

COMMUNIQUE DE PRESSE –

Concours étudiants lancé par le GART :

Quelle(s) mobilité(s) à l’horizon 2020 ?

En juin 2011, le GART lançait un concours à destination des étudiants. De cet Appel à idées titré « Quelles mobilités à l’horizon 2020 ? », nous vous présentons ci-après les cinq meilleurs dossiers. Lancé auprès des étudiants des différentes filières concernées par la mobilité durable : transport, urbanisme, aménagement du territoire, logistique, sociologie, sciences de l’ingénieur, sciences politiques ou économiques, ... les réponses collectées participeront à la réflexion des décideurs.

La question posée était de savoir comment, ceux qui seront en charge des transports en 2020 et ensuite, dans les Autorités organisatrices de transport, chez les opérateurs, les bureaux d’études ou les agences d’urbanisme, envisagent la mobilité dans le monde de demain ?

Les sujets reçus traitent indifféremment des modes de transport, d’aménagement de l’espace, de gouvernance, de moyens humains et financiers, de fiscalité, d’innovations, d’information, d’inter-modalité, d’infrastructures, de maîtrise de l’énergie, d’interconnexion, d’accessibilité, de confort, de design, d’attractivité, ...

Le jury composé d’experts reconnus, de professionnels du secteur, de permanents du GART, a été frappé par la pertinence des analyses et le caractère innovant des solutions envisagées.

Finalistes

non récompensés par une dotation mais méritant une citation pour la qualité de leur réflexion.

2^{ème} finaliste - Quels sont les impacts de l’évolution de la réglementation urbaine sur l’ensemble de la Supply Chain ?

Ecole Supérieure de Logistique Industrielle

Intitulé de la formation : Responsable chaîne logistique

Nom du professeur conseil : M. Romain LAMBERT

Etudiants, identité : **Pauline ROUGET ; Gaëlle MINIAC ; Etienne CHAUMERET ; Julien BILA ; Dimitri MILOSEVIC**

RESUME : ce travail pose la question de la logistique urbaine dans un environnement en pleine mutation avec l’émergence du e-commerce, la saturation des aires urbaines et le renouveau des politiques de la ville avec un nouveau regard porté sur les services de proximité.

- *points relais, mutualisation des flux au départ de plateformes périphériques, box, massification des envois ...*
- *chaque option est décortiquée et évaluée à l’aune du développement durable et du cadre réglementaire (et de sa possible évolution)*

Les étudiants ressentent que les freins sont davantage financiers et politiques que techniques ; ceci au détriment de

1^{er} finaliste - Les futurs pôles de transport multi-modaux du Grand Paris

Ecole Nationale Supérieure d’Architecture de Versailles

Intitulé de la formation : Architecture

Nom du professeur conseil : M. Patrice NOVIANT

Etudiant, identité : **Nicolas BOUBY**

RESUME : Réflexion menée sur 3 échelles : 3 questions sont posées, des solutions sont proposées :

- *au cœur du pôle intermodal, quel rôle pour les nouvelles gares en 2020 ?*
- *le pôle dans son tissu urbain : quel rôle pour les différents modes de transport en 2020 ?*
- *le pôle dans la métropole : quel rôle pour les transports en commun dans l’image de la métropole en 2020 ?*

Cette approche urbanistique et architecturale valorise les pôles inter-modaux comme de véritables points de repères visibles dans la métropole. Ceci au même titre que les monuments du PARIS historique.

3^e PRIX : Urbanisme et transport de marchandises : vers des politiques intégrées ?

1000 € - 200 € chacun

Institut d'Urbanisme de Paris

Intitulé de la formation : Master 1 urbanisme et aménagement

Nom du professeur conseil : M. Michel SAVY

Etudiants, identité :

Elise COLLA

Pauline ROMEAS

François ADOUE

Pierre-Alain BOESWILLWALD

Philippe BRUNETTO

RESUME : Considérant le transport de marchandises comme une activité économique à part entière, ce groupe d'étudiants met en exergue les externalités positives et négatives pour proposer des politiques en cohérence avec les territoires, à chacune des échelles.

3 pistes ressortent de cette étude :

- *une logique de mutualisation et de reconversion des infras existantes (parcs de stationnement de centre ville / silos ou souterrains/dédiés pour partie au stockage : livraison par gros convois et redistribution ciblées par véhicules électrique de petit gabarit.*
- *usage mixte des trains (voyageurs/marchandises)*
- *une logique de zonage urbain et de péage d'accès (réglé par la taxation de certaines marchandises)*
- *une logique de développement du e-commerce avec dépôt des achats dans des hubs identifiés pour leur intense fréquentation*

Ce dossier débouche sur la nécessaire prise en compte d'une intégration tant paysagère que fonctionnelle des plateformes de livraison en périurbain comme en centre-ville. Cette multifonctionnalité des lieux les rendant à la fois plus attractifs, en capacité d'améliorer la vie des habitants tout en réduisant leurs déplacements. (crèche, bureaux, services publics au-dessus d'un dépôt mutualisé ...)

2^e PRIX : Une solution au problème de la voiture en ville : un système de Parc Relais couplés à des péages urbains à l'échelle du Grand Paris

1500 € - 375 € chacun

Ecole des Ingénieurs de la Ville de Paris

Intitulé de la formation : Diplôme d'ingénieur dans le génie urbain

Nom du professeur conseil : M. et Mme KHOSHAYARAN – LEBACQUE

Etudiants, identité :

Clara MAUREL

Karim BOUDJELTIA

David MASSEBEUF

Eric MARDON

RESUME : L'objectif de cette réflexion est la réduction des impacts de la voiture (sociaux, économiques, environnementaux) de la voiture en grande couronne en incitant les usagers du territoire en privilégiant modes doux individuels et modes collectifs

- *l'idée est de coupler des parkings de rabattement au-delà du tracé « présidentiel » du Grand Paris à des péages urbains dits « de cordon »*
- *une incitation économique à destination des usagers optant pour les modes alternatifs est financée par les péages urbains dont sont recevables les automobilistes*
- *le système 2P+R devient attractif pour deux raisons : 1/ pas de stress dans la congestion automobile aux portes de la ville ; 2/ un tarif TC doublement attractif puisque subventionné par la recette des péages de cordons.*

Au terme de l'étude, le modèle mathématique met en évidence une réduction très nette du trafic en heures de pointe, la création d'emplois aux PR et une conformité aux objectifs du PDUdF.

2500 € - 1250 € chacun

Université Paris 1 Panthéon – Sorbonne

Intitulé de la formation : Magistère Aménagement

Noms du professeur conseil : M. Xavier DESJARDINS

Etudiants, identité :

Etienne HABERA

Clément JACQUEMAIRE

RESUME : Ces deux étudiants nous interpellent. Pourquoi continuer à financer de coûteux projets TCSP (Grenelle de l'Environnement) quand une réflexion novatrice en matière d'aménagement du territoire entrainerait d'office des comportements vertueux ?

- *Le concept Y repositionne le « Centre commercial », périphérique et énergivore par essence (on y va en voiture), comme centre névralgique de la mobilité. Positionné entre la Ville historique et les quartiers pavillonnaires, il peut accueillir le pôle multimodal. Ainsi pensé, les flux diminuent d'autant.*
- *De Centre Commercial à Pôle multimodal, il devient Centre de vie polyvalent attirant Bureaux, centre de télétravail partagé et logements tels un nouveau centre de vie implanté au cœur des mobilités.*
- *Ainsi la non-mobilité de celles et ceux qui trouvent en ce lieu « commerce, logements, activités ou télécentre de travail » dessine peut-être le nouveau paradigme de l'organisation productive.*

Une approche novatrice pour optimiser les investissements publics (accès routiers... fonciers) et privés (gestionnaires de CC) qui deviennent ainsi un levier de l'aménagement durable.

Pour toute information complémentaire

Valérie RATHIER ou Catherine MARION

01 40 41 18 30 – 01 40 41 18 27

valerie.rathier@gart.org – catherine.marion@gart.org