

Compte rendu de la réunion du Comité de Pilotage n°66 du 29 juin 2011

Participants :

Réginald BABIN - GART
Bernard BASSET – ATEC-ITS France
Philippe DELCOURT – URBA 2000
Yannick DENIS - CERTU
Ralf ENGEL – PREDIT
Anne-Marie FREDERIC – ADF (Assemblée des Départements de France)
Jean-Louis GRAINDORGE – URBA 2000
Jean-François JANIN – DGITM/MTI
Roger LAMBERT - DGITM/MTI
Jean LENOIR – FNAUT
Pierre LEREBoullet – ATEC-ITS France
Michel MUNOZ – CG93
Pia MURGAT – GART
Bernard SCHWOB - AFIMB
Guillaume USTER - IFSTTAR

1 Approbation du compte rendu de la réunion n°65 du 25 mai 2011

Le compte rendu de la réunion n°65 est approuvé.

2. Le système d'information et de régulation des déplacements du Conseil Général de la Seine Saint-Denis

Michel Munoz, Adjoint au chef de service Gestion des rues du CG 93

Michel MUNOZ est le chef de projet GERFAUT II.

Contexte

Ce projet a été initié par le CG93, il y a un peu plus de 3 ans. L'ancien système, constitué d'un système centralisé de gestion de carrefours à feux en milieu urbain dense permettant de réguler le trafic, avait été transféré par l'Etat et devait être modernisé. La volonté du

Département était de prendre en charge le transfert des routes nationales, du personnel (200 personnes) et le système de gestion de trafic. Un premier audit des installations a été établi pour connaître les éléments à rénover (le poste de commande, la logique du dispositif). Il a révélé qu'il n'était pas possible d'assurer la commande politique, inscrite dans le schéma départemental des déplacements, sans une rénovation globale des installations. Le CG 93 est composé de 40 communes, il comprend 350 kilomètres de routes nationales et départementales qui ont été transférées, et des carrefours avec feux espacés en moyenne de 400 mètres. La Seine Saint-Denis est traversée par un réseau magistral important.

Le CG 93 n'est pas, lui-même investi du pouvoir de police : ce pouvoir est assuré par le préfet pour les routes nationales à grande circulation et par chacun des maires en zone urbaine.

Evolution du système de gestion de trafic

Les élus avaient décidé de favoriser la mise en place d'outils électroniques pour accompagner les grands projets d'aménagement du territoire en Seine Saint Denis, notamment sur les grandes infrastructures de transport de surface : l'extension du tramway T1 vers Villetaneuse et Saint-Denis, le projet de tramways sur pneus sur l'ex RN1, les transports de la tangentielle Nord et les futurs projets du Grand Paris.

Ces outils doivent favoriser l'utilisation des transports collectifs. Dans le CG 93, un habitant sur deux ne possède pas de véhicule. Le T1 transporte plus de 100 000 voyageurs/jour. A terme le système GERFAUT II devra gérer 700 carrefours à feux. L'ensemble du territoire compte 1400 carrefours à feux. L'ancien système avait la capacité de ne gérer que 400 carrefours.

Le nouveau système est développé suivant la procédure de dialogue compétitif. Il concerne non seulement la rénovation du poste central mais également l'optimisation du réseau de télécommunication (liaisons Poste Central PC et capteurs/caméras de vidéosurveillance). Dans les années 1990-2000, la logique était encore de favoriser l'usage de la voiture. Aujourd'hui, on privilégie la régulation des déplacements, en intégrant tous les modes de déplacement et pas spécifiquement le trafic routier. Le CG 93 doit gérer des congestions de trafic à cause d'événements importants comme le salon du Bourget (95 000 visiteurs le dimanche 26 juin pour l'ouverture du salon au public), les manifestations au stade de France ou du parc des expositions de Villepinte.

Le cadre financier a été établi par le département (contrat de projet Région Département – CPRD de 23 Millions d'euros HT).

Zone du Bourget – événement annuel

Sur la zone du Bourget, la station de RER B la plus proche est à 2,5 kilomètre du lieu de visite. Un service de navettes est donc nécessaire (25 000 personnes le dimanche 25 juin). Le Tramway est situé à 4,5 km. La canalisation des piétons pose des problèmes de sécurité notamment pour la traversée des voies de circulation.

Des aménagements ont été réalisés pour les automobiles : 2 parkings d'une capacité de 15 000 places ont été implantés, le parking de Villepinte compte 2000 places. Tous les imprévus, comme les accidents, doivent être gérés en temps réel avec des plans

d'interventions et des alternatives que tout système automatique est incapable de mettre en œuvre rapidement.

GERFAUT associe tous les services de l'Etat : la coordination de ces services est en effet un facteur important pour la réussite du dispositif. Des moyens de vidéosurveillance et un PC déporté ont permis de contrôler les différentes manifestations.

Description du projet

Un marché a été notifié il y a 9 mois. Il comporte une tranche ferme de 36 M€ HT et une tranche conditionnelle de 14 M€ HT pour l'extension du réseau de communication du Département en fibre optique. L'installation d'un nouveau PC sera opérationnelle en juin 2012. La phase de la zone test du Bourget va démarrer : elle va durer 2 ans et comprendra l'ex RN2, le T1 et des équipements de vidéosurveillance. C'est une zone significative qui sera parcourue par différents modes de transport (voiture, bus - ligne 152 équipée avec des équipements de priorité aux carrefours -, tramways). Elle intégrera l'aéroport du Bourget sur lequel se déroulent des manifestations régulières ainsi que le musée de l'air, situé sur l'aire de l'aéroport. Les discontinuités entre point d'arrêt et lieu de manifestation seront supprimées grâce à l'usage de navettes assurant le transport et sécurisant les flots importants de voyageurs. Cette zone est représentative de différentes problématiques: la densification de circulation, le nombre de voyageurs, la coordination de différents partenaires, les mesures de délestage.

L'ancien système était de bas niveau. Les feux étaient gérés par des horloges mais la régulation ne s'opérait pas en fonction du trafic. Il n'y avait pas de capteurs sur l'ensemble du département. Ce système avait été le premier à être installé en Ile de France au milieu des années 1990.

L'installation de plus 1000 capteurs sur l'ensemble du territoire départemental fournira des temps de parcours, des informations sur les congestions, il intégrera également la plateforme Claire Siti (IFSTTAR). Il reste 6 années dans le cadre du marché à dialogue compétitif : Des équipements seront déployés jusqu'en 2017 ainsi que 400 kilomètres de fibre optique pour le réseau à très haut débit.

Le projet GERFAUT II s'inscrit dans la démarche du Grand Paris.

Discussion

Jean-François JANIN explique que le sujet est au cœur des préoccupations de la PREDIM car il concerne la multimodalité et que compte tenu des attentes, de l'évolution des usages et de l'urbanisation, le système actuel, pourtant en pointe il y a 15 ans, doit maintenant évoluer pour répondre à de nouveaux besoins. La méthodologie mise en place par le CG 93 est astucieuse et souple : il s'est donné des moyens pour gérer les besoins immédiats et des besoins à venir et il est ouvert à d'autres partenaires. Ce modèle inclut un terrain d'expérimentation et les résultats du projet profiteront à d'autres territoires.

Jean LENOIR demande si des indicateurs d'efficacité en termes de fluidité sont prévus.

Michel MUNOZ répond que les spécifications fonctionnelles du projet ont intégré une obligation d'évaluation du système. Les engagements financiers sont importants. Les indicateurs de type technique et sociologique sont en cours de construction. Un observatoire a été mis en place. L'équipe d'évaluation va s'associer avec l'université de Paris XIII, avec des chercheurs en sociologie. Le territoire comporte en effet diverses fractures sociologiques et le projet doit tenir compte de facteurs autres que techniques.

Au fil du temps, plusieurs aménagements ont été créés pour la manifestation du Bourget. Il y a 5 ans, les visiteurs payaient le parking en entrée. Le temps de transaction était de 30 à 35 secondes. La voirie, que ce soit le réseau départemental ou le réseau magistral, jouait le rôle de parking. Des investissements lourds ont été engagés pour que le péage s'effectue en sortie de parking. Maintenant c'est le parking qui joue le rôle de stockage de véhicules. La longueur des trajets des navettes a été réduite sur la RN 2. Précédemment le tour de rotation des navettes était d'une heure et demi voire plus. Maintenant la fréquence des navettes sur des trajets plus courts est en nette augmentation. Le projet consiste à tout remettre à plat et à construire des applications neuves et un nouveau réseau de grande capacité en fibre optique pour obtenir des informations fluides.

Guillaume USTER ajoute que l'expérience de la Seine Saint-Denis est intéressante pour Lille Métropole qui construit actuellement un grand stade. <http://www.grandstade-lillemetropole.com>. Des événements de 30 000 à 50 000 personnes sont attendus à partir de juillet 2012.

Michel MUNOZ précise que depuis un an et demi, pour la fête de l'Humanité, la Préfecture de Police de Paris assure la gestion de l'événement. La PAF assure la sécurité à l'intérieur de l'espace. La réussite d'une manifestation dépend beaucoup de l'organisation et de la coordination des différents services de l'Etat. La défection d'un service suffit à compromettre la bonne organisation d'un gros événement.

Philippe DELCOURT demande si le réseau de fibre optique est mutualisé avec d'autres services.

Michel MUNOZ répond que le réseau de communication en fibre optique fait partie du dialogue compétitif : Au cours de la discussion, la nécessité de travaux de génie civil importants a été mise en évidence. Il était intéressant de mutualiser ces dépenses. Dans la tranche conditionnelle qui a été affermie, la discussion avec les entreprises a porté sur le raccordement des collèges et l'ensemble des sites distants du Département. Comme il y a un carrefour tous les 400 mètres, on trouve au moins un collège ou un lycée proche. En moins de 4 ans, le Département va réaliser l'interconnexion en très haut débit sur un réseau privé et indépendant, des collèges, une partie des lycées et des sites distants. Le réseau sera amorti en 2 ans et demi.

Jean-François JANIN rappelle que le CG 93 a participé à la proposition de catalyseur 2MI. Ce territoire d'expérimentation présente un intérêt, notamment dans une perspective de généralisation.

3. Directive européenne sur les ITS

Pierre LEREBoullet, ingénieur conseil à LOGMA, intervenant pour le compte de l'ATEC-ITS France (démarche de soutien au plan national ITS).

L'ATEC-ITS France a soutenu l'action conduite par le MEDDTL-MTI et le SETRA pour répondre aux demandes de la Directive ITS qui s'adressent aux états membres.

Contexte

A la demande de la MTI, l'ATEC a anticipé la démarche il y a 18 mois et a mis en place des réunions régulières pour suivre les travaux préparatoires de la directive. Ce travail a influencé la directive en matière de normes et d'interopérabilité.

Si les Etats mettent en place de nouveaux systèmes, ces derniers devront respecter les spécifications contrôlées par le Comité des représentants des états et un Comité des experts.

L'ATEC-ITS France apporte un soutien documenté qui provient des acteurs de l'ITS : gestionnaires d'infrastructures, exploitants de transport collectif, équipementiers automobiles, opérateurs télécoms, fournisseurs de services ITS, sociétés d'ingénierie, chercheurs et usagers (assez faiblement représentés).

Les travaux ont couvert les 4 domaines de la directive :

- L'information voyageurs, l'utilisation optimale des données relatives aux routes, à la circulation et aux déplacements représentés par tous types de déplacements publics ou privés
- La gestion du trafic routier aussi bien pour les véhicules privés que le fret
- La sécurité et la sûreté routière
- Les systèmes coopératifs, le dialogue entre les véhicules et l'infrastructure

Méthode

- Dans une première étape, l'ATEC s'est focalisée sur la manière d'identifier les projets, l'état des lieux étant réalisé par le CERTU et le SETRA
- Le travail ne s'arrêtera pas en août 2011 car l'élaboration d'un plan national ITS est encore en discussion.

Les acteurs de l'ITS ont été confrontés à une réflexion stratégique sur les 4 domaines. Un questionnaire ouvert a été établi et diffusé afin de permettre de disposer d'une vision de la position des acteurs dans la situation actuelle, les enjeux, les verrous à lever, les attentes vis-à-vis des autres acteurs. La diffusion a été assez large. Une cinquantaine de questionnaires ont été retenus et exploités. Le travail de collecte d'information a été réalisé en mars 2011. Deux séminaires ont eu lieu : un en mars et un autre fin avril. L'exploitation des questionnaires a abouti à la rédaction d'un rapport qui est une contribution au plan national ITS. Ce rapport est public et accessible sur le site de l'ATEC : <http://www.atec-itsfrance.net/upload/atexpo/pdf/Contribution-ITSFRANCE-auPlanNational-ITS-V2.pdf> . Le public peut le consulter et y faire des remarques.

Une réunion s'est tenue le 28 juin avec les experts responsables des différents ateliers (information voyageurs, gestion de trafic, sécurité, dialogue véhicules – infrastructure avec PSA et Renault). Certaines propositions ont ainsi été reformulées.

Une synthèse en 3 ou 4 pages accompagnera le rapport. Elle identifiera les principaux verrous, les opportunités et les propositions d'actions. Le rôle de l'ATEC-ITS France sera d'assurer la transversalité avec les autres pays d'Europe. L'association est bien positionnée parce qu'elle fait partie d'une plateforme des ITS nationaux.

Résumé des propositions dans le domaine de l'information voyageurs

Les enjeux prioritaires sont au nombre de huit mais quatre ont été retenus : développer l'information multimodale temps réel pour tous, les modèles économiques viables pour mettre en œuvre les services, la continuité territoriale des services, la qualité des services tant publics que privés.

Les ateliers ont fait des propositions d'actions et 4 thèmes ont été retenus pour faire progresser la multimodalité : les normes dans les systèmes et la mise en place des organismes de certification pour vérifier que les normes sont bien appliquées, la promotion d'un langage commun, les plateformes nationales de bases de données, les logiciels « open source ».

L'accès aux données est transversal à tous les domaines. Des travaux complémentaires sont encore à réaliser sur la propriété des données, la mise à disposition des données (opendata), le coût de mise à disposition, les droits et devoirs des fournisseurs de données. Sur ce dernier point, les exploitants souhaitent y adhérer mais réclament aussi des droits et devoirs pour les utilisateurs.

Justifier l'efficacité de l'utilisation des ITS pour les maîtres d'ouvrage dans les différents domaines est un autre sujet de préoccupation : chacun met en place librement des indicateurs et la nécessité de les harmoniser est souhaitable notamment pour le ratio coût / efficacité qui n'est pas toujours facile à justifier auprès des élus et le retour sur investisseur.

La fiabilité et la qualité des services est un objectif à atteindre en fournissant des labels et en réalisant des tests pour qualifier les services.

Ces propositions ont 2 buts : d'une part elles constitueront des axes de travail pour le futur. L'ATEC-ITS France suscitera des travaux dans ces domaines auprès des acteurs français. D'autre part ces propositions fournissent un vade-mecum pour les acteurs et leurs représentants qui se déplacent à Bruxelles dans les différentes organisations. L'ATEC a donc pour objectif de délivrer un langage commun à ces acteurs pour orienter les spécifications.

Discussion

Jean-François JANIN ajoute que cette action a permis des discussions entre les acteurs avec un effort particulier porté sur l'utilisation d'un langage commun. Il aurait été difficile d'apporter cet effort en dehors de ces réunions de réflexion. La France fournira un document conséquent contrairement à d'autres pays. Après août 2011, se posera la question de la réalisation d'un plan national ITS. On pourrait attendre la transposition de la directive. Mais actuellement, la mobilisation des acteurs entraîne des prises de position sur le sujet (plan en matière de transport, sur les aspects industriels, écologiques, ...). Ce plan nécessite l'accord entre des acteurs divers dans le domaine de la recherche, des industriels, des collectivités locales, des politiques....

En septembre, il serait souhaitable de concrétiser les propositions au niveau des territoires et des organisations politiques.

Pierre LEREBoullet précise qu'il a été agréablement surpris par la mobilisation des acteurs.

Ils agissent efficacement au niveau européen mais ils ne sont pas coordonnés. Ils viennent volontiers aux réunions pour échanger et participer à la mise au point d'un langage commun. L'ATEC constate une éclosion de nouveaux systèmes voyageurs et de billettique qui sont plébiscités par les usagers. Les développeurs et fournisseurs de services ont besoin que soient définis des règles et guides de bonnes pratiques sur la diffusion des données.

Yannick DENIS ajoute que le CERTU contribue à des actions de publication et d'élaboration de guides pratiques. Le site transport-intelligent <http://www.transport-intelligent.net/> établit un état des lieux des STI (Systèmes de Transports Intelligents) en France. La réorganisation des services techniques centraux est en cours, ce qui crée une incertitude sur la coexistence future de ces services et leurs missions.

Des organisations visant à la certification des données et des services sont à décrire. C'est un champ d'investigation à prendre en compte.

La directive est axée sur le routier avec des interfaces sur les autres modes. Le CERTU avait envisagé d'intégrer dès le départ les aspects de multimodalité et donc des organisations telles que le rail.

Pierre LEREBoullet répond que la SNCF a été associée aux discussions.

Jean-François JANIN précise que la rédaction de la directive porte sur le transport routier (les bus en font partie) et ses interfaces avec les autres modes de transport, sachant que des réglementations existent déjà dans les domaines des voies navigables, de l'aérien, du rail, du maritime. Cette directive est donc la dernière pièce d'un puzzle et contribue à l'obtention d'une vision globale des transports.

Michel MUNOZ demande si la directive aura une influence sur les protocoles de communication.

Pierre LEREBoullet répond que le risque existe qu'un protocole soit imposé.

Jean-François JANIN ajoute qu'il faut bien séparer ce qui est du domaine du transport qui appartient à la directive et ce qui est du domaine industriel. Le rôle de la directive est avant tout d'assurer la continuité des services entre pays.

4. Retour sur la journée du 25 mai 2011 - dossier catalyseur 2MI

Jean-Louis GRAINDORGE expose le déroulement de la journée PREDIM du 25 mai 2011. Précédemment les journées se focalisaient sur le transport. Le public était représenté à part égale par des exploitants/bureaux d'études/industriels d'une part et des représentants des collectivités territoriales d'autre part.

Le 25 mai 2011, le sujet traité avait un champ plus large, la mobilité au sens large, incluant l'espace urbain, le 3^{ème} mode et les livraisons de marchandises en ville. Les collectivités territoriales ne se sont pas déplacées en nombre ; en revanche de nombreuses personnes appartenant au monde de la recherche, de l'entreprise et des bureaux d'études, ont assisté à cette journée.

L'Académie des Technologies a encouragé le projet de catalyseur, à partir duquel la journée a été organisée. Elle apporte ainsi un soutien fort à la PREDIM et contribue positivement à son image.

Jean-François JANIN ajoute que cette réunion s'est déroulée quelques jours après la remise du dossier de catalyseur 2MI. Ce projet a un sens pour bon nombre d'acteurs qui ont un besoin d'interopérabilité et qui imaginent l'intérêt de développer une plateforme sur ce sujet.

Le dossier 2MI est entré dans la phase d'instruction. Les derniers échos révèlent que les examinateurs se posent des questions sur la création d'emplois (emplois publics ou privés). La proposition, en effet, ne mentionnait pas de manière explicite, le nombre d'emplois qu'elle engendre potentiellement.

Une analyse complémentaire a été réalisée et diffusée pour avis aux membres du Comité de Pilotage. Elle conclut à la création de 700 emplois potentiels.

Jean-Louis GRAINDORGE explique que les emplois créés par ces nouveaux services sont de nature privée ou publique/privée, les emplois publics n'intervenant que pour le contrôle et l'évaluation.

Réginald BABIN ajoute que l'amplification de l'offre de mobilité va générer des emplois. Les entreprises de mobilité sont en effet des entreprises génératrices de main d'œuvre.

Michel MUNOZ explique que le budget de son projet est de 50 millions d'euros. Il correspond au travail de 150 personnes (7 millions par an sur 7 ans, 1 emploi correspondant à 50 000€), sachant qu'un emploi de haute technologie génère 3 emplois indirects en sous-traitance. Ces investissements sont à réaliser sur une durée assez longue et garantissent aux entreprises une visibilité et une stabilité durant plusieurs années.

Jean-François JANIN poursuit par la description du plan d'affaire du sous projet de gestion du trafic : Le coût du site de l'ordre de 500 K€ correspond à la gestion du réseau magistral avec la DIRIF. Une fois cette opération réalisée avec le CG 93, il est aisé de la dupliquer à 10 départements d'île de France. Il faut au moins deux personnes par site pour pérenniser le service : une pour l'exploitation, une autre pour le service d'information. La mutualisation de 15 sites permet un gain de 1,4 millions d'euros. 15 sites nécessitent donc 30 emplois pour l'exploitation/information et 15 pour la maintenance.

Le catalyseur impliquerait la création de plus de 700 emplois/an pendant la phase de déploiement de 3 ans. Ces emplois sont essentiellement privés. Ils sont constitués d'ingénieurs et de techniciens dont les collectivités ne disposent pas. Le calcul de rentabilité concerne aussi les emplois indirects.

Un programme national public de recherche pour les ITS

Dans le domaine des routes et rues, un Comité a été mis en place pour gérer une procédure particulière du code des marchés (article 75) qui permet à des entreprises de proposer des sites expérimentaux pour appliquer une innovation en phase opérationnelle. Pour les routes, des essais sont par exemple réalisés sur une couche de roulement. Il est dans certains cas possible de choisir une procédure de gré à gré c'est-à-dire qu'une entreprise spécialisée est choisie et sa prestation est testée sur une période de plusieurs années. A l'issue de cette période, l'expérimentation peut être concluante ou négative. Si elle est positive, le processus se poursuit dans le cadre d'une logique de marché classique. Pour les routes, un comité est géré par le SETRA et des experts du LCPC (le LCPC garde son image par rapport IFSTTAR qui résulte de la fusion entre l'INRETS et le LCPC).

Des cas d'innovation pourraient aussi exister dans le domaine des transports intelligents. Mais les essais devraient se dérouler sur une durée plus restreinte (6 mois par exemple) par rapport au processus classique des routes. Il y aurait donc un intérêt à mettre en place pour les ITS et le 3^{ème} mode en particulier une organisation spécifique d'appel à projets : des sites d'expérimentation seraient choisis et les entreprises proposeraient des systèmes techniques. Des accords entre sites et entreprises pourraient être noués et concerneraient la manière de valoriser les savoir-faire, les aspects juridiques et le cadre contractuel (propriété industrielle, manière dont les collectivités communiqueraient le savoir-faire qu'elles ont accumulé) et de gouvernance, les aspects économiques et techniques.

Ces sujets pourraient illustrer la journée d'information PREDIM du 12 septembre. En attendant la réponse de l'ADEME sur le dossier catalyseur, il est imaginable que des projets de catalyse se mettent en place sans l'apport d'argent public. La PREDIM doit continuer à communiquer sur le sujet.

5. Préparation de la journée du 12 septembre 2011

Ci-joint le programme provisoire (version du 6 juillet 2010) :

2 MI, un programme public national de recherche d'essai et d'expérimentation

Pré Programme

9h30 – 11h00 Session 1. Les marchés précompétitifs, présentation

- **Introduction**
*Jean-François JANIN, Chef de la mission des transports intelligents,
responsable de la PREDIM*
- **Le programme « Routes et Rues »**
*Bruno VERDON, Président du Comité de l'innovation routes et rues
Philippe REDOULEZ, Directeur du SETRA
Marc TASSONE, Directeur de l'Institut des routes, des rues et des infrastructures
pour la mobilité (IDRRIM)*
- **Le programme « CQFD »**
Françoise BAUDOIN, Plan Urbanisme Construction et Architecture

11h00 – 11h 15 Pause

11h15 – 12h00 Session 2. L'ouverture et la réutilisation des données

- **Problématique générale, mise en œuvre par Rennes Métropole**
Xavier CROUAN, Directeur de la Communication, Région Ile de France
- **Réutilisation des données : nouvelles formes de services**
Bruno MARZLOFF, Groupe Chronos

12h00 – 12h30 Discussion

12h30 – 13h45 Déjeuner libre

13h45 – 15h15 Session 3. Qu'appelle-t-on données transport de qualité ?

- **La plateforme Claire Siti et le projet GERFAUT 2 du Conseil Général de Seine Saint Denis**
Michel MUNOZ, Conseil Général de Seine Saint Denis
Gérard SCEMAMA, IFSTTAR GRETIA
- **La route de 5^{ème} génération**
Nicolas HAUTIERE, IFSTTAR
- **La démarche environnementale du projet AREMIS Lure**
Mélanie JUSTE, SYMA AREMIS, Conseil Général de Haute Saône
- **Les systèmes de positionnement en zones denses**
Christian CARLES/Jean CHENEBAULT, Polestar

15h15 – 16h45 Session 4. Le 3^{ème} mode

- **Covoiturage et formes nouvelles d'offres de mobilité**
Edouard DUBOILE, Greencove
Olivier LOURDEL, Altermove
- **L'utilisation du vélo dans les grandes villes**
Gilles FARGE, Directeur du service promotion de la mobilité durable, Nantes Métropole
François PROCHASSON, Ville de Paris
Benoît GRUNBERG, Compagnie des mobilités
- **La place du piéton et de la marche à pied dans la ville**
Samuel BOURDREUIL, Directeur du Laboratoire Méditerranéen de Sociologie (LAMES)

16h45 – 17h15 Discussion

17h15-17h30 Conclusions

La date du prochain Comité de Pilotage sera communiquée ultérieurement