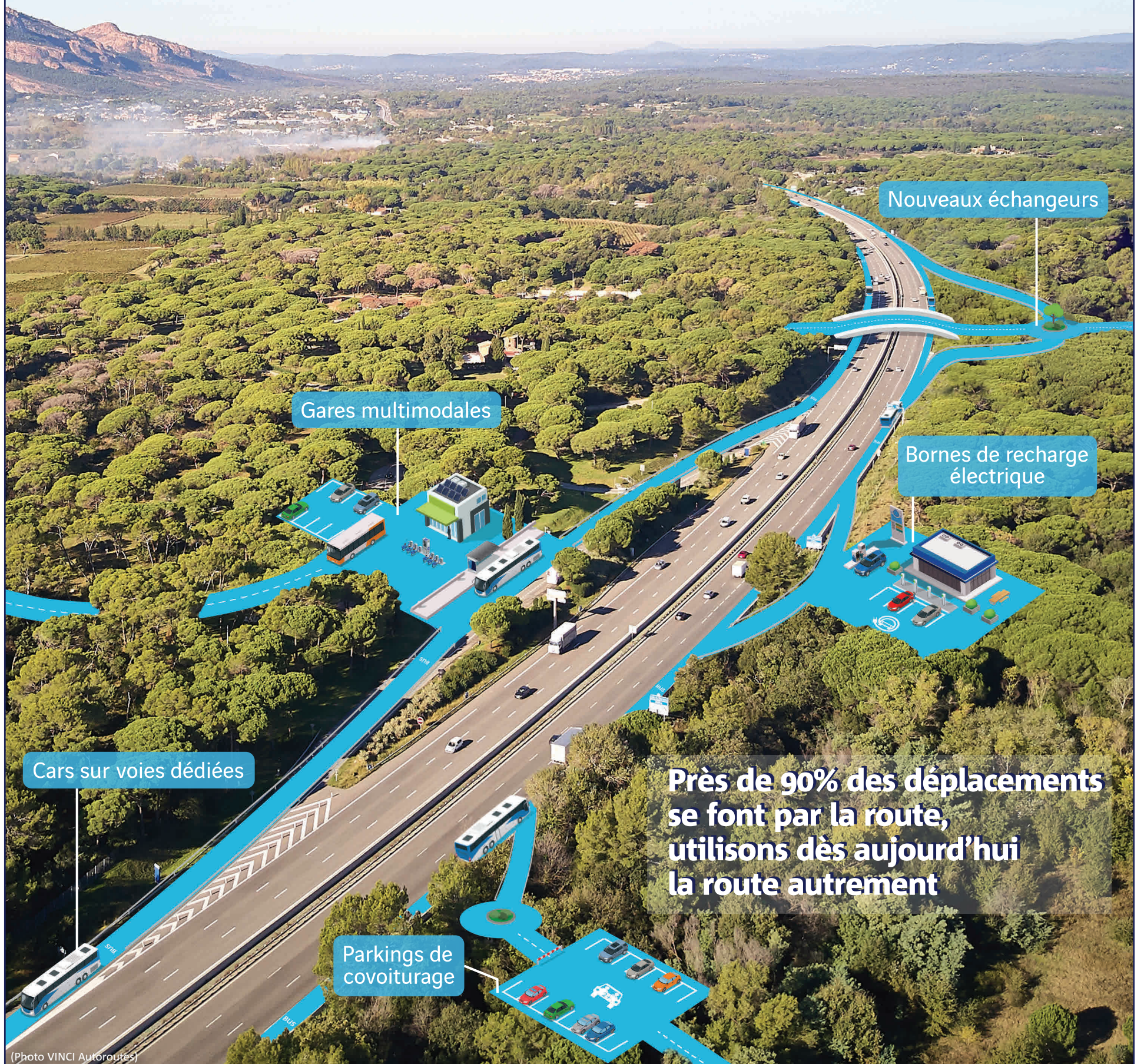


# MOBILITÉ : LA ROUTE SANS LE CARBONE



Près de 90% des déplacements se font par la route, utilisons dès aujourd'hui la route autrement

# Faire route ensemble pour avancer durablement

Réunis au sein d'une convention inédite, la Région Sud et VINCI Autoroutes débutent treize chantiers d'envergure pour améliorer la mobilité et changer le quotidien des usagers

Le monde entier en a conscience aujourd'hui : la mobilité doit évoluer pour devenir plus durable. Or, la place de la route est prépondérante dans notre quotidien. La voiture reste de très loin le premier moyen de transport pour les déplacements domicile-travail. De fait, la part transport des émissions de carbone ne diminue pas depuis plusieurs décennies et ce, malgré des investissements dans le rail et les transports en commun. Face aux enjeux environnementaux et à la saturation des infrastructures, il y a urgence à décarboner les mobilités du quotidien par la route.

**Environ 90 % des déplacements se font par la route en France, qu'en est-il de la région Sud, est-ce un territoire particulier ?**

**Pierre Coppey :** La région Sud cumule, en effet, plusieurs spécificités de par son

attractivité touristique et sa situation géographique. Les déplacements s'y organisent principalement selon un axe est-ouest qui suit le littoral. Le territoire supporte ainsi un flux très important qui est à la fois

régional (déplacements domicile-travail des locaux), national (trajets des vacanciers) et international (trafic autoroutier, de poids lourds notamment, entre l'Italie et l'Espagne). L'autoroute A8 est la plus circulée de France, avec un trafic très dense. On comprend que la route joue un rôle essentiel pour rendre possible toutes ces mobilités quotidiennes.

**Une concertation globale est donc nécessaire pour organiser leur décarbonation ?**

Cela demande effectivement une coordination accentuée de tous les acteurs : locaux, nationaux, privés, publics, et des savoir-faire. Quand le projet est porté collectivement, les réalisations peuvent émerger plus rapidement. C'est le cas entre VINCI Autoroutes et la Région Sud : nous poursuivons un même objectif environnemental, avec notre démarche d'Autoroute Bas Carbone qui s'intègre pleinement dans l'ambitieuse politique de la région en matière de mobilité durable. Nous trouvons utile d'avancer ensemble.

**La Convention Autoroute Bas Carbone signée avec la Région est-elle la première du genre ?**

C'est effectivement une grande première ! Et l'on souhaite bien sûr que ce modèle de partenariat puisse être dupliqué dans d'autres régions. Nous avons engagé des discussions en ce sens. Plusieurs facteurs ont facilité la signature de la convention, à commencer par le fait que la Région

poursuive depuis plusieurs années son projet « Une COP d'avance ». Nous avons identifié ensemble des points de congestion et des solutions qui permettront d'accélérer l'évolution des mobilités : parkings de covoiturage, circulation de cars sur des voies dédiées sur autoroute, développement de réseau de bornes électriques, pôles d'échanges intermodaux... Il faut ajouter que la particularité du réseau Escota est qu'il coïncide avec la délimitation géographique de la région. Il a donc été plus simple d'y associer les collectivités locales. Cet ensemble de facteurs favorables a permis d'aboutir à cette convention et à la signature de son financement en février.

**Ces 13 projets concernent principalement la création ou l'aménagement d'échangeurs...**

Oui, l'objectif est de faciliter les connexions entre les territoires via l'autoroute, en supprimant les points de congestion. Car l'évolution des habitudes ne pourra se faire sans ces nouvelles infrastructures et services. Dans de nombreux cas, il s'agit d'abord d'aménager les infrastructures existantes. Et ce, même dans un territoire contraint par sa géographie, avec peu d'espace disponible. Des solutions non complexes et techniquement maîtrisées existent. En tant

## EN CHIFFRES

**75 % des actifs français** utilisent leur voiture pour se rendre au travail.

Le trajet travail - domicile représente **29 % des déplacements** et constitue **41 % des distances parcourues**.

**74 % des automobilistes** aimeraient pouvoir utiliser les transports en commun.

**4 % des actifs français** utilisent le covoiturage quotidiennement et un tiers y a recours de temps en temps.

**51 % des actifs** estiment que des emplacements à l'entrée des autoroutes pour y laisser son véhicule pour prendre un véhicule partagé ou un transport en commun constituent un moyen efficace pour fluidifier le trafic.

Sources : Ipsos, mars 2019 et VINCI Autoroutes

qu'opérateur de mobilité, nous avons le savoir-faire pour mettre en œuvre ces solutions. L'enjeu est donc de recomposer ensemble ces mobilités en adaptant les infrastructures existantes pour répondre aux attentes des usagers en matière de transport durable. Et pour que ces évolutions des usages soient efficaces et perdurent, elles doivent contribuer à améliorer la qualité de vie. Enfin, ces investissements pour une mobilité durable contribueront à la relance économique de la région. Plus largement, le volet mobilité durable est une dimension essentielle de la relance économique du pays. Actuellement, les congestions urbaines représentent chaque année de l'ordre de 1 % du PIB, soit un coût de plus de 20 milliards d'euros. Agir sur la mobilité, c'est réaliser des investissements d'avenir.

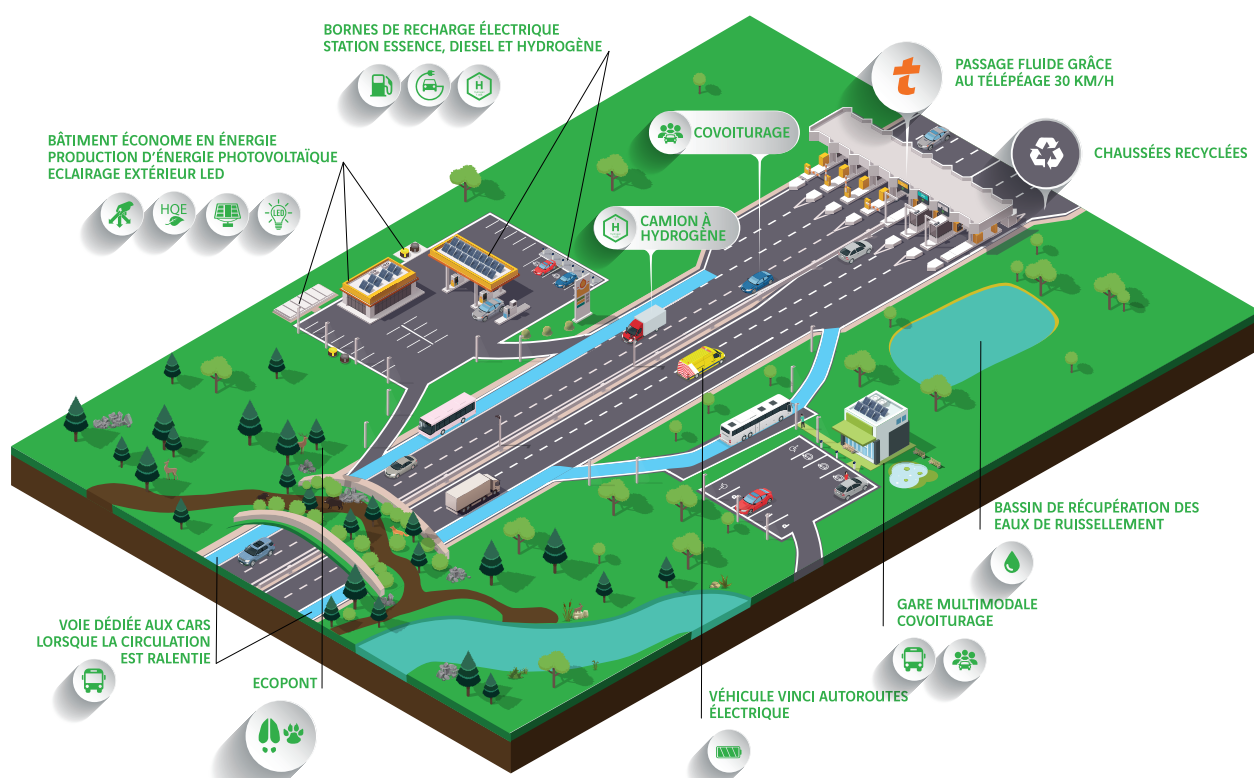


**Pierre COPPEY**  
Président de VINCI Autoroutes

## Un partenariat inédit

La convention Autoroute Bas Carbone est un partenariat inédit entre un acteur privé, VINCI Autoroutes, et une collectivité territoriale de premier plan, la Région Sud. Signé fin 2019, cette convention a permis d'identifier treize opérations majeures pour un budget prévisionnel de 460 millions d'euros, dont le cofinancement a été signé en février dernier.

Sur les treize projets, onze concernent des créations d'échangeurs ou demi-échangeurs autoroutiers pour faciliter les connexions entre les territoires via l'autoroute, en supprimant des points de congestion quotidiens, aux heures de pointe notamment. Objectif : faciliter les trajets quotidiens dans la région et diminuer les émissions de CO<sub>2</sub> dans la continuité du Plan Climat « Une COP d'avance » adopté par la Région en 2017. Alors qu'en moyenne 90 % des trajets quotidiens se font en voiture, pour la première fois en France, un partenariat unit ainsi l'Etat, une région, cinq départements, deux métropoles et un acteur privé pour décarboner les mobilités.



**L'autoroute bas carbone**

# « Il y a urgence à décarboner nos mobilités »

Décongestionner le trafic, promouvoir la mobilité électrique, diversifier les usages de la route, Blaise Rapior fait le point sur les objectifs pour aller vers une autoroute bas carbone

Le constat est simple : près de 90 % des déplacements se font par la route. Pour atteindre la neutralité carbone en 2050, il faut impérativement rendre les déplacements moins polluants. « On a un volume de CO<sub>2</sub> à faire disparaître, pose simplement Blaise Rapior, directeur général du réseau Escota de VINCI Autoroutes. 400 millions de tonnes sont émises chaque année : un tiers dans le secteur des industries, un tiers à cause du logement et un tiers pour les déplacements. »

## Comment faire diminuer les émissions de carbone ?

**Blaise Rapior :** D'un côté, elles baissent naturellement grâce à la désindustrialisation du pays ou aux progrès énergétiques. De l'autre, elles augmentent à cause de l'augmentation des mobilités. Dans le secteur du déplacement, 94 % des émissions proviennent des mobilités par la route ; Il faut donc parvenir à décarboner l'usage de la route.

## L'usage de la route doit donc inévitablement évoluer ?

Oui, c'est imparable. La route restera essentielle dans nos déplacements mais sa part d'émissions de CO<sub>2</sub> doit baisser. Depuis plusieurs années, nous mettons en place de nombreuses actions « vertueuses ». À ce titre, l'engagement de la Région, très impliquée sur le plan climatique, à nos côtés avec les conventions « Autoroute Bas Carbone » et « mobilité du quotidien » est capital pour transformer en profondeur les usages.

## Comment décarboner alors nos déplacements ?

À l'extérieur des grands centres

urbains, la voiture reste la solution la plus adaptée. Tandis qu'à l'intérieur des centres, les transports en commun sont les plus appropriés. Il faut donc trouver des solutions pour parvenir à basculer de l'un à l'autre. Et ce, avec un temps de parcours garanti grâce à des voies dédiées et une intermodalité efficace. L'idée est que le parking de la voiture soit directement en face du quai de métro, de tram ou de train.

## Quels sont les axes de travail à court terme ?

Il en existe trois. Tout d'abord, réduire les congestions en réalisant des travaux de fluidification sur les infrastructures. Il faut ensuite lutter contre l'autosolisme avec du covoiturage, des transports en commun sur autoroute associés à des pôles d'échanges multimodaux (lire ci-dessous). Il s'agit enfin de décarboner les motorisations en promouvant l'utilisation des véhicules électriques et en proposant une offre de recharge adaptée aux déplacements longue distance.

## L'électrique jouera-t-il un rôle important ?

On estime qu'un cinquième du parc automobile sera électrique

d'ici 2030. Il faut donc une accélération conséquente des aménagements pour mettre en place cette offre et accompagner le développement du véhicule électrique sur le marché. En région Sud, le réseau VINCI Autoroutes, propose déjà plus de trente bornes électriques, presque toutes de haute puissance. D'ici fin 2023, le nombre de bornes va tripler et toutes nos aires de services en seront équipées.

## « Nous devons faire évoluer l'usage de la route pour la décarboner »

## Certaines solutions sont utilisées en France depuis plusieurs années, pourquoi attendre ?

La prise de conscience globale a pris du temps. L'urgence climatique, la sensibilité croissante à l'écologie, l'évolution du rapport à la mobilité pour les jeunes générations, moins attachées à la propriété automobile ont fait évoluer les approches. On a gagné en maturité et en souplesse. La mise en œuvre de solutions existantes requiert une coordination accentuée des acteurs pour former ensemble ces nouvelles infrastructures.

## La situation des Alpes-Maritimes et du Var, positionnés entre mer et montagnes, est-elle délicate ?

On ne peut effectivement pas construire davantage mais on peut adapter les infrastructures déjà existantes. Dans les Alpes-Maritimes, c'est d'autant plus complexe car le trafic se met en place d'est en ouest sur des distances longues qui les rendent inadaptées à des transports en communs. Dans le Var, la situation de Toulon, tout en étant aussi contrainte, est un peu plus avancée grâce au tunnel et à l'élargissement de l'A57.

## Vous menez aussi de nombreuses expérimentations inconnues du grand public...

L'idée est de toujours avancer et de continuer à innover pour trouver des solutions. Nous testons des véhicules d'exploitation électriques ou au GNV dans nos propres flottes. On a réfléchi à l'intégration de panneaux photovoltaïques dans la route mais il y avait un vrai problème de poussières. On étudie le projet d'équiper les aires de services en ombrières avec du photovoltaïque, l'intelligence artificielle aide aussi à détecter des véhicules des covoitureurs, les voitures deviendront connectées et l'infrastructure intelligente... La manière dont nous utilisons la route doit évoluer : plus propre, plus collective, plus intermodale.



**Blaise RAPIOR**

Directeur général du réseau Escota de VINCI Autoroutes

## Quatre solutions pour décarboner au quotidien

### Pôles d'échanges intermodaux

Les pôles d'échanges permettent de favoriser l'intermodalité des déplacements grâce à des espaces où se retrouvent, par exemple, une gare ferroviaire, un arrêt de tramway, de bus ou un parking relais.

### Parkings de covoiturage

L'objectif est d'avoir des aires de covoiturage régulièrement sur autoroute. « Il y en a déjà 37 sur notre réseau, explique Amélia Rung, directrice du

développement chez VINCI Autoroutes. Leur fréquentation augmente chaque année. C'est une solution environnementale, conviviale et économique. On doit maintenant proposer plus d'avantages comme par exemple des voies dédiées aux modes de déplacements durables dans des zones congestionnées. » C'est déjà le cas à Grenoble et Lyon avec des voies pour les voitures à plus de deux personnes, les voitures électriques et les bus.

### Bornes électriques sur autoroute

« L'électrique peut encore susciter quelques freins chez les automobilistes. Pour donner confiance et permettre le développement de la longue distance les aires de services des autoroutes doivent être équipées de bornes à recharge très rapide, 20 minutes maximum », explique Amélia Rung. Cela se fait en concertation avec l'Etat et lors des renouvellements et modernisations des aires.

### Voies dédiées pour les cars avec des arrêts sur l'autoroute

Utiliser la bande d'arrêt d'urgence pour la ligne de bus Nice - Sophia Antipolis est en phase d'étude. Ce dispositif est déjà en place à Briis-sur-Forges dans l'Essonne avec un arrêt de bus directement sur l'autoroute connecté au parc relais. Un projet similaire est à l'étude dans la zone toulonnaise au niveau de Sainte-Musse.



(Photos VINCI Autoroutes)

# Région Sud : treize projets

# pour fluidifier le trafic

Salvador Nunez, directeur de la maîtrise d'ouvrage du réseau Escota, donne son éclairage sur les projets structurants issus de la convention signée avec les collectivités territoriales de la région

**E**n termes d'aménagement du territoire et d'amélioration des infrastructures, les projets prennent souvent un temps conséquent.

« Chaque projet a sa temporalité pouvant aller de plusieurs années jusqu'à dix ou quinze ans pour des chantiers importants. Au-delà des procédures et réglementations exigeantes, les temps d'études et les travaux à proprement parler prennent forcément du temps et plus encore dans les territoires au relief exigeant. C'est le cas en région Sud, où nous évoluons le plus souvent sur des sites contraints et congestionnés. Il faut composer entre la topographie des lieux et la densité du trafic. Le tout, sans gêner les usagers. Imaginez qu'il passe 100 000 véhicules par jour dans les deux sens tous les jours sur l'A57, et même 150 000 à certains endroits de l'A8. On ne peut pas tout fermer pour travailler rapidement. Ne pas déranger ralonge inévitablement les délais. »

## La voie Mathis raccordée à l'A8

C'est un projet qui devient indispensable compte tenu du niveau de trafic quotidien. Même s'il faudra encore être patient avant de pouvoir rejoindre directement l'auto-route depuis la voie rapide niçoise... « On étudie le raccordement depuis l'extrémité de la première phase jusqu'à l'autoroute A8. Il faut examiner toutes les solutions possibles, réaliser des

faisabilités techniques, étudier les tracés... Il y a une temporalité incompressible. Cette phase de travaux devrait débuter dans cinq ou six ans si tout se passe bien. Cela prend du temps et c'est normal, on œuvre dans des zones très contraintes et fortement urbanisées. »

## La « 202 bis » en provenance de Carros reliée à l'autoroute

La Route Métropolitaine 6202 bis que tout le monde continue d'appeler « 202 bis » doit également être raccordée à l'autoroute A8.

« Ce projet est déjà déclaré d'utilité publique. Le maître d'ouvrage sera la Métropole Nice Côte d'Azur, et VINCI Autoroutes interviendra seulement sur le suivi technique qui lui incombe. Cela peut donc potentiellement aller plus vite. » Le premier raccordement dans le sens Sud-Nord (Nice-Carros) a été opéré en 2012. Dans l'autre sens, les véhicules continuent de rejoindre la route de Grenoble, où le trafic est souvent dense.

## De nouveaux échangeurs pour fluidifier le trafic

Trois projets issus de la convention signée avec les collectivités territoriales concernent des échangeurs : deux améliorations et une création. « Cannes La Bocca est aujourd'hui un secteur d'importante congestion, il faut donc améliorer l'échangeur pour favoriser l'évacuation des véhicules et améliorer les conditions d'accès de la zone commerciale des Tourrades. La



**Salvador NUNEZ**  
Directeur de la maîtrise d'ouvrage du réseau Escota

situation est similaire à Mougins où il faut absolument améliorer la circulation en séparant mieux les flux afin de diminuer les congestions. » L'échangeur de Bréguières, en revanche, sera une création de toutes pièces. « On part de zéro. L'échangeur était prévu au niveau de Biot mais après les inondations, l'Etat a annulé le projet. Or, nous avons besoin d'un point d'échange supplémentaire sur l'A8 pour fluidifier le trafic de cette zone. Bréguières est un endroit qui permettrait à la fois un accès à Sophia-Antipolis mais aussi un point d'échange avec la gare de la future ligne TGV. »

Après la création de l'échangeur d'Ollioules sur l'A50, qui a été mis en service en décembre, un projet similaire va démarrer au Luc sur l'A57 pour décongestionner le trafic dans ce secteur.

## Toulon : Une troisième voie sur l'A57 pour décongestionner la route

Les usagers de l'aire toulonnaise connaissent bien ce point de congestion régulier. VINCI Autoroutes a démarré des travaux consistant à ajouter une voie dans chaque sens de circulation.

« C'est en projet depuis 2015. Et c'est un gros morceau : élargir à trois voies de chaque côté depuis le tunnel jusqu'à l'embranchement avec l'A570 qui va à Hyères. La mise en service est estimée à 2025. Dans le même temps, un point de service multimodal va être créé à Sainte-Musse avec un arrêt de car sur autoroute et un accès au TCSP (transport en commun en site propre) ou au TER. En cas de perturbation, en approche de Toulon, les cars pourront circuler sur une voie qui leur sera réservée. »



(Photos VINCI Autoroutes)



**A8/A51**  
Réaménagement du nœud entre l'A8 et l'A51. Objectif : faciliter les insertions vers Marseille et Gap



**A51**  
Réaménagement de la RN 85. Objectif : améliorer la desserte de Gap depuis la sortie de l'A51



**A57**  
Création de l'échangeur du Luc. Objectif : diminuer les congestions sur le réseau secondaire



**A8**  
Amélioration de l'échangeur de Mougins. Objectif : réduire les congestions et renforcer la sécurité



**A8 / Voie Mathis**  
Raccordement de la voie Mathis à l'A8 en tranchée couverte. Objectif : simplifier l'accès de la voie Mathis vers l'A8.



**A7/A9**  
Création d'une bretelle de bifurcation entre l'A7 sud et l'A9 sud. Objectif : permettre aux usagers venant du sud de passer d'une autoroute à l'autre sans sortir à Orange



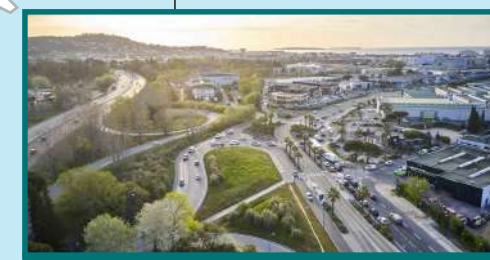
**A7 / RN7 / RD900 / RD7N**  
Réaménagement du système d'échanges de Bonpas. Objectif : fluidifier l'ensemble des axes de ce nœud routier



**A54**  
Création de l'antenne de Miramas. Objectif : améliorer la desserte du Grand Port Maritime de Marseille



**A50 / DN8**  
Création d'un accès direct au plateau de Signes. Objectif : améliorer la desserte et développer l'activité économique de ce site.



**A8**  
Amélioration de l'échangeur de La Bocca. Objectif : fluidifier le trafic aux heures de pointe de la zone commerciale des Tourrades



**A8 / RM6202 bis**  
Création d'une bretelle de raccordement en direction d'Aix-en-Provence. Objectif : soulager le trafic dans ce secteur



**A8**  
Création d'une voie dédiée aux cars HNS entre Villeneuve-Loubet et Antibes. Objectif : améliorer la fluidité du trafic en direction de Sophia-Antipolis



**A8**  
Création de l'échangeur des Bréguières. Objectif : offrir un nouvel accès à Sophia-Antipolis



- Fluidifier les mobilités du quotidien
- Améliorer les dessertes des villes ou zones d'activités
- Améliorer les jonctions entre les grands axes

# Et si nous avions tous un rôle à jouer ?

Comme dans tout changement, l'évolution des mobilités requiert une remise en cause de nos habitudes. Mais sommes-nous prêts à changer de comportements ?

**E**t si le changement de mobilité n'était finalement qu'une question de comportement ? Le point sur cette question avec Jérôme Palazzollo, professeur de psychologie clinique et médicale, spécialisé en thérapies comportementales et cognitives.

## Quel rôle notre comportement peut-il jouer dans l'évolution des mobilités ?

**Jérôme Palazzollo :** L'homme adopte deux types de comportements : individuel et collectif. D'un point de vue individuel, pour qu'un changement soit maintenu dans le temps, il doit absolument apporter un bénéfice. C'est ce que l'on appelle une dynamique de renforcement positif. Si ce n'est pas le cas, le changement sera très vite abandonné.

## Donc nous sommes prêts à changer nos habitudes...

Bien sûr, nous sommes tous prêts à tester de nouvelles choses, à nous mettre en mode apprentissage. L'essentiel étant d'y gagner quelque chose. Si l'individu constate qu'avec un autre type de mobilité, il a moins de difficultés à se garer, il arrive plus souvent à l'heure ou il y gagne de l'argent, alors, il abandonnera sans aucun problème son ancien mode de transport pour adopter cette nouvelle mobilité définitivement.

## Et dans notre comportement collectif, l'intérêt a-t-il autant d'importance ?

Dans notre comportement collectif, l'intérêt est tout aussi important. Mais les choses sont un peu différentes. On va avoir tendance à reproduire, à faire comme les autres. C'est ce que l'on appelle l'apprentissage social.

Par exemple, si un groupe adopte la voiture électrique, on va avoir tendance à vouloir s'y essayer tout naturellement. Mais pour qu'une dynamique de groupe s'installe, l'individu doit toujours y trouver un intérêt. Sinon, il y aura, ce que l'on appelle un « phénomène d'extinction ».

## Cette dynamique de groupe n'est-elle pas le secret pour faire changer nos habitudes ?

Oui, si on prend par exemple les réseaux sociaux, on voit bien le



(Photos DR et VINCI Autoroutes)

succès de cette dynamique d'apprentissage social. Longtemps critiqués, ils ont beaucoup de poids et sont même aujourd'hui utilisés par les pouvoirs publics. C'est bien la preuve que le comportement collectif peut faire changer les mentalités.

## C'est le comportement collectif qui pourrait alors nous faire changer de mobilités ?

Si on souhaite que les mobilités deviennent demain plus collectives, il faut réussir à faire adhérer positivement la population en donnant du sens. On ne pourrait pas obliger les gens, du jour au lendemain, à rouler en électrique. Ça ne fonctionnerait pas !

## Comment s'y prendre alors ?

La communication explicative qui consiste à dire, par exemple, « roulez électrique parce que c'est bénéfique pour la planète » serait déjà mieux perçue. Mieux encore, la communication participative qui consiste à s'impliquer directement dans le projet va forcément optimiser l'engagement de la personne. Et rien n'empêche non plus de mixer communication explicative et participative pour un meilleur résultat encore. Comme lorsque vous avez des responsables politiques qui décident de montrer l'exemple. On est à la fois sur une communication explicative et participative. Le message du politique qui va

opter pour une voiture électrique sera : « Roulez en électrique, c'est meilleur pour la planète, regardez moi-même je le fais ! »

## L'important serait-il de continuer à évoluer ?

Quel que soit le projet, on constate que plus l'investissement de temps ou d'argent est grand, plus il a de chances de réussir. Et ça marche très bien pour le changement de mobilités. La technique qui consiste à demander un peu au départ pour s'engager plus après en est une bonne illustration. Cela consiste, par exemple, en termes de mobilité, par commencer à rouler en hybride pour ensuite passer au tout électrique.

# Quels sont les enjeux des mobilités de demain ?

Les nouvelles solutions de mobilité sont-elles une réponse aux attentes d'une meilleure qualité de vie ? Cécile Maisonneuve et Paulo Moura, deux experts, s'expriment sur cette problématique

**E**n décembre 2020, la vente de véhicules électriques représentait 13 % des parts de marché. Et le gouvernement a annoncé un plan de 100 millions d'euros pour permettre d'ici à la fin 2022 d'équiper les aires de service en bornes de recharge rapide. La France est bel et bien en état de marche en matière d'écomobilité... **Paolo Moura.** La France compte désormais beaucoup de solutions d'écomobilité. Il faut maintenant travailler sur le comportement des usagers. Ils sont prêts à 90 % à changer de mobilité mais ils ont besoin d'être accompagnés, de connaître concrètement l'offre de mobilité qui leur est proposée en échange d'un autosolisme pas forcément souhaité.

## Le principal enjeu des nouvelles mobilités serait-il donc social ?

**Cécile Maisonneuve.** Les mobilités de demain doivent parvenir à répondre à quatre enjeux indissociables en même temps : social bien sûr, mais aussi réglementaire, financier et environnemental. Mais d'un point de vue social, il est certain que, pour inciter les usagers à utiliser des mobilités propres, il faut être capable de leur proposer d'autres alternatives. On ne peut pas, par exemple, décider de faire payer très cher les parkings d'un centre-ville, sans proposer une autre solution de mobilité qui réponde parfaitement aux besoins des usagers.

**P. M.** L'enjeu est avant tout social. Car pour être adoptées par le plus grand nombre, ces nouvelles mobilités doivent être capables de répondre à une demande de services des consommateurs. Et l'idée n'est pas d'oublier sa voiture, mais de commencer



**Cécile MAISONNEUVE**  
Présidente de La Fabrique de la Cité

**Paulo MOURA**  
Responsable Innovations et Partenariats à l'IMREDD

par privilégier une multimobilité en réfléchissant à une meilleure organisation personnelle. Un seul et même trajet peut, par exemple, se composer de trottinette électrique et de tram ou encore de voiture et de train. Il faut faire comprendre aux usagers que l'usage des mobilités propres fait gagner en qualité de vie.

## Justement, en quoi les solutions d'écomobilité (transports en commun, voiture électrique, covoiturage) sont-elles garantes d'une meilleure qualité de vie ?

**C. M.** Les principaux intérêts des nouvelles mobilités sont un gain de temps et un gain d'argent. Certaines autoroutes françaises ont d'ores et déjà fait le choix de réserver une voie aux véhicules de covoiturage et

aux bus express. Ce qui permet de réduire considérablement les temps de trajet. Quant à l'aspect financier, les usagers se sont très vite rendu compte qu'ils pouvaient faire des économies. Le succès des bus longue distance et des plateformes de covoiturage, dès leur apparition, en est la parfaite démonstration.

**P. M.** Le gain de temps est énorme avec les mobilités propres. Être passager d'un train ou d'un bus circulant sur autoroute permet de dégager du temps pour bouquiner par exemple. Chose que l'on ne peut absolument pas faire quand on est accroché au volant de sa voiture ! Utiliser un vélo permet de pratiquer une activité physique tout en se rendant sur son lieu de

travail. L'autre avantage, c'est la qualité de l'air que l'on respire, qui est forcément bien meilleure à vélo ou au volant d'un véhicule électrique que lorsque l'on conduit une voiture à moteur thermique.

## Comment optimiser mieux encore l'usage des mobilités propres ?

**C. M.** Les pouvoirs publics ont encore beaucoup à faire pour construire le système de 2030 ou 2035. Il faut construire un cadre économique qui implique notamment de clarifier qui supportera par exemple les coûts de raccordement pour les bornes électriques. Il faut travailler sur la régulation du coût de la recharge qui varie d'un opérateur à l'autre. Le conducteur doit maintenant avoir la certitude de pouvoir voyager en voiture tout électrique sur de longues distances sans se soucier de savoir s'il pourra facilement, rapidement et à un tarif compétitif, recharger la batterie de sa voiture.

**P. M.** Il faut que les acteurs du monde économique et les collectivités travaillent en étroite collaboration sur les services recherchés par les consommateurs de telle sorte à pouvoir leur proposer les meilleures solutions de mobilités ou inventer des mobilités qui leur correspondent.

1. Fondé en 2010 à l'initiative de son mécène, le groupe VINCI, « La Fabrique de la Cité » est un organe de réflexion dédié à la prospective urbaine  
2. L'Institut Méditerranéen du Risque de l'Environnement et du Développement Durable, impulse, en relation avec le monde économique, des actions de recherche partenariale dans le champ du développement durable et de la Smart City autour notamment du thème de la mobilité.

# Paroles d'usagers : ils ont changé de mobilité...

**Laurent, 44 ans**  
Professeur de physique



## L'intermodalité pour une question de stationnement

« J'habite au Cannet et je dois prendre chaque jour l'autoroute A8 pour rejoindre Nice Nord où je travaille. Mais pour éviter les problèmes de stationnement en centre-ville et dans un souci écologique, j'ai fait le choix de prendre un abonnement mensuel au tramway. Je bénéficie ainsi gratuitement du parking Henri Sappia dans lequel il y a toujours des places vacantes, et trois arrêts de tram plus loin, je suis arrivé sur mon lieu de travail. Cette solution me fait gagner du temps, de l'argent et de l'énergie. »

**Florence, 42 ans**  
Ingénieur en informatique

## De la voiture individuelle au vélo en passant par le covoiturage



« Après avoir roulé seule dans ma voiture, j'ai fait du covoiturage presque quotidiennement pour aller au travail, puis, par souci écologique, j'ai opté pour le vélo ou le scooter. Je fais donc chaque jour le trajet Saint-Laurent-du-Var - Sophia-Antipolis soit à vélo, soit à scooter, en fonction du temps et de mes contraintes. Alors oui, je mets deux fois plus de temps à vélo ! Mais ce temps de trajet est fixe, contrairement à un trajet en voiture. Ce que j'apprécie plus que tout avec ce mode de transport, c'est de pouvoir sentir le soleil qui chauffe la peau, de profiter de l'odeur des eucalyptus. J'ai toujours ma voiture, mais je l'utilise une fois par semaine grand maximum. »

**Georges, 77 ans**  
Retraité

## Le covoiturage : plus économique et reposant

« Depuis de nombreuses années maintenant, nous faisons du covoiturage avec des amis quand nous partons en vacances. C'est plus économique et reposant. À nos âges, nous fatiguons un peu plus rapidement au volant. Alors le fait de nous relayer pour conduire nous permet de moins sentir la fatigue du voyage. Et cela fait aussi faire de grosses économies. Car nous partageons aussi tous les frais. Et puis, le département est désormais assez bien desservi tant par le train que par les lignes de bus. Alors, avec mon épouse, nous privilégions ces deux mobilités pour rejoindre nos lieux de balade. »



(Photo IMREDD - Université Nice Côte d'Azur)

## EXPÉRIMENTATION DE NAVETTES AUTONOMES

Après avoir lancé, en 2020, une étude sur les mobilités des salariés sur les trajets domicile-travail et une analyse détaillée des besoins de déplacement sur la zone industrielle de Carros-Le Broc, l'IMREDD et l'association Côte d'Azur Industries Plaine du Var ont signé un partenariat pour réaliser l'expérimentation d'une navette autonome sur la zone industrielle. Ce projet qui se déroule en trois phases, en est aujourd'hui à la phase deux, celle des « tests grandeur nature », précise Paulo Moura. Nous devons maintenant réfléchir à différentes possibilités pour intégrer cette navette, avec ou sans chauffeur, à une offre de transport existante, pour permettre l'accès au service ».

## EN CIRCULATION DANS LA DRÔME

Dans la Drôme, pour la première fois en France, une navette autonome a circulé en milieu rural sur une route ouverte à la circulation. Cette expérimentation est en cours depuis sep-

tembre 2020 sur un trajet de 5 km comprenant sept arrêts entre la gare de Crest et l'Écosite du Val de Drôme à Eurre. Malgré le contexte sanitaire, la navette a déjà attiré environ 600 passagers ! Les navettes autonomes en milieu urbain évoluent dans un environnement fixe (bâtiments, architecture urbaine), un véhicule autonome en milieu rural doit s'adapter à un environnement changeant (par exemple, la végétation évoluant au gré des saisons) et à l'absence de signalisations sur certaines sections. Ainsi, Eurovia, filiale du groupe VINCI, a adapté la signalisation pour permettre à la navette de se localiser et d'évoluer en toute sécurité. Les marquages au sol et les panneaux de signalisation ont donc été mis à niveau, ce qui représente un changement faible des infrastructures existantes, la voirie n'ayant pas besoin d'être modifiée. Une bonne nouvelle pour les collectivités locales qui souhaitent créer un réseau de mobilité autonome.

# Préserver la nature

Tour d'horizon des actions de préservation de la faune et de l'environnement avec Delphine Orlando, responsable environnement et développement durable du réseau Escota

**D**écarboner la mobilité ne peut fonctionner qu'en s'inscrivant dans un plan plus global de préservation environnementale. Au-delà de ses actions pour décarboner les mobilités et lutter contre le changement climatique, VINCI Autoroutes a renforcé son Ambition Environnement 2030 en faveur de l'économie circulaire et des milieux naturels. « Si le grand public ne le réalise pas toujours, nos actions en faveur de l'environnement sont réelles, nombreuses et ambitieuses », explique Delphine Orlando. Notre métier d'opérateur de mobilité requiert d'intégrer nos infrastructures dans leur environnement pour rendre les mobilités plus durables en tout point. »

## Des aires zéro déchet plastique

Ce projet qui s'inscrit dans une logique d'économie circulaire concerne neuf aires du réseau VINCI Autoroutes en Région Sud et est appelé à s'exporter rapidement sur l'ensemble du réseau. « Nous avons répondu à un appel à projets de la Région Sud et travaillé avec six grandes enseignes gérant nos aires de services ainsi que deux associations locales, les Centres Permanents d'Initiatives pour l'Environnement de Cannes et d'Aix qui accompagnent ces commerces dans les démarches zéro déchet. » L'idée était simple : scanner toutes les sources de plastique à usage unique. Depuis le gant à la pompe à essence jusqu'au gobelet de la machine café en passant par l'emballage du sandwich.



(Photos VINCI Autoroutes)

« L'objectif était de trouver des alternatives plus vertueuses comme le gobelet en carton recyclé par exemple. Mais nous avons également réfléchi à des façons plus radicales de suppression comme une machine avec un détecteur de mugs, du vrac ou de la vraie vaisselle sur le lieu de restauration... » Ce projet pédagogique se construit évidemment avec l'enseigne et tous les fournisseurs qui doivent jouer le jeu. « Notre état des lieux a suscité une prise de conscience chez les gérants qui veulent ainsi s'investir pour sensibiliser les clients. »

## Des écoponts pour la faune

Ceux qui empruntent l'autoroute les connaissent bien : il y en a six sur les autorou-

tes de notre région et quinze sur tout le réseau VINCI Autoroutes. « La Région Sud, c'est vraiment un hotspot pour la biodiversité », confirme Delphine Orlando. « C'est un environnement avec des milieux naturels remarquables avec une concentration très importante d'espèces, on traverse l'Esterel, les Maures... » Les écoponts permettent de recréer un lien, de part et d'autre des autoroutes, pour les animaux. « Ils rendent l'autoroute transparente et per-

mettent de renouer le fil de la trame verte. » Si les automobilistes ne les voient pas, les animaux sont pourtant bien présents et effectuent de nombreux trajets nocturnes sur ces ouvrages réalisés avec des écologues afin de recréer un habitat naturel au-dessus de l'autoroute. Ces experts suivent ensuite la vie du pont dans la durée. L'écopont des Adrets a par exemple été dimensionné en fonction de la plus grande espèce qui doit passer des-

sus : le cerf élaphe. « Celui de Vidauban, en revanche, a davantage été pensé pour la tortue d'Hermann qui a besoin de buisson, de cachette et amas rocheux. »

## Des sites en gestion solidaire

De nombreux espaces naturels jouxtent directement les axes autoroutiers. Au travers de partenariats certains sont mis à disposition d'acteurs locaux par VINCI Autoroutes. C'est le cas d'un site qui

borde l'autoroute à l'A51 ; une parcelle avec un vrai potentiel agro-environnemental. Sa gestion a été confiée à l'association Les Jardins du Buëch il y a bientôt dix ans. Ce sont des personnes en réinsertion qui travaillent désormais à l'exploitation de ce verger solidaire. Une opération similaire est réalisée dans le Var à Gonfaron et Puget-Ville sur l'autoroute A57 avec l'association Clarisse Environnement qui cultive des oliveraies.

## Reconstituer des zones naturelles préservées



### L'Étang Des Jonquières

Une zone humide a été entièrement reconstituée sur cette zone utilisée pour la construction de l'autoroute A51 (notre photo). C'est une démarche mise en place par VINCI Autoroutes depuis dix ans : renaturer des sites et en confier la gestion à des associations. L'étang est aujourd'hui une zone de migration des oiseaux. On y trouve des familles de castors et la loutre d'Europe y est revenue cette année.

### Le site de Pifforan

Cette ancienne plateforme logistique de stockage proche de Brignoles a été renaturée. Ce projet débuté en 2018 est né d'une mesure compensatoire liée à la création d'un parking de poids lourds. « Il s'agit d'abord d'enlever l'enrobé du sol pour planter et semer puis de créer des aménagements adaptés pour attirer la faune : une mare, des gîtes pour lézards osselets, une grotte pour les chauves-souris, un talus pour le guépier, un pondoir pour

les couleuvres, des nichoirs pour les mésanges et hiboux... » La gestion du site est confiée au Conservatoire naturel des espaces naturels de PACA pour une durée de trente ans.

### La zone des Piles labellisée par la LPO

C'est le premier refuge labellisé sur le domaine autoroutier. Tout au bout du réseau Escota en direction de Gap, sur l'A51, ce site a été réalisé pour compenser la création du péage de la Saulce. Il a fallu recréer un milieu naturel avec un réseau de mares et une mosaïque d'habitats connectés avec la Durance par un passage qui passe sous l'autoroute. La Ligue pour la protection des oiseaux cogère le site depuis douze ans et l'a ainsi labellisé en 2019. « C'est une grande fierté, on travaille sur un temps long et là, on voit l'aboutissement d'un projet » déclare Delphine Orlando. Le site est notamment exceptionnel pour les libellules. La prochaine étape concernera le pâturage des chevaux.

