

COMITÉ CONSULTATIF
Séance d'audition – prise de notes
Mobilités sur le territoire de l'OIN

16 octobre 2019

Participants :

Membres du comité consultatif : Cédric VILLANI (président) – Marie-José ROSSI-JAOUEN

EPA Paris-Saclay : R. PRIEUR-LAURENT – Laure DEXCIDIEUX - Délia COPEL - Gaetan PIGAY - Simon BORLAND

David SAUSSOL – assistant parlementaire de Cédric VILLANI

Intervenants invités :

BAUR	Bernard	Horizon Employeur
BAYLE	Patrick	ADEZAC
BEAUDET	Sébastien	Conseil départemental de l'Essonne
BERTIAUX	Pierre	Commune d'Orsay
BIBEN	Valérie	RATP
BONHOURE	Thomas	CA Versailles Grand Parc
BROTO	André	Vinci Autoroutes
CHARPENET	Bernard	Comité des Usagers du RER B en Vallée de Cheuvreuse (COURB)
CONSTANTIN	Patricia	Conseil départemental de l'Essonne
DALIS	Sacha	Société du Grand Paris
DELAPORTE	Xavier	Club Climat Energie de Saint-Quentin-en-Yvelines
DIGARD	Marie-Pierre	Commune d'Orsay
DUVAL	Xavier	COLAS
ELIAS	Philippe	Association POLVI
GALLOIS	Marie	Association MDB Mieux se Déplacer à Bicyclette
KRUG	Raphael	Communauté Paris-Saclay
LACOMBE	Éric	MoveInSaclay
LE GALL	Patrick	Communauté Paris-Saclay
MANCIP	Martial	Collectif extra-municipal aménagement vélo Orsay
MAS-MAURY	Thierry	Conseil départemental de l'Essonne
PAGLIANO	Floriane	DDT91
PEQUIGNOT	Antoine	Ile de France Mobilités
PLUVINAGE	Manuel	Agglomération Versailles Grand-Parc
RABATEL	Stéphane	VEDECOM
SIEBERATH	Eric	CA Paris Saclay
SMIT	Harm	Essonne Nature Environnement
VIALA	Maxime	Commune d'Orsay
VIEILLARD	Gilles	CGT
VIGOUROUX	Francisque	Communauté Paris-Saclay
WATTEAU	Philippe	VEDECOM
WEURLESSE	Jean-Marc	Association MDB Mieux se Déplacer à Bicyclette
WITTERSHEIM	Marie-Hélène	Comité des Usagers du RER B en Vallée de Cheuvreuse (COURB)

Cédric Villani introduit la séance en rappelant la mission du comité consultatif parmi la gouvernance de l'EPA Paris-Saclay, notamment auprès de son conseil d'administration.

Sur le sujet de la mobilité, l'objectif tend à associer l'ensemble des voix des parties prenantes. En la matière, l'exhaustivité de la représentation est difficile à réaliser.

S'agissant des mobilités sur l'OIN, une 1ère audition fut organisée le 17 décembre 2018 (en présence d'Amélie de Montchalin, de Védécom, l'ADEZAC, Horizon Employeur, la CGT91, Essonne Nature Environnement, l'agglomération Versailles Grand Parc, la communauté Paris-Saclay, la ville de Versailles, POLVI, la CCI Paris IDF, le club Climat Energie de Saint-Quentin-en-Yvelines, l'Université Paris-Saclay, la préfecture de région, celle des Yvelines, les sociétés Supraways, Colas, Klaxit, SEA, Transdev, MoveInSaclay).

L'un des enjeux identifiés portait sur la réponse à apporter en matière de transport en attendant l'arrivée de la ligne 18 du métro en 2026 (2030 à Versailles), compte tenu de la situation actuelle d'encombrement routier.

Plus largement, la discussion porta sur l'attractivité du territoire de l'OIN pour les habitants, les salariés, les étudiants et les entreprises.

Elle mit l'accent sur la nécessité d'une réponse multimodale articulée soulevant les questions de la mutualisation, de l'autopartage, des écomobilités, du traitement des données, des partenariats avec les collectivités, de développement d'outils numériques, des infrastructures requises, des expérimentations à réaliser et celle de la gouvernance.

A cet égard, le projet MoveInSaclay fut décrit, avec les interrogations restant à régler sur les financements et le pilotage.

Des exemples de modèles économiques furent présentés en matière de co-voiturage (Klaxit, OuiHop).

Nous avons assisté à la présentation de deux modes de transport aérien en espace urbain ou périurbain saturé (Supraways, CarLina).

Enfin, Védécom détailla les projets et expérimentations en cours autour de l'écosystème automobile (développement durable, véhicule autonome, services de supervision, la sécurité, la recharge des véhicules électriques, l'analyse des flux, ...).

Le sujet des mobilités s'est révélé si dense qu'une seconde audition s'est avérée nécessaire.

L'ordre du jour de la séance porte sur :

- l'implantation des bornes et équipements
- le Plan De Mobilité Inter-Entreprises du Plateau de Saclay
- l'état d'avancement du projet Parkin'Saclay (application en matière de stationnement)
- les réflexions stratégiques pour les voies rapides du Grand Paris, sur les besoins en matière de mobilité du quotidien,
- VEDECOM exposera également certains des projets en développement.
- le projet Move In Saclay sera exposé
- les activités cyclistes seront également décrites

Le sujet des mobilités donne lieu à plusieurs initiatives relevant de la compétence juridique de maîtrises d'ouvrage distinctes.

F. Vigouroux : la Communauté Paris-Saclay a engagé un projet de développement de déplacement au moyen de vélos à assistance électrique (les offres sont en cours d'examen)

C. Villani, D. Copel : la couverture du territoire par les bornes électriques sera assurée grâce à un réseau en cours de déploiement.

C. Villani : il est nécessaire que l'usage des véhicules électriques se développe pour que le coût d'investissement devienne rentable.

F. Vigouroux, C. Villani : dans le cadre de l'OIN, nous identifions deux questions intéressant la cohésion du plateau et la liaison plateau-vallée. On relève également qu'une régulation sera nécessaire pour établir une cohérence entre les différents modes de transports, notamment avec les modes de transport émergents (trottinettes, ...). Il y aura besoin de modéliser le sujet des mobilités actuellement en phase de transition.

Présentation par Ph. Elias du plan de mobilité interentreprises du Plateau de Saclay (PDMIE)

18 entités sont impliquées (AGRO ParisTech, CEA Fontenay-aux-Roses, CEA Saclay/Orme-des-Merisiers/Nano-Innov, CentraleSupélec, Danone Research, DGA EP, Ecole Polytechnique, EDF Lab, ENS ParisSaclay, ENSTA Paris, INRA, IPSEN Innovations, Institut Mines-Télécom, IRSN Fontenayaux-Roses, ONERA, Synchrotron SOLEIL, Thales R&T, Université Paris-Sud).

Elles ont retenu un cahier des charges commun ayant servi de base à un appel d'offres destiné à désigner un prestataire. Ce prestataire a permis de concaténer les informations issues des PDM de chaque établissement pour concevoir le PDMIE.

Le travail a débuté en septembre 2018. IdFM, la Communauté Paris-Saclay, l'EPA Paris-Saclay, la sous-Préfecture 91, la RATP, DRIEA/DIRIF ont été consultées en comité de pilotage sur le projet de PDMIE.

Les enquêtes ont permis de collecter de nombreuses réponses (50% de réponses pour les salariés en moyenne ; les étudiants ayant malheureusement très peu répondu, sauf ceux de l'ENSTA Paris).

Le PDMIE final sera déposé sur le site d'IDFM en décembre 2019 (C. Villani demande à pouvoir consulter le projet).

Enjeux et actions identifiées par le PDMIE :

- réduction de l'autosolisme à moteur thermique
- optimiser les offres publiques et privées, mutualisation des navettes privées
- lissage des heures de pointes
- adapter l'organisation du travail (travail à distance)
- ouverture de toutes les portes de bus à la gare du Guichet (déjà fait à la gare de Massy-Palaiseau)
- développer une culture du vélo (s'appuyer sur les associations locales). Il est nécessaire de convaincre les employeurs, statistiques à l'appui, que l'usage du vélo n'est pas générateur d'accidents en surnombre.
- promouvoir le covoiturage
- encourager l'usage d'une plateforme de mobilité pour donner la parole aux usagers
- communiquer sur les itinéraires cyclables
- communiquer sur les services de mobilité disponibles
- organiser des événements pédagogiques (initiations, démonstrations)
- structurer la gouvernance du PDMIE en vue de porter le projet mobilité.

Ph. Elias présente le projet de transport par câble. Le projet est porté par la commune d'Orsay et par un collectif d'associations (Polvi, Union des Amis du PNR de la Haute Vallée de Chevreuse, Colos)

Il a pour finalité d'installer une ligne pérenne entre la gare Orsay-Ville et le Plateau (Moulon), une seconde ligne temporaire (en urgence) entre la gare du Guichet et le quartier de Corbeville (avant l'arrivée de la ligne 18) pour désenclaver ce secteur.

Ph. Elias recense les intérêts que présente le transport par câble :

- franchissement de fort dénivelé,
- fonctionnement silencieux, automatique, évolutif (nombre de cabines, vitesse de service, ...),
- réversibilité (démontage possible et récupération des équipements)
- faible emprise au sol (un défrichement est néanmoins nécessaire)
- faible consommation électrique
- coût d'investissement réduit (10-12 M€/km) et coût de maintenance annuelle représentant 5% du coût d'investissement.

C. Villani : l'arrivée du téléphérique était prévue en 2024. Le projet fut abandonné par IDFM après la renonciation par l'Etat à l'exposition universelle. Le téléphérique ne peut remplacer la ligne 18. Il répond à un autre besoin d'aménagement du territoire.

Il s'agit de relier des territoires séparés pour des raisons liées à leur configuration, à leur topographie. Néanmoins, la délivrance des autorisations administratives peut s'avérer difficile. Des volontés continuent de vouloir porter ce projet avec ténacité. Jusqu'à présent, personne n'a pu me convaincre qu'il n'est pas pertinent.

P. Bertiaux : le téléphérique constitue pour Orsay, et pour les déplacements pendulaires entre la vallée et plateau, le gage de la cohésion territoriale. Le déménagement de l'hôpital suppose d'assurer le lien entre le centre d'Orsay et Corbeville, la N118 étant totalement encombrée. Une liaison structurante est nécessaire entre la vallée et le plateau.

F. Vigouroux regrette l'abandon du projet par IDFM.

M. Bayle évoque la liaison entre la gare d'Orsay, le parc de Courtaboeuf et les Ulis, pour inclure la partie arrière de l'OIN dans la réflexion.

F. Vigouroux : la CPS a travaillé en vue du renforcement de l'offre bus entre Courtaboeuf – vallée – plateau (projet défini conjointement par Savac, Cars d'Orsay, la CPS et IDFM).

MH. Wittersheim confirme l'attente des usagers s'agissant de la liaison entre les plateau et la vallée. Le RER B connaît une situation très dégradée. Les incidents sont quotidiens. La gare de Massy est engorgée (gares routière et RER). Une seconde gare de connexion avec le plateau est nécessaire (soit Orsay Ville, soit le Guichet, soit Palaiseau).

Ph. Elias : il existe des téléphériques conçus pour être démontables (exemple : Coblenz en Allemagne, site classé au patrimoine mondial de l'UNESCO).

C. Villani : Pour quelle raison une installation démontable peut-elle être réalisée plus rapidement ?

H. Smit : une installation provisoire de type démonstrateur industriel permet d'alléger les procédures administratives.

A. Pequignot : le téléphérique induit une obligation de déboisement, la pertinence du mode câble n'est pas démontrée (études ; prévision de flux réduite) ; ce qui importe c'est la desserte du plateau. Le seul projet pertinent connu correspond à la liaison Créteil-Limeil Brévannes. Il rencontre néanmoins des difficultés d'acceptabilité. IDFM n'a pas d'idée préconçue contre le téléphérique.

S. Borland : une réunion est prochainement organisée sur le sujet. L'EPA Paris-Saclay n'a pas de position de principe sur ce mode de transport. S'agissant du déboisement qu'induirait l'installation d'un téléphérique, on est en présence d'un espace boisé classé (site inscrit au patrimoine de la Vallée de Chevreuse). Des accessibilités sont également à prévoir pour la maintenance.

G. Vieillard demande un moratoire sur l'installation des entreprises et des bâtiments publics sur le plateau en raison de l'aggravation prévisible de l'encombrement des voies de circulation.

C. Villani : avant arrivée de la ligne 18, l'accroissement massif temporaire du service par bus sera incontournable ; pour IDFM le bus est la réponse mais il faut mettre les moyens.

C. Villani, S. Borland, M. Viala : Le coût du téléphérique est bien inférieur aux autres projets d'investissement. Une étude de faisabilité sera commandée (l'initiative reviendra soit à l'EPA Paris-Saclay, soit à la ville d'Orsay).

X. Duval présente le projet Park'in Saclay

Il s'agit d'un projet qui a pour objet de développer une application destinée au stationnement intelligent. Le projet a démarré il y a un an. Il durera 5 ans. Il comportera une phase R&D de 2 ans suivie de 3 ans d'exploitation.

L'automobile restera très utilisée. Il existe actuellement un déséquilibre entre le nombre de places disponibles et la demande qui est croissante.

Les places de parkings des bureaux sont occupées en journée et vides la nuit. On constate la situation inverse s'agissant des immeubles d'habitation.

Park'in Saclay tend à décroisonner les stationnements et à rendre visible en temps réel l'ensemble des places disponibles sur le plateau de Saclay. Le dispositif reposera sur des capteurs installés en voirie, sur un maillage de parkings partagés entre les structures partenaires qui permet de mutualiser le stationnement à l'échelle du campus. Ces places seront réservables via l'application. Les parkings seront accessibles grâce à une télécommande virtuelle. Le service a été lancé en septembre 2019. Il compte aujourd'hui 70 utilisateurs. Actuellement, 250 places mutualisées sont affichées. Cette application contribuera au changement des comportements. Elle a pour ambition d'étendre le champ d'information (mobilités douces, covoiturage, bornes de recharge électrique, places PMR ...).

H. Smit : Ce système va encourager l'utilisation de la voiture individuelle (effet rebond), ce qui est contraire aux objectifs du cluster.

A. Broto présente les réflexions stratégiques pour les voies rapides du Grand Paris, sur les besoins en matière de mobilité du quotidien

29% des déplacements sont liés au travail. Ils représentent 41% des distances parcourues. Le travail constitue donc le centre d'intérêt prioritaire (avec l'accès au système de soins et à la formation) pour la conception et la gestion des systèmes de transport.

Selon l'Insee (étude publiée en juin 2016) deux tiers des actifs travaillent dans une commune autre que celle de résidence. On parle de déconnexion entre le lieu de domicile et celui du travail. Ces travailleurs sont désignés sous le vocable de « navetteurs ».

S'agissant des distances comprises entre 10 et 100 km, le choix du mode de déplacement est inexistant (il se limite souvent au véhicule personnel). Ce segment intéresse les périphéries urbaines (affectées par des phénomènes de congestion) et les zones rurales.

Sur 12 millions de franciliens, 5,4 millions navetteurs réalisent des trajets longs, dont 2,5 millions en RER et 2,9 millions en voiture.

En région parisienne, les salariés résidant en 1999 en grande couronne parcouraient entre 10 et 25 km pour se rendre à leur travail. La distance médiane des déplacements pendulaires s'élève à 15 km. Elle concerne 8,3 millions d'actifs. 80% de ces déplacements s'opèrent en voiture.

Ces personnes subissent une dépendance à la voiture, une perte de temps, les encombrements, la fatigue, le stress et supportent une dépense importante.

Dans les périphéries urbaines, les modes de transports en commun par route sont à privilégier. Ils permettent des flux de périphérie à périphérie et se révèlent d'une gestion plus souple.

Une Consultation internationale fut organisée par le Forum Métropolitain du Grand Paris (Région Île-de-France, Ville de Paris, AMIF, départements, intercommunalités, syndicats, Métropole et l'Etat) sur l'avenir des autoroutes et voies rapides du Grand Paris aux horizons 2024 (Jeux Olympiques), 2030 (Grand Paris Express) et 2050.

Parmi les quatre équipes retenues figure le groupement « New Deal pour les voies du Grand Paris » composé d'architectes, d'urbanistes, d'experts et d'innovateurs : Seura Architectes, Leonard (plateforme d'innovation du groupe Vinci), Jornet Llop Pastor (urbaniste), Carlo Ratti Associati (innovation et design), Anna Cervera et Marina Zahonero (paysagistes), Ingerop (société d'ingénierie).

Les 4 équipes retenues ont chacune estimé que la réflexion ne pouvait être fractionnée et qu'elle devait englober l'ensemble de la région Ile-de-France.

Les idées proposées dans le cadre du projet « New Deal » ont pour objet de réduire le trafic routier sur les axes principaux (A1, A3, A4, A6, A12, A13 et A86), de libérer en partie la superficie des voies rapides, tout en déplaçant davantage d'usagers (exemple : en IDF sur l'axe Longvilliers-gare de Massy, Dourdan-Massy ; en Isère sur l'axe Voiron-Grenoble). Le succès est tel que des autocars à étage sont désormais mis en circulation.

L'objectif vise à remédier à l'autosolisme au moyen de trains de bus, de navettes autonomes, du covoiturage, de robots-taxis, ...

Ce projet s'assigne pour objectif de diviser par deux le nombre de voies rapides (représentant actuellement 1.500 km) en excluant de ce mouvement la Francilienne et la N.118 (extension à 3 voies) et de remplacer le périphérique intérieur par une coulée verte (conservation des deux voies sur le périphérique extérieur, dont une voie réservée), en maintenant les deux sens.

Il repose sur la combinaison du réseau Grand Paris Express, avec la prolongation des lignes de métro, du réseau de bus, des nouvelles lignes de tramway, du développement des mobilités douces, de l'intermodalité, du délestage du trafic de poids lourds, du transport fluvial et ferroviaire pour la logistique, du télétravail, etc.,

Il contribuera également à la diminution de la pollution atmosphérique.

Le projet « New Deal » doit se réaliser en trois phases.

Entre 2020 et 2024, 200 nouvelles lignes de cars express sur autoroutes devront relier les communes de deuxième et troisième couronnes aux principales gares de RER et aux zones d'activité proches de la Francilienne. Elles ont pour objet de permettre aux habitants de la grande couronne d'aller travailler à Paris sans recourir à la voiture, sauf pour accéder aux lignes de cars express.

Ces dernières draineront un nombre de passagers représentant une source de désengorgement des axes routiers (vérifié à l'aide du modèle MODUS de la DRIEA). L'usage du vélo sera encouragé (création de 200 places par gare du Transilien).

S'agissant du territoire de Paris-Saclay, la réflexion doit spécifiquement reposer sur le déploiement de bus express, sur la multimodalité (modes fer et route), sur l'expérimentation (covoiturage, véhicules autonomes, projet Trapèze) et sur la création d'aménagements.

Entre 2024 et 2030, le Grand Paris Express sera mis en service progressivement. Parallèlement, un réseau de voies réservées (sur la voie de gauche de la Francilienne, de l'A86 et des principales autoroutes du Grand Paris) et de nouveaux hubs multimodaux seront ouverts aux cars, navettes express et véhicules partagés. Les lignes de cars express seront prolongées jusqu'aux gares du Grand Paris Express.

Entre 2030 et 2050, les nouvelles technologies, le développement du digital, permettront d'optimiser la gestion des flux sur ces 500 kilomètres de voies « New Deal » réservées à la circulation de véhicules collectifs autonomes. Par ailleurs, le levier de la tarification pourra être utilisé pour réguler les comportements.

Le projet New Deal projette la création de 15 lignes de cars express, dont un tiers en radial, et des lignes tangentielles vers le Nord et vers le Sud desservant les pôles multimodaux proches de la Francilienne et les zones d'activité (Roissy, villes nouvelles, Courtaboeuf).

Le service peut être mis en place avant de réaliser les dépenses d'investissements dans les infrastructures (après avoir pu vérifier que le service répond à une réelle demande).

Il reste à déterminer les lieux d'implantation des hubs d'échanges multimodaux.

Les équipes du préfet de région examinent actuellement les simulations reposant sur les modèles de la DRIEA et les éléments de préfiguration.

MH. Wittersheim : le succès de ce modèle repose sur le bon fonctionnement des réseaux RER qui sont actuellement utilisés.

P. Le Gall : un comité de pilotage se tiendra le 17 octobre sur ces questions dans le cadre du le Forum Métropolitain du Grand Paris.

NB. : le compte-rendu du comité de pilotage met l'accent sur la densification de l'occupation de véhicules, sur l'intermodalité et la nécessité de définir le maillage du territoire par les hubs, sur la création de voies réservées aux transports collectifs, sur la réduction de la vitesse, sur le sujet du financement et sur la question de la maîtrise foncière. Sur ces points, le préfet de région recommande de confier au Forum la responsabilité des ateliers dans le cadre de la conférence stratégique sur les mobilités routières en Ile-de-France. La Ville de Paris insiste sur l'enjeu que représentent les grands nœuds autoroutiers. La région appelle à une définition du calendrier et à une évolution du dispositif institutionnel.

C. Villani retient que la réflexion s'opère au niveau régional, qu'elle intègre le développement de transports en commun sur route et que la France apparaît en retard au regard des exemples tirés de la pratique d'autres pays présentés par M. Broto.

Ph. Watteau présente le projet VEDECOM

Le projet Trapèze tend à massifier sur la N 118 les moyens de transports collectifs de type navettes autonomes et le covoiturage avec des véhicules semi-automatisés. Il est préalablement nécessaire d'équiper les infrastructures au moyen d'instruments de communication fournissant des informations aux véhicules autonomes et alimentant le système de supervision. Cette instrumentation permettra de constituer des trains mobiles autonomes permettant de transporter les passagers qui seront guidés par l'infrastructure. Le projet Trapèze fait actuellement l'objet d'études de faisabilité. Les résultats sont pour l'instant positifs.

S'agissant de la desserte, il existe actuellement des essais (conduits dans le cadre de Mobilab) destinés à la mise en œuvre de navettes autonomes sur le dernier kilomètre. Le service est opérationnel (les navettes Framboise et Litchi). VEDECOM a conduit l'instrumentation des routes et le développement du système de supervision. Celui-ci est interopérable avec d'autres systèmes de navettes.

Le dispositif est complété par un parking de délestage à l'entrée du quartier de Satory. Le système de supervision module le service de navette en fonction des arrivées au niveau du parking.

Il est également prévu de proposer aux usagers une application de service à la demande des navettes (en heures creuses). L'utilisateur pourra commander un transport en navette selon ses heures de rendez-vous professionnels.

VEDECOM constate qu'un dialogue existe entre les industriels agissant en matière d'infrastructures et d'automobiles. Ce dialogue accentue la faisabilité des projets comme celui correspondant au modèle New Deal.

Il existe une convergence entre les technologies (capteurs) embarquées et de perception débarquée. On tend donc vers une unité d'environnement dédié aux véhicules autonomes.

Il existe un appel à projet EVRA (Expérimentation du Véhicule Routier Autonome) engagé en 2018 par le gouvernement (ADEME), dans le cadre de la stratégie nationale de développement des véhicules autonomes adoptée le 14 mai 2018 et relevant du Programme d'Investissements d'Avenir. Cet appel à projet répond à la volonté de structurer un programme national d'expérimentation. Les lauréats furent désignés en avril 2019. Deux groupements furent désignés lauréats en avril 2019 :

- PFA (la Plate-Forme Automobile) conduisant le projet SAM (Sécurité et Acceptabilité de la conduite et de la Mobilité autonome)
- IFSTTAR (Institut Français des Sciences et Technologies des Transports, de l'Aménagement et des Réseaux) au titre projet ENA (Expérimentations de Navettes Autonomes).

Participant du dispositif SAM, Paris-Saclay Autonomous Lab a été inaugurée le 15 mai 2019. Le projet tend à développer des services de mobilités en conduite autonome sur voie dédiée. Il combine un service supervisé de navettes électriques Transdev-Lohr i-Cristal et de Zoé Cab, s'appuyant sur à des technologies fondées sur l'intelligence artificielle. Il est expérimenté entre les quartiers du plateau de Saclay et la gare de Massy. Il sera ouvert d'ici fin 2019.

Une liaison Saint-Cyr Satory est en cours de projet sur les voies ferroviaire désaffectées, en mettant à profit l'infrastructure et les gares existantes.

C. Villani s'interroge sur le calendrier de développement du projet (compte tenu des fortes attentes sur le territoire de l'OIN).

G. Pigay présente l'état d'avancement du projet MoveInSaclay (plateforme organisatrice des mobilités).

Ce projet associe 250 acteurs du territoire privés et publics. Il tend à faire de Paris-Saclay un laboratoire des mobilités innovantes. Il est en train de se structurer autour d'un consortium public piloté par IDFM.

Il s'agit d'observer les mobilités (connaître les usages, agréger les données, mesurer les impacts sur les itinéraires selon les horaires), de lutter contre les automatismes, accompagner le changement selon les objectifs de territoire (aménagement des horaires, développement du télétravail), modifier les habitudes comportementales (travail de communication et de persuasion auprès de l'utilisateur et des employeurs) et de conserver ceux qui bénéficient au modèle à développer, puis de créer une interface avec l'utilisateur.

Il passe par la création d'une plateforme numérique territoriale et le déploiement de services de mobilité.

La plateforme repose sur un partenariat entre l'EPA Paris-Saclay, VEDECOM, l'université Paris-Saclay, la communauté Paris-Saclay, la communauté d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines, Nokia Bell Lab

Du 4 au 8 novembre une semaine du vélo organisée conjointement avec les associations cyclistes sera mise à profit pour remonter les données relatives à l'usage du vélo sur le plateau.

L'application sera diffusée fin 2019 auprès des grands comptes d'entreprises. L'expérimentation est appelée à se dérouler sur 3 ans. 200 bêta-testeurs participent à l'opération.

M. Gallois, M. Mancip et JM. Weurlesse présentent les considérations intéressant les déplacements à vélo.

500 à 1000 cyclistes utilisent le vélo pour se rendre chaque jour à leur travail sur le plateau de Saclay.

L'objectif vise à encourager un usage du vélo agréable et sécurisé. Cet usage est bénéfique sous l'angle environnemental et de la santé. L'attention est attirée sur la nécessité d'équiper les établissements du plateau en abris-vélos.

Les cyclistes rencontrent des difficultés pendant la période de travaux en raison de la suppression de pistes cyclables, du manque de visibilité et de la circulation de camions.

On constate également des discontinuités entre les pistes qui s'arrêtent à l'extrémité de certains bâtiments. Le cycliste doit alors descendre sur la chaussée principale.

Il manque des pistes cyclables pour relier la vallée au plateau (montée de Gif-sur-Yvette à Saint Aubin via le CNRS, améliorer la montée du Guichet en prolongement de la montée vers les Ulis, relier le bas et le haut de l'université).

Il est également suggéré de relier les plateaux de Saclay et de Courtaboeuf. La réflexion peut s'élargir au Ring des Ulis, à l'échangeur du Petit Clamart, à la montée de Buc-Toussus-le-Noble et au Chemin du Trou Rouge (Igny).

La promotion de l'usage du vélo suppose de développer les services d'accompagnement (ateliers de réparation, vente d'occasion, conseil d'itinéraires, marquage antivol) et de généraliser le forfait mobilité durable.

Visa de Cédric Villani président du comité consultatif



Cédric VILLANI
Député de l'Essonne