

Les défis mobilité à relever

Défi 1 : Décupler la pratique du covoiturage

Défi 2 : Créer de nouvelles portes d'entrée sur le territoire

Défi 3 : Créer un super-TCSP

Défi 4 : Le numérique (réellement) au service des usagers du territoire

Défi 5 : Se déplacer sur le territoire sans voiture (personnelle)

Défi 6 : Une organisation du territoire résiliente, agile et favorisant le bien commun

Défi 1 : Découpler la pratique du covoiturage

Comment passer de 200 covoiturages/jour à plus de 2 000 ?

Il est admis qu'augmenter le taux de remplissage des véhicules (aujourd'hui proche de 1) augmenterait significativement l'efficacité du transport. (Passer à 1.9 personnes par véhicule supprimerait les bouchons en IDF.) Malgré tous les efforts entrepris depuis 15 ans, il est manifeste que cet objectif n'est pas atteint. Des solutions et des modèles émergent mais ne sont pas encore matures ou industrialisés.

Intérêt pour le territoire

Pour Paris-Saclay qui dépend aussi des accès routiers pour l'accès et la desserte de son territoire, atteindre plusieurs milliers de trajets organisés par jour sur le territoire permettrait de considérer le covoiturage comme une offre de transport à part entière, efficace et disponible, qui déleste les autres modes de transport en s'inscrivant à long terme comme un réflexe mobilité.

Pistes de réflexion connues

De nombreuses initiatives ont exploré des leviers d'action, dont aucun seul ne constitue une solution :

- Les infrastructures : stationnement, bornes, stations, voies dédiées
- Les incitations financières : une « trace » = un trajet avec une appli active, subvention au trajet effectué, financement de plateformes
- Les dispositifs d'accompagnement et de communication : en entreprise, sur le territoire,
- L'information, les données et l'interopérabilité : initiative IDFM-FabMob-covoitureurs pour mettre à disposition les données dans Vianavigo, intégration au pass Navigo
- La structuration de « lignes de covoiturage » améliorant la visibilité et le niveau de service

Défi 2 : Créer de nouvelles portes d'entrée sur le territoire

L'accès à l'OIN de Paris Saclay dépend de quelques nœuds stratégiques qui sont d'ores et déjà menacés d'engorgement.

Il en va ainsi de la gare RER de Massy-Palaiseau, de la desserte ferroviaire de Saint Quentin et Versailles. Toutefois d'éventuelles nouvelles portes d'entrée ne disposent pas des mêmes infrastructures de transport, ce qui nécessite de résoudre la question du dernier/premier Km en proposant des liaisons adaptées, des régulations, des modes d'information et des solutions innovantes permettant de rationaliser les coûts et les services de ces réseaux.

Intérêt pour le territoire

Multiplier les points d'accès serait de nature à **améliorer l'attractivité des transports en commun**, en augmentant la capacité globale du système de transport ainsi que sa résilience (ne pas dépendre d'une seule gare par exemple). Une telle option est aussi de nature à limiter le sentiment de saturation pouvant être ressenti par les élus et habitants d'un territoire de passage, en répartissant l'effort plus globalement.

Exemples de « portes d'entrée » à développer :

- Le Guichet (RER B)
- Lozère (RER B)
- Versailles Chantiers,
- Saint Quentin Montigny (RER C lignes N et U)
- Saint Quentin Guyancourt Ligne 18
- Satory
- Gare de Jouy en Josas

Défi 3 : Créer un super-TCSP

Comment, à partir du TCSP existant, créer une infrastructure super-efficace et super-attractive ?

Les lignes de bus TCSP bénéficient d'une voirie dédiée permettant de diminuer et de garantir le temps de parcours des bus. Le Transmilenio de Bogota a démontré qu'il était possible d'obtenir une efficacité (débit) comparable à celle de certaines lignes de métro, une expérience voyageur de qualité et une perception positive (statut du mode de transport). Quasiment tout l'inverse d'une ligne de bus classique. On trouve plusieurs lignes de bus de ce type sur le territoire. Pourtant leur débit reste limité dans la pratique.

Intérêt pour le territoire

Cette infrastructure existante possède un potentiel de massification encore sous-exploité, indispensable pour répondre aux futurs besoins. Une diversité de services de transport public pourraient exploiter cette infrastructure sous réserve de bien la gérer et préserver la séparation avec le reste des autres flux de circulation.

Pistes d'optimisation :

- **Augmenter** le débit global du TCSP par 4 (minimum) : améliorer la fréquence, la capacité, le remplissage des bus
- **Garantir** un temps de parcours plus rapide
- **Améliorer** la sécurité et le confort en stations & gares, avec un flux élevé de voyageurs.

Limitations actuelles identifiées

- Les passages sur rond-point bloquent la circulation automobile (priorité au bus), raison pour laquelle
- La capacité et la configuration des stations (notamment les hubs comme Massy-Palaiseau) constituent des « bottlenecks »

Liste des voies TCSP du territoire Paris – Saclay :

- Express 91-06 Massy Gare - Saint-Quentin Gare
- Express 91-10 Orly Aéroport - Saint-Quentin Gare

Défi 4 : Le numérique (réellement) au service des usagers du territoire

Pour développer une diversité de solutions et procurer une expérience de qualité aux usagers dans un contexte d'intermodalité (qui n'est pas favorable à une expérience qualitative), l'information est essentielle.

Les moyens d'accès à l'information sont variés, notamment avec une diversité d'app, mais pas uniquement.

Comment les usagers de Paris-Saclay, selon leur profil, ont toujours la meilleure information disponible, et une information qui puisse orienter des choix sans être contraignante, pour optimiser le système au global (logique de "nudge") ?

Quels apports d'approche de type MaaS à l'échelle du territoire, en lien avec l'échelle régionale ?

Peut-on renouveler et aller au-delà des solutions habituelles d'information voyageur ?

Comment mettre l'information au service des autres défis ?

Le voyageur n'est pas le seul usager : les entreprises, les transporteurs, les collectivités ont aussi des besoins.

Défi 5 : Se déplacer sur le territoire sans voiture (personnelle)

Il est important de pouvoir se déplacer sans voiture sur le territoire, notamment en journée, car cela peut éviter d'utiliser la voiture sur le trajet domicile-travail !

C'est aussi un facteur important de qualité de vie.

Le caractère inclusif est important, cela doit être possible pour tous les publics, avec des profils différents, des capacités et des budgets différents.

Cela amène à aborder, notamment, la problématique du premier/dernier kilomètre, mais pas seulement.

De St-quentin à Orsay, de Vélizy à Orsay... comment passer d'un pôle d'attractivité à un autre ?

Une diversité de solutions peuvent être mobilisées, qu'il s'agisse des différents modes de transport du territoire et leur coordination (cf. autres défis), en tenant compte de différentes échelles de temps et de distance. Il est probable qu'il faille ouvrir le champ des perspectives pour apporter une qualité de vie et une expérience de mobilité qui permette de se passer de la voiture personnelle.

Défi 6 : Une organisation du territoire résiliente, agile et favorisant le bien commun

Paris-Saclay constitue un écosystème très riche d'entreprises, de centres de recherches, d'universités et grandes écoles, d'institutions publiques, qui ont de relations croisées complexes.

Beaucoup de solutions envisagées nécessitent ou seraient amplifiées par un niveau de coopération et de communication entre tous ces acteurs qui soit plus élevé.

Du point de vue d'un économiste cherchant à optimiser le système, un meilleur partage de l'information permet à chacun d'effectuer de meilleurs choix et éventuellement de mettre en œuvre des systèmes d'incitations plus efficaces et moins coûteux.

Exemples pour lesquels la coordination des acteurs aurait des bénéfices :

- Les initiatives d'étalement de la pointe des déplacements en changeant des horaires de cours ou de travail
- Le télétravail ou le recours à du travail déporté dans des tiers-lieux
- Les situations exceptionnelles qui perturbent le système de transport : grèves, intempéries
- Organisation des temps de travail et d'enseignement, étalement des horaires, télétravail : Comment faire converger différents acteurs ?