près de vingt ans de barrière entre les transports en commun que prennent les « gentils » usagers et la route que prennent les « méchants pollueurs ». Car la solution passera par la route, compte tenu des évolutions techniques, de la révolution environnementale, de l'avènement des voitures électriques, et de l'évolution des modèles des réseaux de bus.

Avec 50 000 à 70 000 habitants de plus en Île-de-France chaque année, la démographie reste très positive. Par ailleurs, 70% des 43 millions de déplacements par jour sont inférieurs à 5 km.

Le réseau de transports en commun est saturé dans son mode et ses matériels roulants, même si on progresse avec les nouvelles rames. Il y a moins de places assises, donc un peu plus d'emport, on gère différemment les portes et on peut accélérer et ralentir plus vite. Pour peu que l'on réussisse à automatiser avec NexTEO, on pourra rapprocher les trains et augmenter l'offre.

Au-delà des transports publics, d'autres solutions sont à développer avec le vélo et le covoiturage qui fonctionne très bien pour partir en vacances, mais moins bien au quotidien, notamment par crainte du non-retour.

Nous rappelons souvent qu'il y a 1,1 ou 1,2 passager par voiture dans les 400 km de bouchons quotidiens. L'auto-route saturée de voitures est donc vide en passagers. S'il y en avait 1,8 ou 2 par voiture, il n'y aurait plus de bouchons en Île-de-France. On doit mettre beaucoup plus de monde sur les routes avec beaucoup moins de véhicules. Je pense qu'un des enjeux de demain n'est pas la route qui pollue, mais ce qu'on met dessus, avec les voies dédiées, les véhi-



cules autonomes et la capacité à faire du transport public rapide, etc. Quand on se demande à quoi pourrait ressembler un réseau de transports en commun routiers dans dix ou quinze ans, tout le monde fait preuve d'humilité. On commence à avoir des idées mais ce n'est sans doute pas le modèle du bus qu'on connaît aujourd'hui.

Toutes ces interactions doivent faire système et la révolution sur les routes ne peut pas s'opérer seulement par les collectivités. C'est une question de gouvernance des routes et de capacité d'investissement. L'État investit beaucoup sur les routes en Île-de-France, mais je fais partie des motards qui ont rangé les motos au garage car les routes en Île-de-France ne sont pas assez entretenues.

Il faut aussi ouvrir le débat de l'adossement des contrats d'autoroute pour transformer nos routes. Il ne s'agit pas seulement de remettre des couches d'asphalte ou des enrobés phoniques mais de faire fonctionner la route autrement, avec justement des voies dédiées : des expérimentations extraordinaires sont menées partout dans le monde, mais beaucoup moins en France. Il faut des révolutions et des capacités à les mener.

Nicolas Samsoen, quelle est votre première réaction à ce que vous venez d'entendre ?

Nicolas Samsoen, vice-président de l'Essonne en charge des finances, maire de Massy

Fouad Awada a rappelé que le transport est le déplacement des personnes. Sur beaucoup de sujets, il faut se mettre « dans la peau » des gens. Il faut penser comme un passager, penser service et se demander de quoi les gens ont besoin de bout en bout et comment on leur répond.

Je retiens que les villes nouvelles ne sont pas un échec, mais une demi-réussite : elles sont des pôles d'emplois, des lieux de vie, mais pas des lieux métropolitains. Je pense que l'un des grands enjeux pour limiter les migrations est de réussir à créer des lieux qui aient une puissance métropolitaine. Avec le tandem Ville de Massy et plateau de Saclay, nous avons une opportunité de le réussir. Il y a un véritable enjeu à Évry-Courcouronnes de faire passer un échelon à cette centralité. Il faut aller au-delà de polycentrismes, de centralités secondaires, avec une « banlieue pride », une fierté banlieusarde. La banlieue n'est pas juste un lieu que l'on autorise à exister !



Le second point concerne les services. Aux Ulis, la très grande zone d'activités de Courtabœuf est un énorme pôle d'emplois. C'est un enjeu essentiel pour notre agglomération et pour notre département : on dit souvent qu'il faut faire un TCSP. Il faut bien sûr des infrastructures, mais il faut surtout que le lien Massy-Courtabœuf soit pensé comme un service fiable, qui puisse fonctionner tard le soir et qu'il soit marketé différemment. À Mantes-la-Jolie, le A14 Express (qui va de Mantes à la Défense en prenant l'A14) n'est pas une infrastructure supplémentaire puisque l'A14 était construite, mais avoir un bus direct de Mantes-la-Jolie à la Défense par l'A14 est un moyen de conforter le pôle d'emplois de Mantes et de faire le lien avec La Défense. Pour en revenir à Courtabœuf, il faut créer un vrai service entre Massy et Courtabœuf.

Vous estimez que l'on manque d'une vraie vision stratégique autour du citoyen usager et du parcours « sans couture ».

Nicolas Samsoen

Le Smart Ticketing Alliance (STA) était un sujet très à la mode, mais on en parle un peu moins avec le Mobility as a Service (MaaS). Pour se passer du modèle « ma bagnole que je possède, que je conduis tout seul et qui encombre les routes », il faut avoir un bouquet de services qui offrent l'opportunité de se passer de la voiture et, notamment, d'une seconde voiture qui coûte 8000 euros par an en moyenne. Ce bouquet de services, c'est un ensemble comprenant du transport en commun, du vélo, de la marche à pied et de la voiture pour certaines situations (pour des grosses courses, pour les vacances...). Il faut organiser l'accès ponctuel à la voiture, et une des solutions pourrait être par exemple de travailler mieux avec les loueurs qui pourraient apporter des éléments de réponse. C'est un beau défi auquel on pourrait réfléchir.

ZOOM SUR MON DÉPARTEMENT

VOYAGEZ PARTOUT EN ÎLE-DE-FRANCE POUR 5 €

Un bouclier tarifaire s'applique désormais dans les transports franciliens. Pour se déplacer dans toute la région, le prix d'un ticket est fixé à 5 € (et même 4 € en carnet). Une mesure prise par Île-de-France Mobilités début mars sur une idée de François Durouay, président du Département de l'Essonne qui siège au sein de l'instance. « Selon l'endroit où vous habitez, vous payez plus ou moins cher. Ce n'était pas juste. Cette mesure incitera davantage les voyageurs occasionnels à prendre les transports en commun. Le Département s'engage ainsi durablement sur le sujet de la mobilité en développant les transports en commun et liaisons douces (via l'octroi de subventions aux mairies pour qu'elles construisent des pistes cyclables). Une bonne façon de joindre l'utile à l'agréable et de permettre à l'écologie de progresser : prendre tout son sens - protection de l'environnement et incitation à de nouvelles pratiques, à des alternatives au tout-automobile.

Essonne LE DÉPARTEMENT

— TERRE D'AVENIR —

Table ronde n° 2

Comment d'autres territoires métropolitains intègrent-ils les enjeux de la décarbonation des mobilités dans leur stratégie routière ? >>>>>

Nous accueillons Jean-Charles Kohlhaas, Vice-président de la Métropole de Lyon et Youenn Dupuis, Sophie Hasnan et Édouard Hénaut. Ils représentent trois opérateurs. Je donne la parole à Youenn Dupuis, pour présenter Keolis et donner quelques informations sur ses évolutions.

Youenn Dupuis, directeur général adjoint, en charge de l'Île-de-France du groupe Keolis

Keolis est un opérateur multimodal présent sur toutes les chaînes du transport, le mass transit, le ferroviaire, le métro et le tramway, ainsi que le bus, le stationnement, le véhicule autonome et le vélo. Nous intervenons désormais dans seize pays dans le monde, auprès d'environ 300 autorités organisatrices, dont Île-de-France Mobilités.

Pour en savoir plus, rendez-vous sur keolis.com

Vous dites qu'il ne s'agit pas de développer la route contre les transports en commun : ce serait un combat d'arrière-garde.

Youenn Dupuis

Il ne faut pas mettre tous ses œufs dans le même panier et, en même temps, il faut traiter les priorités. Dans un territoire métropolitain comme l'Île-de-France, le mass transit est et restera l'ossature des mobilités et toute défaillance sur ce réseau a d'énormes impacts. Parmi les nouveaux projets, on peut citer le T12 Express, que Keolis aura le plaisir de lancer dans les prochains mois, et la ligne 18 du Grand Paris Express qui concerne plus particulièrement l'Essonne.

Si 10% des voyageurs des transports en commun franciliens leur préféreraient la voiture individuelle, on aurait 40% à 80% de voitures en plus sur les routes franciliennes. Le premier défi est de faire en sorte que cette ossature fonctionne convenablement. Ce défi est accentué par le sous-investissement en Île-de-France pendant des décen-



nies, qui implique actuellement un rattrapage et une modernisation avec de très forts enjeux techniques.

Par ailleurs, 2,7 millions de Franciliens habitent à plus d'1,5 km d'une station desservie par le mass transit, soit le seuil à partir duquel la marche ou même le vélo sont un peu compliqués. Il faut donc compléter ce réseau par une desserte beaucoup plus fine.

Vous avez tous souligné que le mode routier a un intérêt majeur en termes de finances publiques et de rapidité de mise en œuvre.

Youenn Dupuis

En effet, l'exécution d'un réseau de transport public par bus est très rapide dès lors que l'infrastructure existe. Depuis 2015, l'offre bus en grande couronne, a augmenté en moyenne de 5,5% par an. Pour chaque 1% de kilomètre en plus, nous avons eu plus de 1% supplémentaire de voyageurs. Cela signifie que le système n'a pas encore épuisé l'effet d'échelle. Quand on ajoute de l'offre, les voyageurs franciliens sont au rendez-vous, notamment en grande couronne.

Le mode routier présente d'autres avantages : il est rapide à mettre en œuvre et intense en main-d'œuvre. Un bus sur la route crée environ 2,5 emplois, deux emplois de conducteurs et 0,5 emploi de mécanos et personnels de supervision. Quand on crée 1 000 bus (c'était le plan de la mandature précédente d'Île-de-France Mobilités), on crée 2 500 emplois, en partie peu ou pas qualifiés et non délocalisables. Le mode bus est aussi vecteur de transition énergétique et écologique. Les nouveaux bus sont très majoritairement au GNV et à l'électrique, avec l'ambition de la Région de tout décarboner d'ici 2029.

Quand on ajoute de l'offre, les voyageurs franciliens sont au rendez-vous, notamment en grande couronne. Youenn Dupuis

Croyez-vous à l'hypothèse du covoiturage ? Pour que cela ne soit pas une demi-mesure, il faut une volonté politique de tous les acteurs, des voies réservées, etc.

Youenn Dupuis

En effet, nous suivons deux exemples avec Île-de-France Mobilités qui travaille sur le covoiturage.

À Rennes, nous avons des lignes virtuelles de covoiturage. Les détenteurs de véhicules sont incités financièrement à emprunter tel trajet le long de la ligne et sont rémunérés

même s'ils n'ont pas trouvé de covoitureur intéressé par l'horaire. On donne aussi une subvention aux personnes qui embarquent dans la voiture, dès lors qu'elles détiennent un Pass.

Cela crée pour la première fois un lien entre le transport public et le covoiturage, avec une capacité de choix pour les abonnés. C'est un modèle d'incitation à l'intégration d'un mode de transport, sous le contrôle d'une autorité organisatrice.

L'autre exemple est en Californie. Des voies express sont réservées au covoiturage. Pourquoi les personnes choisissent-elles de covoiturer ? Les autres voies avancent à 25 km/h et vous allez à 95 km/h sur la voie réservée : le gain de temps est énorme.

Trois mois après la mise en place de la mesure, le nombre de voitures avec trois passagers ou plus a augmenté de 40%. Ce sont des mesures qui fonctionnent uniquement si on se dote de moyens modernes et automatisés, de vérification du partage de la voirie.



Le taux de fréquentation des centres commerciaux des années 70 ont chuté de 50% en quatre ans. Vous avez eu l'idée de les transformer en hubs accueillant des gens venant de plus loin et qui veulent accéder à nos métropoles.

Youenn Dupuis

Ces fameuses gares routières sont depuis très longtemps un angle mort dans le rétroviseur de la mobilité. Pour éviter qu'elles soient des lieux sans services ni véritable gestion, nous avons besoin d'une meilleure gouvernance, d'investissement et de pilotage. Il faut créer une « couture » entre les différents modes, voiture, bus ou modes lourds.

Les tendances montrent une véritable crise du grand centre commercial des années 60-70 situé à proximité d'une bretelle autoroutière. Or, ce sont des surfaces extrêmement intéressantes, en général très bien connectées au système routier, tout en étant relativement proches des centres urbains et donc des voies ferrées.

Ne pourrait-on pas travailler avec ces opérateurs pour

Il faut créer une « couture » entre les différents modes, voiture, bus ou modes lourds.
Youenn Dupuis

qu'au moins une partie des surfaces soit utilisée comme des hubs multimodaux ? Ce type de réflexion pourrait alimenter le travail de l'autorité

organisatrice et des élus, pour créer un maillage de hubs multimodaux, qui renforce la capacité des réseaux à être interconnectés et à constituer un système global et cohérent de transports.

Jean-Charles Kohlhaas, vous associez toujours aux questions de mobilité trois objectifs : l'amélioration de la qualité de l'air, la décarbonation et la réutilisation de l'espace urbain. Vous avez donc une vision systémique au point de départ de toutes vos actions et réflexions.

Jean-Charles Kohlhaas, vice-président de la métropole de Lyon, en charge des déplacements, des intermodalités et de la logistique urbaine

La métropole de Lyon est extrêmement dense et la question de l'espace urbain est donc un enjeu essentiel. Nous avons une vraie concurrence sur le foncier entre la voirie (le mode routier représente 70% de l'espace pour 40% des déplacements), le logement et les activités économiques. On se bagarre sur le foncier en permanence. Au-delà de nos priorités de décarbonation et d'amélioration de la qualité de l'air, nous avons aussi la volonté de reconquérir l'espace.

La route peut être aussi un acteur de la décarbonation. Vous dites que nous sommes le pays le plus dense en routes par habitant : il n'est pas question de recréer du linéaire neuf, mais de trouver d'autres usages pour la route et vous vous y employez.

Jean-Charles Kohlhaas

Il y a trente ou quarante ans, nous allions à pied à l'école et à vélo au collège, et nos parents marchaient bien plus encore. Aujourd'hui, nous sommes totalement « addicts » à la voiture. Sur la métropole de Lyon, 60% des déplacements en voiture se font sur moins de 3 kilomètres.

Nous pensons qu'il faut inverser cette culture. Il est bien sûr compliqué d'opérer des évolutions culturelles et psychologiques, mais nous devons reconquérir des espaces publics pour sécuriser les déplacements piétons et cyclistes et pour donner de l'espace à vivre. Quand j'étais enfant, on jouait au football dans la rue : ce n'est plus possible aujourd'hui. On ne cherche pas à supprimer la voirie ou la voiture, mais simplement à redonner la juste place à tous les modes dont certains sont plus vertueux.

C'est l'objectif de la décarbonation, de la lutte contre la pollution, des mobilités actives et, bien sûr, des transports collectifs. C'est aussi de la qualité de vie et de la santé publique. L'objectif commun est de rééquilibrer les choses et sortir de l'addiction au « tout voiture ».

Vous lancez un Conseil à la mobilité à Lyon avec des objectifs ambitieux à trois ans. Pouvez-vous partager cette expérience qui vise à changer les habitudes avec les habitants ?

Jean-Charles Kohlhaas

Comme beaucoup de métropoles et désormais d'agglomérations, nous sommes contraints à mettre en place une zone à faible émission, qui va tout à fait dans le sens de

notre projet pour la métropole de Lyon. Lorsque je me suis attaqué à cela, j'ai eu l'impression d'être au pied d'une montagne difficile à gravir. Nous avons lancé un énorme travail avec les acteurs socio-économiques et de nombreux bureaux d'études, pour bien connaître les besoins et les habitudes de mobilité des particuliers comme des entreprises.

Nous avons mis en place une politique de communication pour cibler ceux pour qui la voiture est plus importante que leur logement ou une bonne alimentation. Nous devons mener un travail d'accompagnement psychologique qui prend du temps et nécessite des moyens. Il faudra dix à quinze ans pour changer les habitudes des gens : il faut des réglementations, des alternatives comme les transports en commun, la sécurisation des modes actifs, etc. mais il faut aussi les accompagner, leur demander quels sont leurs besoins et voir comment apporter un pack de solutions.

Le niveau d'offre sur la Métropole de Lyon est déjà très élevé, même s'il faut encore l'améliorer. La plupart des habitants de la métropole de Lyon ont besoin d'une voiture ponctuellement, pour partir en week-end, faire des courses, etc. Pour leurs principaux déplacements quotidiens, ils ont des solutions alternatives : la marche à pied pour se rendre dans les commerces du quartier, les transports en commun ou le vélo, etc. Mais, comme ils sont propriétaires d'une voiture, ils l'utilisent y compris quand ils ont une alternative, et cela leur coûte très cher et pèse très lourd sur leur budget.

On s'est donc dit qu'il fallait mettre en place des agences mobilité, qui fassent du conseil en mobilité comme on le fait pour les entreprises. Comment les accompagner pour

Il faudra dix à quinze ans pour changer les habitudes des gens.
Jean-Charles Kohlhaas

leur offrir une offre multimodale de mobilité active, de transports collectifs et d'autopartage, qui leur donne accès à une voiture quand ils en ont besoin et à une voiture adaptée en taille ? Comment avoir une offre d'autopartage qui leur permette, quand ils en ont besoin, de bénéficier d'une voiture près de chez eux à un tarif très intéressant, moins coûteux que la propriété d'une voiture, ce qui les incitera à choisir les modes actifs et les transports en commun pour les déplacements du quotidien ?

Pour les accompagner, vous pensez qu'il y a un travail de proximité à faire avec les citoyens.

Jean-Charles Kohlhaas

Nous avons différents publics sur la métropole de Lyon.

Un tiers des foyers (soit 170 000 foyers) n'a pas de voiture, soit parce qu'ils choisissent déjà les autres solutions, soit parce qu'ils n'en ont pas les moyens.

Un petit tiers des foyers n'a pas besoin d'être accompagné, car ils entendent, lisent et comprennent les communications qui sont faites. Ils feront naturellement les démarches dans les quatre ou cinq prochaines années.

En revanche, plus d'un tiers de la population doit être accompagnée. Pour délivrer un conseil en mobilité, on estime qu'il faut deux heures d'entretien avec un foyer, pour arriver à expérimenter des offres alternatives.

Nous avons testé l'offre « un mois sans voiture » sur une dizaine de foyers, et nous allons poursuivre sur une plus longue période. L'idée est de les accompagner, de leur offrir un abonnement aux transports en commun, un accès au vélo libre-service ou en location longue durée, à l'autopartage... En échange, ils doivent abandonner leur voiture pendant trois mois. Dès qu'ils ont un problème, qu'ils « craquent », ils peuvent nous appeler comme ils le feraient avec les addictologues de Tabac info service.

Ces dernières années, la RATP vit elle-même une transformation extrêmement positive. Sophie Hassan, pouvez-vous nous rappeler en une minute ce qu'est RATP Cap Île-de-France ?

Sophie Hassan, directrice du marketing et de l'innovation, RATP Cap Île-de-France

RATP Cap Île-de-France a été créée il y a moins d'un an. C'est une filiale de la RATP dédiée à l'Île-de-France. Nous sommes déjà opérateur de transport public en grande couronne pour le compte d'Île-de-France Mobilité et de collectivités locales. C'est désormais l'unique filiale du groupe RATP qui répondra aux appels d'offres en cours ou à venir dans le cadre de l'ouverture à la concurrence des deux opérateurs, Île-de-France Mobilité et SNCF Réseau.



Alors que la RATP est un transporteur historique, vous dites que la mobilité ne peut que s'envisager qu'en intermodalité.

Sophie Hassan

Je pense que nous sommes tous d'accord ce matin pour dire que, pour aller vers la neutralité carbone et sortir de la voiture individuelle, il faut proposer une offre de transports crédible et complète. On ne peut donc pas se contenter du transport public, même s'il est évidemment structurant dans la mobilité des voyageurs. Il faut assurer aux voyageurs les conditions qui leur permettent de « jongler » entre différents services de mobilité : de temps en temps, la voiture particulière, très souvent des transports en commun, du covoiturage, de l'autopartage, du vélo, etc. Pour jongler entre ces différents modes, une offre de services lisible et compréhensible est nécessaire.

Nous parlons donc avant tout d'information des voyageurs. Le groupe RATP a par exemple déployé à Annemasse depuis quatre ans des applications MaaS, qui couvrent toutes les mobilités du territoire. La marque Île-de-France Mobilité se déploie en Île-de-France pour délivrer une information aux voyageurs harmonisée. En Toscane, le groupe RATP reprend treize opérateurs différents, avec une information aux voyageurs beaucoup plus compréhensible. Il faut donc informer les voyageurs, mieux aménager les pôles de correspondance, les pôles générateurs de trafic.

Il faut également une vraie coopération entre les opéra-

teurs de transport public et les opérateurs de nouvelles mobilités. Les opérateurs que nous sommes sont le bras armé des autorités organisatrices à travers des délégations de service public, dans les régions où nous sommes opérateurs des nouvelles mobilités du bus et du tramway mais aussi de vélo en location, etc. Par ailleurs, nous sommes en partenariat étroit avec des opérateurs comme Klaxit pour promouvoir le covoiturage auprès des salariés.

Il faut assurer aux voyageurs les conditions qui leur permettent de «jongler» entre différents services de mobilité.

Sophie Hassan

Alors que vous êtes en compétition, cela signifie-t-il que vous coopérez par des outils communs, notamment sur l'information aux voyageurs ?

Sophie Hassan

En effet, et c'est un enjeu sera encore plus fort à l'avenir en Île-de-France, avec l'allotissement qui suit l'ouverture à la concurrence du réseau historique de la RATP : il y aura plus d'interactions entre opérateurs et il faudra coopérer sur l'information aux voyageurs et sur l'opération du transport elle-même.

Vous dites que les années qui viennent, le défi portera sur la confiance.

Sophie Hassan

Dans tous les réseaux dans le monde, quelles que soient la situation sanitaire et les mesures gouvernementales, on ne retrouve pas les niveaux de fréquentation de 2019 : le tramway de Hong Kong se situe à 90% et les grands réseaux français sont plutôt à 85% fin 2021. Il y a une baisse de la mobilité ainsi qu'un certain report modal vers la voiture. C'est un véritable défi écologique et économique pour les opérateurs et il faut réancrer les transports publics dans les habitudes de mobilité des voyageurs.

Cela implique la confiance des voyageurs dans la sécurité sanitaire des transports, mais aussi dans l'offre de trans-

port proposée. Pour réancrer le bus dans mes nouvelles habitudes, je dois être sûre qu'il va arriver à l'heure. Cela peut passer par une meilleure information aux voyageurs, par la technologie, mais aussi par notre cœur de métier : il faut une offre fiable et de qualité pour les voyageurs. Et il ne faut pas oublier le facteur humain, surtout sur les territoires périphériques par rapport aux territoires desservis par le mass transit. Il faut que nos salariés, nos conducteurs soient intéressés, motivés par l'accueil des voyageurs, la ponctualité des véhicules, le confort de conduite...

Vous partez des usages et de l'évolution de nos modes de vie pour lancer des initiatives en évitant d'avoir un jugement préconçu. Pourriez-vous évoquer l'exemple de Londres et de ses minibus ?

Sophie Hassan

Dans le grand Londres, Transport For London a lancé un appel d'offres de transport à la demande qu'a remporté le groupe RATP. Nous avons lancé un minibus sur ce territoire au service, où les personnes pouvaient réserver leur trajet sur une application mobile.

Nous avons développé ce service très rapidement, en étant prêts à réaménager le parcours voyageur en fonction des voyageurs qui viendraient jusqu'à nous. Nous avons été très surpris de voir arriver majoritairement une clientèle âgée de plus de 65 ans, que nous n'attendions pas en premier. Nous avons pu renforcer le service en heures creuses, qui est un horaire très demandé par ces passagers.

Vous souhaitez évoquer l'exemple d'Angers et votre relation particulière avec la collectivité.

Sophie Hassan

À Angers, un budget dédié à l'innovation dans les nouvelles mobilités a été préétabli avec la collectivité. Les projets n'ont pas été tous prédéfinis parce que l'idée est de proposer des initiatives en fonction des innovations qui seront lancées sur le territoire. Nous travaillons depuis l'an dernier avec Klaxit à Angers pour pousser le covoiturage vers les employeurs de la région. C'est une vraie réussite. Ces salariés pourront se passer de voiture particulière au quotidien et également utiliser les transports en commun le week-end. On retrouve ce refus d'opposer covoiturage et transport public.

Édouard Hénaut, présentez-nous Transdev, et quelques exemples de ce que vous mettez en place.

Édouard Hénaut, directeur général France, groupe Transdev

Nous allons voyager en Colombie, à Bogota, pour évoquer les Bus Rapid Transit (BRT), qui sont l'équivalent de nos bus ou de nos cars à haut niveau de service.

Bogota compte 8 millions d'habitants, par rapport aux 12 millions de Franciliens, avec une concentration huit fois plus importante (1 800 km² de superficie), à 2 000 m d'altitude.

Transdev a comme partenaire Fanalca, qui est spécialiste du transport et nous avons créé à Bogota quatre socié-



tés dédiées pour quatre contrats avec TransMilenio, qui est l'autorité organisatrice, avec l'institut de développement de Bogota qui a construit toutes les infrastructures.

Nous avons 2,3 millions de passagers par jour et 40 millions de passagers par mois, c'est donc vraiment un

métron sur roues et en surface, à côté du réseau de BRT et du câble sur 3,3 km, qui transporte 20 000 passagers par jour avec 163 cabines. L'ensemble du dispositif compte environ 2 000 bus articulés ou bi-articulés, avec autour un réseau de rabattement d'environ 7 000 bus.

L'objectif était de remplacer 28 000 bus qui circulaient partout dans la ville de manière totalement désorganisée. Les passagers passent 35 minutes au lieu d'1h30 dans les transports, pour un ticket modeste de 0,67 € par voyage.

Bogota, qui fait partie des villes les plus embouteillées au monde, a réduit ses embouteillages de moitié.

Édouard Hénaut

C'est phénoménal. Il y a vingt ans, Bogota optait pour le BRT qui coûtait dix fois moins cher que de faire un métro, soit 5,6 millions de dollars du km. Cela nécessitait une infrastructure routière importante : nous avons douze corridors BRT sur site propre, sur environ 115 km, 9 stations intermodales, 28 dépôts, 143 stations et 7 500 arrêts. Avec les lignes de rabattement, 80% des habitants empruntent ce transport en commun. La part du BRT sur l'ensemble du transport en commun est de 45%, avec un taux de charge de 98% en heures de pointe et de 80% en heures creuses.

Il faut souligner qu'il y a dix opérateurs par ligne sur le BRT et 17 opérateurs sur l'ensemble des lignes de rabat-

tement, la capacité à coopérer avec de petits opérateurs est donc en effet essentielle. Par ailleurs, nous serons bientôt le premier opérateur en électromobilité d'Amérique du Sud. Nous allons gérer quinze lignes, 24 millions de km, 36 millions de passagers par an en électromobilité sur la ville de Bogota. Tous les véhicules du réseau Transmilenio qui seront changés seront électrifiés.

Ceci vous donne une idée de ce que certaines métropoles ont réussi à accomplir, en termes de prévision et d'anticipation pour aller de la périphérie vers le centre.

Si on revient en Essonne, la ligne Briis-sous-Forges-Massy est aussi un exemple de réussite. C'est un partenariat avec Vinci, les maires et les autorités du département.

Rappelons que les lignes centre périphérie représentent 50% des émissions de la mobilité des aires urbaines. 25% des actifs ne résident pas dans les grandes métropoles mais vont y travailler. Pour remplir les objectifs de lutte contre le changement climatique, notre priorité est donc d'améliorer l'offre pour aller de la périphérie vers le centre et plus on a d'offre, plus on a de passagers.

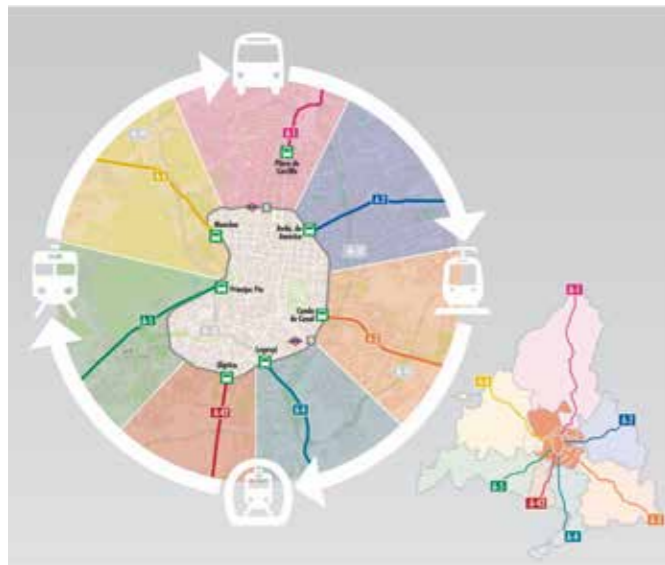
L'offre, c'est de la qualité, de la fréquence, de la régularité. Il ne s'agit plus d'inventer la ville du quart d'heure - pour nous, elle existe déjà - mais les métropoles de la demi-heure. La réalité de nos transports, c'est un agent de propreté qui

vient de la banlieue pour aller travailler dans des bureaux parisiens. Il ne doit pas mettre 1h30 à arriver dans Paris. Il faut des dispositifs sur des voies dédiées avec des fréquences à cinq minutes aux heures de pointe. De Briis-sous-Forges à Massy, les voyageurs gagnent 13 heures par mois pour un coût sept fois moindre que s'ils utilisaient leur voiture.

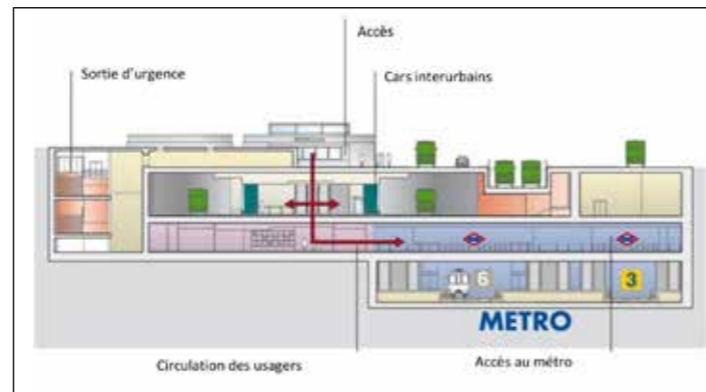
Pour remplir les objectifs de lutte contre le changement climatique, notre priorité est donc d'améliorer l'offre pour aller de la périphérie vers le centre et plus on a d'offre, plus on a de passagers.

Édouard Hénaut





Les cars express autour de Madrid



Un dernier voyage à Madrid pour vous parler de cars express. Madrid a fédéré et imaginé un dispositif très en amont, pour amener 350 000 personnes tous les jours, en 35 minutes, parfois à 60 km de Madrid. Sept pôles d'échange et gares en périphérie permettent de rejoindre les réseaux structurants, à l'identique de ce que nous avons fait sur Briis-sous-Forges – Massy. Le débit est très élevé, avec les mêmes caractéristiques que le mass transit parisien. Dans les gares à l'entrée de Madrid, il suffit de descendre un escalator pour prendre le métro. Cela permet de transporter 400 000 personnes par jour sur des voies dédiées centre-autoroute, qui sont inversées le soir, ce qui implique des progrès importants dans la gestion de l'espace public.

On voit ici l'intérêt du car à haut niveau de service sur une voie dédiée : les automobilistes se cramponnent à leur volant alors qu'on peut écouter de la musique, dormir ou travailler dans des bus confortables.

Il s'agit de «faire système ensemble», pour réussir en cinq ans ce qu'on ne savait faire qu'en trente ans.

Enfin, nous avons simulé ce qu'on pourrait imaginer dans toutes les métropoles en BHNS, pour agir efficacement sur la décongestion, et les investissements nécessaires sont bien inférieurs à ce qu'il faudrait prévoir pour arriver au même résultat avec le ferroviaire. Des solutions totalement interconnectées, c'est bien cela la philosophie du transport aujourd'hui.

[Plus d'infos sur transdev.com](https://www.transdev.com)

L'enjeu qui est devant nous est de le réaliser en cinq ans, alors qu'on avait l'habitude de le faire en trente ans.
Édouard Henaut

Table ronde n° 3

Les gestionnaires de réseaux routiers face à la diversité des besoins de déplacement : quelles spécificités des systèmes métropolitains du point de vue d'un département ? >>>>>

Didier Colin, pourriez-vous nous rappeler ce qu'est l'Institut des routes, des rues et des infrastructures pour la mobilité ?



Didier Colin, directeur de l'IDRRIM

L'IDRRIM est une association partenariale et paritaire entre le public et le privé. Elle travaille avec l'ensemble de l'écosystème des infrastructures de mobilité pour créer des documents de référence, travailler sur l'adaptation des infrastructures aux transitions écologique, climatique, numérique et énergétique. Nos membres sont regroupés en cinq collèges qui couvrent l'ensemble du spectre des infrastructures de mobilité : les donneurs d'ordre, la profession du BTP, la maîtrise d'œuvre publique et privée, les organismes de recherche, de formation et d'innovation, les associations partenariales.

Votre démarche est de réfléchir ensemble, mais vos membres s'engagent aussi autour d'indicateurs concrets.

Didier Colin

La création de l'IDRRIM s'est faite autour d'une convention d'engagement volontaire de dix ans sur l'implication de l'ensemble des acteurs pour l'évolution des infrastructures. Cette convention est arrivée à échéance en 2019 et nous avons travaillé sur «le pacte d'engagement des acteurs des infrastructures de mobilité», pour porter à horizon 2030 une vision commune des infrastructures de mobilité.

L'objectif est de porter la vision des infrastructures à l'horizon de dix ans sur trois axes majeurs :

- des infrastructures inscrites dans des transitions climatique et écologique ;
- des infrastructures inscrites dans la transition numérique ;
- des infrastructures conçues et gérées en étant à l'écoute des citoyens.

Nous avançons sur quatre voies de mise en œuvre :

- la formation, parce que les besoins et les compétences évoluent ;

- la mise en place de la gestion patrimoniale des infrastructures : il vaut mieux connaître ces infrastructures pour mieux les gérer et mettre l'argent là où il faut et au bon moment ;

- l'innovation : la route, c'est le futur ;
- le mode de travail partenarial et collaboratif qui est l'ADN de l'IDRRIM.

Ce pacte a été signé l'an dernier par plus de 25 entités au niveau national pour l'ensemble des collèges de l'IDRRIM et même au-delà. Par exemple l'Ademe s'est engagée dans cette démarche, alors qu'elle n'est pas membre de l'IDRRIM.

Un aspect intéressant que vous évoquez est la déclinaison territoriale. C'est l'ensemble des acteurs à l'échelle d'un territoire qui s'engagent. Trois collectivités ont déjà signé le pacte en 2021 : les départements de l'Hérault et de la Haute-Saône et la métropole de Montpellier. 44 départements et métropoles sont intéressés par la démarche et 27 pactes territoriaux sont en train d'être rédigés. Depuis peu, les services de l'État (DREAL, Directions interdépartementales des routes) s'y engagent également.

On parle de coopération, de démarche et d'intelligence collectives : vous le pratiquez avec des acteurs très différents. Pourriez-vous évoquer l'Observatoire de la route ?

Didier Colin

L'Observatoire de la route est né en 2016 du constat que l'ensemble des gestionnaires avaient une connaissance imparfaite de leurs réseaux. Si on ne connaît pas bien son réseau, son état, l'argent qu'on y met, on ne peut pas le gérer comme un patrimoine. Le sujet à l'origine est bien de gérer son réseau routier, c'est-à-dire l'entretenir, le faire évoluer pour qu'il garde sa valeur. Pour mémoire, la valeur patrimoniale du réseau routier français est de l'ordre de 2 000 milliards d'euros.

Cet Observatoire publie un rapport annuel issu de données publiques pour le réseau routier national non concédé et de données provenant d'une enquête annuelle pour les collectivités. 65 à 70 départements et dix à douze métropoles répondent tous les ans.

Nous collectons des données techniques d'état du réseau, c'est-à-dire les chaussées et les ouvrages d'art, ainsi que des données financières. L'idée est d'identifier les dépenses liées à la préservation du patrimoine et d'aider les gestionnaires à définir et à mettre en place une stratégie d'entretien et de gros travaux.

Le rapport fait environ 80 pages et il est très dense en termes de données.

Le premier constat est que le réseau routier des métro-

poles coûte plus cher que le réseau routier des départements en termes d'investissements, à la fois pour les coûts par kilomètre et par habitant. Une métropole investit en moyenne trois fois plus par kilomètre pour entretenir son réseau et deux fois plus par habitant que la moyenne des départements. De même, les dépenses de fonctionnement pour une métropole sont environ trois fois plus élevées par kilomètre que pour les départements et 2,5 fois plus élevées par habitant.

On voit aussi que le ratio dépenses de fonctionnement par rapport aux dépenses d'investissement est plus élevé pour les métropoles que pour les départements. Cette différence tient à la typologie du réseau : tout d'abord le réseau est beaucoup plus dense, plus circulé et se dégrade donc plus vite ; d'autre part, le trafic lourd y est souvent plus important et il est plus compliqué d'intervenir, avec souvent des travaux de nuit, ce qui augmente les coûts.



Pour autant, ce n'est pas parce qu'on y met plus d'argent, que le réseau est en meilleur état. Si on compare l'état des chaussées entre métropoles et départements, on s'aperçoit que pour les métropoles, le réseau le plus structurant est le plus dégradé (23%). Comme les réseaux métropolitains sont plus dégradés, plus circulés et plus utilisés, ils sont en moyenne en moins bon état global que les réseaux des départements.

Sur les ouvrages d'art, le patrimoine est en moyenne en meilleur état dans les métropoles que dans les départements. En effet, ce sont souvent des ponts plus récents ou plus grands et que l'on connaît mieux, alors que les difficultés sont plus grandes pour les petits ponts qu'on connaît assez mal.

Nous avons enfin des questions sur la perception par le gestionnaire lui-même de l'état de son réseau, qui n'a pas toujours d'idée sur l'état de son réseau. Plus de la moitié du réseau n'est pas connue dans les métropoles et les 44% connus ne s'améliorent pas ou se dégradent.

Malgré tout l'argent qu'on y met et l'attention qu'on y porte, le réseau routier métropolitain est perçu par le gestionnaire comme un réseau qui ne s'améliore pas.

Une métropole investit en moyenne trois fois plus par kilomètre pour entretenir son réseau et deux fois plus par habitant que la moyenne des départements.

Didier Colin

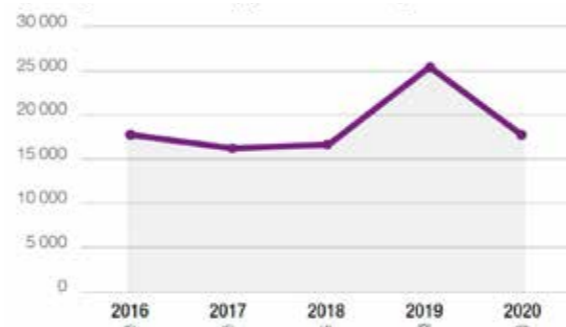
Plus d'infos idrim.com

Le réseau routier des métropoles : des investissements élevés...

Évolution des dépenses courantes d'investissements (hors grands travaux) pour les départements



Évolution des dépenses courantes d'investissements (hors grands travaux) pour les métropoles



- Des investissements 3 fois supérieurs à ceux des départements en euros par kilomètre
- Des investissements 2 fois plus élevés que ceux des départements en euros par habitant

Sophie Rigault, pouvez-vous partager avec nous les convictions qui vous animent ?



Sophie Rigault, vice-présidente du Département de l'Essonne, en charge des mobilités et de la voirie, maire de Saint-Michel-sur-Orge

Je suis d'accord avec un grand nombre de points qui ont été confirmés depuis le début de la matinée : la question du temps trop long sur les mobilités, du coût, du pourquoi, du changement, de l'habitude et aussi de la résistance au changement. Quand on écoute les témoignages, je perçois une forme de déresponsabilisation de nos usagers. Nous avons l'absolue nécessité de remettre l'utilisateur au cœur et de se dire qu'il est acteur de sa mobilité. Quoique nous fassions avec plus ou moins d'argent, au-delà de la volonté politique, il y aura la volonté de l'utilisateur. Il y a donc un gros travail de pédagogie à faire si on ne veut pas mettre trente ans à faire ce que nous devons faire en cinq ans.

Nous avons de forts enjeux de pression démographique. Les habitants sont de plus en plus loin de leur travail et mettent de plus en plus de temps (une heure en moyenne en Transilien) pour rejoindre leurs lieux de travail.

Lorsqu'on a préparé cet échange, nous avons évoqué un

Les habitants sont de plus en plus loin de leur travail et mettent de plus en plus de temps (une heure en moyenne en Transilien) pour rejoindre leurs lieux de travail.
Sophie Rigault

triptyque vertueux : d'abord les emplois, puis les transports et ensuite le logement. En France cela ne fonctionne pas ainsi et c'est bien dommage. Bien sûr, nous avons une pression pour avoir de plus en plus de, mais ce n'est pas suffisant.

Nous avons aussi des sujets de gouvernance. Qui fait quoi entre la région, IDFM, les départements, les métropoles, les EPT, les EPCI, l'État, la SNCF, les transporteurs, la RATP, etc. ? S'il faut travailler ensemble, il faut aussi peut-être simplifier pour être plus efficaces : il y a trop de normes, tout est trop complexe et c'est le cas avec les mobilités. Le rôle du département est pour autant assez simple et essentiel : porter la voix des collectivités territoriales et rappeler les enjeux communs.

Nous avons aussi parlé d'environnement, avec l'enjeu majeur de la décarbonation. Ce n'est pas une mode, il y

a clairement un besoin. Quel est le bon niveau d'intervention de chacun ? Le département de l'Essonne a-t-il vocation à intervenir aussi massivement sur des projets d'envergure nationale, sur des sections nationales, comme le ring des Ulis ? Ce projet très attendu, certes financé par un certain nombre de partenaires, est aujourd'hui porté par le département.

Nous avons aussi parlé d'environnement, avec l'enjeu majeur de la décarbonation. Ce n'est pas une mode, il y a clairement un besoin.
Sophie Rigault



La route est certes indispensable, mais, en grande couronne et en Essonne, nous avons des problèmes avec la faible densité de transports en commun. Nous ne pourrions pas indéfiniment agrandir le RER, le métro, etc., et on voit les surcoûts sur Eole, le T12. Nous avons aussi des enjeux de connexion de banlieue à banlieue : il n'est pas acceptable de devoir passer par Paris pour aller dans un autre département francilien. Nous avons aussi beaucoup de retard en raison des choix politiques opérés et il faudra qu'on aille plus vite.

L'enjeu de décarbonation peut être traité par le déploiement des transports alternatifs (transports en commun, vélo, intermodalité) mais comment être assurés d'arriver à l'heure au travail, pour aller chercher les enfants en prenant deux ou trois modes de transport dans la journée ?

Nous avons aussi la question du mix énergétique. Il y a des véhicules électriques, mais cela pose la question de la production et du maillage. Quand on part en vacances en voiture pour un trajet de six à sept heures, il faut ajouter au moins deux heures parce que ce maillage n'est pas satisfaisant.

Notre objectif est évidemment de travailler pour savoir ce qu'on met sur la route et comment nous allons l'adapter et la transformer. C'est une vraie réserve de mobilité.

Une fois ce cadre posé, comment avancer et quel est le rôle du gestionnaire, du département ?

Le département est effectivement gestionnaire d'un très grand nombre de kilomètres. En Essonne, cela représente 1 400 à 1 500 km, ce qui est énorme.

Nous sommes responsables de deux enjeux : la sécurité routière et l'entretien de notre patrimoine.

Nous essayons d'innover sur deux principales questions.

- La réduction des impacts environnementaux : comment limiter les nuisances des nombreux chantiers ? Comment

limiter la congestion, ? Comment réduire les émissions de gaz à effet de serre ?

Si la couche de roulement est dans un état très satisfaisant, il y aura moins de pollution. Si elle est en très mauvais état, nous aurons 9% de plus d'émission de CO². Sur notre département, 10% du patrimoine étant vieillissant, il faut à continuer à entretenir.

Nous devons veiller à la protection de la biodiversité lorsque nous créons des routes ou des aménagements. Le ring des Ulis est un bon exemple qui montre comment on valorise et on recrée de la biodiversité sur des espaces devenus des décharges.

Enfin, les matériaux nouveaux sont très intéressants, notamment avec les filières agricoles. Nous avons une route faite en chanvre, par exemple : il y a des possibilités d'innovation.

- Le développement des nouveaux usages : nous avons un plan vélo extrêmement important de près de 46 millions d'euros. Il porte à la fois sur nos propres axes et sur le soutien aux collectivités qui doivent être parties prenantes. Les agglomérations mais aussi les villes doivent s'en saisir. Concernant les mobilités partagées, avec les voies partagées et les projets autoroutiers, nous avons un travail à mener sur la nationale 20 (40% du trafic en Essonne) car on ne peut pas laisser cet axe continuer à se congestionner. Il y a une responsabilité des territoires et il faut associer les bons partenaires en amont et prendre le risque qu'ils ne soient pas d'accord. Typiquement, dans les ZAC, on devrait avoir un volet d'aménagement routier. Ce n'est pas toujours au département de faire les travaux nécessaires pour pouvoir se raccorder.



Concernant les mobilités électriques, qui sont portées avec les transporteurs, un gros travail est fait avec IDFM. Enfin nous avons la question de la durée : il va falloir qu'on passe la seconde. Nous n'avons plus le temps d'attendre.

Pour être au rendez-vous de 2050, tout le monde doit aller dans le même sens. Vous imaginez un soutien un peu plus fort de l'État sur ces grands engagements.

Sophie Rigault

On voit notamment dans la discussion dans le cadre du CPER, des opérations fléchées qui n'ont pas pu totalement se faire. L'idée n'est pas de se dédouaner, mais il y a un problème quand l'argent qu'on voudrait mobiliser sur de nouveaux projets sert finalement à continuer de financer certains projets en cours.

Il y a aussi une question de maîtrise des coûts. Malgré les difficultés liées à la Covid, il y a une responsabilité. Ce sont des projets en moins et nous devons l'expliquer aux habitants qui en ont besoin.

Roger Pagny, qu'est-ce qui se cache derrière l'acronyme ATEC ITS France ?



Roger Pagny, président du comité scientifique d'ATEC ITS France

Les sujets abordés brillamment ce matin font partie de notre ADN. Nous sommes dans un environnement technologique extrêmement mature, avec des tas de possibilités. Nous avons un grand enjeu de mobilité, réussir la décarbonation, et nous avons un point commun depuis des décennies : informer l'utilisateur.

Un usager « intelligent » est un usager bien informé. Pour qu'il soit bien informé, il faut instrumenter les réseaux, route ET transport public, collecter des données et les traiter, puis les mettre à la portée de l'utilisateur pour qu'il adopte un comportement décarboné.

L'association est née en 1973, à un moment où l'on n'utilisait pas très bien tout le réseau routier. À l'époque, l'association était très orientée vers la route et nous avons soutenu la création de Bison futé à Rosny-sous-Bois. Les journalistes sur les grandes chaînes de radio donnaient de l'information routière qualifiée en temps réel. C'est le tout début d'une instrumentation de plus en plus riche de l'infrastructure routière.

Vous étiez déjà acteurs de la décarbonation en diminuant les bouchons.

Roger Pagny

Exactement et je dois rendre hommage au père fondateur de cette association à qui nous devons le terme « TEC » veut dire Transport, environnement et circulation que nous avons conservé. Le terme « ITS » (pour Intelligent Transport Systems and Services) est venu ensuite au Congrès mondial des systèmes de transport intelligents, en 1994. Nous avons progressivement intégré de nouvelles dimensions, avec le déploiement de la radio 107,7 sur le réseau autoroutier concédé, complété par une information personnelle temps réel, sur l'ensemble du réseau grâce au service interopérable, multilingue et pan européen du RDS-TMC¹.

Dans notre revue TEC numéro 245, nous avons fait un panorama de la situation technologique de l'environnement de toute cette mobilité en insistant sur l'apport de l'infrastructure spatiale avec le GPS et plus tard Galiléo, la richesse des réseaux de télécommunication filaires et hertziens et plus récemment, le développement des services du « cloud ». Cet environnement technologique en pleine évolution soutient parfaitement les politiques de décarbonation.

On parle moins de la voiture autonome comme d'une solution miracle et beaucoup de freins s'accumulent, alors que c'est vraiment un allié considérable dans ce combat contre la décarbonation.

Roger Pagny

Il est certain que si toutes les voitures étaient entièrement automatiques, on pourrait doubler ou tripler les capacités sur les réseaux autoroutiers, puisqu'elles maintiendraient elles-mêmes l'inter-distance et le contrôle latéral. La voiture autonome peut apporter des liens de continuité sur un réseau de plus en plus complexe, mais il faut privilégier les solutions que l'on maîtrise déjà avec de grands opérateurs : le covoiturage, les voies réservées, les bus à haut niveau de service et tout ce qui peut y contribuer comme les nouveaux services accessibles sur téléphone portable. C'est une technologie extraordinaire pour affronter les défis de la mobilité.

Pour créer un parcours numérique « sans couture » pour l'utilisateur, vous dites qu'il faut que l'ensemble des opérateurs et des acteurs travaillent ensemble : cela pose le problème du modèle économique sous-jacent.

Roger Pagny

Il faut que ce soit le plus simple possible pour l'utilisateur, mais derrière cette simplicité d'usage se cache une grande complexité technique et économique. Nous avons besoin d'une grande coopération entre tous les acteurs et l'association est là pour les accueillir.

Il faut que ce soit le plus simple possible pour l'utilisateur, mais derrière cette simplicité d'usage se cache une grande complexité technique et économique.
Roger Pagny

Plus d'infos sur atec-its-france.com

¹- Le RDS-TMC est une norme européenne qui permet de diffuser des informations routières codées aux automobilistes en utilisant une sous porteuse de la modulation de fréquence;

Les nouveaux enjeux de décarbonation des mobilités génèrent-ils un nouveau regard sur la gestion routière en Île-de-France ? >>>>>

Marc Papinutti, pour vous, il s'agit moins d'une « nouvelle route », mais plutôt de concrétiser les rêves des années 70. Que voulez-vous dire par là ?



Marc Papinutti, directeur général de la DGITM

Dans les années 1970, on avait structuré l'Île-de-France avec trois cercles d'autoroutes autour de Paris et on avait rêvé un certain nombre de projets radiaux : on allait jusqu'à la gare Montparnasse par une autoroute, la voie sur berge avait un statut quasi autoroutier.

Dans le premier PDU de l'Île-de-France, on parlait déjà beaucoup de changements de mobilités et d'usages différenciés, mais les ruptures culturelles sont désormais plus faciles, notamment en raison de la crise de la Covid. Il faut profiter de ces opportunités pour accélérer les transformations sur l'usage, sur la place de l'automobile, etc. On ne fera pas les routes qu'on avait planifiées il y a trente ans, mais on sait désormais qu'il faudra avoir d'autres analyses que macrofrancilienne. En prenant en compte tous ces bassins de vie qui font un grand projet de transports collectifs, comme le Grand Paris Express, 200 km à l'intérieur de l'A86, on fait d'autres projets que les projets routiers.

Vous dites que nous avons les échéances sur le long terme, mais que le plus compliqué est le chemin à court terme pour y arriver.

Marc Papinutti

La société, représentée par le Parlement, nous impose des objectifs. On connaît les problèmes : la pollution de l'air, la disparition des énergies fossiles, etc. Maintenant, il faut trouver le chemin : la métropole du Grand Paris a, encore récemment, retardé l'entrée en vigueur de certaines normes dans les ZFE.

Comment transformer sans le faire avec violence ? Nous avons eu un rappel avec la montée des Gilets jaunes, la

hausse des carburants et la réduction des 90 à 80 km/h. À l'inverse, au moment de la crise de la Covid, on a réussi à avancer avec les associations et les collectivités autour du vélo, des « corona-pistes ». Les gens sont beaucoup plus prêts qu'on ne le croit.

Vous constatez des comportements individualistes, mais vous avez confiance dans la capacité de la société civile à faire émerger des solutions.

Marc Papinutti

Toute personne prenant sa voiture et voyant la hausse du prix du carburant se demande comment faire baisser sa facture. Le covoiturage augmente très fortement dès que le prix de l'essence augmente. Il n'y a pas que les mesures coercitives : il y a l'analyse, le marché, etc. Une certaine sobriété est apparue au moment de la crise de la Covid : on a réutilisé la marche, le vélo. Les gens savent faire ces changements.

Il ne faut pas que ce soit simplement imposé par des règles ou des décrets, mais il faut que ce soit mis en œuvre. On a développé France Mobilités pour faire connaître des solutions : les petites collectivités ont fait 2 000 offres. On se demande comment faire, alors que d'autres ont fait. Il est très intéressant de voir comment ils ont trouvé leur réponse.

On sent qu'il faut aussi un projet et du courage politique et des infrastructures.

Marc Papinutti

Le réseau routier existant est un énorme sujet et nous avons encore des travaux à faire. Ensuite, il faut inventer autre chose, peut-être avoir des voies réservées qui permettent du transport collectif ou du covoiturage... On peut avoir une transformation très forte. Auparavant, on avait le mobile, la voiture et l'infrastructure. Désormais, le mobile c'est le téléphone et tout ce que l'on peut faire avec. Le sujet des lignes virtuelles de covoiturage est une évidence.

La ligne de bus classique doit être adaptée. Il faut aussi ajouter un volet sur la sobriété énergétique.

Auparavant, on avait le mobile, la voiture et l'infrastructure. Désormais, le mobile c'est le téléphone et tout ce que l'on peut faire avec.
Marc Papinutti

On peut aussi aller chercher sa baguette à 2 ou 3 km, à pied ou à vélo. Si on prend la Zoé, on passe de 250 watts à 70 000 watts.

Marc Papinutti

En effet, le vélo électrique, c'est 250 watts, si je pédale, c'est 100 watts. Une Zoé, c'est 70 000 watts, un bus électrique commence à 200 000 watts et une voiture « normale » autour de 100 000 watts.



Plus d'infos sur ecologie.gouv.fr/dgitm

Pierre Coppey, 12 000 km d'autoroutes représentent 1 % du réseau routier, 30 % des kilomètres parcourus et 25 % des émissions de gaz à effet de serre des transports. Comment le patron d'un des grands opérateurs aborde l'enjeu crucial de décarbonation ?



Pierre Coppey, président de VINCI Autoroutes

Je suis frappé du nombre de gens qui veulent changer les comportements. Comme l'a dit mon voisin, « je crains que les comportements ne changent à un rythme moins rapide que les ZFE ». Le calendrier des ZFE n'est pas cohérent avec le calendrier des comportements.

Nous sommes sur un sujet de politique publique sur lequel on a mis énormément d'argent, de volontarisme, de moyens et d'ambition. Mais il est également question de comportements individuels, qui ressortent de nécessités. J'entends une forme de stigmatisation de l'individualisme de celui qui prend sa voiture pour aller travailler, mais je pense qu'il est important de rappeler qu'il n'a pas d'autre

choix. L'essentiel des comportements et des choix en matière de transports relèvent de besoins, et les changements prennent énormément de temps. Il faut se garder de dogmatisme ou de considérations idéologiques.

Par ailleurs, j'ai l'impression que l'on ne jouit pas assez du bonheur du projet du Grand Paris Express. Je ne le dis pas en autoroutier mais en Parisien. Si nous continuons à présenter les transports comme un problème, alors que nous avons un projet aussi audacieux et complet que le Grand Paris Express, c'est qu'il y a un problème de « bonne humeur » dans la politique des transports. On gagnerait à aborder ces questions en rappelant que l'on dispose d'un réseau considérable et que nous avons un des plus gros chantiers du monde avec le Grand Paris Express dont il faut mesurer la vertu structurante et l'ambition.

Cela dit, vous avez dit l'essentiel sur l'approche autoroutière du sujet : on peut tomber d'accord sur le chiffre de 85 % pour les déplacements empruntant la route. Il faut donc regarder la route comme un des vecteurs fondamentaux de la politique de décarbonation et pour cela, il faut changer de regard, avoir un regard moins stigmatisant, en cohérence avec les usages et la pratique de l'ensemble de nos concitoyens. On gagnerait ainsi énormément de temps dans la conception des politiques publiques.

... une forme de stigmatisation de l'individualisme de celui qui prend sa voiture pour aller travailler, mais je pense qu'il est important de rappeler qu'il n'a pas d'autre choix. L'essentiel des comportements et des choix en matière de transports relèvent de besoins, et les changements prennent énormément de temps.
Pierre Coppey

J'ai relevé beaucoup de postures d'humilité de la part des intervenants, disant qu'il faut se rapprocher du citoyen, ne pas le stigmatiser mais l'inciter.

Pierre Coppey

Avec les équipes de VINCI Autoroutes, nous avons mené un exercice en nous demandant comment mieux utiliser et exploiter ce réseau routier qui représente 1 % du réseau routier national, mais 25 % des émissions de carbone et 30 % des kilomètres parcourus. Dans une perspective de décarbonation des transports, qui tient compte du fait que la seule réponse du report modal n'est pas la solution à la décarbonation, comment, en changeant le regard sur le réseau, faire en sorte qu'il contribue à la politique de décarbonation ?

Christophe Hug, directeur général adjoint en charge de la maîtrise d'ouvrage, est l'homme de la prospective chez VINCI Autoroutes. Il va vous montrer en trois minutes comment la route peut contribuer à la décarbonation de l'économie.

Christophe Hug, directeur général adjoint de VINCI Autoroutes

Nous avons travaillé avec l'idée que la prépondérance de la route serait pérenne et qu'il fallait transformer son usage par un plan répondant aux besoins de service et aux besoins des milieux naturels.

- Notre premier axe concerne les mobilités partagées. Il s'agit d'abord de mettre plus de gens dans moins de véhicules.

- Notre deuxième axe consiste à accueillir les véhicules décarbonés. Pour accueillir les véhicules électriques, on a besoin de stations de recharge très puissantes produisant beaucoup d'énergie en peu de temps.

Nous avons besoin du déploiement d'un schéma directeur pour la création par anticipation, avec une logique d'offre, de stations de recharge adaptées. On estime qu'il faudra 60 bornes de recharge de très haute puissance (plus de 200 kilowatts) par aire de service en 2030 et on pourrait monter jusqu'à 150 ou 200 bornes. Des puissances de 30, 40 mégawatts ont été évoquées sur certaines aires de services, ce qui équivaut à la puissance de l'aéroport d'Orly. La préparation de l'accueil des véhicules électriques est un vrai sujet, pour qu'ils permettent une décarbonation des trajets interurbains.

- Notre troisième axe concerne les poids lourds, qui représentent 15% du trafic et 45% des émissions. La solution la plus pertinente à long terme, ce sont les autoroutes électriques. On croit beaucoup à l'induction, qui permet d'alimenter les véhicules au roulage puis de leur donner l'énergie pour rejoindre sur les 100 ou 150 derniers kilomètres leur point de livraison. Cela nécessitera des transformations de flottes. On croit aussi beaucoup aux couloirs de décarbonation et à la possibilité de faire l'équivalent du transport combiné rail-route sur la route, en faisant de la bascule de remorques vers des tracteurs propres.



La production d'énergie propre est donc un vrai sujet. Sur nos réseaux routiers, nous pouvons produire suffisamment par le photovoltaïque pour alimenter l'ensemble des véhicules électriques circulant sur nos réseaux.

- Notre quatrième axe est la fluidité qui passe par la mise en place des dispositifs de connectivité, de dialogue entre l'infrastructure et les véhicules. Le passage en flux libre des péages permettrait de diminuer les arrêts et redémarrages, qui sont sources d'émissions.

- Notre cinquième axe porte sur les milieux naturels : on peut faire sur l'autoroute un vrai travail de réintégration, en appliquant les standards modernes des projets routiers. Pour être prêts pour 2030 et tenir la SNBC, il faudra engager tout cela dans les deux prochaines années.

Pierre Coppey, avez-vous les moyens de ces investissements considérables ?

Pierre Coppey

Sur la transition environnementale, les chiffrages sont en dizaines ou en centaines de milliards d'euros. L'ensemble du sujet doit être évalué. Nous sommes dans la prospective. Nous pouvons facilement chiffrer le déploiement d'un réseau électrique. En revanche, transformer l'autoroute avec des couloirs de décarbonation et des systèmes d'induction électrique nécessite des investissements très importants.

Je crois que chacun a compris depuis ce matin que les transports nécessitent énormément de financements. Les concessions sont un des schémas permettant d'apporter du capital et des investissements sur les infrastructures. Elles ont le mérite de servir de base fiscale à l'État et de mobiliser l'argent non pas des contribuables, mais des usagers. Ce sont les nombreuses vertus attribuées au système. Ensuite, c'est à l'État de décider de quelle façon ces sujets peuvent être financés.

Plus d'infos sur vinci-autoroutes.com

Bernard Sala, nous sortons de la stigmatisation de la route. Êtes-vous satisfait que l'on en parle aujourd'hui comme d'un acteur de la décarbonation ?

Bernard Sala, directeur général adjoint de Colas et président de Routes de France

J'ai plaisir à écouter parler de cette route universelle, support de libertés : c'est un nouveau discours par rapport à 2008, où on avait complètement stigmatisé la route, en confondant l'opérateur de transport et le constructeur d'infrastructure. C'est bien l'usage qui a un impact. Un travail a été mené par la filière des travaux publics, qui a mis sur la table son impact carbone actuel et décrit sa trajectoire pour atteindre le - 40%. La route et l'infrastructure participent à cet élément. En France, l'usage des mobilités, du transport de l'énergie et des infrastructures représente 50% des émissions françaises de CO2 et la construction ne représente que 3,5%.



Les leviers ne sont pas seulement dans la construction, mais aussi dans l'usage, ce qui va obliger à des changements de comportements qui ne sont tous faciles à mettre en œuvre et doivent être conduits par le politique. Au centre du changement des comportements, l'infrastructure est universelle : il n'y a pas de transport ferré, pas de

Les leviers ne sont pas seulement dans la construction, mais aussi dans l'usage, ce qui va obliger à des changements de comportements qui ne sont tous faciles à mettre en œuvre et doivent être conduits par le politique. Au centre du changement des comportements, l'infrastructure est universelle : il n'y a pas de transport ferré, pas de transport en bus, pas de vélo, pas de piéton, pas de véhicule sans infrastructure. En réalité, il n'y a pas de vie ni de développement économique sans infrastructure.

Le travail réalisé avec Carbone 4 conduit à admettre que la maintenance est une partie intégrante de l'usage. Une mauvaise maintenance conduit à une surconsommation en énergie de 5 à 10%, doublée d'opérations d'entretien. Si on attend, l'impact carbone à terme est beaucoup plus important et doublé d'une dégradation irrémédiable de l'infrastructure.

L'infrastructure étant au centre du débat, des solutions existent sur sa construction.

Il s'agit de mettre en place les dispositifs contractuels qui permettent que le risque ne soit pas totalement chez le maître d'ouvrage, chez l'entrepreneur. Les solutions sont notamment les enrobés froids, les enrobés à émulsion. On devrait prendre le risque d'en faire un peu plus souvent. Les technologies existent, mais il faut que tout le monde s'engage. Un gros effort est à faire sur l'usage, mais tant qu'il n'y aura pas de rupture de mode de contractualisation, j'ai la conviction que nous aurons du mal à atteindre nos objectifs.

Vous jouez un rôle majeur dans le partage de la route, dans cette redéfinition des usages et également en termes de fabrication de la route.

Bernard Sala

Sur des dimensions plus technologiques, nous avons bien sûr des solutions de recyclage et on doit pouvoir réintroduire notamment plus de matériaux recyclés. Il faut amener à plus de confiance chez les maîtrises d'ouvrage et d'œuvre. Cela demande aussi une gestion différente. Si on fraise dans le sud de l'Essonne et qu'on a des enrobés dans le nord de l'Essonne, cela impliquera des transports. Une vision plus globale fait appel à l'auscultation, aux technologies de «jumeau numérique» des infrastructures,

transport en bus, pas de vélo, pas de piéton, pas de véhicule sans infrastructure. En réalité, il n'y a pas de vie ni de développement économique sans infrastructure.

Le travail réalisé avec Carbone 4 conduit à admettre que la maintenance est une partie intégrante de l'usage. Une mauvaise maintenance conduit à une surconsommation en énergie de 5 à 10%, doublée d'opérations d'entretien. Si on attend, l'impact carbone à terme est beaucoup plus important et doublé d'une dégradation irrémédiable de l'infrastructure.

L'infrastructure étant au centre du débat, des solutions existent sur sa construction.

Il s'agit de mettre en place les dispositifs contractuels qui permettent que le risque ne soit pas totalement chez le maître d'ouvrage, chez l'entrepreneur. Les solutions sont notamment les enrobés froids, les enrobés à émulsion. On devrait prendre le risque d'en faire un peu plus souvent. Les technologies existent, mais il faut que tout le monde s'engage. Un gros effort est à faire sur l'usage, mais tant qu'il n'y aura pas de rupture de mode de contractualisation, j'ai la conviction que nous aurons du mal à atteindre nos objectifs.

Vous jouez un rôle majeur dans le partage de la route, dans cette redéfinition des usages et également en termes de fabrication de la route.

Bernard Sala

Sur des dimensions plus technologiques, nous avons bien sûr des solutions de recyclage et on doit pouvoir réintroduire notamment plus de matériaux recyclés. Il faut amener à plus de confiance chez les maîtrises d'ouvrage et d'œuvre. Cela demande aussi une gestion différente. Si on fraise dans le sud de l'Essonne et qu'on a des enrobés dans le nord de l'Essonne, cela impliquera des transports. Une vision plus globale fait appel à l'auscultation, aux technologies de «jumeau numérique» des infrastructures,

etc. Concernant les voies dédiées à de la recharge, on peut rêver à la recharge sans contact à moyen terme, à du rail conducteur, à des pantographes. Il faut adapter l'infrastructure : Va-t-on mettre le camion sur la gauche ou sur la droite d'une voie autoroutière ? Comment éviter l'ornièrage qui est inhérent à la technologie du guidage ?

Vous évoquez les Pays-Bas où on fait des routes productrices d'énergie pour les vélos. Ces solutions pour après-demain ouvrent des perspectives spectaculaires.

Bernard Sala

Je ne pense pas que ce soit pour après-demain. À titre d'exemple mon entreprise a répondu à deux appels d'offres aux Pays-Bas pour un kilomètre de piste cyclable photovoltaïque. Ce multi-usages implique une analyse du cycle de vie améliorée, une optimisation de l'espace, une participation à la dés-imperméabilisation, etc.

Nos entreprises constructrices d'infrastructures routières sont parmi les leaders internationaux. Il ne faut pas perdre notre capacité dans les technologies. On doit les mettre en œuvre sur notre territoire national et en démontrer la pertinence, avant de les exporter.

Pierre Coppey

VINCI Autoroutes est le principal maître d'ouvrage en matière routière et nous avons lancé une politique de décarbonation de nos chantiers. Nous avons aussi décarboné notre fonctionnement interne. Sur les chantiers, nous atteignons un objectif de 50% en moyenne de recyclage des enrobés.

Nous avons fait un chantier école sur l'A89 avec Eurovia : on arrive sans surcoût à diviser par deux les émissions de carbone du chantier, simplement en essayant d'innover sur les circuits, les rotations, la mobilisation, en utilisant de l'énergie alternative et des machines électriques, en mobilisant l'ensemble des éléments d'ingénierie et en coordonnant maître d'ouvrage, maître d'œuvre et entreprises.

Il est impressionnant de voir que, sans norme nouvelle, simplement avec un désir partagé, on arrive à des résultats significatifs et qui ne coûtent pas d'argent.

C'est un problème de focale et d'état d'esprit.

Plus d'infos sur colas.com

Julien Honnart, quand vous avez créé Klaxit il y a dix ans, le mot covoiturage était moins courant. On parle désormais de covoiturage de courte distance. Que proposez-vous pour rendre le covoiturage efficient et efficace ?



Julien Honnart, président de Klaxit, président de l'Alliance des mobilités

Klaxit est une solution de covoiturage courte distance domicile-travail. Nous avons démarré quand le covoiturage commençait à fonctionner sur la longue distance. Nous avons créé un outil technologique qui répond aux besoins suivants sur les trajets domicile travail :

- les conducteurs ne sont pas prêts à faire de détour et à perdre plus de quelques minutes ;
- les passagers veulent une flexibilité horaire sur la fin d'après-midi ;
- des services supplémentaires ont été ajoutés, comme une garantie retour lancée avec la Maif qui permet de rentrer chez vous en taxi si votre conducteur annule dans la journée. Dans 90% des cas, on retrouve un autre conducteur de la communauté, et il n'y a alors pas besoin de prendre un taxi.

Pour développer cela, il faut créer des masses critiques et que les gens puissent se rencontrer. Il faut des agrégateurs de flux : ce sont les entreprises. Nous avons commencé à travailler avec les grandes entreprises. Notre premier client était le Technocentre Renault de Guyancourt, où 90% des 12 000 personnes viennent tous les jours en voiture. On s'est étendu aux entreprises à côté, car plus vous avez de monde et plus vous mutualisez et avez de trajets. On s'est finalement aperçu qu'on mettait en relation les gens mais qu'assez peu passaient à l'acte et continuaient ensuite à covoiturer.

Nous avons un problème fondamental de tarification. Aujourd'hui, un conducteur est satisfait avec 10 centimes du kilomètre par passager, ce qui lui permet de payer son carburant. S'il prend deux ou trois passagers, il rembourse

plus largement les frais de sa voiture. Un automobiliste ne prendra pas le risque du covoiturage en payant à son conducteur le prix de son carburant : il préfère rester dans sa voiture et qu'on lui paye le carburant. Si nous n'avons que des conducteurs, rien ne se passe. Par contre, si on

Il faut des agrégateurs de flux : ce sont les entreprises. Julien Honnart

dit à l'automobiliste : tu es passager, tu voyages gratuitement, il a une proposition de valeur intéressante pour lui. Une partie des conducteurs va gagner 2€ par trajet et par passager et une autre partie va devenir passager et aller au travail gratuitement.

Qui finance ce différentiel ? En 2017, on a mis 40 000€ de Klaxit sur l'ensemble de nos entreprises clientes et nous avons eu une courbe de trajets exponentielle. C'était donc la solution. Certaines collectivités ont expérimenté, notamment en Essonne, pour qu'ensuite Île-de-France Mobilités prenne le relais à partir d'octobre. Depuis le vote de la LOM, les autorités organisatrices des mobilités peuvent subventionner les trajets en covoiturage. Nous avons signé une vingtaine de nouvelles villes depuis fin 2019.

Nous intervenons sur le périurbain, où la voiture est reine et où, depuis des années, le transport collectif ne prend plus de part modale sur les trajets domicile-travail. Dans des villes moyennes, les gens nous disent que le transport collectif ne concerne que les retraités et les étudiants. Nous attaquons cette cible pour la faire passer sur le transport en commun du périurbain, c'est-à-dire le covoiturage. Tout cela avec l'infrastructure qui existe, des voitures qui

existent, des gens qui sont là, et sans consommer en plus. Pour que la tarification soit attractive, il faut un financement de la collectivité. Notre enjeu est « d'évangéliser » les élus, pour qu'ils mettent une part de leur budget transport sur le covoiturage afin de décarboner le périurbain.

Concernant les ZFE, le calendrier est très serré. Les ZFE Crit'Air 3 qui arrivent en 2024 excluent 60% du parc actuel. La politique mise en place consiste à payer les bonus écologiques, c'est-à-dire remplacer des véhicules thermiques par des véhicules électriques. Aucun euro n'est investi sur les changements de comportement comme le covoiturage. On vous donne simplement de l'argent pour acheter un nouveau véhicule électrique, mais la plupart de ceux qui sont concernés par la ZFE ne pourront pas l'acheter. Il faut investir massivement pour changer les habitudes de mobilité, ce qui implique des ambitions de la part des élus notamment pour subventionner le covoiturage et beaucoup de communication. Les publicités automobiles devront à partir du 1^{er} mars porter une mention qui incite au covoiturage, aux transports en commun et à la marche à pied. Il faut communiquer de façon positive pour que les gens pensent au covoiturage mis en place par leur collectivité, qui leur permet d'aller gratuitement au travail ou d'économiser 120€ par mois.

L'Essonne a été précurseur : dès 2017, elle a cru dans le covoiturage.

Julien Honnart

Exactement, et cela a donné la LOM, cela a essaimé. Sur une métropole comme Rouen, l'enjeu est que, sur 150 000 trajets domicile-travail par jour, 5% soient réalisés en covoiturage (7 500) le plus rapidement possible. En prenant en compte la subvention de trajets, 2 à 3€ par trajet sur le périurbain, cela représente 4 millions d'euros par an, soit 2% du budget transport pour prendre 5% de part modale dans le périurbain. En plus, cela ne coûte rien s'il n'y a pas de trajet puisqu'il n'y a ni les voitures, ni les chauffeurs, ni l'essence à payer. Une fois que les budgets sont là, il faut communiquer. En Île-de-France, qui sait qu'il a deux trajets en covoiturage gratuits inclus dans son pass Navigo ? Pas grand monde, et pourtant cette offre existe depuis octobre 2017. Comment voulez-vous que les gens changent de comportement si personne n'est au courant ? Il faut communiquer pour que cette ambition en Île-de-France prenne vraiment de l'ampleur.

Pour que cela marche au niveau des métropoles et au niveau national, il faut une masse critique. Aujourd'hui, c'est 100 000 trajets par mois ?

Julien Honnart

Pour l'ensemble des opérateurs, c'est environ 250 000 trajets sur le mois de janvier 2022. Klaxit en fait un peu

Nous attaquons cette cible pour la faire passer sur le transport en commun du périurbain, c'est-à-dire le covoiturage. Julien Honnart

plus de 100 000, ce qui fait une tonne de CO² économisée par mois et 250 000€ d'économies mensuelles pour les conducteurs sur la plateforme. Par rapport aux 18 millions d'actifs qui vont travailler tous les jours, c'est encore une goutte d'eau, mais 5% de la part modale pour une part minimale du budget transport, ce n'est plus une goutte d'eau.



Si j'ai besoin d'un retour chez moi, parce que mon enfant est cas contact à l'école, cela peut être un frein. Plus il y a aura de covoitureurs et plus ce genre de contrainte sera intégré dans la proposition de valeur.

Julien Honnart

Oui, nous avons besoin de cette masse pour fiabiliser le système et pour qu'elle s'auto-entretienne. Il faut faire énormément de communication au départ. Ensuite, quand vous avez 5% de part modale domicile-travail avec une proposition de valeur géniale (la métropole vous paye pour aller au travail), la communication se fait par les gens et ils font volontiers cet effort.

Plus d'infos sur klaxit.com

Laurent Probst, qu'allez-vous faire de ces expertises et de ces envies au niveau d'Île-de-France Mobilité ?

Laurent Probst, directeur général d'IDFM

Tout d'abord, une touche d'optimisme : beaucoup a déjà été fait, particulièrement sur les transports en commun, avec une gouvernance qui permet de faire des choses.



Depuis 2016, on a renforcé de 20% l'offre bus en grande couronne. De nombreux projets d'infrastructures sont en cours de travaux, y compris en grande couronne. Le T12 va ouvrir fin 2023, le T13 ouvrira en milieu d'année. Sur les routes en Essonne, beaucoup de choses ont été faites par le département ou sont déjà lancées.

Il y reste naturellement beaucoup à faire pour décarboner les mobilités. Même une voiture électrique émet du carbone, par sa construction. Il faut pousser les gens à prendre les transports en commun. Sur les routes, beaucoup de technologies sont prêtes mais ne sont pas encore appliquées et il faut la bonne gouvernance.

• Premier sujet, pour continuer à développer les transports en commun au-delà des grandes infrastructures, il faut les amener en grande couronne et, pour cela, continuer à développer l'offre bus et améliorer l'infrastructure pour les bus. Il faut donc aller plus vite sur les voies dédiées aux bus, notamment sur autoroutes, sur les pôles d'échange entre les bus vers les infrastructures lourdes. On subventionne le bus mais nous avons peu d'actions ou de pouvoir sur les routes.

• Deuxième sujet, avec la technologie disponible, on peut aller beaucoup plus loin. On ne construira pas massivement de nouvelles autoroutes en Île-de-France, mais automatiser les transports en commun améliore la capacité.

Dans le métro, l'automatisation marche très bien. L'automatisation de la route, ce n'est pas la voiture automatique, mais plutôt la signalisation intelligente, qui permettra de fluidifier le trafic. On a par exemple à Turin depuis vingt ans un système de signalisation routière avec des voies dédiées et un système d'intelligence artificielle où les feux du centre-ville agissent différemment en fonction de ce qui se passe sur les caméras. Cela fluidifie la route et les transports en commun.

Premier sujet, pour continuer à développer les transports en commun au-delà des grandes infrastructures, il faut les amener en grande couronne et, pour cela, continuer à développer l'offre bus et améliorer l'infrastructure pour les bus. Laurent Probst

En conclusion, beaucoup de choses sont réalisées pour les routes, mais il manque une nouvelle gouvernance. En Île-de-France, nous avons proposé de reprendre la compétence sur les routes nationales et d'instituer une organisation en lien avec les départements qui sont des acteurs majeurs de la route, d'avoir une instance collégiale pour lancer de nouveaux projets. Pourquoi ne pas viser en 2027 un « super-ordinateur » qui contrôlerait quelques centaines de « feux » stratégiques partout en Île-de-France, pour fluidifier le trafic routier ? Avec les panneaux à messages variables et quelques applications, il pourrait aussi orienter les gens vers les transports en commun quand l'autoroute est bouchée et inversement.

L'enjeu n'est-il pas sur la vitesse et de faire avancer tout en même temps ? J'imagine que c'est complexe.

Laurent Probst

Les voies dédiées sur autoroutes vont aider au covoiturage, au bus sur autoroute, et donc à ramener les gens sur les transports en commun. À Briis-sous-Forges, une ligne de bus ramène directement vers la gare de Massy. Les gens gagnent énormément de temps grâce à la voie dédiée qui arrive directement à Massy. Pourquoi ne va-t-on pas plus vite dans la création de ces voies dédiées ? Certaines ont été réalisées depuis 2016, mais, il faut passer à la vitesse supérieure. Cela passera par la gouvernance.

Vous voulez cette gouvernance des routes pour donner de l'intérêt et de l'homogénéité de gestion de l'ensemble des moyens de transport ?

Laurent Probst

Nous avons proposé de reprendre la gestion des routes, parce que cela nous permettrait de «mettre un pied» dans la gouvernance et de jouer sur les routes le rôle qu'on joue sur les transports en commun. Mais il faut que le département garde la maîtrise des routes départementales, car cela nous permettrait d'insuffler des nouveaux projets à plusieurs échelons, toujours en partenariat avec le département.



Comment définir votre mode de gouvernance ? Comment fluidifier les nécessaires coopérations évoquées ce matin ?

Laurent Probst

La particularité d'Île-de-France Mobilités, c'est qu'il y a un conseil d'administration qui prend des décisions et qui gouverne tout et que, sur les 31 voix du conseil, l'exécutif régional ne représente que dix voix [sur les seize voix du conseil régional au total]. Les départements ont un donc rôle majeur dans la gouvernance d'IDFM, leur pouvoir est pivot et c'est ce qu'il faut comme gouvernance.

Dans les grands établissements publics de l'État, l'État a la majorité et ceci est nécessaire pour gouverner, mais IDFM est un bon exemple d'une instance où personne n'a la majorité absolue, mais qui avance quand même : les réalisations sur le matériel roulant, les bus... Nous avons le

plus grand plan de renouvellement des bus en Europe et dans le monde, Chine exceptée.

Quelles sont vos priorités par rapport à cet enjeu de décarbonation ?

Laurent Probst, Île-de-France Mobilités

Par rapport à la route, la priorité aujourd'hui ce sont les voies dédiées aux bus sur autoroutes. Il est en effet nécessaire de faire beaucoup plus d'aménagements de voirie pour fluidifier la route. Le développement de la route intelligente est également un véritable enjeu d'avenir, avec un système de feux qui fluidifierait l'ensemble du trafic (comme à Turin). Et, à terme, je reviens sur l'idée d'avoir l'équivalent d'un «super-ordinateur» qui serait capable d'orienter les gens vers les transports en commun ou vers la route en fonction de l'état du trafic.

Plus d'infos sur iledefrance-mobilites.fr

Quel est le point de vue de chacun sur les priorités en Île-de-France à trois ans ?

Bernard Sala, directeur général adjointe de Colas, président de Routes de France

Ce qui me semble important ce sont les nouveaux modes de contractualisation qui vont vers des marchés à performance. Ce ne sont ni des concessions ni de la loi MOP : il faut travailler vers des marchés à performance avec le pilotage du maître d'ouvrage traditionnel, les collectivités.

En second lieu, on parle enfin de MaaS, mais son pilotage par des sociétés de transport me paraît être une anomalie. C'est la société d'infrastructure qui est la plus légitimement transverse à tous les transports.

Enfin, un des enjeux de technologie et d'usage est l'affectation et le partage de la voirie. Certaines technologies existent, notamment un test sur le boulevard circulaire de la Défense pour sécuriser et partager l'espace.

Julien Honnart, président de Klaxit, président de l'Alliance des mobilités

Je pense que le MaaS doit être porté par des pure players du logiciel. La question de l'audience est fondamentale. Dans les trois derniers mois en France, Google Maps a 8,5 millions d'utilisateurs actifs, les autres viennent bien après, la SNCF avec 500 000, puis CityMapper, Uber, et la première AOM est IDFM avec 140 000 utilisateurs actifs. Toutes les applis MaaS dont nous parlons sont à moins de 1 %.

Je préside l'Alliance des mobilités, qui est la Fédération professionnelle des acteurs de l'autopartage, covoiturage, scooters, trottinettes électriques, etc. Les autres business privés que le covoiturage, qui sont moins en lien avec les AO, s'intègrent dans Google et les autres applis et non pas dans celles des AO, dont l'interface n'est pas standardisée. Malheureusement, il n'y aura pas de MaaS public sans la possibilité, de se connecter à 50 AO en une seule fois.

En Île-de-France, on a déjà un budget et une convention. L'enjeu est de communiquer et d'atteindre les volumes attendus.

Sur les autres AO, nous avons un double enjeu : projeter les élus sur des budgets importants et réaliser les trajets qui correspondent à ces budgets, pour continuer à monter en part modale.

Si cela continue à bien marcher, êtes-vous prêts à jouer le jeu de la connexion avec d'autres applis ?

Julien Honnart

Bien sûr. En Île-de-France, Klaxit est par exemple intégré dans l'appli IDFM. Notre concurrent, ce ne sont pas les autres modes mais le réflexe de la voiture individuelle.

Notre concurrent, ce ne sont pas les autres modes mais le réflexe de la voiture individuelle.

Julien Honnart

Les usagers sont intelligents : s'ils ont une meilleure solution que leur voiture individuelle, ils vont la prendre. Il faut simplement que ces solutions soient connues. Notre vocation est de nous intégrer à tous les agrégateurs existants.

Pierre Coppey, un mot de conclusion ?

Pierre Coppey, président de Vinci Autoroutes

Il est important d'aborder nos sujets dans une logique intermodale et d'avoir conscience que nous butons en permanence sur les frontières des AOM et qu'il faut avoir une approche collective. Nous devons avoir en tête l'urgence

Nous devons avoir en tête l'urgence du calendrier climatique. Si nous sommes intermodaux, si nous jouons collectif avec le sentiment de l'urgence et que l'on dépassionne et désidéologise les débats sur les transports, on gagnera énormément de temps.
Pierre Coppey

du calendrier climatique. Si nous sommes intermodaux, si nous jouons collectif avec le sentiment de l'urgence et que l'on dépassionne et désidéologise les débats sur les transports, on gagnera énormément de temps.

Marc Papinutti, Directeur général de la DGITM

Concernant le MaaS, nous avons mis en place transport.data.gouv. Au début, nous avons les horaires des AO volontaires, actuellement nous avons tous les horaires en temps réel, les places de vélo etc. Nous avons veillé à ce que tout le monde puisse y accéder et nous avons des débats passionnés avec les «grands», notamment avec Google.

En second lieu, nous avons beaucoup évoqué les voies réservées. Il est clair qu'on ne fera pas beaucoup de nouvelles infrastructures. Il faut donc qu'on débâte des idées des uns et des autres sur les voies réservées. On a cité tout à l'heure la Californie : il faut se rappeler que le PV y est à 450 dollars.

On fera du contrôle sanction automatique. Nous travaillons sur l'outil qui permettra de reconnaître deux ou trois personnes dans une voiture.

En troisième lieu, le concurrent de la voiture est le déplacement multiple : par exemple, on stationne son vélo à la gare et on le retrouve le soir, pour prendre les transports en commun. Les comportements peuvent changer très vite si on garantit l'ensemble du déplacement.

Dernier point, je suis très enthousiaste parce que les citoyens et le terrain nous le demandent de plus en plus. Au niveau national, nous devons informer, donner des outils. C'est à chacun de s'en emparer à tous les niveaux de collectivités. Le citoyen, l'utilisateur ou le client deviennent tous intelligents sur la mobilité, parce qu'ils voient les enjeux globaux et comment les appliquer pour avoir un bon équilibre.

François Durovray, je vous laisse conclure, ce qui ne sera pas simple, vu la richesse des échanges



Conclusion

François Durovray, président du Département de l'Essonne

En décidant d'organiser cette conférence, je souhaitais réunir autour d'une même table des personnes passionnées et expertes. J'ai été nourri tout au long de la matinée, et à mesure que j'écoutais les uns et les autres j'ai eu le sentiment que nous répondions aux préoccupations des citoyens.

En observant le plateau, je me disais que tous les intervenants étaient parfaits, mais qu'on avait encore quelques efforts à faire au niveau de la parité. Le domaine de la mobilité pourrait prendre exemple sur la politique, qui est désormais paritaire...

C'était un défi pour nous de lancer cette conférence, au-delà même du contexte sanitaire. D'abord, parce que la route n'a pas bonne presse, même si vous avez été nombreux à dire que l'opinion changeait sur ce sujet. Ensuite, parce que nous sommes un département « challengé » par rapport à ces thématiques, notamment dans une région et un pays où les compétences sont partagées et complexes, et où l'on interroge la place même des départements. Pour autant, nous avons une légitimité territoriale, nous représentons un grand département français (1,3 million d'habitants), dynamique, pleinement engagé au sein de la métropole francilienne qui est la plus grande d'Europe, avec des enjeux et des évolutions extrêmement fortes et rapides.

Ma première remarque est que nous faisons face à une désynchronisation entre le temps politique, le temps technique, les usages. Comme Pierre Coppey le soulignait, les mentalités évoluent moins vite que les ZFE, mais elles évoluent plus vite que notre capacité à créer des infrastructures. Cette désynchronisation est au cœur d'un enjeu démocratique extrêmement fort.

En second lieu, j'ai la conviction que lorsqu'on parle des mobilités, nous sommes au cœur des enjeux du XXI^e siècle. Une révolution s'ouvre, des défis technologiques nous emmènent sur un nouveau monde. C'est comparable au dé-

but de la Révolution industrielle, à la création du moteur et aux avancées qui ont permis depuis le XVIII^e siècle d'aboutir à ce formidable progrès des libertés et à ce progrès social.

Une des difficultés à laquelle nous sommes confrontés au tournant de ce siècle est de se rendre compte que le modèle sur lequel est construite notre prospérité s'est fait au détriment de la planète et n'est pas tenable. Il faudra inventer un nouveau modèle pour préserver la planète tout en continuant à conforter à la fois notre liberté et le progrès social.

À mon sens, les mobilités sont au cœur de ces enjeux de transition. Il y a évidemment l'enjeu écologique. Dans le domaine des mobilités, nous sommes à la veille d'un saut technologique majeur, avec l'électrification et le développement de nouvelles motorisations de l'ensemble des outils de mobilité. Nous sommes au cœur d'une transition numérique, qui va très vite modifier le confort, la sécurité, améliorer l'information, et fera évoluer la perception de l'utilisateur par rapport à la route.

Au-delà des sujets écologiques et numériques, il y a un enjeu démocratique. Nous traversons une crise démocratique extrêmement forte. Cette crise, c'est la question que chacun de nos concitoyens se pose de sa place et de sa reconnaissance dans la société, par rapport au reste du territoire et aux autres. À mon sens, la mobilité est en enjeu démocratique parce qu'elle permet de se situer dans l'espace et par rapport aux autres. Apporter de bonnes réponses à la mobilité, c'est sans doute apporter des réponses à la crise démocratique que nous vivons.

Une fois tout cela dit sur les révolutions, quelles sont les réponses ? Vous en avez abordé beaucoup et je me permettrais pour conclure de répondre à cinq questions.

Ma première remarque est que nous faisons face à une désynchronisation entre le temps politique, le temps technique, les usages.

La première question est celle de la gouvernance.

La LOM a permis d'améliorer la situation mais, en tant que président de la commission mobilité des départements ou au titre d'autres responsabilités, je pense qu'il y a un impensé dans la LOM : on n'a pas traité la question de l'Île-de-France. Il faudra traiter cette problématique dans les années qui viennent et se poser la question des outils et de sa gouvernance, en dépassant les différentes élections et échéances électorales. Le nucléaire ou les TGV en France sont des programmes déclinés pendant des décennies, qui ont survécu aux alternances politiques, parce qu'il y avait eu un accord entre les parties prenantes. Il faudra se reposer la question des mobilités que l'on veut à vingt ou trente ans et disposer d'outils pour planifier en évitant les allers-retours à travers des prises de position sur la grande vitesse, les mobilités du quotidien, la route.

En dehors de l'Île-de-France, il y a une organisation différente, notamment pour la route, et je pense que c'est une erreur d'ouvrir la boîte de Pandore d'un transfert aux régions. La loi 3DS sera adoptée la semaine prochaine. Sur les mobilités notamment, nous avons besoin de lisibilité et de clarifier les compétences entre les différents acteurs. Les départements sont suffisamment « capés » pour reprendre en charge les routes nationales que l'État souhaiterait transférer. Il faut en revanche discuter des conditions financières, qui ne sont pas jugées suffisantes par les départements. L'État souhaite se délester d'une maîtrise d'ouvrage. Il s'est dit que, si les départements ne prenaient pas, la main pourrait potentiellement être donnée aux régions, alors que nous aurions finalement un opérateur de plus, et que nous allons générer de la complexité et des coûts qui ne sont pas positifs pour les usagers.

En Île-de-France, tout est extrêmement intégré. Les décisions que je prends sur le réseau routier départemental en Essonne ont une incidence sur l'ensemble du système et sur les décisions prises par la région, par IDFM et les autres acteurs.

IDFM est sans doute une très bonne base de dialogue entre les collectivités. J'appelle de mes vœux une évolution de la gouvernance d'IDFM, pour qu'elle ne soit plus simplement un opérateur de la mobilité collective, mais qu'elle devienne une vraie agence des mobilités comme il en existe dans d'autres pays.

Je souhaite également qu'elle ne soit pas seulement l'outil de la région mais qu'IDFM soit une agence au sein de laquelle la coopération historique entre régions et départements serait renforcée, et qui mettrait autour de la table des acteurs qui aujourd'hui n'y sont pas. L'État n'est pas autour de la table depuis la décentralisation d'IDFM. Compte tenu de l'importance des sujets à traiter en Île-de-France, l'État territorial comme l'État central devrait être présent. La place du bloc communal doit être également interrogée.

J'espère que le prochain quinquennat permettra d'avancer. Je suis convaincu qu'on sera capable ensuite d'assurer la répartition des rôles entre les niveaux de collectivités. Les départements ont une compétence routière reconnue et nous avons vocation à l'exercer pleinement. Étant donné la masse du trafic en Île-de-France, il faut l'exercer dans le cadre d'une coopération et d'un dialogue avec IDFM, qui serait donc l'instance de dialogue mais aussi de décision.

La seconde question est celle du financement.

On a rappelé que les autoroutes représentent 1 % du réseau, 30 % du trafic et 25 % des gaz à effet de serre, mais on a omis de dire que les autoroutes représentent 99 % des recettes du réseau routier français ! Je ne dis pas qu'il y a trop de recettes pour les concessionnaires d'autoroutes, ce n'est pas le débat ici, mais il faut avoir à l'esprit que le reste du réseau est gratuit.

On peut considérer qu'on paie ce réseau au travers des taxes (TICPE et TVA) affectées aux automobilistes.

Néanmoins, nous faisons face à quelques défis et pour réaliser les promesses évoquées ce matin, il faudra trouver de l'argent. Si on le compare aux enjeux politiques, démocratiques et de vie quotidienne de nos concitoyens, l'enjeu n'est pas énorme. Si on met, toutes mobilités confondues, 3 milliards de plus par an sur dix ou quinze ans, on peut résoudre beaucoup de problèmes, à la fois sur la mobilité collective mais aussi sur la route.

Il faudra aborder ce sujet sous le prisme francilien car nous accueillons 25 % de la population mais sans doute 50 % des besoins en termes de mobilité, ce qui n'est pas facile à porter. Les élus doivent être capables de dire qu'il y a des besoins supplémentaires en Île-de-France et qu'ils doivent être financés, sans doute par les habitants d'Île-de-France plus que par d'autres.

Ces 3 milliards ne me semblent pas insurmontables, d'abord parce que la route est un des seuls réseaux gratuits dans notre pays. Pour l'abonnement téléphonique et l'eau, on paye un usage, mais aussi un réseau. Il n'est pas inconvenant de dire que la route, qui est aussi un réseau, a besoin de financements propres, qui existent uniquement sur le réseau autoroutier concédé.

J'espère que les décisions au niveau européen aboutiront, notamment sur l'eurovignette, et qu'on trouvera des systèmes permettant de faire contribuer un peu plus ceux qui « usent » la route, notamment les poids lourds. Un camion est l'équivalent de 10 000 voitures, au-delà de la pollution atmosphérique.

Nous avons eu en France un traumatisme au sujet des portiques et de l'écotaxe, et il est très complexe de l'aborder à nouveau, mais il me semble indispensable de parler à nouveau du financement par l'utilisateur du réseau routier. La part de l'utilisateur dans les transports collectifs est un débat récurrent, qui pose la question de la gratuité des transports. Les élus doivent avoir le courage de dire que le transport a un coût et que l'utilisateur doit participer à son financement.

Il faut aussi que l'utilisateur s'y retrouve. Dans une logique de multimodalité et avec la nécessité d'avoir des modes alternatifs, il faut réussir à agréger l'offre. Nous sommes plutôt en retard en Île-de-France, compte tenu de la complexité du système. Il faudra peut-être inventer un pass France mobilité, qui se « moque » des différents opérateurs locaux et permette aux usagers d'avoir une réponse à leurs transports du quotidien. Je pense aux usagers du grand Bassin parisien, qui viennent tous les jours travailler

Néanmoins, nous faisons face à quelques défis et pour réaliser les promesses évoquées ce matin, il faudra trouver de l'argent.

à Paris et ont des cartes d'abonnement différentes, mais aussi aux voyageurs occasionnels.

Le troisième enjeu en Île-de-France est celui de l'entretien de la route.

Le réseau routier en Île-de-France n'a pas le même niveau d'entretien et de qualité que les réseaux hors Île-de-France. Pour moi, c'est la priorité.

La quatrième question porte sur les voies express mettre en évidence

Il s'agit d'arrimer la grande couronne à un réseau plus dense dans un contexte financier contraint. Comme d'autres, je pourrais réclamer le métro, le tramway..., mais je ne trouve pas cela raisonnable. Sur un territoire de grande couronne comme l'Essonne, l'infrastructure existe, c'est la route, et je pense que cette route peut évoluer avec la question des voies express.

Le cinquième enjeu est celui des nouveaux usages de la route.

On a parlé de covoiturage, on a peu parlé du vélo mais je vois une révolution apparaître autour de celui-ci. Les vallées qui font le charme de ce département étaient un obstacle à la pratique du vélo. Ce n'est plus le cas avec le vélo électrifié, il y a un emport de distance beaucoup plus large et une demande très forte à laquelle on doit être capable de répondre.

Vous avez tous insisté sur l'urgence à décider et à faire. Nous avons organisé cette conférence aujourd'hui parce que nous avons estimé que c'était le bon moment.

Une évaluation des besoins et des projets est menée par le COI, dont j'ai l'honneur d'être membre, qui va remettre dans les prochains jours un rapport au Gouvernement et rebalayer l'ensemble des sujets de mobilité sur l'ensemble

du territoire national. Ce document doit intégrer la problématique de l'évolution de la route, pas uniquement sous l'angle de la maintenance et de son extension, mais également sous l'angle de l'évolution des usages.

Le second enjeu calendaire est la négociation autour du CPER mobilité. J'espère qu'on va réussir à discuter du CPER mobilité et à le signer fin 2022, pour qu'il débute en 2023. C'était un espoir, aujourd'hui, c'est presque un risque. Alors qu'il reste beaucoup à financer, je vois s'ajouter les lignes et les difficultés à intégrer de nouveaux projets, comme les voies express. C'est indispensable pour répondre aux besoins et à la tension démocratique exprimée par nos concitoyens.

Nous devons aussi mener le débat sur les concessions autoroutières et interroger l'évolution du modèle. Ces concessions arrivent à échéance à partir de 2031 et nous aurons à travailler à un nouveau modèle concessif pour les décennies à venir. C'est un grand enjeu du prochain quinquennat. Le dispositif contractuel n'aura sans doute pas abouti, mais il faudra fixer de façon pluraliste les bases du futur cadre contractuel avec les sociétés concessionnaires d'autoroutes.

Mettre en exergue : Nous devons aussi mener le débat sur les concessions autoroutières et interroger l'évolution du modèle.

Enfin, l'élection présidentielle se déroulera dans 70 jours et il nous semblait important que l'Essonne, compte tenu de ses enjeux, porte un certain nombre de messages. C'est à mon sens ce que nous devons à nos concitoyens.

Encore un grand merci à chacune et chacun de vous être livrés à cet exercice. J'ai été « bluffé » par le niveau des interventions et par les idées nouvelles qui ont été exprimées. Maintenant, au travail ! ■

