

Mobilités du quotidien

Et si nous changions ?



Les nouvelles mobilités se développent. Et si nous changions nos habitudes pour nous déplacer plus proprement ?

Un territoire où la route reste essentielle

Le diagnostic des mobilités dans notre région est simple à établir : la place de la route y est prépondérante. Mais pourrait-elle être utilisée différemment pour regagner en fluidité et décarboner les mobilités ?



Le monde change. La société se transforme, et jamais sans doute, la société n'a été autant en demandes de transformations, pour évoluer vers un mode de vie plus vert, plus zen, moins contraint et surtout moins stressant. Le thème des mobilités est au cœur de notre quotidien : aller au travail, déposer les enfants à l'école, faire ses courses, profiter de son temps libre... Autant d'activités subies ou choisies, obligatoires ou facultatives, qui constituent nos journées. Aujourd'hui, tout est remis en question, à la fois par le simple citoyen, qui veut gagner en qualité de vie, mais aussi par tous les acteurs des mobilités, qu'ils soient publics ou privés, décidés à faire bouger les lignes pour se projeter dans un futur

plus vertueux et surtout plus agréable à vivre. Sur la Côte d'Azur, le problème est encore plus complexe, avec des contraintes géographiques importantes et des déplacements toujours plus nombreux entre les agglomérations et les périphéries. On habite de plus en plus en retrait du littoral, souvent à la campagne, par choix ou nécessité. En corollaire, cela entraîne des déplacements plus longs, moins faciles à organiser, avec des coûts parfois élevés qui pèsent sur le budget des familles.

Des comportements à faire évoluer

Plus que des difficultés structurelles, ce sont surtout les comportements qui sont difficiles à faire

évoluer. Pas facile de changer ses habitudes, de quitter le cocon de sa voiture ou de faire sa propre révolution mobile ! Les chercheurs que nous avons interrogés en témoignent : changer, ça fait peur, et pour arriver à bousculer notre mode de vie, il faut du temps, beaucoup de temps... La nécessaire mutation sociale devenue impérative en raison du réchauffement de la planète est heureusement le bon accélérateur de la mobilité. Et comme, en parallèle, les structures se créent, s'adaptent et se modernisent pour répondre à ces nouvelles mobilités, le changement apparaît, petit à petit, mais sûrement, sur les routes, l'autoroute, dans les gares et tout au long des axes de communication.

Les chiffres

12

le pourcentage de personnes utilisant les transports en commun pour le trajet domicile travail (48 % en Ile-de-France).

46

le nombre de minutes que l'on passe par jour sur son trajet domicile travail (52 en France).

129

en euros, la somme moyenne dépensée chaque mois pour les trajets domicile travail (139 en zone rurale, 130 en milieu urbain).

48

le pourcentage d'actifs qui aimeraient bien prendre le transport en commun mais qui estiment cela impossible.



Blaise Rapior
Directeur général d'Escota VINCI Autoroutes

« Tout l'enjeu pour les déplacements aujourd'hui, c'est de permettre aux habitants de pouvoir sortir du système traditionnel de déplacement domicile travail en voiture, en utilisant un mode de transport adapté, en changeant de transport lors de son déplacement avec des intermodalités faciles, pratiques et peu coûteuses. Les solutions à mettre en œuvre doivent se faire avec tous les acteurs de la mobilité : nous travaillons ensemble, comme nous le faisons avec la Région Sud avec qui nous avons signé la convention Autoroute Bas Carbone. Près de 90 % du transport se fait encore par la route, il faut donc dépasser les visions caricaturales qui laisseraient croire qu'on peut se passer de la route à terme. Mais il faut travailler sur le futur, faire tomber par exemple les barrières et accélérer le développement de transports en mode alternatif. L'électrique est maintenant incontournable. Chez VINCI Autoroutes, nous voulons, d'ici 2030, équiper l'ensemble de nos aires de bornes de recharge électriques ».

Des fractures des mobilités encore présentes

Même dans notre région, où les agglomérations disposent d'un réseau de transports en commun moderne et performant, la voiture demeure le moyen de transport préféré des habitants, essentiellement pour les déplacements domicile travail. En moyenne, les Français passent une heure par jour en voiture pour leur trajet domicile travail ! Un chiffre qui en dit long sur la place de l'automobile dans la vie quotidienne et donc dans les mobilités. L'utilisation de la voiture est chère, puisqu'on estime à plus de 100 euros par mois en moyenne la dépense que cela représente pour le trajet domicile travail. Et on est sans doute loin du compte si l'on rajoute l'entretien du véhicule...

La voiture, encore incontournable

Dans la plupart des cas, on subit plus qu'on ne choisit son mode de transport. Les habitants du haut pays qui « descendent » sur la Côte pour aller travailler n'ont guère de choix. Si leur maison est située à la campagne, dans un village, difficile pour eux de trouver une solution alternative à la voiture. Et cela impacte évidemment le budget des foyers, pour qui le transport, à travers la voiture, est une part importante, trop importante des dépenses mensuelles. Surtout si l'on sait que ce sont la catégorie sociale des ouvriers qui dépensent le plus pour ce type de trajets.

Les solutions existent... et ça roule !

Les mobilités du futur s'inscrivent déjà au présent, avec la montée en puissance de nouveaux usages, dont l'énergie électrique

Il y a encore quelques années, les véhicules électriques suscitaient au mieux l'interrogation, au pire les railleries des adeptes de la berline diesel, dont beaucoup ne croyaient pas au développement de ce mode de transport. L'autonomie des véhicules était très réduite, les constructeurs disposaient de très peu de modèles et il était très difficile de trouver une borne de recharge sur son trajet. Mais voilà, aujourd'hui, l'électrique a gagné sa place et représente aujourd'hui le mode de transport le plus propre, en attendant que l'hydrogène décarboné n'arrive sur le marché. « Avec l'aide de nos partenaires, nous avons mis en place sur nos aires du réseau autoroutier des zones de recharge, avec des bornes de très haute puissance, pour recharger plus vite sa voiture », explique Nicolas Bardou. Le territoire se maille ainsi de sites de recharge électrique. « Nous observons aujourd'hui une fréquentation en perpétuelle croissance des bornes de recharge », précise-t-il. A terme, l'idée est aussi d'accompagner un vrai changement de comportement chez les usagers : pendant que la voiture sera en charge, on en profitera pour se reposer, se restaurer, profiter d'un temps de loisir plus conséquent. Si l'objectif gouvernemental de 100 000 points de recharge d'ici 2021 paraît très ambitieux, tout concourt cependant à ce que le virage électrique s'accroisse et ne ralentisse pas.

« La norme pour l'autonomie des véhicules électriques, c'est désormais 400 kilomètres, et bientôt 600 », explique Nicolas Bardou, directeur technique chez VINCI Autoroutes, spécialiste de l'électrique. Une autonomie qui correspond à une utilisation quotidienne normale. La voiture électrique a donc gagné en autonomie, vecteur indispensable pour qu'elle se vende plus et mieux. « La progression du parc automobile électrique, ajoute Nicolas Bardou, s'explique aussi par la baisse du prix des véhicules et les incitations mises en place par l'Etat. Les modèles coûtaient encore très cher il y a six ans, et les constructeurs louaient les batteries pour faire baisser le tarif des voitures. Aujourd'hui, la pionnière, la Renault Zoé, est disponible avec batterie à moins de 30 000 euros. »

100 000 points de recharge dans un an !

Chiffre intéressant : on avait vendu fin juin 2020 plus de voitures électriques que dans toute l'année 2019.



Le covoiturage prend sa place

Pour répondre aux besoins, le covoiturage est évidemment une des solutions les plus pressées. On a vu fleurir ces dernières années ces parkings « sauvages » où, au petit matin, les collègues de travail se rejoignent pour partir ensemble jusqu'à leur entreprise. Peu à peu, les acteurs des transports de la région et les collectivités s'y sont mis aussi, avec ici et là de vrais aménagements pour répondre à la demande. Le sujet n'est pas simple : pour créer des zones de covoiturage, il faut du foncier, bien placé, et des moyens financiers car construire un parking à un coût. « En moyenne, cela représente une dépense de 500 000 euros pour 70 places environ », explique Amélia Rung, directrice du développement chez VINCI Autoroutes. La création de ces parkings de covoiturage connectés réseau auto-

routier répond à certains critères, notamment le fait d'être proche d'un échangeur (pas plus loin qu'un giratoire). Le montage associe ensuite les collectivités locales. « Une fois que l'on a identifié les disponibilités foncières, explique Amélia Rung, il y a deux possibilités : soit les collectivités participent financièrement à l'aménagement, soit ce sont elles qui apportent le foncier et notre société finance à 100 % ». En Région Sud Provence-Alpes-Côte d'Azur, le programme à venir est conséquent, avec, à terme, 700 places et une dizaine de parkings de covoitages à réaliser. Les lieux choisis répondent à des besoins partagés avec les collectivités et renforcés par des études pour simuler le nombre de personnes susceptibles de covoiturer. In fine, les projets devront de toute façon être validés par l'Etat.

Une voie dédiée pour les cars

Les cars circulant sur bandes d'arrêt d'urgence sont une des solutions d'avenir, déjà expérimentées dans notre région, entre Aix et Marseille. Ça fonctionne si bien que des projets similaires sont en route à Toulon et à Sophia. Gros avantages : pas de grands travaux, des bus rapides et ponctuels, moins d'« autosolisme » et donc un trafic plus fluide.



L'avis de trois experts du comportement

« Les nouvelles solutions de mobilité sont une réponse aux attentes d'une meilleure qualité de vie ».

L'approche des mobilités n'est pas la même selon mon âge, mon métier, mon foyer ?

Bien sûr, la manière dont j'organise et je distribue mon temps dans la journée est très différente si je suis étudiant ou salarié. C'est le même exemple pour un jeune retraité ou une personne plus âgée. L'un est encore très actif et mobile, l'autre moins. L'autre problématique dépend aussi du lieu où je vais.

Quoi qu'il en soit, la voiture reste incontournable ?

La réalité, ce qu'on voit en France depuis trois décennies avec la manière dont a construit la ville, c'est qu'on a des formes d'étalement urbain. Deux tiers des Français ont rejoint des aires urbaines, et plutôt la grande périphérie. Du coup 80 % des Français utilisent la voiture pour le déplacement domicile travail. On utilisera toujours la voiture, dans ces sites-là, car les transports en commun n'y existent pas.

Dans le même temps, les emplois restent localisés en centre-ville ?

Oui, c'est la réalité. Les emplois restent localisés dans le centre. Du coup, il faut se déplacer. Certains ressentent comme une très forte contrainte de temps et budgétaire. C'est ce que l'on a retrouvé dans l'épisode des Gilets jaunes. On n'accepte pas la taxe carbone, car on est déjà au taquet financièrement.

Mais certains choisissent ce mode de vie par choix ?

Tout à fait. On a favorisé à une époque le développement de la maison individuelle, le pavillon avec jardin. Et c'est un mode de vie qui appelle évidemment l'utilisation de la voiture. Plus largement, la mobilité est devenue un aspect essentiel pour remplir ses activités, du travail au loisir. Mais quand on n'a pas cette capacité de se déplacer facilement, eh bien, il en résulte l'absence de

formations pour les jeunes, le chômage... avec toute une frange de gens qui ont du mal à sortir de cette situation.

C'est une population qui se retrouve en marge de la société ?

La majorité des Français vivent aujourd'hui dans une aire urbaine peu dense. La micro mobilité (vélo, trottinette) leur paraît assez lointaine, parce que là où ils vivent, c'est difficile de passer d'un mode de vie avec une voiture à autre chose.

C'est un phénomène qu'on observe un peu partout ?

Aujourd'hui, quelqu'un qui habite en grande périphérie, qui s'est installé à la campagne, il n'a que la voiture comme possibilité de déplacement. Il n'y a pas concrètement d'offre alternative, contrairement à ceux qui habitent en centre-ville de Paris par exemple, qui ont le choix entre vélo, trottinette, déplacement à pied, transports en commun. On fait des discours dans le vide, car beaucoup de gens ne peuvent avoir le choix de leur mobilité.

Il y a désormais l'aspect environnemental qui rentre en ligne de compte ?

La prise de conscience

Cécile Maisonneuve

Présidente de La Fabrique de la Cité

Un cercle de réflexion des innovations urbaines, qui a notamment beaucoup travaillé sur les villes de demain. Son expertise sur les mobilités dans un monde post-carbone est précieuse

environnementale est là : chacun se dit, qu'est-ce que je peux faire pour contribuer à tout ça. Mais économiquement, on est aussi très limité dans nos choix. Enfin, si on veut arbitrer entre logement et mobilité, il faut reposer la question de quelle mobilité on parle. Si on choisit un bon logement, on rogne sur ses dépenses de déplacement...

Quelles pistes pour en sortir ?

Pour changer les habitudes et faciliter le changement, il faut offrir les mêmes niveaux de facilité et de déplacement que l'on a en voiture. Pour créer cette fluidité, il y a évidemment un sujet à creuser, c'est le transport collectif. On a vu, avec la création du passage de cars sur bandes d'arrêt d'urgence, tout l'avantage de ces modes de transport rapides, confortables et ponctuels. Ils sont aussi un remède à l'« autosolisme » et permettent d'utiliser intelligemment les infrastructures existantes sans faire de gros travaux. Il y a aussi, bien sûr, le ferroviaire, qui a l'avantage d'être décarboné. Il faut connecter ce système avec les autres moyens de transport. Il faut mobiliser du foncier, créer ces parcs relais, développer le co-voiturage... On peut aussi déjà envisager les petites navettes autonomes sur le dernier kilomètre, comme Google y travaille aujourd'hui. L'idée c'est d'offrir aux gens une alternative qui puisse leur permettre de gagner du temps et de l'argent. Mais attention : il faut transformer le système pour le décarboner.

C'est en train de se transformer ?

Pas assez vite hélas ! Je pense de toute façon que, dans notre territoire, les solutions ne sont pas nationales, mais locales, car les problématiques sont différentes en île de France ou dans votre région.

Vous sentez que les lignes bougent tout de même ?

Oui, en cinq ans, cela a énormément bougé. Tous les ingrédients sont là pour ça bouger, le premier ingrédient étant les gens eux-mêmes avec une demande de qualité de vie accrue en ces temps difficiles. C'est dur en ce moment. On a envie de compenser ça par du bien-être au quotidien. La mobilité joue un rôle fondamental dans le type de réponse que l'on peut apporter à cette demande de bien-être. Il faut de l'innovation dans les territoires, dans les réponses à apporter.

de l'insécurité, de certains incivismes ?

Oui, c'est vrai. Les enquêtes que nous faisons réaliser régulièrement par l'institut IPSOS montrent que les incivilités sont en augmentation ces dernières années même si cela semble s'être stabilisé en 2020. L'automobiliste part du principe qu'il conduit bien, en respectant les règles, et que le danger vient des autres... C'est la même chose pour l'environnement : on se pense vertueux par rapport aux autres, mais ce n'est pas le cas.

Cela veut dire que votre rôle de sensibilisation est fondamental ?

Bien sûr, c'est très important, car pour que les comportements évoluent, il faut en premier lieu qu'il y ait une prise de conscience de chacun. Même si certains sont dans le déni, cela permet

« Tout évolue en permanence depuis toujours

Comment l'expert que vous êtes appréhendez-vous les changements dans les mobilités ?

C'est très intéressant de voir tout cela évoluer. Le changement, c'est permanent dans la société et pour nous autres humains. C'est pas d'aujourd'hui ! Imaginez l'impact provoqué par l'arrivée de la voiture à l'époque, quand cela n'existait pas. Nos aïeux ont dû être très surpris et se sont adaptés. On a souvent le sentiment que le changement c'est maintenant, mais tout évolue en permanence depuis toujours...

C'est un peu plus complexe aujourd'hui avec la majorité des habitants qui vivent en centre urbain ?

Oui et non. Le monde s'est transformé, évidemment. On habite en ville parce que l'on a un instinct grégaire, mais maintenant, avec les moyens de déplacement et le coût de l'immobilier, on peut être amené à habiter plus loin.

Cela veut dire qu'on privilégie de facto la voiture ?

On a une vie assez active, on utilise la voiture pour tout faire, même pour de très courts trajets. C'est une habitude que l'on a prise, c'est comme un réflexe. Je dirais même que si on change de chemin habituel, une fois, ça nous paraît bizarre.

Du coup, cela impacte fortement les mobilités ?

Tout à fait. On parle désormais de transition d'énergie, mais nous, on préfère parler de transition de mobilité. Nous évoquons souvent au sein de l'IMREDD, avec Pierre-Jean Barre et Eric Dumetz : la vie, c'est un ensemble de choses, de paramètres, de conditions à remplir, à respecter.

Un exemple concret ?

Je vais parler de mon cas personnel, car c'est un bon exemple des problématiques de notre région. Quand je suis arrivé ici, on m'a dit qu'on était obligé d'avoir une voiture pour se déplacer. Habitant Valbonne et travaillant à Nice, cela paraissait inévitable... Mais j'ai décidé de boucler tout ça et d'aller travailler en utilisant d'autres modes de transport : j'ai acheté un vélo électrique pliable avec lequel je vais prendre le train. Arrivé à Nice, je reprends mon vélo pour me rendre à mon bureau. La première semaine a été compliquée, mais j'ai finalement vite appropris les notions d'horaires à respecter, à connaître le terrain et à parler avec les gens qui effectuent le même trajet quotidien.

C'est une bonne leçon d'observation ?

Exactement. On observe ceux que l'on côtoie,

mais aussi ceux qui passent tous les jours devant vous, en voiture, déjà tendus pour affronter les bouchons... Moi je pédale sur mon petit vélo, en cravate, c'est moins cher et ça va plus vite !

C'est une approche vraiment différente...

Bien sûr. Mais si on arrive à penser différemment, à se dire que le temps c'est plus important que l'argent, on s'y retrouve. Le vélo train, c'est moins coûteux et moins polluant. En fait, les gens vous disent toujours, pour moi, c'est différent, je ne peux pas changer d'habitudes. Mais c'est faux. On doit s'y mettre, faire un test.

C'est à dire ?

On commence par de petites choses. Par exemple, on essaie de ne pas utiliser son téléphone mobile pendant que l'on conduit. L'usage du téléphone est une énorme cause d'accident. En Europe, les décès à cause de cette pratique équivalent à la chute d'un Airbus par semaine... Le manque d'attention est le troisième effet générateur d'accidents routiers. C'est dire combien il faut faire attention.

Mais les habitudes sont dures à changer...

Ce sont des changements que l'on doit se forcer à faire. Par exemple, quand on sort dîner quelque part, on reprend sa voiture après, même si on est fatigué ou que l'on a bu un peu d'alcool. Il serait si simple de pouvoir prendre un service de taxi ou de navette pour rentrer. C'est cette chaîne-là que l'on doit mettre en place. A l'IMREDD, nous avons acheté une voiture autonome

pour tester les comportements et comment on peut utiliser ce mode de transport. Nous savons maintenant que plein d'éléments doivent être intégrés pour réussir ces changements de mobilité.

Lesquels par exemple ?

C'est à nous, la société, de faire bouger les choses. L'être humain est le même partout

dans le monde, et peut accepter le changement si c'est bénéfique pour lui. A Sao Paulo, au Brésil, il y a 16 millions d'habitants et 3 millions qui se déplacent tous les jours entre leur domicile et le travail. C'est encore plus complexe, et pourtant, les enjeux sont les mêmes que chez nous. Nous avons la chance de vivre dans une région de proximité, tout est proche, il faut s'adapter, come moi avec mon vélo.

Cela a des incidences, aussi, sur la vie personnelle ?

Bien entendu. Pédaler, marcher en se garant un peu plus loin chaque jour, prendre l'escalier plutôt que l'ascenseur, c'est excellent pour l'hygiène de vie. Cet équilibre est fondamental, et n'empêche pas de vivre ! Comme dit un proverbe romain, on peut manger par le corps mais aussi par l'âme ! On doit avoir une espèce de discipline qui nous remet en phase avec les vrais besoins de notre être. Le confinement a peut-être permis de repenser la relation humaine, notre place dans la société. Les mobilités, c'est ça aussi. Un vrai enjeu pour notre bien-être...

Paulo Moura

Responsable Innovation et Partenariat Stratégiques au centre de l'IMREDD (Institut Méditerranéen du Risque, de l'Environnement et du Développement Durable), au sein de l'Université Nice Côte d'Azur

Ce chercheur d'origine brésilienne est un des acteurs remarqués de la région travaillant sur les comportements des habitants et les perspectives de changements de mode de vie dans les années futures

« On doit aller vers plus de compréhension et d'empathie sur la route ».

Quels ont été les objectifs fixés à la Fondation lors de sa création ?

La Fondation est née en février 2011, suite au décès de trois collaborateurs de VINCI Autoroutes, percutés par des conducteurs qui s'étaient endormis au volant. Ces accidents dramatiques ont suscité beaucoup d'émotion et ont engendré la volonté de comprendre pourquoi cela était arrivé et de trouver des solutions pour faire disparaître ces risques.

Comment cela s'est traduit concrètement ?

L'axe retenu a été l'évolution des comportements sur la route. La Fondation a pu financer des recherches scientifiques, mener des campagnes de sensibilisation, en se nourrissant notamment de ces recherches, engager des partenariats avec d'autres

acteurs institutionnels, des associations, d'autres fondations qui travaillent aussi sur ces sujets.

C'était donc clairement tourné vers la sécurité routière ?

Les premières années oui, puis, en 2018, nous avons élargi notre champ d'action sur l'environnement et l'éducation en général en partant du principe que pour être un conducteur responsable, il faut être un citoyen responsable, c'est-à-dire attentif aux personnes et à l'environnement qui nous entourent. Notre fil rouge, c'est « bien conduire, c'est aussi bien se conduire ».

C'est d'autant plus pertinent qu'on sent ces dernières années une montée de la violence,

de réfléchir à ses propres pratiques.

se sent protégé, alors on peut se permettre un comportement plus agressif.

Votre rôle, c'est un peu celui de lanceur d'alertes ?

On est certes là pour alerter, mais surtout pour donner des clés pour que les comportements évoluent. Nous devons inciter à plus d'apaisement en voiture, plus de respect, car on constate que la tension sur la route, est un reflet exacerbé de la société. On est dans sa bulle, on

La Fondation a une mission très civique en fait...

On doit aller vers plus de compréhension, d'empathie et de respect des autres et de son environnement. C'est à nous d'anticiper ce qui va se passer dans le futur.

À ce titre, les enfants ont un rôle important ?

Évidemment. Les enfants sont des tours de contrôle dans les voitures. Ils voient tout, y compris les incivilités de leurs parents ! Ceux-ci doivent avoir un rôle d'exemplarité, pour que plus tard, leurs enfants ne reproduisent pas de mauvais comportements. La voiture est aussi un vecteur d'éducation important. La Fondation a d'ailleurs organisé il y a quelques années, avec le concours d'un pédopsychiatre, un colloque sur ce thème intitulé « La famille en voiture, un laboratoire pour l'éducation ».



Bernadette Moreau

Déléguée générale de la Fondation VINCI Autoroutes

Depuis 2011, elle travaille à analyser l'évolution des comportements des automobilistes, une recherche d'abord axée sur la sécurité, puis étendue à la protection de l'environnement et à l'éducation.

Des territoires où les mobilités se construisent ensemble

La multimodalité est une des clés des mobilités de demain dans la région. Tous les acteurs du transport œuvrent en commun pour connecter des dispositifs innovants

C'est sans doute un des moments forts qui ont accéléré le processus de changement. Le 12 novembre 2019, la Région Sud Provence-Alpes-Côte d'Azur et VINCI Autoroutes ont paraphé leur accord de partenariat pour une Autoroute Bas Carbone, ou plus exactement pour accélérer le développement de la mobilité décarbonée. Une suite logique aux actions menées par la Région présidée par Renaud Muselier, avec sa démarche « Une Cop d'avance » adoptée en 2017, moteur d'une nouvelle approche territoriale environnementale.

2050, neutralité carbone

Ici, ce sont des mobilités différentes qui peuvent voir le jour : l'objectif est d'atteindre la neutralité carbone à l'horizon 2050. Un défi ambitieux qui passe d'une part par des infrastructures dédiées aux véhicules propres et porteurs de solutions multimodales et partagées, d'autre part par une nouvelle approche énergétique et environnementale, avec, entre autres, la réduction de la consommation d'énergie, la production d'énergies renouvelables, et un axe fort sur la biodiversité et la préservation des milieux naturels. Le but, c'est bien d'imaginer des réseaux connectés, en res-



pectant l'environnement et en répondant aux attentes des usagers, soucieux de pouvoir mieux se déplacer tout en étant, comme le colibri qui éteint l'incendie, des acteurs de la transition écologique de leur territoire.

La convention Autoroute Bas Carbone avec la Région en est le meilleur exemple. Partout, on cherche à œuvrer ensemble pour redonner aux mobilités une réalité synonyme de valeur ajoutée.

Métropole Nice Côte d'Azur : un mode de transport connecté, mobile et vertueux

C'était à la fin du mois de juillet dernier : réunis en séance plénière, les élus de la métropole Nice-Côte d'Azur ont dressé le bilan à mi-chemin du schéma directeur du réseau des déplacements de la Métropole. Un moment important et essentiel, à l'heure où les mobilités sont au cœur de la vie quotidienne. À ce titre, la métropole Nice-Côte d'Azur a totalement révolutionné sur son territoire l'approche des transports et des mobilités. Depuis 2009, on a ainsi vu naître le tramway, élément fondamental des déplacements dans l'agglomération, avec, en corollaire, un impact essentiel sur l'environnement et la qualité de vie des habitants. Tramway qui a été aussi un des moteurs des équipements multimodaux, avec des dessertes de l'aéroport par exemple ou de secteurs proches de zones de covoiturages. Mais comme l'a souligné

Christian Estrosi en présentant ce bilan, il faut aussi évoquer la mutation engagée vers le véhicule électrique, la création de 5 000 places en parkings relais, les 20 millions d'euros affectés aux pistes cyclables, l'installation déjà effectuée de 305 bornes de recharges électriques sur le territoire. À travers les Lignes d'Azur, le transport collectif a fait sa mue. « Depuis 2019, la Métropole n'acquiert que des bus décarbonés », a ainsi précisé à cette occasion Christian Estrosi, avec comme objectif d'avoir un parc de bus totalement décarboné d'ici 2026. Acteur essentiel du territoire, la Métropole inscrit bien sûr son schéma dans cette multi-modalité voulue par tous. L'autoroute, le train, le bus, le vélo, le tramway, tout s'imbrique et se relie désormais, pour permettre à cha-



que habitant ou visiteur de la région de choisir un mode de transport conforme à ses besoins. Aujourd'hui, on a le choix : ce n'était pas le cas il y a quelques années. Désormais, l'automobiliste qui vient des vallées peut prendre le train, relier un parking relais, choisir le covoiturage, troquer sa voiture pour un vélo électrique, relier le centre de Nice en bus électrique, bref, se déplacer sans contrainte et sans polluer. C'est vrai, impossible n'est pas Niçois !



Aménager, agrandir, rénover : des projets ambitieux dans un territoire contraint

Les grands projets d'aménagement sont nombreux, et pourtant pas faciles à mettre en œuvre dans notre région, compte tenu de la géographie et de l'urbanisation

Les mobilités impactent fortement l'aménagement du territoire. Sans travaux, sans chantiers, pas de changements et pas de futur vertueux et respectueux de l'environnement. Ici et là, on voit naître des parkings dédiés aux covoiturages, ailleurs des espaces consacrés à la faune et à la flore, un peu partout des aménagements de voiries pour faire la place belle aux bus à haut niveau de service ou aux vélos électriques... Les collectivités publiques sont des moteurs de ces transformations : quels sont les centres-villes qui ne se sont pas, aujourd'hui, dotés de pistes cyclables ou de promenades piétonnes, arborées et véritables poumons de respiration ? Sur l'autoroute, c'est encore plus flagrant. En quelques années, le « ruban », comme l'appellent les routiers, s'est transformé et on est loin de l'autoroute de jadis.

Directeur de la Maîtrise d'Ouvrages chez Escota VINCI Autoroutes, Salvador Nunez connaît ses dossiers comme son réseau autoroutier, sur le bout des doigts. C'est lui qui pilote les différents travaux d'aménagement dans la région, avec une configuration plus difficile qu'ailleurs. « Le cas idéal, quand on aménage l'autoroute, c'est quand c'est plat et sans le moindre obstacle », explique-t-il. Pas de chance : notre région propose à peu près tout le contraire en matière de paysage ! « Le tracé de l'A8 doit tenir compte d'une géographie particulière, avec une urbanisation très forte, précise-t-il. Cela ne facilite pas les réaménagements. On y parvient, même si c'est plus difficile, avec des chantiers qui peuvent prendre plus de temps, qui sont plus complexes et provoquent parfois des difficultés de circulation ponctuelles ». Salvador Nunez cite l'exemple du chantier de l'A57, la traversée de Toulon. Ici, le but est de passer à trois voies avec des bandes aménagées pour les bus, en créant des pôles d'échanges

multi-modaux dans un espace contraint. « C'est le cas typique d'une configuration très difficile, dans un espace étroit en zone urbaine. Mais le projet est arrivé au bout malgré tous ces écueils ».

Imaginer des aménagements innovants

L'aménagement, c'est aussi entre Nice et Sophia-Antipolis, pour faciliter le passage sur bande d'arrêt d'urgence du bus à haut niveau de service, qui transporte chaque jour chercheurs et étudiants vers la technopôle de Valbonne. « Le dossier partira aux services de l'Etat en fin d'année pour instruction », précise Salvador Nunez. Si à Toulon, on élargit, entre Nice et Sophia, on aménage, faute de place, en utilisant la bande d'arrêt d'urgence. Salvador Nunez évoque aussi le covoiturage, avec les modalités de réalisation de ces espaces (voir page 3 le détail de ces opérations). « Les élections et les conséquences de l'épidémie de Covid19 ont modifié le calendrier des aménagements. Mais tout comme pour les aires équipées de bornes électriques, les projets sont lancés. » Et demain ? Salvador Nunez cite des expériences très réussies à Madrid, où la voie centrale séparant les deux voies autoroutières a été transformée en voie rapide pour les bus, qui relient le train et le métro, dans un objectif de multimodalité sans problème d'horaires. « Ça marche très bien, c'est d'une efficacité terrible, sans remise en cause de la sécurité des usagers et de la circulation ». « Je crois aussi qu'il va falloir penser à aménager durablement l'autoroute pour lui donner des fonctionnalités différentes, confie-t-il. Le partenariat entre tous les acteurs de la mobilité est fondamental, car les améliorations ne pourront être apportées que lorsque l'on réussira tous à discuter ensemble, tournés vers l'avenir de nos territoires ! »

L'environnement, au cœur des mobilités de demain



La mobilité ne peut plus s'affranchir d'un souci de préservation de la planète

Les mobilités sans l'environnement, c'est un peu comme une voiture sans roue... Les deux sujets sont devenus incontournables. D'un côté, des citoyens qui veulent se déplacer plus facilement, à moindre coût et en limitant au maximum l'impact sur l'environnement. De l'autre, des acteurs publics ou privés qui s'imposent des objectifs vertueux et veulent les mettre en pratique. L'automobiliste lambda, qui démarre tous les matins au volant de sa voiture diesel, celle-là même qu'on lui a conseillé d'acheter il y a quelques années avant de lui expliquer que son véhicule polluait décidément trop, se dit certainement quand il file vers les premiers bouchons de la matinée, que tout pourrait être différent. Mais comment faire ?

A son échelle, le citoyen est déjà en mesure de transformer ses modes de déplacement. Une voiture électrique, désormais dotée d'une belle autonomie, c'est déjà un grand pas de franchi pour la qualité de l'air. L'usage de modes de transport collectif, c'est encore mieux. Le covoiturage, pour mettre fin à l'auto « solisme », c'est pas mal non plus. Et puis, et puis...

Ici, une éco vallée. Là, des pistes cyclables. A côté, des transports en commun propres, comme le tramway ou le bus électrique, voire même au gaz naturel ou à l'éthanol. Plus loin, des parkings de covoiturage, ou parkings relais. Tout près, des gares multimodales, pour réduire son temps de déplacement et limiter l'usage de la voiture.

Des objectifs très ambitieux

Chaque acteur, public ou privé, contribue à cette évolution. L'exemple de la Métropole niçoise en est

un (voir page 6). Celui de l'autoroute en est un autre, celle d'aujourd'hui comme celle de demain. VINCI Autoroutes est un colibri puissance mille, qui prend sa part dans l'effort collectif, comme l'explique Hélène Lohr, directrice du Développement durable : « Notre engagement est de réduire l'empreinte environnementale de la structure et d'accélérer la transformation des usages des clients et partenaires. Objectif : réduire de 50 % les émissions de CO₂, en transformant véhicules et bâtiments, inciter les sous-concessionnaires à utiliser 40 % d'énergies renouvelables sur les aires, équiper toutes ces aires de bornes de recharge électriques, développer le covoiturage et les transports collectifs sur autoroute ».

Au-delà des efforts fournis pour accompagner le changement climatique, « VINCI Autoroutes intervient aussi dans l'économie circulaire, avec la valorisation des déchets, la réutilisation de 90 % des agrégats d'enrobés produits sur les chantiers autoroutiers, l'incitation à des aires zéro plastique et l'encouragement aux pratiques de tri des automobilistes », précise Hélène Lohr.

Enfin, et c'est désormais connu et bien visible sur tout le réseau, VINCI Autoroutes a engagé une campagne très forte pour la préservation et la valorisation des milieux naturels. La consommation d'eau a été réduite de 10 % (et plafonnée sur les chantiers), l'usage des produits phytosanitaires a été banni, et enfin l'impact sur les écosystèmes a été réduit. Mais comme on peut le voir sur le réseau Escota, l'environnement c'est aussi de multiples actions pour protéger la faune et la flore, avec les éco ponts par exemple, qui permettent aux animaux de traverser l'autoroute sans danger.

RETENEZ-VOUS.

LA PROCHAINE POUBELLE
N'EST JAMAIS LOIN.

DÉCOUVREZ LE FILM
« RETENEZ-VOUS » SUR
YOUTUBE / FONDATION V&A

VINCI
FONDATION



Une des campagnes de VINCI Autoroutes pour inciter à ne pas jeter ses déchets par la fenêtre de sa voiture...