

# MOBILITÉ : LA ROUTE SANS LE CARBONE

Faisons évoluer nos habitudes



Des solutions existent  
déjà pour utiliser  
la route autrement.

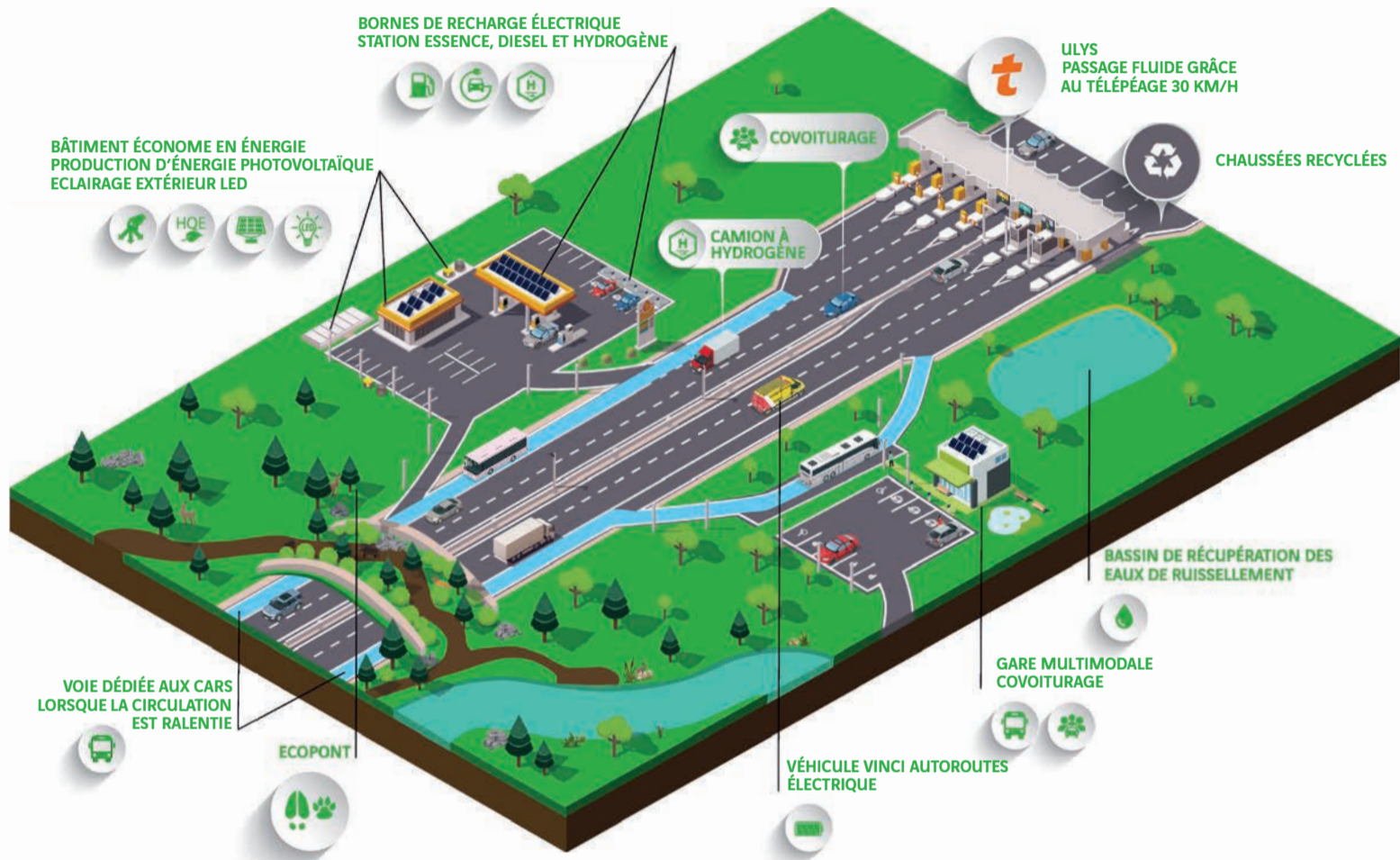
# « Agir ensemble pour des mobilités plus durables »

Président de VINCI Autoroutes, Pierre Coppey se réjouit du partenariat noué avec la Région Sud dans le cadre du projet Autoroute Bas Carbone. C'est sur la route que la décarbonation des mobilités se joue, puisqu'elle concentre près de 90 % des déplacements.

« Si nous sommes une partie du problème, nous en sommes aussi la solution », assure-t-il.



Pierre Coppey, président de VINCI Autoroutes.



Les autoroutes de demain ne seront pas celles d'aujourd'hui. Mieux encore, et Pierre Coppey en fait volontiers son crédo, elles donneront un coup d'accélérateur pour atteindre l'objectif de la neutralité carbone. « Nous sentons bien que tous les acteurs publics et privés sont en phase pour coordonner leurs actions. Ensemble, nous irons plus vite. Les Français attendent des solutions concrètes en matière de mobilité durable.

Nous allons leur en donner », assure-t-il. En Région Sud, le trafic est l'un des plus denses de France : des zones d'habitat sur une bande littorale, la présence de grandes métropoles et l'intensité des échanges entre la France, l'Italie et l'Espagne expliquent la densité du trafic. Mais pas seulement...

« Certains points de congestion existent. Ils doivent être réduits pour une plus grande fluidité des déplacements », poursuit le président. La convention Autoroute

Bas Carbone signée avec la Région Sud répond notamment à ce dernier objectif avec la préoccupation « d'avancer avec les acteurs du territoire ».

## Une feuille de route concrète

Cette convention présente l'intérêt « d'être lisible immédiatement », assure-t-il. Le secteur des transports représente aujourd'hui 30 % des émissions de carbone, et l'essentiel de son empreinte carbone est liée aux déplacements routiers. « Il faut agir vite mais on ne peut pas se permettre, tant le sujet est technique, de se projeter dans

l'avenir sans un temps de gestation concertée». Pierre Coppey est convaincu que « la réduction des émissions Co<sub>2</sub> et des congestions passent par la révolution des usages de l'autoroute ». Tout un panel de solutions se profile : construction de parkings de covoiturage, circulation de cars sur des voies dédiées sur

dédiées pour les cars. Dernier exemple, dans les deux ans à venir, la densification des stations de recharge électrique va ouvrir une nouvelle page de la mobilité en permettant à chacun de réaliser des trajets longs en véhicule électrique.

## « Le mouvement est lancé... »

Progressivement, la révolution verte suit son cours dans le monde. « La crise sanitaire a participé à une plus grande prise de conscience et va accélérer les choses. Il suffit de parcourir les journaux pour se rendre compte que les grandes collectivités, les villes de toute taille ont un objectif prioritaire : faire reculer l'empreinte carbone. La Région Sud qui est volontariste sur les questions environnementales a ouvert la voie avec la signature de la convention Autoroute Bas Carbone avec VINCI Autoroutes fin 2019. Un peu plus d'un an plus tard nous étions réunis avec 10 collectivités territoriales majeures de la région pour faire avancer concrètement 13 grands projets qui vont fluidifier les mobilités du quotidien et contribuer à les décarboner (voir pages 4-5). C'est ainsi que l'on progresse vraiment. Nous espérons que cette première convention « Autoroute Bas Carbone » sera suivie par d'autres en France. Cela prend certes du temps et il faut des moyens financiers.

Mais le mouvement est lancé, il s'accélère, et rien ne viendra le remettre en cause », conclut Pierre Coppey.

## LA RÉGION SUD, UNE COP D'AVANCE DANS L'ÉCOMOBILITÉ

Améliorer la qualité de l'air est une des priorités de la Région Sud. Dans cette optique, son plan Climat « une Cop d'avance » s'engage résolument dans la transition écologique et la réduction des émissions de gaz à effet de serre. Comme la signature des conventions Autoroute Bas Carbone avec VINCI Autoroutes, plusieurs réalisations montrent la préoccupation croissante au sujet de l'environnement : 450 bornes de recharge électrique sont installées sur le territoire régional ; aujourd'hui, un automobiliste s'engageant sur le réseau routier régional peut ainsi compter sur la présence d'une borne tous les 100 kilomètres ! La Région Sud souhaite par ailleurs favoriser les déplacements plus vertueux en encourageant par exemple le développement de l'autopartage via les sociétés qui le promeuvent ou encore en aidant les chauffeurs de taxis (aide de 5 000 €) à la conversion de leur véhicule en hybride ou électrique.



**Les Français attendent des solutions concrètes en matière de mobilité durable**



autoroute, développement du réseau des bornes de recharge électrique, pôles d'échanges intermodaux, etc. « Ce sont ces sujets qui guident notre quotidien chez VINCI Autoroutes. On ne fait pas de la com', on pose des jalons concrets, et on avance. Quand on mesure, par exemple, les effets de la construction d'une aire de covoiturage sur notre réseau, on se dit que leur multiplication va radicalement changer nos usages de l'autoroute et donc les habitudes de la population. Rendre l'usage de l'autoroute plus collectif sera assurément efficace comme cela à déjà été testé sur des autoroutes autour de Marseille avec des voies

# Utiliser la route autrement pour décarboner les mobilités

Blaise Rapior, directeur général d'Escota : « VINCI Autoroutes et la Région Sud s'associent pour accompagner concrètement le développement des nouveaux usages de la route. La signature de la convention « Autoroute Bas Carbone » traduit cette ambition commune et volontariste au service de la neutralité carbone ».

La route détient aujourd'hui une part majoritaire dans les mobilités du quotidien. Une part qui restera prépondérante, notamment dans une région Sud qui est contrainte entre mer et montagne. L'atteinte de l'objectif de la neutralité carbone passe nécessairement par une nouvelle façon d'utiliser les routes : de manière plus collective, grâce à des véhicules à moindres émissions ou encore en associant plusieurs modes de transport sur un même trajet. Mais comment un concessionnaire autoroutier comme VINCI Autoroutes peut-il participer à la décarbonation de nos mobilités ? A cette interrogation, Blaise Rapior, directeur général du réseau Escota et Amélia Rung, directrice du développement de VINCI Autoroutes, répondent très simplement : « Tout le monde doit se mobiliser dans cette perspective pour accélérer la décarbonation des mobilités ». « Les mobilités de demain se construisent ensemble », précise Blaise Rapior. La convention de partenariat Autoroute Bas Carbone signée avec la



Blaise Rapior, directeur général d'Escota.

Région Sud « est une illustration de ce que nous pouvons réaliser ensemble pour améliorer nos mobilités et faire bouger durablement les lignes ».

## Fluidifier le trafic, pour diminuer les émissions de carbone

L'horizon 2050 de la neutralité carbone est dans tous les esprits. « La Région s'implique et n'ignore pas que 90 % des déplacements s'effectuent aujourd'hui encore en voiture. La recherche de mobilités plus durables impacte tous les domaines et forcément ceux liés aux usages de la voiture », indique Amélia Rung. « Les autoroutes que nous gérons peuvent participer à cet effort. Ceux qui cherchent à atteindre les objectifs de l'accord de Paris en réduisant uniquement la part de la voiture font fausse route. Nous n'y arriverons qu'en agissant plus largement sur l'usage de la route. Tant du côté des constructeurs de voiture, visant désormais la fin des moteurs thermiques et leur remplacement par l'électrique, que du nôtre, notre rôle sera fondamental », affirme Blaise Rapior. Le temps n'est plus aux discours mais aux démonstrations

par la preuve. « Les deux conventions que nous avons signées avec la Région, en novembre 2019 et février 2021, identifient en ce sens les points du réseau autoroutier de la région qui connaissent aujourd'hui des saturations et qu'il est possible d'améliorer pour fluidifier les mobilités et donc réduire les émissions de carbone. Tous les conseils départementaux de la Région, ainsi que les métropoles de Nice et de Marseille, prennent part à cette dynamique. Nous nous sommes ainsi engagés collectivement à faire sauter les verrous de circulation, là où ils provoquent de tels engorgements qu'ils produisent naturellement plus de CO<sub>2</sub>. Ces travaux sont désormais identifiés et tous, seront menés à bien », ajoute Amélia Rung.

La signature de ces conventions pour décarboner les mobilités est en ce sens aussi importante pour améliorer concrètement les mobilités du quotidien que par la posture de collaboration qu'elles induisent entre des entités détenant chacune une part des mobilités de demain » conclut Blaise Rapior.

## La mobilité électrique devient réalité

Recharger nos voitures comme on fait le plein aujourd'hui. Ce n'est plus un vœu, un désir mais une perspective qui se dessine concrètement. « La voiture électrique fait partie intégrante de la transition écologique que nous vivons. les véhicules thermiques sont de plus en plus nombreux ; un cinquième du parc automobile sera électrique en 2030. Les réseaux de bornes de recharge sont amenés à se renforcer rapidement pour répondre à ces nouveaux usages notamment sur les autoroutes.

A ce jour, les autoroutes VINCI Autoroutes en Région Sud proposent déjà plus d'une trentaine de bornes électriques dont la quasi-totalité sont de haute puissance. Dans les 2 années à venir, le nombre de bornes va tripler en Région Sud pour suivre la progression du marché du véhicule électrique. Le

processus est lancé, désormais chaque réaménagement d'une aire d'autoroute inclut plusieurs bornes de recharge électrique de type super-chargeurs. L'objectif : permettre des déplacements électriques longue distance en nombre d'ici début 2023.

## LE COVOITURAGE SE DÉVELOPPE NATURELLEMENT

Dernière solution, connue de tous mais encore sous exploitée, le covoiturage. Des aires de covoiturage fleurissent peu à peu aux abords des autoroutes et démultiplient les possibilités de ce mode plus collectif de déplacement. L'objectif de ces parkings est clair, lutter contre l'autosolisme en proposant aux utilisateurs des infrastructures qualitatives leur donnant envie d'abandonner le temps d'un trajet leur voiture. Le réseau de VINCI Autoroutes compte déjà 36 parkings de covoiturage dont 5 sont positionnés en Région Sud (300 places gratuites). Et ce n'est là encore qu'un début. Ces derniers temps, VINCI Autoroutes multiplie les conventions avec les collectivités pour créer des parkings supplémentaires. Le dernier né de ces parkings de covoiturage a été installé à Gallargues-le-Montueux (Gard). Avec 98 places de stationnement gratuites ainsi qu'un emplacement pour les vélos et un dépose-minute, cette nouvelle infrastructure de service a été conçue pour s'intégrer au mieux dans son environnement.

## L'intermodalité accentuée entre les modes de transport

Dans la même optique, la mise en service de gares multimodales à proximité des axes autoroutiers est une autre réponse aux enjeux climatiques et aux conditions de transport d'actifs souvent éloignés de leur lieu de travail. A la croisée de différents modes de transports (cars, tram, métro, voiture, train, vélos...) ces infrastructures tendent à réduire les fractures de la mobilité et par conséquent permettent de laisser les voitures individuelles à distance des agglomérations. Le nouveau Parc multimodal de Longvilliers (Yvelines), situé à une cinquantaine de kilomètres au sud-ouest de Paris, en est un exemple de réalisation qui facilite les déplacements du quotidien et qui développe les mobilités durables via le réseau autoroutier. Répondant à des critères exigeants d'intégration environnementale, ce parc multimodal permettra en outre à ses utilisateurs de diminuer en moyenne de 45 % les émissions de CO<sub>2</sub> liées à leurs trajets quotidiens.

## Des cars sur voie dédiée pour un usage plus collectif de l'autoroute

Faire baisser les émissions de carbone, c'est aussi partager l'autoroute en empruntant des transports en commun sur voie dédiée. VINCI Autoroutes participe à cette révolution de l'usage de l'autoroute avec les collectivités. Tout un écosystème se met en place au travers de projets de voies dédiées pour les cars pour faciliter l'accès aux agglomérations sur des axes caractérisés par un fort trafic pendulaire. Deux projets sont prévus en Région Sud sur l'A8, entre Villeneuve Loubet et Sophia Antipolis et sur l'A57 en entrée de Toulon. La métropole Aix-Marseille-Provence signale quant à elle son réseau express. Des voies dédiées aux bus démontrent leur efficacité sur l'A51 notamment.

# Treize projets en Région Sud

# pour améliorer les mobilités

Les deux conventions signées en novembre 2019 et février 2021 entre VINCI Autoroutes et la Région Sud ont abouti à 13 projets concrets pour décarboner les mobilités du quotidien. Découvrez sur cette carte où et comment VINCI Autoroutes et les collectivités

territoriales de notre région unissent leurs forces pour jouer un rôle moteur dans la transition écologique de nos mobilités. L'enjeu : accélérer cette évolution vers une mobilité décarbonée.



**Salvador Nunez directeur, de la maîtrise d'ouvrage chez VINCI Autoroutes pour le réseau Escota**

Il est un acteur clé de l'Autoroute Bas Carbone. Salvador Nunez, directeur de la maîtrise d'ouvrage chez VINCI Autoroutes pour le réseau Escota, sera en charge de suivre les chantiers identifiés pour fluidifier le trafic autoroutier notamment aux heures de pointe. « Les points de congestion du trafic, nous les connaissons. Aujourd'hui, il s'agit de lever les verrous », assure-t-il. Au-delà des chantiers d'envergure déjà réalisés ou en cours sur le réseau Escota, tels que l'élargissement des voies de l'autoroute A52 ou la création d'un nouvel échangeur à Belcodène dans les Bouches-du-Rhône, par exemple, Salvador Nunez revient pour La Provence sur l'importance des nouveaux chantiers à venir.

“ **Améliorer l'infrastructure existante pour l'adapter aux nouveaux usages de l'autoroute** ”

millions d'euros sont prévus en investissement avec la Région Sud, les métropoles et les départements le tout sous l'égide de l'Etat. Les travaux désormais prévus permettront d'adapter l'autoroute aux besoins actuels pour réduire les émissions de CO<sub>2</sub>. Certains travaux sont de natures très classiques pour un concessionnaire autoroutier. Il s'agit par exemple d'élargir des autoroutes existantes ou d'ajouter des échangeurs ou bretelles d'accès afin de mieux desservir des zones denses. Dans les Bouches-du-Rhône, c'est le cas du nœud A8/A51 qui pose régulièrement des problèmes de congestion récurrents. Même constat du côté de Miramas ou à Saint-Martin de Crau, où les branchements sont nécessaires pour rendre le trafic plus fluide.

**Accélérer les nouveaux usages**

Par ailleurs, VINCI Autoroutes et les collectivités

concernées réfléchissent ensemble, pour accélérer le développement des nouveaux usages de la route. « Nous étudions aussi les opportunités pour construire des parkings de covoiturage en prenant en compte la continuité des déplacements, pour lever les derniers freins à cette mobilité partagée; Il suffit de se promener aux abords des autoroutes pour repérer des endroits où de nombreuses voitures sont garées, des aires de covoiturage qui émergent spontanément. » Nous devons consolider ces aires les rendre plus pratiques et sûres pour les automobilistes », affirme-t-il. Dans le cadre d'un projet plus à l'est de la région, c'est une voie dédiée pour car qui est désormais programmée pour améliorer la desserte de la zone d'activité de Sophia Antipolis à l'instar de ce que la Région Sud a déjà développé sur l'A51. Une manière simple et radicale pour rendre les mobilités sur autoroute plus collectives.



# Pour accepter le changement, il faut qu'il soit porteur d'un avenir meilleur

Coach et thérapeute, Juliette Pernel accompagne les organisations dans leurs évolutions. Elle donne quelques clés sur la manière de changer, en nous invitant à nous détacher de nos habitudes pour progresser.



Juliette Pernel, coach et thérapeute.  
Photo DR.

Pourquoi l'être humain résiste-t-il naturellement au changement, même si ce dernier peut lui permettre d'envisager un avenir plus serein ? C'est une des questions à laquelle Juliette Pernel, dirigeante du cabinet La Relationnelle, est régulièrement confrontée, spécialiste de l'accompagnement du changement dans les organisations : elle scrute les conditions dans lesquels le changement s'opère et les adaptations comportementales des personnes qui y sont confrontées. « L'être humain se protège naturellement de ce qu'il perçoit dans un premier

temps comme un danger pour sa survie. Le changement est souvent perçu par notre cerveau comme une menace, parce qu'il introduit un élément nouveau ou inconnu dans nos habitudes, courantes et sécurisantes. Instinctivement, l'humain a tendance à focaliser son attention d'abord sur les aspects négatifs du changement, voire à les amplifier, avant d'envisager le positif ».

Cette réaction se vérifie aussi dans le domaine de la mobilité. Lorsqu'on utilise depuis longtemps sa voiture pour aller au travail par exemple, nous le faisons machinalement et ne sommes pas forcément ouverts aux alternatives, aussi bénéfiques soient-elles, par crainte des changements que cela induirait dans nos habitudes.

## Le changement, tel un passage

Il faut donc passer le cap, passer du « passif » à la résolution. « Pour accepter le changement et envisager que celui-ci puisse être porteur d'opportunités, l'être humain doit d'une part, conserver un socle minimum de sécurité, un repère, une habitude, qu'il maîtrise, et d'autre part, y trouver un minimum d'avantage. Plus cette motivation est autonome et vécue comme

non contraignante, plus le comportement sera actif voire proactif vis-à-vis du changement. Dit autrement, l'individu doit trouver soit un bénéfice direct, soit une cohérence avec ses valeurs, ses convictions ou sa vision du monde. A cet égard, la prise en compte croissante du respect de l'environnement dans notre quotidien pourrait constituer un levier d'évolution rapide de nos habitudes de mobilité ».

## Adopter de nouveaux repères

Les organisations doivent veiller au bon enchaînement de tous ces éléments pour les rendre effectifs. « Il est important d'activer les bons leviers de motivation. Ensuite, il s'agit de laisser aux individus une marge de manœuvre pour ne pas les contraindre ». Par exemple, pas d'injonction à changer pour un véhicule plus propre sous peine de sanctions, mais plutôt les informer et les responsabiliser. « Plus le changement est vécu comme un choix, moins il y aura de résistance.

Enfin, les organisations doivent tenir compte du fait que dans le changement, il y a une part d'abandon, de renoncement à quelque chose que l'on faisait automatiquement.

Quelque part, on demande aux individus d'oublier des anciens repères pour en intégrer de nouveaux. La part d'apprentissage est donc importante, et elle passe notamment par la volonté. On revient ici à l'importance de la motivation ; on doit essayer, échouer, ressayer, réussir... puis passer par une phase de consolidation, en transformant cette nouvelle expérience en automatisme ». La bonne route à suivre pour les acteurs de la mobilité durable que nous sommes les uns les autres...

## Témoignages

### Benjamin, électrisé par sa nouvelle voiture

La voiture électrique ? Pourquoi pas finalement ? Benjamin, curieux de nature, a franchi le pas. Il a testé une voiture électrique d'une célèbre marque. « Dès le premier essai, ça a été un coup de foudre ! Avec 500 kilomètres d'autonomie, et des bornes de recharge bien réparties sur les routes, on sait parfaitement que l'on ne va pas tomber en panne ». Pour lui, le pli est pris. Sa femme a aussi adopté la voiture électrique. « Au départ on se fait toute une monde des difficultés à surmonter. Franchement, elles sont très minimales au regard des avantages que la voiture électrique apporte ».



### Laurent, heureux converti au covoiturage !

Laurent l'avoue humblement. « J'ai un peu traîné les pieds avant d'opter pour le covoiturage », sourit-il. Travaillant à Mandelieu et habitant dans la périphérie aixoise, il devait chaque jour parcourir 240 kilomètres aller-retour au volant de sa voiture, un sacré périple ! « L'entreprise nous a sensibilisés au covoiturage. Je suis cadre, j'ai ma voiture de fonction, mais je suis un citoyen soucieux de l'avenir de la planète. J'ai trouvé un autre collègue qui était dans les mêmes dispositions que moi, puis un autre. Donc, on a pris l'habitude de covoiturer et je ne le regrette franchement pas ». Les résistances ont en effet fini par tomber. « On se retrouve le matin à 7h30. Si quelqu'un a un rendez-vous plus tôt, on avance le départ. Si un imprévu survient dans la journée, on s'adapte ».

### Sophie, « en bus, c'est mieux ! »

Quand Sophie, attachée de presse, a appris que certaines voies sur l'autoroute seraient dédiées à la circulation des cars, elle a tout de suite perçu les avantages pour elle. « Je ne regrette en rien ce choix. Je lis, je travaille, j'écoute des podcasts. Je n'ai plus ce stress de la conduite au quotidien. Et désormais, quand je suis obligée de prendre la voiture, je ressens tout de suite une forme de contrainte ». Ces trajets Aix-Marseille dégagent presque un charme. « Le cadencement est bon, dans les heures de pointe, l'offre de bus est assez fournie. Le bus m'a adopté ! ».



Covoiturage.

## COMMENT NOUS DÉPLAÇONS-NOUS DANS LA MÉTROPOLE AIX-MARSEILLE-PROVENCE ?

L'Agam (Agence d'urbanisme de l'agglomération marseillaise) vient de réactualiser les données de son Atlas, publié initialement en 2014. Simon De Bergh, chargé d'études sur les sujets métropolitains et régionaux, croque un portrait d'une métropole souvent présentée comme étant « atypique ». « C'est sa taille qui rend avant tout cette métropole atypique », précise-t-il. « 3 150 km<sup>2</sup>, il s'agit de la métropole la plus vaste de France. Elle se caractérise aussi par son polycentrisme. Certes, Marseille et, à un degré moindre, Aix-en-Provence présentent des caractéristiques de

centralité, mais une dizaine de villes moyennes, Salon-de-Provence, Istres, Martigues, Aubagne, etc. relèvent aussi de caractéristiques similaires ». Les données recueillies s'attellent à mieux connaître la manière dont la population se déplace : « Le recours à la voiture est majoritaire, à hauteur de 54 %, une proportion supérieure à celle d'autres métropoles. Ce qui s'explique par la taille de la métropole mais aussi par l'éloignement entre le domicile et le lieu de travail. Sur les 1 878 000 habitants de la métropole (2017), 1,3 million ont une station de bus à moins de 200 mètres et à 500

mètres d'une station de métro ou de tramway. Les déplacements à pieds, 31 %, et en transports urbains, 9 %, viennent ensuite. Le vélo reste sous-représenté, avec 1 % des déplacements. La diversité territoriale de la métropole est à la fois une chance et un inconvénient ».

Elle demandera à combiner les mobilités entre elles pour les rendre plus durables et efficaces (transports en commun sur voie dédiées, trajets composés de plusieurs modes de transport, mobilité électrique longue distance, covoiturage là où le transport en commun n'est pas possible).



# Comment la Cité de demain se Fabrique

La Fabrique de la Cité porte bien son nom. En adoptant une position de recul, elle observe les évolutions de notre société pour identifier des solutions concrètes. Echanges avec sa présidente, Cécile Maisonneuve, autour des mobilités durables de demain.



Cécile Maisonneuve, présidente de la Fabrique de la Cité.

C'est l'un des projets prioritaires de La Fabrique de la Cité (lire encadré), dont Cécile Maisonneuve est la présidente. « Selon l'endroit où nous habitons, nous ne sommes pas tous égaux face à la mobilité. On ne se déplace pas de la même manière lorsque l'on habite en ville, en périphérie urbaine ou dans un milieu rural. Dans le cadre de la transition écologique, les mesures publiques accompagnant le développement de mobilités plus durables doivent donc tenir compte à la fois des spécificités territoriales et sociales », explique-t-elle d'emblée. Les débats sur la neutralité carbone et/ou la croissance verte présentent encore de multiples options.

« Le récit sur la ville verte est encore à construire. De très belles initiatives sont prises par les acteurs publics et privés, même si elles mériteraient une meilleure coordination », poursuit-elle. Bref, La Cité de demain est encore à « fabriquer » en grande partie.

« Mais la grande nouveauté, très positive, c'est que tout le monde tend vers cette cité idéale, moins consommatrice de CO<sub>2</sub>, plus vertueuse, du monde associatif aux plus grandes entreprises, le spectre est assez large ».



**Passer au plus vite du moteur thermique à l'électrique**



**Repenser les mobilités à 360° pour trouver les meilleures solutions**

« Il faut adopter une approche à 360 degrés. La mobilité positive passe par une offre de transports efficace, des intermodalités ajustées et des usages de la ville adaptés aux attentes de chacun. La mobilité est un espace-temps, dans lequel, en fonction de mes besoins, je vais recourir à des outils. La voiture reste aujourd'hui dominante parce que les alternatives proposées ne sont pas à la hauteur des usages. Si une personne prend

sa voiture, c'est aussi souvent parce qu'elle n'a pas d'autre choix. Ce qui est passionnant en termes de réflexion, c'est d'essayer de contrebalancer ce constat. A nous de repenser l'usage de la route de fait. Le cap existe mais que fait-on dans les dix prochaines années ? Il faut rapidement penser les infrastructures de demain et refondre les parcours des usagers », indique-t-elle.

**Agir sur l'ensemble de la chaîne des mobilités**

Bien entendu, les recettes et les ingrédients sont connus. Agir sur les systèmes de transport, sur le covoiturage, passer au plus vite du moteur thermique à l'électrique, etc. « On peut consentir un effort citoyen mais c'est avant tout à l'aménageur public et aux opérateurs de mobilité d'innover, de proposer une offre de mobilité diversifiée et fluide. Une bonne mobilité doit rouler d'elle-même, sans sauts de chaîne ». Par exemple, Cécile Maisonneuve estime que les entreprises ne sont pas assez centrées sur le digital « et les possibilités qu'il offre pour la flotte des

salariés, par exemple pour mutualiser des déplacements aujourd'hui faits en mode individuel ».

**Le scénario reste à écrire**

A ses yeux, l'Autoroute Bas Carbone est un bon test parce que le projet dépasse le discours, pose des solutions concrètes en face de problèmes récurrents. Grandes autoroutes, où les déplacements se font sans trop de soucis, sauf à se casser le nez sur des points de congestions que VINCI Autoroutes va justement réduire.

« Les gens sont pragmatiques. Ils veulent du concret. Et toutes les transitions en cours - écologiques, numériques... - sont de formidables accélérateurs vers une mobilité plus facile et plus fluide. Regardez l'attractivité des villes moyennes, renforcée par la crise sanitaire.

Elles ne bénéficieront pas des retombées de cette crise si elles restent inaccessibles, loin des facilités de transport qui font le charme et le succès des grandes villes. Le défi à relever est connu mais le scénario pour y parvenir reste encore à écrire », conclut-elle.



Des voies dédiées aux transports en commun sur autoroute pour décarboner les mobilités du quotidien (Photo Escota).

## The Camp Retour vers le futur

Cela fait quelques années déjà que **Benoit Bailliart, responsable innovation et partenariats à The Camp, ne tombe plus des nues**. Bien longtemps que le monde du futur est très présent dans son quotidien. Lui sait que les véhicules ne rouleront plus de la même manière sur les autoroutes, que tous les automobilistes seront « bipés »

à leur passage au péage, que la gestion de l'énergie passera par des régulateurs de réseaux, etc. « Tout ça existe. Les véhicules autonomes, ou semi-autonomes, ce n'est pas de la fiction. La technologie est là, elle sera graduelle, il manque la législation », explique-t-il. « Dans peu de temps, nous roulerons tous en voiture électrique et ou à l'hydrogène ». Et cette transition technologique porte bien sûr des valeurs fortement écologiques. « J'ai beaucoup d'espoir, confirme Benoit

Bailliart. Beaucoup d'entrepreneurs font bouger les lignes, de grands groupes qui opèrent des remises en cause de leur développement pour être dans le bon sens de l'histoire. Quand Frédéric Chevalier a lancé The Camp, il portait cette conviction que de vraies solutions technologiques et organisationnelles pouvaient changer notre dépendance au pétrole. Tous les financements d'avenir relèvent de cet impératif de rendre notre planète plus habitable », conclut-il.

## MISSION D'INTÉRÊT GÉNÉRAL

La Fabrique de la Cité se définit comme le think tank des innovations urbaines. Dans une démarche interdisciplinaire, des acteurs de la ville, français et internationaux, se rencontrent pour réfléchir aux bonnes pratiques du développement urbain et pour proposer de nouvelles manières de construire et reconstruire les villes. Mobilité, aménagement urbain et bâti, énergie, révolution numérique, nouveaux usages sont les cinq axes qui structurent les travaux. Créée par le groupe VINCI, son mécène, en 2010, La Fabrique de la Cité est un fonds de dotation, dédié de ce fait à la réalisation d'une mission d'intérêt général. L'ensemble de ses travaux est public et disponible sur son site et son compte Twitter. [www.lafabriquedelacite.com](http://www.lafabriquedelacite.com) et Twitter @FabriquaCite

# La mobilité ne peut plus s'affranchir d'un souci de préservation de l'environnement

Dans le droit fil des actions menées pour diminuer les émissions de CO<sub>2</sub> de ses équipes et de ses clients, VINCI Autoroutes accélère ses actions pour développer des mobilités plus durables. Entre économie circulaire et protection de la biodiversité, les démarches engagées passent notamment par une gestion plus fine du recyclage des déchets et par la valorisation de parcelles le long de l'autoroute.

« Il est urgent d'agir ». Delphine Orlando, responsable du service environnement et développement durable du réseau Escota, insiste sur ce point d'entrée. « L'urgence climatique nous impose d'accélérer la transformation de nos métiers et de faciliter l'adoption par nos clients de nouvelles habitudes de mobilités », ajoute-t-elle. Le réseau VINCI Autoroutes traverse des paysages remarquables en Région Sud et ses équipes veillent « à préserver ou rétablir des continuités écologiques, en facilitant les déplacements des animaux, en préservant la biodiversité voire en renaturant des

sites ou encore en développant des aires d'autoroute plus vertueuses dans la gestion des déchets ou les énergies renouvelables ».

C'est un regard à 360 degrés que VINCI Autoroutes porte depuis de nombreuses années sur ces infrastructures et ses processus d'exploitation. « Tout le monde a acté le fait que les ressources naturelles n'étaient pas infinies. Maintenant, il nous faut être dans le concret. Ainsi, nous avons fait en sorte que 90 % des déchets récupérés des anciennes chaussées soient réutilisés dans la fabrication de nouveaux enrobés. Concernant les installations commerciales sur les aires d'autoroute, les nouveaux cahiers des charges précisent noir sur blanc que la réduction des déchets figure comme une priorité. Si ces derniers ne sont pas recyclables, ils doivent alors être valorisés énergétiquement.



L'écopont de Fuveau (autoroute A52) permet aux animaux de franchir l'autoroute en maintenant la continuité écologique (Photo VINCI Autoroutes).

## Améliorer le tri sur les aires

Les aires d'autoroute font l'objet de toutes les attentions compte tenu du nombre de clients qu'elles accueillent. L'objectif assigné aux aires est de diminuer les déchets produits et permettre leur valorisation à 100 %. « Chaque jour, 25 tonnes de déchets sauvages sont jetées sur les bords des autoroutes.

Cela montre la marge de progression qu'il reste en termes de prise de conscience des usagers », indique la responsable du service environnement. Une offre de tri plus large

(verre, mégots de cigarette, etc.) est en développement et le réseau cherche à faciliter « le réflexe tri », à travers des signalétiques repensées. Depuis l'année dernière, VINCI Autoroutes travaille aussi, dans le cadre d'un appel à projet de la Région Sud et avec 6 enseignes partenaires sur une démarche « Aire zéro plastique » dont le but est de développer des processus d'exploitation limitant la production de déchets.

Dans le cadre d'un autre projet, avec Leclerc autoroute, l'objectif a été poussé jusqu'à proposer aux clients un parcours complet avec de nouveaux usages de consommation.

## Des parcelles systématiquement valorisées

L'autre priorité concerne l'intégration de l'autoroute dans son environnement. « Le rétablissement des continuités écologiques facilite le passage des animaux (cerfs, reptiles, tortues, etc.). Ainsi, six écoponts ont été construits ces dernières années pour sécuriser leurs déplacements », explique Delphine Orlando.

Par ailleurs, le long de l'autoroute, des parcelles délaissées peuvent répondre à des projets dans les domaines de l'énergie renouvelable, des vergers solidaires (les Jardins du Buëch), des projets d'agriculture bio... « Nous menons un véritable travail de fond pour voir s'il existe, ici ou là, des sites riches en biodiversité et que nous pourrions sanctuariser. C'est que nous avons fait sur l'A51, du côté de Pertuis, sur l'étang des Joncquiers (lire encadré).

Sur ces parcelles, nous sommes dans une démarche systématique, depuis une dizaine d'années : comment les valoriser au mieux ? Et on cherche des relais dans l'environnement, auprès

d'associations ou d'acteurs publics, pour rendre les projets concrets ». Récemment, deux petits bâtiments en bordure d'autoroute, vers Brignoles, ont été transformés en gîte pour les hirondelles et les chauves-souris. Des écoles de la ville ont

construit les nichoirs et des petits ateliers nature sont en cours de programmation sur le site. « C'est ainsi que VINCI Autoroutes envisage de jouer un rôle majeur dans le combat universel pour une planète plus habitable », conclut Delphine Orlando.

## PRÉSERVÉ, L'ÉTANG DES JONCQUIERS ABRITE AUJOURD'HUI 440 ESPÈCES !

En 1964, l'étang des Joncquiers n'était pas celui que les promeneurs découvrent aujourd'hui : il se lovait dans le lit majeur de la rivière Durance. Dans les années 1980, à l'occasion des travaux de construction de l'autoroute A51, des carrières de granulats ont été créées le long de la Durance. Le chantier terminé, la nature a repris ses droits : l'eau est remontée de la nappe fluviale et a rempli les bassins de la carrière des Joncquiers... Ainsi naissent les étangs. Déclarées « inutiles à la concession », les parcelles devaient être revendues. Des études menées par VINCI Autoroutes ont mis en évidence la présence d'une famille de castors. Décision fut prise, en 2003, de conserver l'étang et d'en confier la gestion à une association : le Conservatoire d'Espaces Naturels de Provence-Alpes-Côte d'Azur. Une heureuse décision puisque, depuis, ce sont au total, près de 440 espèces, tous groupes confondus, qui ont été recensées sur le site. Parmi elles, 107 sont protégées à l'échelle nationale. L'étang est une aire d'accueil privilégiée pour les oiseaux, avec 119 espèces connues dont 93 qui sont protégées.



L'étang des Joncquiers se situe en bordure de l'autoroute A51 (Photo VINCI Autoroutes).