

Cahier d'acteur pour la consultation internationale Routes du futur du Grand Paris

Concessionnaire de l'État et partenaire des collectivités territoriales, VINCI Autoroutes dessert 10 régions, 45 départements, 14 métropoles, plus de cent villes de plus de 10 000 habitants et des milliers de communes rurales situées à proximité du réseau qui lui est concédé, long de 4 443 km. VINCI Autoroutes investit pour le développement, la modernisation et la requalification environnementale du réseau, et réalise des aménagements qui améliorent la desserte urbaine et périurbaine. Depuis 2006, 11 milliards d'euros ont été investis pour entretenir ce patrimoine public concédé. Au quotidien, plus de 6 000 collaborateurs se mobilisent pour offrir aux usagers une expérience du voyage dans les meilleures conditions de sécurité et de qualité de service. Chaque jour, plus de 2 millions d'usagers empruntent le réseau.

Un réseau connecté aux territoires

Le réseau VINCI Autoroutes est la porte d'entrée Sud-Ouest de la région parisienne. Plus de 80 000 véhicules (près du double durant les grands départs estivaux) franchissent chaque jour la barrière de Saint-Arnoult-en-Yvelines sur l'A10. Le réseau VINCI Autoroutes connecte ainsi les territoires de la grande couronne Sud-Ouest de l'Île-de-France au cœur francilien. En Ile-de-France ou à proximité, l'A10 compte trois connexions autoroutières :

- à l'Ouest, connexion A10/A11 permettant l'accès au Grand Ouest ;
- à l'Est, connexion A10/A19, permettant une liaison transversale Est-Ouest, de l'A6 à l'A10 ;
- au Sud, connexion A10/A71 au niveau d'Orléans.

En Île-de-France, VINCI Autoroutes est également concessionnaire du tunnel Duplex de l'A86. Cette infrastructure longue de 10 km relie Rueil-Malmaison à Vélizy en seulement 10 minutes.

Le cahier de VINCI Autoroutes

Le réseau routier francilien est congestionné, notamment en heure de pointe. Il engendre nombre d'externalités négatives incompatibles avec l'engagement fort de la France en faveur du développement durable. Il convient d'imaginer et concevoir pour chacun des formes plus efficaces et vertueuses de mobilité, particulièrement au service des déplacements du quotidien (domicile-travail). VINCI Autoroutes, en tant qu'opérateur de mobilités, apporte sa contribution à l'initiative portée par le Forum Métropolitain du Grand Paris.

La route a favorisé l'émergence d'une mobilité individuelle souple, à faible coût et accessible à tous. Le développement du réseau routier est un moteur de développement économique pour son territoire. En tant que vecteur de la logistique de marchandises nationale ou régionale, mais aussi facilitateur des déplacements particuliers pendulaires, l'autoroute est un élément reconnu du dynamisme local.

Face aux critiques sur les impacts de la voiture individuelle et du transport routier, mais aussi pour se préparer au futur de la mobilité autonome et connectée, la route se doit d'innover et de s'approprier davantage les apports des nouvelles technologies.

À l'horizon 2030-2050, quelles devraient être les mobilités de demain sur les autoroutes, le boulevard périphérique et les principales voies de circulation du Grand Paris ?

En Île-de-France, 52 % des actifs utilisent la voiture pour leurs trajets domicile-travail. Ils sont 32 % à Paris, 40 % en petite couronne et 69 % en grande couronne. La route est une infrastructure indispensable à des millions de Franciliens, notamment pour les actifs habitant en grande couronne. Dans les territoires moins denses, moins pourvus en transports en commun en site propre (train, RER, métro, tramway), les usagers n'ont pas d'autre choix que la route.

Moins de 32% des Franciliens de grande couronne rejoignent leur lieu de travail en transport en commun.

Données : enquête IPSOS pour VINCI Autoroutes, 2018.

En fonction de la distance à parcourir, l'utilisateur dispose de plusieurs modes de transports :

Classe de distance	Dispose t'on d'un large choix ?	Dispose t'on d'offres à bas coût ?	Quels sont les territoires les plus impactés ?	Compétences
100 à 1000 km	Oui (avion, TGV, train, autoroute, route)	Oui (covoiturage, lignes intercity)	Entre agglomérations	État
10 à 100 km	Non pour 80% de la population	Non	Rural et périphéries (congestions)	Dispersé
0 à 10 km	Oui (marche, vélo, voiture, bus...)	Oui (marche, vélo)	Centre ville	Communes

Bien qu'en Île-de-France l'offre de transports en commun soit importante, aucun acteur public ne dispose d'une offre globale pour la mobilité moyenne distance, notamment en zone périurbaine.

Fort de ce constat, VINCI Autoroutes propose des pistes de réflexions pour le devenir de la mobilité routière, au service notamment des « laissés -pour-compte » de l'offre de mobilité :

- **une offre de transport en commun démultipliée sur autoroutes et voies routières structurantes** : création de voies réservées et d'arrêts de bus en section courante, de parcs-relais et pôles d'échanges. L'offre de bus doit répondre aux besoins quotidiens, via une fréquence adaptée, une capacité élevée et un temps de parcours garanti ;
- **la lutte contre l'auto-solisme via le développement du covoiturage**. L'infrastructure doit être adaptée afin de donner la priorité à cet usage vertueux de la route. La mise en relation entre conducteurs et covoiturés est encore complexe et peu usuelle pour des trajets réguliers et/ou non-anticipés. Le covoiturage dynamique, favorisé par la digitalisation, est un levier essentiel. Le défi est de taille : en heure de pointe, en région parisienne, il y a moins de 1,1 passager par véhicule. Mais le potentiel n'en est que plus impressionnant : avec 1,3 personne par véhicule, c'est 23 % de véhicules en moins ; avec 1,5 personne par véhicule, c'est 43 % de véhicules en moins ;
- **une information multimodale fiable en temps réel offrant l'ensemble des informations nécessaires à la mobilité**. Afin d'optimiser leurs déplacements, les usagers ont besoin

d'être avertis des problèmes de trafic et des solutions alternatives. Les nouveaux outils digitaux présentent à l'utilisateur le panel des solutions de mobilité à sa disposition, et sont au service de l'inter- et de la multi-modalité. Si le développement des offres en « freefloating » est exponentiel dans Paris, nul doute que ces nouveaux modes de déplacements souples (et déjà très majoritairement électriques) se développeront. Dans une logique d'itinéraire, la mise en place de voies réservées aux mobilités douces le long de certains axes permettrait d'accompagner ces mutations. Ces nouvelles mobilités doivent aussi être prises en compte dans l'aménagement des pôles d'échanges multimodaux, lieux physiques où s'incarne l'inter-modalité facilitée par la digitalisation.

Le développement de mobilités partagées sur les infrastructures routières existantes est une des mesures-phares de la loi d'orientation des mobilités (LOM) en discussion à l'Assemblée Nationale, conformément aux recommandations de plusieurs rapports d'experts ces dernières années.

« La commission observe que le développement de nouvelles formes de mobilité collective peut aider à mieux inscrire la route dans un fonctionnement optimal du système de transport. Les bus ou les autocars à haut niveau de service, le covoiturage, l'autopartage réduisent la dépendance à la voiture individuelle et offrent des possibilités de services mutualisés à moindre coût collectif et individuel ».

Rapport Mobilité 21, juin 2013, « Pour un schéma national de mobilité durable » présidé par Philippe Duron.

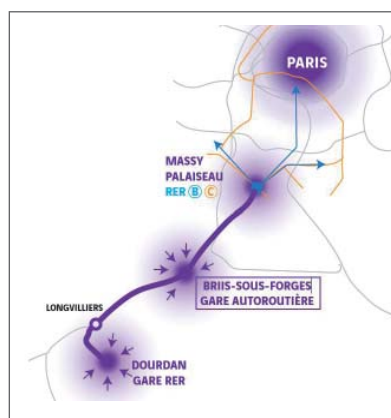
Les lignes de bus express à haut niveau de service sur autoroute, pour optimiser l'usage des routes du Grand Paris

Plusieurs agglomérations ont mis en place des lignes de transports en commun sur autoroute (Grenoble, Nice, Marseille, Toulouse).

C'est le cas à Briis-sous-Forges (Essonne) sur l'autoroute A10, où une gare routière inédite rencontre un franc succès. Depuis le réseau secondaire, elle permet aux usagers de déposer leur voiture sur un parking dédié et de prendre un bus express sur autoroute vers le pôle de Massy.

Le système intermodal Dourdan/Massy/RER B via la ligne express 91.03 (34 km) offre une solution de transport en commun rapide et efficace. Le bus ne quitte pas l'autoroute, la montée des voyageurs se faisant de manière sécurisée sur la voie de droite. 70 % des usagers utilisent cette ligne plus de 5 fois par semaine : c'est donc une véritable solution de transport collectif pour les trajets réguliers, qui s'appuie sur une infrastructure autoroutière existante. La ligne a vu sa fréquentation augmenter de 20 % entre 2012 et 2016 et enregistre aujourd'hui plus de 3000 voyageurs par jour.

Ce dispositif est reproductible sur les axes structurants d'Ile-de-France. À ce système de prise en charge et de parc-relais, il est important d'adosser des voies réservées pour les transports en commun sur les sections les plus congestionnées. Il s'agit de créer de nouvelles offres de mobilités collectives sur routes, complémentaires des transports en commun en site propre (RER, Grand Paris Express...).



L'offre de demain reposera sur :

- des lignes de bus à haut niveau de service sur autoroute connectées aux zones d'habitats et d'emploi via des pôles d'échanges et un réseau capillaire (transports collectifs, cheminements doux, voiture, vélo à assistance électrique) permettant le rabattement des usagers vers ces pôles d'échanges ;
- une infrastructure adaptée afin de garantir des temps de parcours attractifs (aménagement d'arrêts type « Briis-sous-Forges », création de voies réservées aux transports en commun) ;
- des connexions intermodales facilitées (pôles d'échanges multimodaux, proximité entre arrêts de bus et gares ferroviaires).

Les infrastructures routières d'Île-de-France maillent l'ensemble du territoire : si le Grand Paris Express apporte une réponse aux déplacements de masse, le développement d'une offre de bus express sur les voies routières structurantes apporte une réponse viable et à moindre coût pour les territoires moins denses. Ces solutions sont complémentaires.

Le covoiturage, fer de lance de la lutte contre l'auto-solisme

Si l'offre de transport est pléthorique dans les milieux urbains denses, elle décroît très rapidement dans les zones périurbaines. En Île-de-France, pour les communes éloignées du cœur métropolitain, les infrastructures routières sont les principaux liens entre zones d'habitat et d'emploi. Si la densité ne permet pas de mettre en place des transports en commun lourds, d'autres solutions, comme le covoiturage, sont à développer.

Augmenter le nombre de personnes par voiture pour limiter le nombre de voitures en circulation. Le principe est simple mais son application moins évidente. Il se heurte en effet aux questions de praticité, de confort et de sécurité. Si le covoiturage programmé et de longue distance, de type Blablacar, fonctionne très bien, le constat est différent pour le covoiturage régulier (type domicile-travail).

Selon l'étude VINCI Autoroutes menée par Ipsos en 2018, seuls 4 % des interrogés utilisent régulièrement le covoiturage pour se rendre sur leur lieu de travail.

Pour faciliter le covoiturage, VINCI Autoroutes propose différentes solutions :

- le développement d'aires de covoiturage et de parkings permettant de déposer son véhicule et de covoiturer. Ces aires sont situées sur les axes les plus fréquentés à des points stratégiques. Avec plus de 30 parkings de covoiturage, VINCI Autoroutes continue de développer cette offre et va la doubler dans les 5 ans qui viennent. Très prochainement le pôle d'échanges de Longvilliers sur l'A10 sera développé, afin de rassembler en un même lieu offres de transport collectif et de covoiturage ;
- la mise en place de systèmes de covoiturage dynamique permettant une mise en relation simple et rapide entre conducteur et co-voiturés. De nombreuses applications se développent pour gérer paiement, contact et localisation... À l'avenir, une solution globale pour l'Île-de-France faciliterait la promotion du covoiturage ;
- le covoiturage, pour être utilisé par le plus grand nombre, doit être compétitif par rapport au véhicule individuel. Une incitation financière (rémunération du conducteur par les covoiturés) et des gains de temps (utilisation de voies réservées au covoiturage) doit être mise en place.

Le plus souvent, l'incitation financière est le levier à actionner pour inciter les usagers à covoiturer. Ne peut-on pas considérer le covoiturage comme une forme de mobilité partagée à part entière ? N'est-il pas intéressant de réfléchir à subventionner le covoiturage, au même titre que les transports en commun classiques ?

L'expérimentation « Tous ensemble pour le covoiturage » d'IDF Mobilités (septembre 2017 - octobre 2018), consistant à subventionner les trajets de covoiturage, a porté ses fruits :

360 000 covoiturages courte distance ont été réalisés, soit trois fois plus qu'avant le début de l'opération. L'opération est relancée depuis le 1er mai jusqu'à la fin d'année 2019. D'autres agglomérations expérimentent : Toulouse, Clermont-Ferrand, Lunéville... Si la loi d'orientation des mobilités entend faire du covoiturage un transport à part entière, VINCI Autoroutes recommande que des décisions fortes soient prises pour réduire le coût final payé par les passagers.

Pour favoriser l'essor du covoiturage et augmenter le nombre de personnes par véhicule, la mise en place de parkings dédiés, de zones de prises en charge rapide, de bornes et d'une signalisation adaptée est cruciale. Ces zones de covoiturage sont à implanter à proximité des lieux d'habitat et des nœuds stratégiques (échangeurs, pôles d'échanges). Les Routes du Grand Paris doivent offrir une solution de mobilité partagée aux territoires moins denses de moyenne et grande couronne et faciliter la mise en relation entre actifs réalisant des trajets pendulaires similaires. Le covoiturage peut devenir le transport partagé de demain dans les zones moins denses.

Comment financer le développement et l'évolution future de ce réseau routier ?

Pour développer, entretenir et créer le réseau du futur, la participation de tous les acteurs, publics et privés, est indispensable. Dans un contexte de dépense publique contrainte, cette synergie est la clé de voute d'un système auquel VINCI Autoroutes entend prendre part.

L'adossement de sections du réseau francilien au réseau concédé à Vinci Autoroutes permettrait de réaliser un certain nombre d'aménagements indispensables sans mettre à péage ces sections avec, à la clé, **une dépense publique réduite et des projets accélérés**. Les infrastructures péri-urbaines resteraient gratuites pour les usagers.

Les Routes du Grand Paris doivent devenir le support de mobilités plus partagées et plus durables, des territoires les plus urbains aux territoires les moins denses en grande périphérie. Le covoiturage, les bus express sur autoroute ou voies structurantes d'agglomération, les pôles d'échanges multimodaux font dorénavant partis du panel de solutions pour organiser les déplacements quotidiens de demain, dans une logique de mobilité plus efficiente et respectueuse de l'environnement.

Il convient de mettre en œuvre ces solutions le plus rapidement possible afin d'optimiser les usages et soulager les usagers comme les riverains. VINCI Autoroutes se propose d'y contribuer :

- en mettant à profit son expertise dans le domaine routier et autoroutier (construction et exploitation) ;
- en proposant un mode de financement soutenable pour la collectivité et le contribuable : via l'adossement de sections routières périurbaines à l'actuel réseau concédé, les investissements requis peuvent être réalisés sans mise à péage des sections adossées.

Retrouvez l'ensemble des cahiers d'acteurs sur
www.routesdufutur-grandparis.fr

Coordonnées du contributeur



12 rue Louis Blériot - CS 30035 - 92506 Rueil-Malmaison cedex
<https://www.vinci-autoroutes.com/fr>