



# OPTIMISTE

L'INFORMATION RÉSOLUMENT POSITIVE — CÔTE D'AZUR



## LA MOBILITÉ POUR LES NULS ! Ensemble pour que cela change vraiment



Retrouvez  
**OPTIMISTE BUSINESS**  
en 2<sup>e</sup> cahier

# MOBILITÉ, LE TEMPS EST D'ACCÉLÉRER! VENU

La question de la mobilité ou comment se déplacer mieux et différemment devient omniprésente dans nos choix de vie, particulièrement dans le département, où les défis sont multiples. Décarboner, diversifier, réduire et mieux organiser ses transports, tels sont les objectifs citoyens que nous devons mettre en œuvre... Rapidement.

Par Mélissa Mari

**L**a notion de mobilité sous-tend des comportements bien plus complexes que le simple fait de devoir se déplacer d'un point A à un point B. Pour bon nombre d'entre nous, la mobilité est avant tout un sentiment de liberté. La liberté de partir et revenir, la liberté de ne pas avoir le temps comme impératif, la liberté d'être seul au volant de son carrosse et si fier de sa carrosserie. Les publicités des constructeurs automobiles, même s'ils encouragent le passage à l'électrique et à l'usage des transports en commun, restent bloquées sur ces messages d'évasion, de voyages, d'usages urbains, tous évocateurs d'appartenance et de réussite sociale. À « chacun d'imaginer la vie qui va avec » prônait déjà le slogan de la Twingo dans les années 90. Aujourd'hui, en 2025, malgré l'amélioration constante de l'offre de mobilité en solutions alternatives, en infrastructures et en aménagement du territoire, « mieux » se déplacer n'est toujours pas une évidence. À qui la faute ? À nous peut-être et notre aptitude à changer nos habitudes et nos choix en matière de transport. Comme nous l'explique Olivier Maffre, consultant et spécialiste des mobilités (travaille notamment sur les nouveaux services de mobilités et les véhicules intermédiaires) : « Les gens font en moyenne 50 km par jour et par personne et 13 km en moyenne pour aller travailler. La voiture est totalement sous-optimisée, utilisée par 1,5 personne en moyenne et dans 94 % du temps, elle reste stationnée. On a tellement ancré le fait de se déplacer comme une évidence, qu'imaginer que l'on ne puisse plus le faire serait entraver une forme de liberté. Il est peut-être temps de changer de mentalité, de construire d'autres récits. C'est un jeu d'équilibre pour les décideurs, qui veulent éviter les conflits d'usage : privilégier les zones à faibles émissions (ZFE), encourager l'autopartage, développer les voies cyclables, ou les transports en communs ? Il y a de grandes marges de manœuvre possible. La difficulté c'est qu'il y a des freins psychologiques énormes et que le changement des habitudes est très lent. Il faut continuer d'encourager les initiatives, mais surtout, il faut inciter à se démotoriser en proposant suffisamment de solutions alternatives. » À ce jour, en France, le secteur le plus émetteur de gaz à effet de serre (GES) reste le



## IL EST PEUT-ÊTRE TEMPS DE CHANGER DE MENTALITÉ, DE CONSTRUIRE D'AUTRES RÉCITS.

transport. Il représente près de 32 % des émissions de GES. Pour aller vers une mobilité plus sobre, la Stratégie Nationale Bas Carbone (SNBC) identifie cinq leviers possibles pour progresser : la demande de transport, le report modal (l'évolution de la popularité de certaines formes de mobilité par rapport à d'autres), le taux de remplissage, l'efficacité énergétique et l'intensité carbone des énergies utilisées. Chacun devra être mobilisé pour atteindre la neutralité carbone en 2050.

### La mobilité azurienne : au carrefour des solutions

C'est le paradoxe mis en avant sur la couverture de notre numéro. Il aura suffi d'un prompt à Chat GPT pour nous montrer ce que l'Intelligence Artificielle « sait » des problématiques de mobilité sur la Promenade des Anglais aujourd'hui, et ce qu'elle propose comme scénario pour un partage durable de l'espace urbain. Évidemment, sur un territoire aussi pluriel que les Alpes-Maritimes, qui se compose d'un environnement naturel difficile, où le trafic se fait essentiellement d'est en ouest et qui est l'un des plus densément peuplés de France, se mouvoir peut vite devenir compliqué. La grande majorité des déplacements domicile-travail s'y fait en voiture, avec une part importante de véhicules deux roues motorisés le long de la côte. Malgré cette topographie, des solutions concrètes ont été mises en place ces dernières années, notamment au travers de projets d'envergure, pour ne citer qu'eux. À commencer par le tramway de Nice, une vraie réussite qui a largement contribué à libérer une cité qui menaçait de s'asphyxier à la fin du XX<sup>e</sup> siècle. Dans les communautés d'agglomération voisines, les modalités de transport ont dû s'adapter à des mix urbanistiques singuliers - zones historiques, commerciales et touristiques - et la préservation d'espaces naturels, en proposant des Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) comme solutions au sur-traffic. C'est >



### POINT DE VUE...

#### Paulo Moura

DIRECTEUR ADJOINT DE L'IMREDD EN CHARGE DE L'INNOVATION ET DU PARTENARIAT INGÉNIEUR DE RECHERCHE À L'UNIVERSITÉ CÔTE D'AZUR

Ce n'est pas cette innovation sur laquelle il faut compter, c'est l'innovation au niveau de la gouvernance, gouvernance qui passe aussi par les citoyens, c'est une innovation sociale que de réfléchir à comment mieux se déplacer. La recherche aide à trouver la meilleure façon d'optimiser les modalités existantes. Il faut faire confiance à la science qui modélise des pistes d'action. Aujourd'hui, notre travail est de montrer comment, par exemple, les véhicules autonomes pourront être intégrés dans le quotidien, et ça passera par la confiance des pouvoirs publics, mais aussi des citoyens. Poser les problèmes de façon pragmatique nous permet de voir qu'il n'y a pas une réponse toute faite et que la modification vient de l'usage : la voiture intelligente n'a d'intérêt que si elle sert à améliorer l'existant. Il faut mettre en perspective pour trouver les meilleurs usages. On pourra développer toutes les technologies possibles, l'unique façon de régler le problème de la décarbonation est surtout de penser avant de se déplacer. » **M.M.**

« Aujourd'hui il faut repenser l'usage de la mobilité. L'optimisation, la planification, la mutualisation des trajets, tester d'autres façons de se déplacer et mettre en place de nouvelles habitudes, tout cela va aider à décarboner notre mobilité. La sobriété c'est être conscient de comment l'on consomme. La technologie existe, c'est une réalité au point (transports électrifiés, voiture autonome, VAE, robotique, véhicule intermédiaire, hydrogène, camion électrique, etc.).

**ÉDITEUR :** SOPRESS Information & rédaction / **DIRECTEUR DE LA PUBLICATION :** Fabrice Vallerent  
**RÉALISATION :** SOPRESS - Le LAB - www.sopress.fr / **COORDINATION ÉDITORIALE :** Fabrice Vallerent  
**RÉDACTEURS :** Aurélie Lasorsa - Mélissa Mari - Rozenn Gourvenec - Clarisse Nénard - François Laurens  
**FABRICATION - Print - Web :** Atypik / **PHOTOS DE COUVERTURES :** ChatGPT / **IMPRESSION :** Imprimerie TRULLI - Vence / **CONTACT :** Fabrice Vallerent (fvallerent@sopress.fr) / **DÉPÔT LÉGAL À PARUTION :** ISNN : 2425-0562 / **TIRAGE ET DIFFUSION :** Édition papier : 5 000 exemplaires - Cette édition comporte un supplément BUSINESS de 12 pages, associé au titre OPTIMISTE Côte d'Azur - Web : optimistemagazine.fr / **VENTES DES ESPACES PARTENAIRES :** MédiaSide : barbara.sesma@mediaside.fr - L'éditeur ne peut être tenu pour responsable des éventuelles erreurs de publication. OPTIMISTE Côte d'Azur et OPTIMISTE Business sont des marques déposées et des propriétés exclusives. Concept éditorial - Concept Multimédia. Tous droits de reproduction réservés.



INTERVIEW

**JEAN-PIERRE SERRUS**

VICE-PRÉSIDENT EN CHARGE DES TRANSPORTS ET DE LA MOBILITÉ DURABLE RÉGION SUD

à coût constant pour l'utilisateur (détails : [zou.maregionsud.fr](http://zou.maregionsud.fr)). À cela s'ajoute des services plus tardifs les vendredi et samedi soirs entre Cannes et Menton. Aux heures de pointe, nous mettons en place des unités multiples (2 rames accolées) pour absorber la demande.

**Quels sont les premiers retours d'usage suite au lancement de l'offre Cannes-Nice-Menton en décembre dernier ?**

— On a une amélioration de la régularité des trains et du respect des horaires, même si nous avons encore des progrès à faire. Les trains de journée sont de plus en plus occupés par les résidents pour des déplacements occasionnels, professionnels ou de loisirs, le tout, à des tarifs extrêmement compétitifs par rapport à la voiture. Évidemment, on reste très vigilant. La ponctualité est centrale, le cadencement et l'amplitude horaire aussi, ainsi que le sentiment de sécurité (renforcé à bord et en gare) et le confort (rénovation complète des trains à horizon 2026). Nous veillons à ce que les personnes qui font le choix du report modal de manière régulière ne soient pas impactées par l'augmentation des prix et nous travaillons avec les agglomérations pour améliorer l'intermodalité et l'offre de billetterie combinée. **M.M.**

**Comment s'est mise en place l'ouverture à la concurrence sur le réseau ferré régional ?**

— En 2015-2016, nous avions un opérateur historique, SNCF voyageurs, qui opérait un service qui de notre point de vue n'était pas suffisamment qualitatif. Nous avons mis en application de façon pionnière sur le territoire français, une directive européenne - la mise en concurrence des opérateurs ferroviaires sur les trains régionaux d'ici 2032 - dès 2019, en lançant un appel d'offres dirigé sur un tiers du réseau : ligne Marseille-Toulon-Nice, remportée par Transdev et le service de l'Étoile de Nice (Les Arcs-Cannes-Nice-Monaco-Menton, Cannes-Grasse, Nice-Breil-Tende), remporté par SNCF Sud Azur.

**Dans quelles mesures cela va permettre de palier les problématiques passées et de répondre aux attentes des usagers ?**

— Nous avons rédigé un cahier des charges en 2019 qui soulevait les dysfonctionnements à résoudre. Depuis le 15 décembre 2024, SNCF Sud Azur opère avec des résultats très appréciables, notamment l'augmentation du cadencement de 70% de l'offre initiale

« LES TRAINS DE JOURNÉE SONT DE PLUS EN PLUS OCCUPÉS PAR LES RÉSIDENTS POUR DES DÉPLACEMENTS OCCASIONNELS, PROFESSIONNELS OU DE LOISIRS, LE TOUT, À DES TARIFS EXTRÊMEMENT COMPÉTITIFS »

**115,20**

MILLIONS EN 2024

- C'est le nombre de voyages sur le réseau de la Régie Ligne d'Azur.
- 160 lignes bus/navettes
- 9 parcs-relais
- 5 parcs vélos
- 4 pôles d'échange

Source RLA



POINT DE VUE...

**Jean Léonetti**

MAIRE D'ANTIBES ET PRÉSIDENT DE LA CASA

**Le BusTram et les voies cyclables constituent des leviers pour une mobilité alternative durable et une meilleure qualité de vie.**

**Jean Léonetti, Maire d'Antibes et président de la CASA, en témoigne :**

« Des aménagements de voies cyclables ainsi que des infrastructures de stationnement sécurisées sont en déploiement à Antibes et dans l'ensemble des communes du territoire, avec le soutien technique et financier de la CASA. L'installation de consignes individuelles et collectives aux abords des gares ferroviaires et routières et sur le parcours du BusTram, renforcent l'intermodalité. Les usagers peuvent adopter le vélo comme moyen de transport domicile-travail, le tout, soutenu par des services ou actions complémentaires : tester un VAE avant achat (peut être subventionné par la CASA), offres de location - longue durée ou libre-service (disponible dès 2025) - et des événements : « Mai à vélo », « Savoir Rouler à Vélo », ou « covélotaf ». Le Pôle d'échange d'Antibes joue un rôle central dans l'organisation du BusTram, assurant une interconnexion entre le train, la ligne A, plusieurs lignes du réseau Envibus ainsi que le réseau régional Zou! Les voies réservées et la requalification végétalisée des abords de stations pacifient la circulation. Les premiers résultats de fréquentation des lignes A et B gratuites indiquent 11000 voyages quotidiens ! » **M.M.**

ENTRETIEN...

**GAËL NOFRI**

ADJOINT AU MAIRE DE LA VILLE DE NICE, DÉLÉGUÉ AU STATIONNEMENT, À LA CIRCULATION ET À LA LOGISTIQUE URBAINE. PRÉSIDENT DE LA RÉGIE LIGNE D'AZUR.

**Quelles sont les actions pour faciliter l'intermodalité dans le maillage de transport de la Métropole Nice Côte d'Azur ?**

— Nous avons une offre de transports en commun forte qui atteint quasiment tous les objectifs du plan de transports 2030. Nous nous projetons sur le schéma 2040 avec l'arrivée des lignes 4 et 5 du tram, de nouveaux parcs de stationnement, ainsi que la décarbonation de la flotte, effective dès la fin de l'année (baisse des émissions de CO<sub>2</sub> à -22% en 2026 et -55% en 2030). Nous avons un réseau construit à l'écoute du territoire : tramway, BHNS, lignes à la carte sur le collinaire ou l'arrière-pays, pistes cyclables (vélos libre-service), mais aussi les parcs relais, car la voiture doit pouvoir être facilement stationnée pour capter les mobilités autres. Nous avons également un vaste réseau de bornes électriques qui propose des points de charge dans l'ensemble des communes de la Métropole. Nous concevons une mobilité équilibrée. L'autre axe fort est celui de la lutte contre les embouteillages, avec la livraison cette année de la sortie ouest de la voie Mathis (-9 min en heure de pointe dans la traversée de la ville). La mobilité piétonne est tout autant centrale, avec des plans de réfection de l'espace public (trottoirs, végétalisation).

**Quelles solutions sont en place pour traiter de la question du « tout voiture » ?**

— Il faut apporter des alternatives, tout en se disant que les gens ont des besoins en termes de véhicules individuels.

« LA VOITURE DOIT POUVOIR ÊTRE FACILEMENT STATIONNÉE POUR CAPTER LES MOBILITÉS AUTRES »

Il ne faut pas les opposer. Notre politique de stationnement payant, qui incite à la rotation toutes les deux heures, convient à ceux qui ont besoin d'un stationnement ponctuel. En dehors de cela, nous avons une offre modale complète. Dans la dernière enquête Origine Destination, la part de la voiture a baissé de 8% sur la ville de Nice. Nous favorisons aussi l'autopartage ou le covoiturage, avec une aide à la rémunération (58000 personnes inscrites à ce jour sur le périmètre de la Métropole et 223000 trajets) pour ceux qui en font le choix.

**Pouvez-vous nous en dire plus sur l'offre BHNS ?**

— Les BHNS sont des bus électriques, plus confortables et rapides que les bus actuels avec une offre de services très importante. Ils bénéficient d'une voie dédiée en partie de parcours et reprennent les codes de fonctionnement du tramway : achat du ticket à bord, affichage dynamique du réseau, lignes doublées en termes de capacité. Elles sont au nombre de 3 : la 12+ et la 8+, lancées en octobre dernier et la 57. Le dernier bilan d'usage datant de décembre 2024 indique +20% de fréquentation sur ces trois axes. **M.M.**



**POINT DE VUE...**

**Thomas Côte**

CO-FONDATEUR DE WEVER

**Avec sa plateforme dédiée à la mobilité participative, Wever est devenu un outil incontournable et accessible en faveur de la décarbonation des mobilités.**

« Aujourd'hui, les solutions et services de mobilité sont souvent méconnues, ou pas réellement adaptées à leurs potentiels usagers. Wever est une solution numérique qui vient aider chaque collectivité, employeur ou opérateur de transport à faire se rencontrer les besoins spécifiques des individus et les offres existantes ou nouvelles. La compréhension fine mais évolutive des besoins de chacun, c'est la clé pour des stratégies de mise en

œuvre du « mix mobilité ». Chacun doit pouvoir composer son agenda « mobilité » en fonction de ses spécificités, de ses contraintes, de son appétence à telle ou telle solution. La plateforme Wever permet de diagnostiquer rapidement et efficacement les besoins des individus, de les valoriser dans un tableau de bord dynamique, puis de préconiser et de mettre en œuvre un plan d'action, en mesurant l'impact réel pour les ajuster ou les pérenniser en cas de réussite. Améliorer l'accessibilité et la mobilité, justifier de l'investissement des financements publics à bon escient, sont deux promesses réalisées par la plateforme. Notre défi est de permettre à chacun avec ses spécificités, de se déplacer facilement, sereinement et écologiquement, en garantissant une relation ludique et d'accompagnement au changement de comportement individualisé. Désormais lauréats propulsés par l'Agence de l'Innovation pour le Transport, notre déploiement en France et en Suisse est une réussite avec à notre actif des milliers de personnes accompagnées individuellement et des dizaines de tonnes de CO<sub>2</sub> qui n'ont pas été émises. » **M.M.**

**9/10**

Le nombre de déplacements qui se font par la route dans les Alpes-Maritimes.

Source ORT

**LES BONS RÉFLEXES À METTRE EN PRATIQUE DANS LA MÉTROPOLE.**

**Aller à l'école ?**  
*Je prends Scolabus.*

**Se rendre au travail ?**  
*Je covoiture !*

**Un rendez-vous en centre-ville ?**  
*Je prends le Tram !*

**On sort en dernière minute ?**  
*Je teste l'autopartage !*

**Besoin de prendre l'air ?**  
*Je teste les vélos en libre-service !*

**Un covoiturage pratique et économique ?**  
*Pourquoi pas BlaBlaCar Daily !*



**LE VÉHICULE INTERMÉDIAIRE EST LA SOLUTION !**

> ainsi qu'est né le vaste chantier du bus-tram au cœur de la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis. Même chose à Cannes, avec une ligne entre le Cannet et Mandelieu, ainsi qu'entre Villeneuve-Loubet et Antibes, ou entre Grasse et Mouans-Sartoux à horizon 2028-2030.

**Quid des véhicules intermédiaires**

Manque de moyens ou pas vraiment l'utilité d'une voiture, même électrique ? Vous habitez loin de solutions modales accessibles en libre-service ou il n'existe pas de solutions de transport en commun de proximité ? Le véhicule intermédiaire est la solution ! À votre disposition sur le marché, une large gamme de véhicules de moins de 600 kg situés entre le vélo classique et la voiture : vélos à assistance électrique, speedelecs, vélos cargos, vélos pliants, handicycles, vélomobiles, vélos-voitures, voiturettes, tandems ou vélos-taxis. Leur gabarit est moins important, ils sont donc pas ou peu motorisés et leur vitesse est limitée. Ils permettent de nombreuses économies, de ressources énergétiques, de la fabrication à l'utilisation. Olivier Maffre nous détaille : « En ville, ces véhicules ont facilement trouvé leur place. Plus difficile en ruralité, même s'il y a des réflexions intéressantes proposées par la Fédération des usagers de la bicyclette pour que les routes secondaires aient une vitesse réduite et qu'elles soient réservées aux vélos ou aux voiturettes pour des distances de 10 à 15 km. » ■

**2035**

Plus aucune voiture à moteur à combustion ne pourra être vendue au sein de l'Union européenne pour garantir l'objectif de neutralité climatique en 2050.

**En kiosque**



**les solutions existent**



**MALHEUREUSEMENT, ON EST TOUS UN PEU AUTOSOLISTE**

La routine maison-boulot en voiture, c'est chacun ses habitudes. La plupart du temps, on est là, posé, musique ou radio en fond sonore, un thermos de café quand on a le temps, et surtout personne à qui parler. Et chacun son style aussi : les amateurs de voitures modernes et du confort dernier cri privilégient les atouts technologiques (tout électrique silencieux, gadgets assistants vocaux et sièges chauffants), et celles et ceux qui sont fidèles à leur bonne vieille bagnole, qui a tout le nécessaire pour rouler. Dans un cas comme dans l'autre, l'idée c'est d'être à l'aise dans une vraie bulle de liberté et souvent, l'habitacle s'apparente à une extension des placards de la maison ou à une salle de conférence entre deux rendez-vous... C'est pas de la mauvaise volonté mais comment faire une place à un passager dans tout ça ? Oui, notre voiture, c'est notre intimité, donc on ne laisse pas n'importe qui y entrer. À défaut de pouvoir choisir ses collègues de bureau, on peut encore choisir d'avoir ou non des passagers. Et il est vrai que même si on pourrait faire l'effort de partager plus de trajets dans la semaine de travail, est-ce qu'on a vraiment envie de taper la causette dès 7h30 du matin ou de jouer le parfait conducteur ? "Allez, on change ?"

# VINCI AUTOROUTES EN ROUTE VERS LE CHANGEMENT

Avec un pic de trafic de 150 000 véhicules par jour, la portion maralpaine de l'autoroute A8 est l'une des plus fréquentées de France. À l'heure où le secteur des transports est considéré comme l'une des premières causes d'émissions de gaz à effet de serre, VINCI Autoroutes rivalise de projets et d'investissements pour décarboner l'usage de la route.

Par Aurélie Lasorsa

C'est incontournable, dans notre département, VINCI Autoroutes est l'un des acteurs essentiels de la mobilité. L'occasion pour ce partenaire de l'économie de poser une analyse objective sur notre relation à l'automobile, et tout ce qu'elle induit. Dans la dynamique d'un écosystème qui se mobilise pour tendre vers la neutralité carbone en 2050, VINCI Autoroutes a encouragé de nombreuses études et rapports dont les résultats sont plébiscités et sans appel : notre manière de consommer la voiture doit évoluer si l'on veut réduire notre empreinte sur l'environnement, d'une part, mieux vivre nos déplacements du quotidien, d'autre part. Répondre aux engagements de la France et de l'Union Européenne implique une décarbonation massive et rapide de la mobilité urbaine. C'est pourquoi, VINCI Autoroutes développe et propose des solutions adaptées aux besoins de notre territoire et à ses spécificités.

## Un constat évident

L'une des dernières études menées sur les autoroutes françaises a mis en lumière que plus de 85 % des véhicules, aux heures de pointe, ne sont occupés que par une seule personne. Même constat que dans les zones urbaines, l'autosolisme est roi ! Une aberration à l'heure de la décarbonation, et dont les origines sont à la fois pratiques et psychologiques. La faute aux Trente Glorieuses, son style de vie où les déplacements en voiture sont devenus évidents. « Cela a commencé lorsqu'il y a eu "déconnexion" entre lieu de vie et lieu de travail, explique André Broto, ancien directeur de la stratégie et de la prospective pour VINCI Autoroutes et expert des questions de mobilité. « Auparavant, le travail agricole permettait de vivre à proximité des exploitations et de ne parcourir que très peu de kilomètres journaliers. Avec la généralisation des manufactures en périphérie de ville, les distances se sont rallongées. Parallèlement à cela, l'augmentation de l'équipement en voitures individuelles et le développement des loisirs ont ajouté encore plus de trafic. Les déplacements du quotidien (travail, loisirs, médecin, achats, etc.) compris entre 10 et 80 kilomètres se font aujourd'hui pour 92 % en voiture. Et génèrent logiquement des problèmes d'embouteillages. »

## Des solutions pérennes

Un constat peu ou prou identique, aux quatre coins de la France, mais qui prend des dimensions disproportionnées sur un territoire tel que la Côte d'Azur ne présentant pas/peu d'alternatives à l'autoroute (pas de nationale qui borde l'autoroute par exemple) et où le tourisme rajoute inévitablement des véhicules à une circulation déjà saturée. Dans un souci permanent de fluidification du trafic routier, les équipes de VINCI Autoroutes déploient de nombreuses infrastructures. C'est le cas, par exemple, des parkings de covoiturage, que l'on voit désormais fleurir à proximité des bretelles de l'A8 et qui rencontrent un réel succès, à l'image de l'aire de covoiturage des

Adrets de l'Estérel, prisée des Varois qui partent chaque jour travailler dans les Alpes-Maritimes. Des installations qui tendent à se multiplier progressivement entre le Pays de Fayence et Menton. Actuellement, ce qui retient l'attention des équipes de VINCI ce sont les voies express réservées aux bus permettant de transporter plusieurs dizaines de personnes, donc de supprimer autant de véhicules individuels. Une voie dédiée entre Villeneuve-Loubet et Antibes est actuellement à l'étude afin d'acheminer plus efficacement chaque matin les Azuréens vers la technopole de Sophia Antipolis.

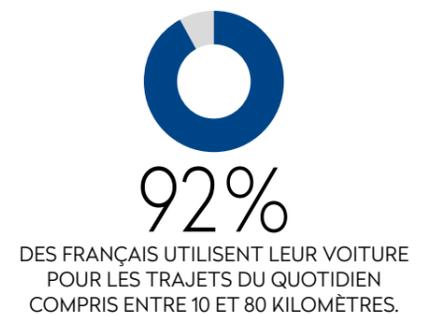
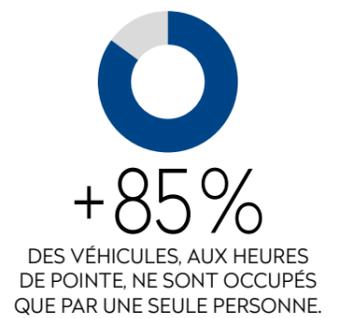
## Ne pas opposer les modes de transport

VINCI Autoroutes n'a pas pour but de défendre la voiture coûte que coûte, mais d'être le plus pragmatique possible quant à son utilisation. L'objectif est de travailler

collectivement à trouver les solutions les plus efficaces pour optimiser les transports. Des modes de transport qui doivent pouvoir se compléter, sans jamais s'opposer, car tous sont complémentaires.

## L'avenir est au multimodal

Les usagers qui empruntent régulièrement l'autoroute vers Toulon le savent bien : depuis plusieurs mois, l'A57 qui dessert Toulon, connaît d'importants travaux. La cause ? Un élargissement à deux fois trois voies destiné à désengorger le trafic. Classique au premier abord, si ce n'est qu'ici, VINCI Autoroutes a ajouté des arrêts de bus sécurisés sur l'autoroute, qui permettront de passer du Bus Express à la gare SNCF de Sainte-Musse et au réseau urbain de l'agglomération Toulon Provence Méditerranée. Une multimodalité augmentée pour se déplacer de manière plus décarbonée et plus fluide. ■



## INTERVIEW

### BLAISE RAPIOR

DIRECTEUR GÉNÉRAL ADJOINT DE VINCI AUTOROUTES ET DIRECTEUR GÉNÉRAL DU RÉSEAU ESCOTA

« 100% DE NOS AIRES SONT AUJOURD'HUI ÉQUIPÉES EN BORNES DE RECHARGE ÉLECTRIQUE »

## Comment œuvrez-vous à décarboner les mobilités individuelles ?

— Il est impératif de changer nos habitudes. Aujourd'hui, on se déplace de plus en plus et il existe des solutions qui fonctionnent parfaitement. C'est le cas notamment en milieu urbain, où l'on peut facilement se déplacer en transport en commun ou à vélo, en trottinette ou autre, et où tout est à disposition. En revanche, il reste à apporter des solutions sur les trajets dits moyens, qui représentent, sur un territoire comme les Alpes-Maritimes, la majorité des déplacements. Chaque jour, plusieurs milliers d'Azuréens quittent les zones périphériques — où ils vivent — pour rejoindre les grands pôles d'attractivité comme Cannes, Sophia Antipolis, Nice ou Monaco — où ils travaillent — et la plupart d'entre eux n'ont d'autres choix que d'emprunter l'A8. Notre rôle, en tant que concessionnaire d'autoroutes, est de proposer

des infrastructures et des moyens de déplacement qui fluidifient le trafic et améliorent le quotidien de nos usagers. Nous misons principalement sur la coordination entre les différents professionnels du transport et institutionnels locaux. Il est impératif de travailler ensemble pour faire émerger des solutions innovantes mais surtout efficaces, car personne n'accepte de changer ses habitudes s'il n'y trouve pas un réel intérêt. Je suis intimement convaincu que la voiture est un mode de transport efficace et que la route a ceci de formidable qu'elle est adaptable. Pour preuve, à Briis-sous-Forges, dans la grande couronne parisienne, nous avons développé un service de bus express : avec un départ toutes les 5 minutes en semaine, on affiche un débit équivalent à un TER de province. Et l'on réduit évidemment les rotations les week-ends et durant les vacances scolaires.

## Malgré les avancées, certaines solutions, comme le covoiturage, ne sont pas entrées dans les mœurs. Comment expliquez-vous cela ?

— C'est ce dont je vous parlais précédemment, il y a naturellement en chacun de nous une résistance au changement. Pour accepter de fonctionner différemment, la psychologie du changement nous explique qu'il faut y voir un avantage. Dans le cas qui nous intéresse, la question est savoir pourquoi j'accepterai de partager mon trajet avec quelqu'un d'autre plutôt que de rester tranquillement seul au volant à passer mes coups de fil ou écouter ma musique ? Dans d'autres situations, l'usager est en droit de se demander pourquoi il devrait remiser sa voiture au garage pour emprunter une ligne de bus express. Notre rôle est alors de rendre évidents les avantages d'une solution. À nous de mettre en place un service de qualité

qui permette de faire gagner du temps, de l'argent, du confort... voire les trois idéalement. C'est l'efficacité qui va initier le changement. À nous d'être efficaces !

## En termes de mobilité décarbonée, la voiture électrique est plébiscitée et soutenue par les pouvoirs publics. Est-ce que tout est réellement mis en œuvre pour poursuivre son déploiement ?

— Nous y contribuons activement sur notre réseau. 100% de nos aires sont aujourd'hui équipées en bornes de recharge électrique, avec une moyenne de 10 bornes installées. Avec la démocratisation de ce type de motorisation, nous devons poursuivre nos efforts et d'ici à 10 ans, chaque aire sera équipée d'une soixantaine de bornes. Un investissement d'autant plus important qu'une place avec borne nécessite une surface plus grande qu'une place classique, ce qui, dans un département comme les Alpes-Maritimes où le foncier a un coût important, est un choix sincère. En outre, avec la généralisation des véhicules électriques pour les professionnels et les particuliers, nos aires d'autoroutes doivent s'adapter. Certaines de nos aires proposent désormais de vrais espaces de télétravail. **A.L.**



# VOITURES ÉLECTRIQUES LE BON CHOIX POUR SE METTRE AU VERT!

Vous l'avez compris, en 2035, plus aucune voiture thermique neuve ne pourra être proposée à la vente en Europe. Tous les acteurs du secteur se mettent en action pour cette transition à marche forcée. Qu'en est-il de nous, consommateurs ? Quelles options s'offrent à nous ? Et comment faire le meilleur choix possible ?

Par François Laurens

C'est la mesure phare du Pacte vert pour l'Europe, lancé en 2019 : l'interdiction de la vente de véhicules thermiques neufs à partir de 2035. Il y a cinq ans, la mesure paraissait encore très théorique, dans un marché du neuf dont l'électrique ne représentait que 1,9%. Aujourd'hui, cette part de marché s'établit à 16,9% (une voiture vendue sur six), tandis que l'offre s'est considérablement étoffée. En 2019, 90% des ventes se faisaient avec une dizaine de modèles seulement. Aujourd'hui, le consommateur a le choix entre plus d'une centaine de voitures électriques différentes, proposées par plus de trente marques. La diversifi-

cation est en marche, boostée par une offre qui explose, mais aussi par un coût à l'usage qui motive les usagers : une Tesla Model 3, championne de l'efficacité, revient ainsi à moins de 30€ pour 1000 km parcourus si on la recharge à domicile, et moins de 70€/1000 km sur bornes rapides. À titre de comparaison, la modeste Toyota Yaris, citadine hybride réputée économe, dépasse les 90€/1000 km !

#### Mais la demande suit-elle ?

Pourtant, pour la première fois, les ventes d'électrique ont reculé de près de 3% en 2024... Plusieurs explications à cela : la recharge de proximité (bornes publiques en centre-ville, équipement de parkings en copropriété...) peine à se développer et le coût des modèles proposés reste élevé (plus de 43000€ en moyenne). Heureusement, de nouveaux modèles commencent à concilier tarifs abordables et autonomie décente.

#### Une citadine polyvalente

Pour une « vraie voiture » pas trop chère, susceptible d'emmener quatre adultes en week-end avec des prestations modernes, il faut s'orienter vers trois nouvelles venues : La **Citroën ë-C3**, d'une part. La petite française casse les prix (à partir de 20300€) tout en proposant un look sympathique, façon mini-SUV, un habitacle jovial, un très bon confort et un moteur de 113 ch, suffisant au quotidien. Bien sûr, à ce prix, pas de miracle : l'autonomie réelle atteint à peine 300 km (et moins de 200 km sur autoroute), ce qui n'est

déjà pas si mal pour une citadine électrique, d'autant qu'elle peut se recharger en 26 mn sur une borne rapide (100 kW maxi). Autre française fort recommandable, la nouvelle **Renault 5 E-Tech**, craquante avec son look évoquant son ancêtre thermique, et proposée à partir de 24990€<sup>1</sup> en version « Autonomie Urbaine » (120 ch et environ 250 km d'autonomie réelle) et 28490€<sup>1</sup> en « Autonomie Confort » (150 ch et 320 km d'autonomie réelle). Confortable, plaisante à conduire, bien réalisée et sympathique à vivre, la « R5 » a débuté sa commercialisation en fanfare. Dernière arrivée, une petite coréenne : la **Hyundai Inster**, avec un prix d'appel de 22000€<sup>1</sup> et une autonomie de moins de 250 km dans la « vraie vie » pour la version de 97 ch avec petite batterie, et 25250€<sup>1</sup> pour la version de 115 ch avec batterie supérieure (un peu plus de 260 km). Ses atouts : un gabarit compact, un format cubique qui préserve une bonne habitabilité, et une appréciable modularité.

#### Une berline pour la route

Pour une voiture de taille moyenne, dans laquelle envisager de longs trajets occasionnels avec le confort, les performances et les capacités de recharge qui vont avec, plusieurs modèles sortent du lot. Une chinoise, tout d'abord : la **MG4**, berline compacte qui a jeté un pavé dans la mare à son arrivée en 2022 avec des tarifs ultra-agressifs et des prestations étonnantes, couvertes par une garantie de 7 ans. Aujourd'hui, même privée de bonus, le modèle de cœur de gamme

#### BONUS ÉCOLOGIQUE : MONTANT ET CONDITIONS

La prime à l'achat était de 4000€ jusqu'au 2 décembre 2024. Désormais, le montant varie de **2000 à 4000 €, en fonction du revenu fiscal de référence (RFR)** de l'acheteur : 2000€ pour une personne physique dont le RFR par part est supérieur à 26200€, 3000€ pour un RFR compris entre 16300 et 26200€, et 4000€ pour un RFR inférieur ou égal à 16300€.

En outre, en vertu de la mise en place d'un « score environnemental », **les modèles fabriqués loin de l'Europe ne sont plus éligibles** au bonus depuis un an. Dernière condition : **le prix de base du véhicule ne doit pas excéder 47 000 €.**

(204 ch et batterie de 64 kWh), avec environ 350 km d'autonomie réelle et une charge rapide à 140 kW (26 mn pour passer de 10 à 80% de capacité) s'affiche à 30 990 €.

Une **Renault Megane E-Tech** équivalente (220 ch, 350 km d'autonomie environ et 130 kW en charge rapide), encore plus aboutie (confort, finition, ergonomie, système multi-média...) facture ses prestations à partir de 37 000 €. Impossible enfin de passer sous silence la **Tesla Model 3** : restylée l'an dernier, la berline familiale (4,72 m de long) en a profité pour améliorer son confort de suspensions. Elle reste par ailleurs imbattable en consommation (donc en coût à l'usage, cf. plus haut) comme en facilité d'utilisation, qu'il s'agisse du véhicule lui-même ou de son intégration au très efficace réseau des Superchargeurs. L'autonomie de la version de base atteint environ 400 km (350 km sur autoroute), et les tarifs débutent à 39 990 € (sans bonus, made in China oblige...).

1. Bonus médian de 3000 € déduit (le montant de bonus varie désormais de 2000 à 4000 €, selon le revenu fiscal de référence, voir encadré).

**Un SUV familial**

Les familles s'orienteront plutôt vers son grand-frère, le **Tesla Model Y**, fabriqué en Europe et qui vient tout juste d'être restylé. Il est accessible à partir de 44 990 €<sup>1</sup> en version Propulsion de 300 ch environ (Tesla ne communique jamais les puissances), avec près de 400 km d'autonomie réelle, et 46 990 €<sup>1</sup> dans sa déclinaison « Grande Autonomie Propulsion » (350 ch environ et presque 500 km d'autonomie réelle). Toutefois – cocorico ! – le seul vraiment capable de transporter décentement une famille de 7 personnes sans exploser le budget d'achat, c'est le **Peugeot E-5008** (à partir de 43 990 €<sup>1</sup>). Son habitacle futuriste n'oublie pas les aspects pratiques, avec notamment un troisième rang qui n'a rien d'une punition, tandis que son moteur de 210 ch est à la hauteur. Sa batterie de 73 kWh lui assure près de 400 km d'autonomie, en attendant une version de 97 kWh pour environ 500 km de rayon d'action. ■

**ACHETER UNE VOITURE ÉLECTRIQUE D'OCCASION**

Les voitures électriques constituent aujourd'hui entre 2 et 3% du parc automobile roulant, avec 1,3 million d'exemplaires\* en circulation. Assez pour doper un marché de la seconde main diversifié, dont les volumes doublent chaque année. On y trouve des occasions récentes (y compris dans le réseau des marques) ou plus anciennes. La plupart des constructeurs garantissent les batteries 8 ans ou 160 000 km. Mieux vaut donc éviter les modèles dont les accumulateurs ne seraient plus couverts (sauf à profiter d'un prix bradé). Le profil classique est une voiture de trois ou quatre ans, remise sur le marché après un leasing. Côté moteur, pas d'inquiétude : la fiabilité est excellente. Sachez enfin que la décote des voitures électriques est inférieure à celle des thermiques (sauf la première année, sous l'influence des aides à l'achat).

\* Source : Baromètre de la mobilité électrique, Avere-France, 8 janvier 2025.



**INTERVIEW**

**MAXIME FONTANIER**

SPÉCIALISTE DE LA MOBILITÉ ÉLECTRIQUE  
(Automobile-propre.com, Maxreportage.com...)

**« IL MANQUE UNE VRAIE VOITURE POPULAIRE À MOINS DE 20 000 EUROS, QUI OFFRIRAIT AU MOINS 300 KILOMÈTRES »**

**Quelles évolutions avez-vous constatées ces dix dernières années ?**

— En France il y a dix ans, les principaux acteurs du secteur étaient Renault avec sa Zoe et Nissan avec sa Leaf, qui faisaient face à un nouvel acteur : Tesla, dont les premières Model S ont été livrées chez nous en 2013. Puis Tesla a transformé l'essai avec sa Model 3 puis son Model Y, qui ont connu le succès que l'on sait. Aujourd'hui, le marché, c'est largement développé, avec de nouveaux acteurs chinois, tandis que presque tous les constructeurs occidentaux classiques se sont mis à leur tour à l'électrique. Face à cette offre, on est arrivé dans une période de correction, après un effet bulle de plusieurs années qui a surtout concerné une partie aisée de la population avide de tester de nouveaux produits. Cette cible là est aujourd'hui un peu saturée.

**Qu'est-ce qui manque désormais pour passer à la vitesse supérieure ?**

— Il manque une vraie voiture populaire à moins de 20 000 euros, qui offrirait au moins 300 kilomètres d'autonomie réelle. Il faudrait aussi des modèles compacts polyvalents susceptibles de constituer la voiture principale du foyer, proposés à des tarifs entre 25 000 et 30 000 euros et avec 400 km d'autonomie réelle. De la part de l'Etat, je pense qu'il aurait été plus judicieux de mettre en place un plan pluriannuel pour développer une voiture populaire électrique et polyvalente plutôt que de distribuer des bonus écologiques comme cela a été fait toutes ces dernières années. Si l'on regarde les ventes sur la période, ces bonus ont surtout servi à développer les ventes de Tesla (plus que des modèles chinois).

**Qu'en est-il des réseaux de recharge ?**

— Les grands axes bénéficient maintenant d'un maillage suffisant en bornes de recharge rapide, grâce à des acteurs qui ont été efficaces. Le gros problème en matière d'infrastructures aujourd'hui, c'est dans les centres-villes, avec des bornes publiques en nombre insuffisant et des copropriétés qui, soit ne disposent pas de garages, soit ont du mal à les équiper en points de recharge. Aujourd'hui, même si je suis convaincu par la technologie électrique, jamais je ne conseillerais l'achat d'un véhicule électrique à quelqu'un qui ne pourrait pas se brancher à son domicile, ou au moins à son bureau. C'est à dire quelqu'un qui n'a pas un point de charge garanti. A la fois sur le plan pratique, mais aussi sur le plan financier, car le prix du kilowattheure est à 0,20 euros à domicile, mais peut dépasser 0,60 euros sur bornes publiques. **F.L.**



William Crozes @ Continental Productions

**CITROËN ë-C3**

La nouvelle C3 change tout. Elle arbore désormais une allure de mini-SUV, et s'affiche à des prix calés sur ceux de la Dacia Sandero. Toujours une référence en confort, et proposant des prestations très homogènes, elle est en outre déclinée pour la première fois en électrique, à des tarifs là aussi très concurrentiels.

À partir de 20 300 €<sup>1</sup> – 113 ch – Environ 250 km d'autonomie.



Yannick Bressard / DPPI

**RENAULT 5 E-TECH**

C'est la nouvelle citadine électrique coup de cœur, qui conjugue références au passé et modernité, le tout sans négliger ni le confort, ni le plaisir de conduite, ni la polyvalence d'utilisation, surtout dans sa version de 150 ch, avec une autonomie dépassant les 300 km. Bonus : elle est assemblée en France, dans l'usine de Douai (59).

À partir de 24 990 €<sup>1</sup> – de 120 à 150 ch – Environ 250 à 320 km d'autonomie.



Presse

**PEUGEOT E-5008**

Le nouveau 5008 repose sur la même base que le 3008, rallongée de 25 cm pour l'occasion. Assez pour permettre de loger deux sièges supplémentaires dans le coffre, y compris dans les versions électriques baptisées « E-5008 ». Une combinaison encore très rare, d'autant que les places du fond sont accueillantes, y compris pour des adultes.

À partir de 43 990 €<sup>1</sup> – de 210 à 230 ch – Environ 380 à 500 km d'autonomie.



# VÉLO À ASSISTANCE ÉLECTRIQUE UNE MOBILITÉ ÉCO-RESPONSABLE POUR BOOSTER SON QUOTIDIEN

Moins polluant que la voiture ou le scooter, plus rapide que la marche à pied et la trottinette, plus fiable que les transports en commun... nombreux sont les Azuréens qui l'ont déjà adopté. En plus de réduire l'impact environnemental, le vélo à assistance électrique contribue à un mode de vie plus actif et meilleur pour la santé.

Par Clarisse Nénard

**V**ersion citadine, rurale, pliante, cargo, tandem, tout chemin (VTC), tout terrain (VTT), route, randonnée, speedbike... le vélo à assistance électrique (VAE) se décline dans tous les styles. Difficile de ne pas céder à la tendance, tant il s'adapte à tous les besoins, à toutes les pratiques et les personnes. Il est devenu le compagnon indispensable détrônant petit à petit le vélo classique musculaire pour lequel il y aura toujours des irréductibles. Dans un monde où les préoccupations environnementales, la santé et l'optimisation du temps sont plus que jamais au cœur des enjeux contemporains, le vélo à assistance électrique (VAE) s'impose comme le partenaire idéal des mobilités douces. Les jeunes comme les adultes l'enfourchent pour se rendre à l'université, au travail, déposer

les enfants à l'école, faire les courses... Les seniors quant à eux l'utilisent pour maintenir une activité physique sans contrainte excessive pour les déplacements quotidiens ou rester dans le peloton avec les copains lors des sorties vélo. Bref, les VAE ont révolutionné le monde du cyclisme urbain et de loisirs en offrant une alternative pratique et écologique aux modes de transport traditionnels.

### Une bonne alternative pour rester en forme !

Si au premier coup de pédale, les capteurs déclenchent l'assistance électrique, le moteur se coupe dès que l'on arrête de pédaler, lorsque l'on freine ou que l'on atteint les 25 km/h. N'en déplaise aux esprits grincheux pour qui le VAE signifie zéro effort. En selle,

on pédale, on mouline. Les jambes, des mollets aux cuisses en passant par les fessiers, sont sollicitées tout au long du trajet. L'assis-

“  
PÉDALER POUR  
SE RENDRE AU BUREAU  
DIMINUERAIT DE  
15% LE NOMBRE  
D'ARRÊTS MALADIE

tance électrique ne fait que faciliter l'effort, notamment sur les montées ou lorsque le vent est de face. À chaque coup de pédale,

l'ensemble du corps se met en action, à commencer par le cœur moteur de l'organisme ainsi que tous les muscles qui participent au pédalage, au maintien de l'équilibre et de la vitesse. Ce qui est non négligeable dans la lutte contre la sédentarité, l'ennemi numéro un de notre santé. Pédaler pour se rendre au bureau diminuerait de 15% le nombre d'arrêts maladie sur l'année, selon une étude menée aux Pays-Bas en 2010.

### Une solution idéale pour éviter les bouchons et la fatigue nerveuse

Un autre grand atout du VAE est sa capacité à réduire le stress lié aux trajets domicile-travail. En milieu urbain, que ce soit à Nice, Cannes ou Antibes, les automobilistes perdent des heures et des heures par jour coincés dans leur voiture pour se rendre au bureau. Même si avec une moyenne de 109 heures passées dans les encombrements par an, nous sommes encore loin derrière Londres (156 h), les embouteillages quotidiens génèrent un stress considérable. Ils ont des conséquences sur la santé physique et mentale (troubles anxieux, irritabilité et dépression), altérant la qualité de vie, la productivité au travail et, de fait, la performance de nos entreprises. Opter pour le VAE, c'est échapper à ces problèmes, il offre une totale autonomie. On gère son temps et son trajet. On se déconnecte, on décompresse, on se vide la tête... Mieux encore que dans sa voiture.

### Un moyen d'arriver sec, frais et dispo

Contrairement à un vélo traditionnel, le VAE permet de maintenir un effort modéré, idéal pour être en forme sans mouiller la chemise. Lorsque l'on pédale de manière plus ou moins intensive, on transpire. Naturel, ce mécanisme physiologique permet à l'Homme de maintenir sa



Audrey Bonnet - Reflex 3/Imagis

### QUESTIONS À...

**Cyril Cholet**

RÉGULATEUR À LA RATP

### Qu'est-ce qui vous a poussé à remplacer la moto et la voiture par un VAE ?

— Cela fait quatre ans que je me suis mis au vélotaf pour des raisons environnementales et économiques. Même si l'achat d'un VAE peut

représenter un investissement, il revient bien moins cher que l'essence, l'assurance et les pièces d'usure des véhicules thermiques, le prix du stationnement qui devient exorbitant à Paris. Avec toutes les pistes cyclables, les trajets se font facilement, même avec une côte d'environ 11%. Le VAE me permet aussi une bonne récupération active

### « ADOPTER LE VAE C'EST CHOISIR UNE SOLUTION DE MOBILITÉ MODERNE ET DURABLE POUR LA SANTÉ DE LA PLANÈTE ET LA SIENNE »

après mes sorties vélo classique de 100 à 150 km du week-end. Rien de tel pour garder la forme toute l'année.

### Comment le VAE influence-t-il votre bien-être physique et mental pendant la journée de travail ?

— Partir à la fraîche le matin, sentir l'air frais sur son visage... donnent la sensation de liberté. Fini le stress de savoir si je vais trouver une place de stationnement ou le temps que je vais mettre en cas d'embouteillage, si je vais devoir courir après mon bus... En VAE, je sais à quelle heure je pars et à quelle heure j'arrive. J'attaque ma journée de travail frais et détendu. Il est plus facile d'interagir avec les équipes, d'être plus réceptif aux besoins des collaborateurs et de prendre du recul. Au retour, c'est un véritable sas de décompression. **C.N.**

température interne de manière constante à 37°C. Reste que certaines personnes réagissent davantage à la chaleur que d'autres, et transpirent donc plus. Grâce à l'assistance électrique, il est possible de mieux gérer l'intensité de l'effort et de maintenir une vitesse régulière sans appuyer trop fort sur les pédales. Rien de tel pour arriver au bureau ou à ses rendez-vous dans un état de fraîcheur optimal. Plus besoin de prendre une douche rapide ou de se changer avant de commencer à travailler.

**Booster sa santé, son job et la planète.**

En selle, on oxygène tout le cerveau. Qui dit une meilleure oxygénation des neurones, dit une diminution de leur dégénérescence et une amélioration de la microcirculation sanguine. Ce qui maximise les capacités intellectuelles. Enfourcher son vélo de bon matin pour aller au bureau permet d'éveiller l'organisme en douceur tout en mettant ses méninges en fonction. Sans compter que le temps du trajet permet de bien visualiser sa journée avant de l'attaquer. Vous êtes donc moins stressé, en meilleure forme physique, vous arrivez au travail, à vos rendez-vous professionnels, à l'université ou à l'école, plus détendu et nécessairement plus productif et motivé. Vélotaf (anagramme de vélo et taf pour les trajets domicile et travail) améliore la concentration et la clarté mentale, des éléments essentiels pour résoudre des problèmes complexes et gérer des tâches professionnelles. Votre VAE vous permettra non seulement d'améliorer votre santé, votre bien-être et votre efficacité au travail, mais contribuera également à réduire l'empreinte carbone, préserver l'environnement, à gagner du temps, à faire des économies et à améliorer votre image de citoyen « responsable ». ■

**INTERVIEW**

**Docteur PATRICE DELGA**

MÉDECIN DE LA FÉDÉRATION FRANÇAISE DE CYCLOTOURISME

« L'EFFORT SUR UN VAE SE SITUE ENTRE LA MARCHÉ À PIED À ALLURE MOYENNE ET LE VÉLO MUSCULAIRE »

**Quand on voit les personnes pédaler et doubler de manière nonchalante sur leur VAE, on peut se poser la question : fournissent-elles un réel effort ?**

— Il est vrai que les vélotafeurs qui prennent un vélo à assistance électrique comme moyen de locomotion pour aller travailler ne doivent pas arriver au bureau avec une chemise mouillée. Même si l'effort peut sembler moindre que sur un vélo classique, c'est mieux que de prendre sa voiture. On profite d'être à l'air libre, du rayon de soleil, de la fraîcheur du matin pour se réveiller et de même le soir pour décompresser avant de rentrer. Ensuite, tout dépend de la manière dont on utilise son VAE. Est-ce que j'ai besoin de

mon assistance électrique. C'est la question obsédante que je devrais me poser à chaque instant. Si oui, le mode « éco » (assistance minimale, effort physique important) est peut-être suffisant. L'intensité de l'effort dépend du niveau d'assistance sélectionné et de la compétence du cyclo à utiliser les différentes couronnes de son dérailleur, enfin bien sûr du relief et du poids de l'utilisateur !

**Le VAE est-il un vélo de substitution à l'effort ?**

— Non ! Même si l'effort peut sembler moindre que sur un vélo classique, les muscles sont sollicités. Pour avancer et pour que ce soit du vélo santé, il faut trouver un certain rythme de pédalage (en moyenne 70 à 80

tours par minute en fonction de sa condition physique). On se sert de l'assistance électrique quand on la juge vraiment nécessaire : un vent de face, une côte trop raide ou trop longue, etc. Elle ne doit pas être une substitution de confort à l'effort. Contrairement à une voiture, un scooter ou une trottinette électrique, le VAE ne fonctionne pas sans pédaler.

**Les bienfaits du VAE sont-ils identiques à ceux du vélo classique ?**

— Oui et non. Disons, qu'ils sont modulables en fonction de ce dont on a envie, de ce que l'on recherche, de l'intensité de l'effort et de la longueur de la sortie vélo. Si l'on fait un aller et retour de 5 km pour

acheter son pain, cela tient plus d'un déplacement écologique que d'un effort de santé. Cependant, contre la sédentarité et le manque d'activité physique, toutes les occasions de sortir son vélo sont bonnes ! Tous les jours il faut bouger au moins 30 minutes pour être en bonne santé. Tous les prétextes sont bons pour atteindre voire dépasser cet objectif qui est un repère minimaliste. Le VAE est un excellent moyen de mettre en route son système cardiovasculaire, de booster son retour veineux et d'améliorer la circulation sanguine dans l'organisme et ainsi maintenir une condition physique correcte. **C.N.**

**30**

minutes d'exercice physique par jour pour être en bonne santé.

**671 000**

Le nombre de vélos électriques vendus en France en 2023. **37 000** en 2011.

**1 960**

Le prix moyen en euros d'un vélo à assistance électrique.



**MOBILITÉ ÉLECTRIQUE :**

**SAUTEZ LE PAS !**

**DONNEZ UN NOUVEL ÉLAN À VOS DÉPLACEMENTS AVEC LE PRÊT TRANSITION MOBILITÉ\* !**

**JE SIMULE MON PRÊT**



**PROVENCE CÔTE D'AZUR**

**UN CREDIT VOUS ENGAGE ET DOIT ETRE REMBOURSÉ. VERIFIEZ VOS CAPACITÉS DE REMBOURSEMENT AVANT DE VOUS ENGAGER.**

03/2025 | IP-OPTIMISTECOTEDAZUR-COMAFF708-270X192 | \*Offre en vigueur au 1er mars 2025, réservée aux particuliers majeurs, prêt personnel Transition Mobilité pour tous les véhicules émettant moins de 50 g de CO2/km, dont les vélos et les engins de déplacement personnels motorisés (EDPM) avec une date de mise en circulation postérieure au 01/03/2020, de 1 500 euros minimum à 75 000 euros maximum, d'une durée minimale de 12 mois et maximale de 120 mois. Sous réserve d'étude et d'acceptation de votre dossier par la Caisse Régionale de Crédit Agricole Mutuel Provence Côte d'Azur (prêteur). Vous disposez d'un droit de rétractation de 14 jours calendaires révolus à compter de votre acceptation du crédit. Le contrat d'assurance emprunteur proposé par votre Caisse régionale de Crédit Agricole Mutuel Provence Côte d'Azur sont assurés par PREDICA S.A. au capital de 1 029.934.935 € entièrement libéré. 334 028 123 RCS Paris. Siège social : 50-56 rue de la Procession - 75015 Paris. Le coût de l'assurance peut varier en fonction de votre situation personnelle. Les conditions et événements garantis sont indiqués au contrat. Caisse Régionale de Crédit Agricole Mutuel Provence Côte d'Azur (CA PCA), société coopérative à capital variable, agréée en tant qu'établissement de crédit, dont le siège social est situé Avenue Paul Arène - 83300 Draguignan Cedex, immatriculée au RCS de Draguignan sous le n° 415 176 072. Société de courtage en assurance immatriculée au registre des intermédiaires en assurance sous le numéro 07 005 753 - www.orias.fr. Titulaire de la carte professionnelle Transaction, Gestion Immobilière et Syndic n° CPI 8302202100000012 délivrée par la CCI du Var, bénéficiant de Garantie financière et Assurance Responsabilité Civile Professionnelle délivrée par CAMCA, 53 rue de la Boétie - 75008 Paris. Crédits photo : . gettyimages..



# LE MEILLEUR MOYEN POUR RÉAPPRENDRE À MARCHER !

Souvent reléguée au second plan, la marche reste le moyen de transport le plus naturel, bénéfique et accessible à tous ! Et si, pour réinventer notre quotidien, on faisait le premier pas ?

Par Clarisse Nénard

**V**élos, trottinettes, rollers, skates, overboards, monoroues... Dans un monde où les mobilités douces envahissent les trottoirs et les pistes cyclables, la marche semble être désuète. Pourtant, elle est l'un des gestes les plus anciens et les plus naturels que l'humanité ait connus. Depuis la nuit des temps, l'Homme a parcouru de longues distances à pied, reliant les villages, traversant les montagnes, marchant pour chasser, cueillir ou simplement se déplacer d'un endroit à un autre. C'est le maillon essentiel de la mobilité. Nous n'y pensons pas, mais chaque déplacement commence et se termine toujours par la même action : poser un pied devant l'autre. Et cela dès le matin ! Depuis le lit jusqu'à la cuisine, de la porte d'entrée à la voiture, du train au tram, de l'arrêt de bus au lieu de travail, la marche est le fil conducteur de nos journées qui commencent par un pas. Sauf que le rythme effréné de la vie moderne, avec ses exigences de rapidité et d'efficacité, pousse à chercher des solutions toujours plus pratiques et

plus rapides pour se déplacer. D'où l'explosion des vélos et trottinettes électriques. Ces derniers, bien qu'étant des alternatives plus écologiques que les voitures, nécessitent une certaine énergie pour leur fabrication, leur recharge et leur entretien, entraînant des émissions indirectes. Marcher en revanche, ne requiert aucun carburant, ni électricité, ni révision complexe, ce qui en fait la solution la moins polluante sur le plan de l'empreinte carbone.

## La marche un retour à l'essentiel !

Plus qu'un simple moyen de se déplacer, marcher c'est reprendre le contrôle sur notre rythme de vie. Dans un monde où tout doit aller toujours plus vite, où les rythmes effrénés dictent la plupart de nos actions, où le temps est devenu une denrée rare, la marche nous invite à ralentir, à savourer chaque pas, à vivre pleinement l'instant présent, à observer ce qui nous entoure. Quand on marche, on est en contact direct avec l'environnement, on perçoit les couleurs, les textures, les odeurs et les sons de la rue qui passent souvent inaperçus. Ce qui semble anodin dans la vie quotidienne, comme les bourgeons des arbres qui se développent et s'ouvrent, les fleurs qui



## QUESTIONS À...

### Tanguy de la Villegeorges

CDO & CO-FONDATEUR DE LA START-UP WEWARD « JE MARCHÉ, JE GAGNE ».

#### Qu'est-ce qui vous a donné l'idée de créer l'application WeWard

**pour encourager les gens à marcher ?**  
— Nous avons créé WeWard en 2019. Le jour où, mon associé et moi-même, nous nous sommes rendus compte que nous ne bougions pas assez. La sédentarité est une sorte de gros mot. Personne ne se dit sédentaire. Ce n'est pas bien vu, alors que ça touche énormément de monde. Se mettre au sport demande du matériel, une infrastructure, de la motivation... pas facile quand

on est déjà dans une sédentarisation avancée, en surpoids, etc. La marche reste l'activité la plus accessible pour tout le monde. Elle est bénéfique pour notre corps, notre esprit et pour la planète.

#### Comment fonctionne exactement WeWard ? Quels sont les mécanismes qui motivent les utilisateurs à marcher davantage ?

À la différence des applis qui se contentent de compter vos pas, WeWard récompense la marche. Le principe est simple. Chaque jour vous pouvez suivre et convertir vos pas en euros, récompenses (bons d'achat et cadeaux), en soutien aux associations caritatives ou encore participer à des challenges. Avec WeWard, la marche devient une expérience amusante et enrichissante. Aujourd'hui, nous avons déjà reversé 20 millions d'euros aux utilisateurs, un million de dons et réalisé une économie de 600 000 tonnes de CO<sub>2</sub> grâce à l'activité générée soit l'équivalent de la consommation de chauffage électrique de 2,5 millions de foyers. **C.N.**



## LA MARCHÉ EST LE MEILLEUR REMÈDE POUR L'HOMME

éclosent ou encore les vitrines des magasins qui changent, prend une toute nouvelle dimension lorsque l'on se déplace lentement. On profite du voyage. On observe, on se détend, on prend du recul, on se recentre, et même on réfléchit ! Ce retour à la lenteur n'est pas synonyme de perte de temps, au contraire : il permet de créer une connexion avec l'environnement et les personnes qui nous entourent. Marcher c'est aussi retrouver un sentiment d'indépendance et de liberté.

#### Une redécouverte de la ville

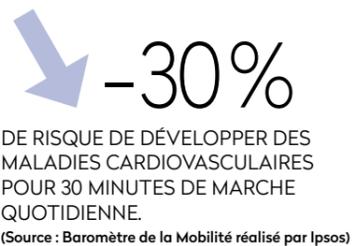
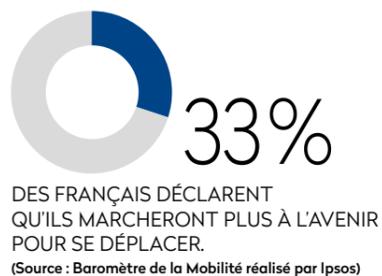
Lorsque nous nous déplaçons à pied, nous voyons les choses sous un autre angle. On redécouvre les rues, les places, les ruelles que l'on traverse quotidiennement, mais auxquelles on accorde rarement de l'attention pris par la frénésie de nos trajets en voiture ou en transport en commun. Au fil des pas, on prend le temps

d'observer les détails du quotidien. On peut s'arrêter devant un monument pour l'admirer, apprécier son architecture, se connecter à son histoire. Il est également possible de faire un détour pour découvrir un parc secret ou même de bavarder avec un voisin que l'on n'aurait pas croisé autrement. À pied, la ville devient un terrain d'exploration, un lieu d'expériences sensorielles et émotionnelles.

**Un catalyseur de lien social**

Dans une époque où les échanges virtuels prennent souvent le pas sur les rencontres réelles et où les modes de transport motorisés nous isolent, la marche nous permet de renouer avec la réalité de l'autre, d'être présent, dans l'espace et dans le temps. Se déplacer à pied facilite les interactions. Que ce soit un simple salut à un voisin croisé dans la rue ou une discussion informelle avec un commerçant, la marche transforme nos déplacements en moments d'échange, de convivialité et de partage. Ces petites interactions, bien que brèves, jouent un rôle essentiel dans le renforcement du tissu social. N'oublions pas, l'être humain est un être social par nature. Dès la naissance, il recherche le contact, l'affection et la reconnaissance des autres. Se sentir entouré, échanger, partager et appartenir à une communauté sont des besoins fondamentaux à son équilibre émotionnel et psychologique. Un simple échange agréable libère des hormones du bonheur, comme l'endorphine et l'ocytocine, qui favorisent une sensation de bien-être. Ce lien agit comme un véritable antidote au stress.

À la portée de tous, sans aucune contre-indication, sans aucun apprentissage ni matériel coûteux, « la marche est le meilleur remède pour l'Homme » disait déjà Hippocrate. 20 minutes par jour seulement suffiraient à nous maintenir en bonne santé... ■



**INTERVIEW**

**Docteur YANNICK GUILLODO**

MÉDECIN DU SPORT,  
FONDATEUR DE L'APPLICATION DE COACHING « BOUGE »  
ET AUTEUR « LE SMARTPHONE TUE » (ÉDITIONS BAUDELAIRE).

« LA MARCHÉ EST L'ACTIVITÉ LA PLUS FACILE À INTRODUIRE DANS NOTRE VIE ORDINAIRE, CELLE DE TOUS LES JOURS »

**Au quotidien, la marche est-elle meilleure que le vélo pour notre santé ?**

— La marche, c'est toute notre vie. Tous les parents se souviennent des premiers pas de leurs enfants. Nos dernières foulées représentent le moment où nous entrons dans la dépendance, le début de la fin de la vie. Pratiquer un sport, faire du vélo, danser... sont des actions qui demeurent ponctuelles notamment à l'échelle d'une vie. La marche, quant à elle, rythme notre quotidien. Elle fait partie de notre existence, de notre identité. Nous sommes conçus pour marcher. Cela peut sembler un peu vieillot pour certains, moins fun que les trottinettes ou autres, mais c'est la base de notre santé. Comme je le rappelle toujours : la santé rime avec régularité. 10 minutes par ci, 10 minutes par là... il est aisé d'atteindre les 30 minutes par jour recommandées par l'OMS.

En ville, dans l'arrière-pays, en bord de mer, nous pouvons marcher partout. Nul besoin de lieu ou d'équipement spécifique.

**Quels sont les bénéfices de la marche sur l'organisme ?**

— Les muscles ne sont pas simplement les moteurs des articulations. Nous savons depuis longtemps que la contraction musculaire renforce la densité osseuse et donc prévient l'ostéoporose. Véritables glandes, lorsque nous les sollicitons, ils libèrent différentes molécules qui permettent également d'augmenter notre sensibilité à l'insuline, de renforcer notre système immunitaire, de réduire le risque de certains cancers... Le muscle via la libération de ces myokines, notamment les interleukine-6, est un véritable allié pour notre santé. Dès lors que vous mettez les muscles en action, vous accélérez le flux sanguin, ce qui évite la stase. Un peu comme

l'eau. Lorsqu'elle ne bouge pas, elle est trouble. À contrario, celle d'un torrent est limpide. Dans le corps c'est exactement pareil.

**Marcher 10 minutes suffit à dégraisser l'organisme ?**

— Oui ! Comme pour une voiture, moins on s'en sert plus elle s'abîme. En veille, l'organisme s'encrasse. Les déchets métaboliques n'étant pas rejetés, les veines et les artères se bouchent. Durant les premières minutes de marche nous polluons. Ce n'est qu'à partir de 10 minutes qu'il entre en régime de base et ronronne. Marcher tous les jours 20 à 30 minutes suffit pour réduire de 10% à 30% toutes les maladies chroniques (diabète, maladies cardiovasculaires, hypertension, etc.). Il n'y a pas meilleur médicament que la marche dans la lutte contre la sédentarité et l'inactivité physique, et il n'y en aura pas. **C.N.**

**3 C O A P O**  
CÔTE D'AZUR

**H5. VOIR LA FRENCH TOUCH**  
30 ANS DE GRAPHISME ET DE MUSIQUE ÉLECTRONIQUE

**EXPOSITION**  
5 AVRIL - 18 MAI 2025

CORSO - 1<sup>er</sup> ÉTAGE  
CAP3000,  
217 Av. Eugène Donadeï, 06700  
SAINT-LAURENT-DU-VAR

Plus d'informations sur [cap3000.com](http://cap3000.com)

Logo: PICTO penninghen

**MÉTROPOLE  
NICE CÔTE D'AZUR**



# La Métropole Nice Côte d'Azur finance vos covoiturages du quotidien





# OPTIMISTE

L'INFORMATION RÉSOLUMENT POSITIVE — BUSINESS

## LES PROS SE METTENT AU VERT

### Transports et mobilité décarbonés



# TRANSPORTS, LES PROS À L'ÉPREUVE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE

Neutralité carbone en 2050. Réduction des émissions de gaz à effet de serre dès 2030. Si la mobilité est l'un des enjeux majeurs en termes de transition, les professionnels sont ceux qui sont les plus concernés par les changements à venir. Entre interrogations multiples et volonté mutuelle, le secteur s'apprête à relever le défi.

Par Aurélie Lasorsa

**Q**uiconque a déjà pris la route sur la Côte d'Azur le sait. L'autoroute A8, axe principal reliant Mandelieu à Menton, est l'une des plus fréquentées de France, et les routes départementales ou métropolitaines sont tout aussi utilisées. Conséquence majeure : les bouchons sont légion, notamment aux heures de pointe. Ici, peut-être plus qu'ailleurs, on comprend pourquoi la législation européenne tend à atteindre la neutralité carbone en 2050. Mais il ne suffit pas d'un claquement de doigts (ou de portières) pour y parvenir, et le législateur a malgré tout décidé d'y aller progressivement, imposant des objectifs ambitieux pour les années à venir : -45% d'émissions



de CO<sub>2</sub> au 1<sup>er</sup> janvier 2030 (par rapport à 2019), -65% en 2035 et -90% en 2040. « En outre, 90% des nouveaux autobus urbains dans l'UE devront être à zéro émission à partir de 2030, et tous devront l'être d'ici 2035 », dit la Commission européenne. Autant dire que 2030, c'est demain ! Alors, une fois que l'on a fait le constat que les délais sont (trop) courts et qu'ils vont être difficiles à tenir, que fait-on ? À cette question, il y a deux réponses possibles : soit on « rougne » dans son coin et on croise les doigts en espérant que les délais s'allongent, soit on décide de prendre le problème à bras le corps et on se mobilise. Bien entendu, nous sommes de ceux-là.

#### Rouler propre : une obligation

En France, ces dernières années, le secteur du transport a émis à lui seul environ 30% des gaz à effets de serre. « C'est aussi le seul poste d'émissions qui a augmenté depuis 1990 jusqu'à la sortie du Covid. Depuis, nous sommes en très légère baisse, mais c'est bien insuffisant, précise

Nicolas Meunier, responsable du pôle Transport chez Carbone 4 (cabinet de conseil de référence sur les enjeux énergie et climat). Or, en 2050, nous devons avoir décarboné totalement le secteur du transport. Heureusement, il y a pour cela plusieurs leviers. » Parmi eux, les changements d'usage qui consistent à questionner la demande et la distance, il existe aussi le report modal, le taux de remplissage... Mais ces options ne sont encore pas suffisantes. « Il est nécessaire de convoquer les leviers technologiques, poursuit Nicolas Meunier, et parmi eux les changements énergétiques. Aujourd'hui, le moteur électrique est le plus efficace énergétiquement parlant et, combiné à une électricité décarbonée, il peut conduire à une réduction des gaz à effet de serre de l'ordre de -75% à -80% en France. Alors certes, le véhicule de transport électrique émet deux fois plus de gaz à effet de serre à

sa construction qu'un véhicule thermique, mais ce poids supplémentaire est amorti après 30 ou 40 000 kilomètres parcourus. D'autres motorisations sont aussi efficaces, comme le biogaz, certains biocarburants (qui ne nécessitent pas un changement de destination des sols) ou l'hydrogène, à condition d'être décarboné puisqu'aujourd'hui 99% de l'hydrogène est encore d'origine fossile... Mais toutes font face à une limitation des ressources. Raison pour laquelle la solution électrique a la faveur des constructeurs. »

#### Les freins à lever

Reste qu'un véhicule de transport électrique ne s'appréhende pas de la même manière qu'un véhicule thermique et nécessite, de fait, des adaptations d'infrastructures, comme de l'ensemble de l'écosystème, du constructeur au transporteur, en passant par le chargeur. « Pour toutes les transitions, il faut se lancer précise Nicolas Meunier, et s'adapter. Pour rendre l'adaptation simple, il faut développer les

Mais, on se demande...

**Qui s'occupe de votre stratégie de marque, création d'identité visuelle, stratégie digitale, site internet, positionnement, storytelling, gestion de votre présence en ligne (SEO, SEA), analyse et suivi des performances**

Non, parce que forcément, vous en avez besoin.

[MOUVEMENTCOM.fr](https://www.mouvementcom.fr)

Publication : MouvementCom.fr - 02/25 - Vous êtes un professionnel digital, vous ? Si vous voulez lire toutes les actualités de l'industrie de la communication et du marketing, contactez-nous à [info@mouvementcom.fr](mailto:info@mouvementcom.fr)



INTERVIEW

**DAVID ESCOBIO**

RESPONSABLE DÉVELOPPEMENT FRET SNCF  
SPÉCIALISTE EN REPORT MODAL  
DÉLÉGUÉ RAIL LOGISTICS EUROPE PACA.

« EN MOYENNE, UN WAGON ÉQUIVAUT À 2,4 CAMIONS, UN TRAIN ÉQUIVAUT À ENVIRON 40 CAMIONS »

Rail Logistics Europe est l'entité du Groupe SNCF qui regroupe ses activités logistiques et de fret ferroviaire. Elle regroupe six filiales : Hexafret, Technis, Captrain, Naviland Cargo, VILA et Forwardis. Hexafret et Technis formaient jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier dernier, la filiale Fret SNCF.

**Que représente le fret ferroviaire aujourd'hui en France et en Région Paca ?**

— Nous avons aujourd'hui pour objectif d'augmenter la part modale du fret ferroviaire qui est d'environ 11% sur le territoire national. En Région Paca, le fret est présent, mais est inégalement réparti puisqu'on le retrouve principalement dans les Bouches-du-Rhône et le Vaucluse, et beaucoup moins dans le Var et les Alpes-Maritimes. À l'échelle française, l'objectif du Gouvernement est d'atteindre les 18% d'ici 2030. La présence du ferroviaire se traduit principalement par des installations terminales embranchées (ITE) directement depuis les clients industriels ou par des cours ferroviaires, que l'on appelle communément des gares de fret, et que l'on retrouve dans les Alpes-Maritimes à Antibes ou à Nice Saint-Roch. Elles permettent de réaliser du report modal et de retrouver une activité de transport marchandise par le ferroviaire. Aujourd'hui, le département est une zone de transit et aucun départ ou arrivée ne se fait sur le territoire. En revanche, la ligne entre le golfe de Fos et l'Italie est active, notamment pour transporter le gaz et l'acier.

**Quelles sont les perspectives de développement ?**

— L'idée est de regagner du territoire et de proposer du service de bout en bout. Le ferroviaire s'adresse en premier lieu à des industriels qui ont des besoins réguliers et massifs mais on essaie d'ouvrir ce schéma classique en redynamisant le secteur et en proposant des wagons isolés, c'est-à-dire 5/6 wagons par jour ou par semaine qui sont mis à disposition de professionnels qui ont besoin de transport en plus petit volume. Un autre axe de travail est de nous rapprocher des autres modes de transport comme la route pour construire des solutions de transport et logistique ensemble, en protégeant les intérêts de tous. Et aujourd'hui, de plus en plus de transporteurs nous consultent notamment pour la longue distance. Pour mettre en œuvre ce chaînage, rien de tel qu'un premier flux pour faire passer le message et apporter les preuves de notre efficacité. Nous travaillons main dans la main avec la Région et avec la DREAL (Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement) pour améliorer les infrastructures. C'est un objectif collaboratif.

**Pourquoi le fret ferroviaire ne s'est pas plus démocratisé en France ?**

— Le fret ferroviaire a souffert de la désindustrialisation de notre pays, c'est pourquoi on le retrouve principalement sur des zones comme Fos-sur-Mer, et moins sur la Côte d'Azur. Il ne faut pas oublier que la route est un mode de transport plus flexible et qui offre des délais plus intéressants, notamment sur des trajets court ou moyenne distance. Notre but est alors d'accompagner les industriels du point de vue de leur logistique : est-ce qu'ils ont besoin de transporter leurs produits d'un point A à un point B en un temps record ? Et nous travaillons sur notre offre, en essayant de raccourcir nos délais. Ce report modal nécessite entre 6 et 8 mois pour voir le jour. Et en ce sens, l'accompagnement au changement est primordial. C'est à nous de retrouver la confiance des clients professionnels et de nous adapter à la configuration territoriale, comme aux clients. Ainsi, sur la Côte d'Azur, nous pourrions transporter des produits du bâtiment, des produits viticoles, ceux issus de la valorisation des déchets ou encore les nouvelles énergies, je pense par exemple au transport de CO<sub>2</sub> aujourd'hui réutilisé pour la fabrication d'e-carburant. Encore une fois, c'est à nous de convaincre de nos capacités.

**Quels sont les bénéfices du fret ferroviaire ?**

— Une tonne de marchandise transportée par le rail émet 14 fois moins de CO<sub>2</sub> que si elle l'était par la route. Le fer consomme en outre six fois moins d'énergie et émet huit fois moins de polluants. Enfin, il y a moins de limite en termes de taille (il faut que ça rentre dans un wagon) et beaucoup moins en termes de poids. En moyenne, un wagon équivaut à 2,4 camions, un train équivaut à environ 40 camions. Mais le prix routier est moins élevé que le rail. La concurrence est donc principalement financière.

**Quelle sont les lignes qui fonctionnent le mieux en France, aujourd'hui en fret ferroviaire ?**

— Il s'agit principalement des axes portuaires entre Sète et Calais, par exemple, ou entre Marseille Maritime jusqu'au Nord. Ce qui fonctionne surtout ce sont les transports combinés, qui consiste à manutentionner le contenant, donc entre le maritime et le fer, ou le fer et la route. C'est cette activité qui se développe. A.L.

**DERNIER KILOMÈTRE : UN SUJET À PART ENTIÈRE**

Difficile aujourd'hui de parler de livraison sans évoquer la question du dernier kilomètre, terme logiquement entré dans le langage courant avec la généralisation des sites de commandes en ligne. Il représenterait environ 20% du trafic routier global, mais également 20% du coût du transport. D'où l'intérêt qui lui est porté par les professionnels et le besoin de solutions concrètes pour rendre ce pan du secteur du transport moins coûteux et décarboné. Si l'optimisation des livraisons est un enjeu fondamental, le verdissement des flottes de livraison l'est tout autant. En toute logique, on voit donc fleurir dans les cœurs de ville des vélos cargos et autres véhicules à motorisation électrique siglés d'un logo La Poste, Chronopost, DHL, etc. Plus verts et plus agiles, ils sont synonymes de déplacement facilité et de gain de temps. Mais il reste des solutions à déployer pour atteindre la neutralité carbone.

**La Région en soutien**

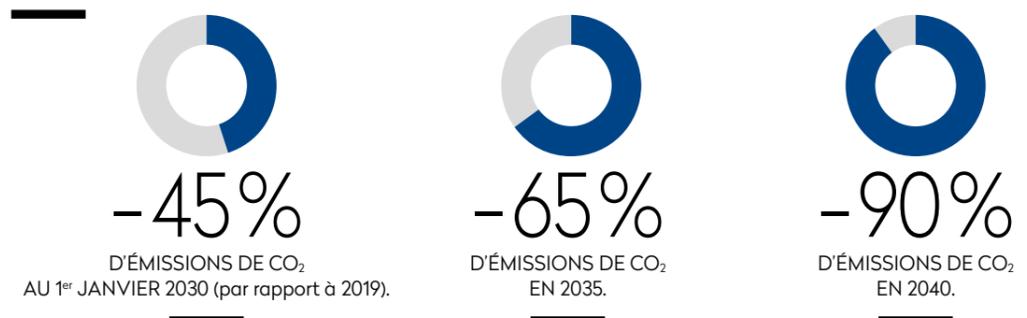
Pour y parvenir, la Région Sud s'est naturellement penchée sur la logistique de cette étape finale et son impact sur l'environnement. Dans le cadre de son plan «Sud Logistique 2030», la Région souhaite relever quatre défis majeurs : la neutralité carbone, à horizon 2050, la sobriété foncière et énergétique, la robustesse des chaînes logistiques multimodales, et enfin l'exemplarité de la logistique du premier/dernier kilomètre. En parallèle, un appel à projets a été lancé au début de cette année afin de « soutenir l'émergence, l'expérimentation et le déploiement de solutions et pratiques en faveur d'une logistique faibles émissions performante et collaborative ». A.L.

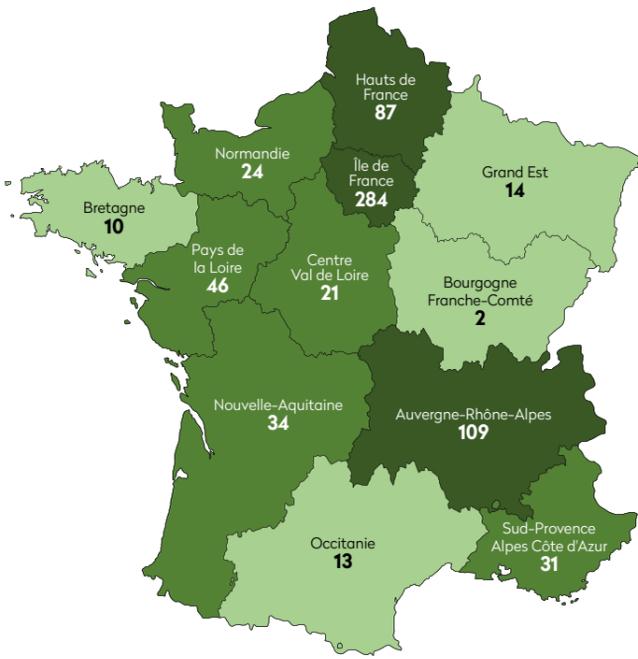
Plus d'infos sur [mregionsud.fr](http://mregionsud.fr)

infrastructures. Et si certains sont attentistes, d'autres n'ont pas attendu pour amorcer le mouvement.»

Sachant que dans le cas des véhicules lourds, un vrai changement est nécessaire dans la conduite et l'organisation du travail, mais également du point de vue financier. Selon le Comité National Routier, le prix d'un poids lourds électrique est en moyenne trois fois plus élevé qu'un poids lourds thermique (une variation qui passe à 1,5 voire 2 dans le cas d'un véhicule utilitaire léger). Une différence de taille qui impacte directement le TCO (total cost of ownership - coût total d'un produit tout au long de son cycle de vie) et donc les finances des entreprises qui seront bientôt contraintes d'investir dans ce type de véhicule. À ce frein auquel peuvent être opposées des aides financières publiques et une baisse des prix liée à la généralisation des moteurs électriques, s'ajoute celui de la logistique : poids des batteries, généralisation des bornes de recharge sur tout le territoire... Des obstacles qui, s'ils inquiètent légitimement aujourd'hui les professionnels, sont perçus par les experts comme franchissables très prochainement. Et ce n'est pas André Broto, expert en question de mobilité et longtemps directeur de la stratégie et de la prospective pour VINCI Autoroutes qui viendra soutenir le contraire : « Les professionnels du transport sont ceux qui ont fait le plus d'efforts pour réduire leurs émissions de gaz à effet de serre. Ce qui s'explique sans doute car ce sont pour la majorité des acteurs du privé qui font face à une concurrence >

**LE SECTEUR DU TRANSPORT DEVRA ATTEINDRE :**





**NOMBRE D'IMMATRICULATIONS DE CAMIONS ÉLECTRIQUES À BATTERIE EN FRANCE (Hors Dom-Tom) EN 2024 :**

- Aucune immatriculation
- Entre 1 et 20 immatriculations
- Entre 21 et 49 immatriculations
- Plus de 50 immatriculations

Source : Traitement AVEM d'après données Dataneos

› internationale et doivent composer avec des marges faibles. C'est à eux, notamment, que l'on doit le concept de multimodalité, initialement pensé pour les pôles logistiques et aujourd'hui généralisé aux transports de personnes.»

**De bonnes raisons d'être optimistes**

« Aujourd'hui, le camion électrique est mature au niveau régional, ajoute Nicolas Meunier. Les derniers produits mis sur le marché affichent une autonomie de 300/350 kilomètres, ce qui permet d'être opérationnel, tandis que d'autres peuvent aller jusqu'à 500 kilomètres d'autonomie. Cela pourrait être une solution sur l'axe Avignon-Nice. Seul bémol : le poids des batteries qui reste encore un réel handicap. En attendant, on peut donc réserver le véhicule électrique aux moyennes distances, qui représentent une majorité des déplacements de poids lourds. » Une preuve, s'il en fallait, que le secteur de la construction de véhicules est en marche vers le changement et se mobilise pour répondre aux obligations à venir. Et si les batteries, principal vecteur d'interrogation, sont une très haute technologie qui nécessite une quinzaine d'années de développement pour atteindre un idéal, d'autres solutions sont aujourd'hui testées, en France, comme à l'international. « En Chine, les professionnels ont développé les batteries swap, qui consistent à changer le pack batterie des poids lourds, commente Nicolas Meunier. Cela permet non seulement de diminuer la taille des batteries, mais également de bénéficier de recharges lentes, qui rallongent la durée de vie des batteries par rapport aux recharges rapides. À cela s'ajoute le gain de temps, mais engendre un problème majeur : la mise en circulation d'un plus grand nombre de batteries. En France, sur le parcours Lyon-Avignon, la société Ceva Logistics teste un tracteur swap, qui consiste, tous les 200 kilomètres, à changer le tracteur du camion. » La technique, innovante, permet des tournées plus courtes : de quoi améliorer les conditions de travail et développer l'attractivité d'un secteur qui manque cruellement de main d'œuvre.

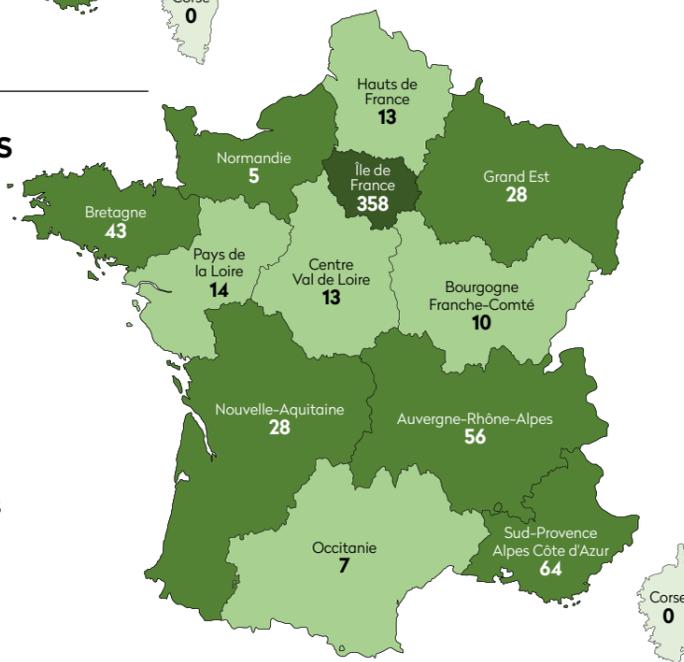
**Aller plus loin, ensemble**

On le constate au quotidien, les professionnels du transport développent de nombreuses innovations pour parvenir à tenir les engagements environnementaux demandés. Actuellement, les technologies permettent de faire ce que l'on appelle communément de la desserte fine, en livrant commerces et restaurants des centres urbains au moyen de véhicules propres, qui bénéficient de moyen de recharge facilitée dans leur dépôt d'approvisionnement. Mais c'est là que le bât blesse : il n'existe actuellement en région aucune recharge publique urbaine adaptée aux véhicules professionnels autres que les véhicules utilitaires légers. Il est donc impossible de se recharger à destination pour un véhicule de poids moyens et moins encore pour un poids lourds. « Pour permettre de conserver le fonctionnement du transport routier en Europe, tout en respectant les normes à venir, il faut faire coïncider la technologie avec les contraintes sociales, précise Blaise Rapior, Directeur général adjoint de VINCI Autoroute. Au niveau européen, les chauffeurs doivent faire 45 minutes de pause toutes les 4h30, il est donc nécessaire de garantir une recharge en 45 minutes pour 4h30 d'autonomie. Cela nécessite un maillage d'infrastructures de recharge et le déploiement de nouvelles technologies, comme nous les testons actuellement sur l'A10, en Île-de-France (ndlr. Cf entretien avec Pierre Delaigue). Le tout étant bien entendu complémentaire. En tant que concessionnaire autoroutier, nous allons déployer des bornes de recharge ultra rapides pour poids lourds. Dans les deux années à venir, nous serons en mesure de déployer une offre conséquente sur les axes du réseau VINCI Autoroutes. Avec tout ce que cela engendre comme logistique. » Car le défi à relever ici est la standardisation des équipements afin que l'ensemble des poids lourds qui empruntent l'A8 puissent être rechargés. Un défi qui passe nécessairement par la coordination des acteurs et la mutualisation des efforts. « Nous parlons là d'une collaboration entre acteurs privés et publics, poursuit Blaise Rapior, et nous avons plutôt bien avancé sur ses sujets. Et je dois dire que face à ces défis, le secteur du transport redevient passionnant, comme cela a été le cas pendant les Trente Glorieuses. » Aux défis technologiques et d'infrastructures s'ajoute celui, non négligeable, du financement. Or, déployer une mobilité propre coûte cher et la question est de savoir comment organiser le financement et qui le paye. Les professionnels du transport ? Le client ? Aujourd'hui, sur la Côte d'Azur, les professionnels du transport, toutes fonctions confondues, peuvent se réunir au sein du collectif Moubilité. Son objectif ? Soulever les problèmes rencontrés, qu'ils soient liés au financement ou à la mise en œuvre des dispositifs nécessaires à la décarbonation du secteur. De son côté, le directeur général adjoint de VINCI Autoroutes salue le principe même de la concession qui permet « de s'équiper d'une infrastructure, qu'on ne pouvait pas financer, en acceptant de mettre à contribution les utilisateurs sans distinction géographique, et c'est important pour un pays comme la France à la fois pays de destination et pays de transit. Ainsi, le péage met à contribution des usagers internationaux, donc allège la facture pour notre pays et qui plus est en bénéficiant d'un transfert intergénérationnel qui m'apparaît juste pour deux raisons. D'abord parce que nous utilisons encore ces infrastructures créées dans les années 60 et parce que nous sommes aujourd'hui plus riches qu'à l'époque. S'équiper d'une mobilité propre est un pari sur l'avenir. »

Du point de vue des professionnels, décarboner le transport est une aventure collective, avec ses avantages et ses inconvénients, mais qui n'ira à son terme qu'au moyen d'une solidarité et d'une organisation juste. ■

**NOMBRE D'IMMATRICULATIONS DE BUS ÉLECTRIQUES À BATTERIE EN FRANCE (Hors Dom-Tom) EN 2024 :**

- Aucune immatriculation
- Entre 1 et 15 immatriculations
- Entre 15 et 100 immatriculations
- Plus de 100 immatriculations



**INTERVIEW**

**SANDRINE HENRY**

DÉLÉGUÉE GÉNÉRALE DE L'AVEM (ASSOCIATION POUR L'AVENIR DU VÉHICULE ÉLECTROMOBILE)

« TENDRE PROGRESSIVEMENT VERS LE VERDISSEMENT ET COMMENCER PAR CE QUI EST LE PLUS SIMPLE »

**Quel est le rôle de l'Avem auprès des professionnels du transport ?**

— Nous sommes une association de loi 1901, créée en 1998 dans les Alpes-Maritimes et dont la vocation est de sensibiliser, d'informer et de former sur toutes les thématiques liées à la mobilité et en particulier à la mobilité électrique, tout type de véhicules confondus : électriques, à hydrogène et rechargeables. Notre objectif est la complémentarité des mobilités et nous ne les faisons pas s'opposer entre elles. Nous proposons une veille juridique, technologique, un partage et des retours d'expérience, une mise en relations entre les acteurs publics et privés... Nous intervenons à 360 degrés sur l'ensemble de l'écosystème.

**Quels sont les enjeux liés au développement des véhicules électriques à l'échelle des professionnels ?**

— L'enjeu est de savoir si l'on attend d'avoir des véhicules sur le territoire pour lancer la

dynamique ou si l'on crée des infrastructures avec l'expectative que les professionnels verdissent leur flotte. Dans les Alpes Maritimes, nous sommes sur un territoire contraint en termes de foncier. Pour des hubs stratégiques, il est facile de mettre en œuvre des solutions de recharge, y compris pour du poids lourds. En revanche, si on prend les centres-villes, la problématique est évidente : la logistique urbaine est un obstacle. Là, l'idée est de réunir toutes les parties prenantes, publiques et privées, pour voir qui peut recharger, sous quelles conditions (qui porte l'investissement, comment on le rentabilise, etc.) et harmoniser les process. Sur le territoire, le maillage s'accélère sur les véhicules légers. Pour les véhicules lourds, c'est l'acteur économique qui va déployer les bornes ou faire appel à un opérateur privé, mais cela dépend principalement de sites dont certains sont plus

ou moins contraints. Et là, il faut compter le coût de la borne, celui du raccordement, la capacité de recharge nécessaire... C'est une équation pas évidente, qui va nécessiter de prendre de nouvelles habitudes et d'accompagner le changement.

**Quels conseils peut-on donner aux professionnels ?**

— Tendre progressivement vers le verdissement et commencer par ce qui est le plus simple pour ne pas s'épuiser. La transition est un projet d'entreprise mais aussi un projet d'équipe auquel tout le monde doit adhérer. Le volontarisme est la clé, au même titre que le financement. Je conseille aussi d'échanger entre professionnels pour comprendre ce qui fonctionne et ce qui ne fonctionne pas car la transition doit être collective. L'Avem est au service des entreprises, nous sommes là pour partager l'information et mettre en relation les professionnels. A.L.

**IL NOUS FAUT CONSERVER LE FONCTIONNEMENT DU TRANSPORT ROUTIER EN EUROPE, TOUT EN RESPECTANT LES NORMES À VENIR.**

Photographie VINCI Autoroutes / JP. MOULLET



**ENTRETIEN**

**PIERRE DELAIGUE**

DIRECTEUR DES PROJETS DE MOBILITÉ AUTONOME, CONNECTÉE ET ÉLECTRIQUE DE LEONARD, LA PLATE-FORME DE PROSPECTIVE ET D'INNOVATION DU GROUPE VINCI.

**Pouvez-vous nous expliquer simplement en quoi consiste l'expérimentation en cours sur l'autoroute A10 ?**

— Nous installons actuellement sur l'A10 une technologie de recharge sans contact que nous testerons prochainement avec des premiers véhicules. Il s'agit

d'une ERS (Electric Road System), qui utilise la recharge par induction, qui n'est pas nouvelle puisqu'elle date du XIX<sup>e</sup> siècle, et est déjà utilisée pour recharger sans fil tout type d'appareil, comme des téléphones portables ou des brosses à dents électriques par exemple. Concrètement, il y a deux bobines : une émettrice, qui émet un champ électromagnétique, et une réceptrice qui capte ce champ et le transforme en courant induit pour alimenter le moteur et recharger la batterie. Cela permet de quitter cette infrastructure, batterie pleine, pour rejoindre votre destination finale. Dans un second temps, nous allons tester une recharge via rail conducteur, technologie qui nous vient du ferroviaire et encore en phase de test en site d'essai avant d'être déployée sur autoroute. C'est assez développé sur les tramways, notamment à Bordeaux, où un rail métallique affleurant est placé au milieu de la voie, tandis que le véhicule est équipé de patins frotteurs qui s'abaissent sous le châssis pour venir au contact du rail. Ce qui alimente le moteur et recharge la batterie. Le projet, co-financé par Bpifrance, dure trois ans et devrait se terminer en septembre 2026.

**En fonction des résultats obtenus, peut-on imaginer le déploiement des deux technologies ?**

Notre projet est issu d'une étude du ministère des Transports qui, en 2021, a étudié les différentes solutions technologiques qui pourraient permettre de décarboner les poids lourds.

Dans ces rapports, le ministère préconise d'expérimenter différentes technologies, en conditions opérationnelles, pour n'en retenir qu'une. En France, l'idée est donc de n'en déployer qu'une seule sur l'ensemble du territoire autoroutier.

**À terme, cette technologie pourra-t-elle être utilisée par des particuliers ?**

La cible première ce sont les poids lourds car c'est pour cette typologie de véhicules que l'on rencontre un problème au niveau de la taille et du poids des batteries. Mais effectivement, tant qu'à réaliser des infrastructures de cette envergure, il serait judicieux de pouvoir en faire bénéficier le plus grand nombre de véhicules. Car le but est de réduire la quantité de batteries et que, en cumulé, le volume total des batteries des véhicules légers sera nettement plus élevé que celui des poids lourds. Donc il y a une volonté très forte d'utiliser cette technologie sur les véhicules légers. Cela signifierait aussi des batteries encore plus petites, moins chères et avec une empreinte CO<sub>2</sub> réduite, réduisant ainsi les inconvénients du véhicule électrique qui se concentrent dans la batterie.

**Le coût du projet s'élève aujourd'hui à 26 millions. A-t-on une idée du coût total s'il fallait équiper tout le territoire et quelles seraient les modalités de financement ?**

Il faut compter 4 millions d'euros du kilomètre pour équiper l'autoroute dans les deux sens. Le ministère des Transports propose 9 000 kilomètres d'autoroutes ce qui équivaut donc à 36 milliards d'euros d'investissement. Une somme très importante mais le coût de la transition est quoiqu'il arrive très important. Ce qu'il faut retenir ici, c'est que globalement, le coût complet (véhicules + infrastructures) est moins élevé dans le cas des ERS que s'il fallait financer des batteries plus grandes et des chargeurs haute puissance. Pour un poids-lourd, la batterie représente jusqu'à 40% du coût total

**« LA GÉNÉRALISATION DES ERS PERMETTRAIT UNE ACCÉLÉRATION DU DÉPLOIEMENT DE VÉHICULES ÉLECTRIQUES »**

du véhicule. Si on parvient à limiter la taille donc le prix des batteries, c'est autant d'économiser sur le prix total du véhicule. Nous avons d'ailleurs commandé une étude à Carbone 4 dont l'une des conclusions confirme que la généralisation des ERS permettrait une accélération du déploiement de véhicules électriques justement grâce à la baisse de prix relatif à la batterie. Quant au financement, c'est encore en phase d'études. Nous travaillons dans notre projet avec neuf laboratoires universitaires qui évaluent chacun des aspects différents des ERS et le laboratoire Splott de l'Université Gustave Eiffel travaille sur les modèles d'affaires pour faire émerger le mécanisme de financement le plus adapté. À date, ce que l'on peut dire, c'est que le modèle concessif autoroutier est adéquat pour financer les investissements sur le long terme – ce qui a par ailleurs déjà été prouvé jusqu'à présent.

**Est-ce que le déploiement des ERS suffirait à réduire les émissions de gaz à effet de serre du transport routier ?**

Aujourd'hui, les constructeurs de poids lourds envisagent de vendre 50% de leurs véhicules neufs en électrique en 2030. Mais aujourd'hui, on est encore loin du compte, en France et effectivement les ERS pourraient contribuer à tenir cette trajectoire. C'est un des leviers possibles.

**Quelles sont les prochaines étapes de l'expérimentation ?**

Dès le mois d'avril, nous allons entamer la phase de roulage, avec une inauguration prévue en juin pour tout type de véhicules : poids lourds, bus, véhicules utilitaires et légers. Le rail conducteur devrait être déployé, si les essais sur site fermé sont concluants, à partir de septembre sur une section comparable de l'A10. **A.L.**

**ENTREPRISES**

**AGRICULTEURS**

**PROFESSIONNELS**



**PROJETS DE TRANSITION ÉNERGÉTIQUE**

**CONTACTEZ-NOUS DÈS MAINTENANT !**

NOS EXPERTS SONT À VOTRE SERVICE POUR ACCOMPAGNER VOS PROJETS DANS LES ALPES MARITIMES, LE VAR ET LES ALPES DE HAUTE-PROVENCE.



 [credit-agricole.fr/ca-pca](https://credit-agricole.fr/ca-pca)

03/2025 | IP-OPTIMISTEBUSINESS-TRANSITIONENERGETIK-270X192 | Caisse Régionale de Crédit Agricole Mutuel Provence Côte d'Azur (CA PCA), société coopérative à capital variable, agréée en tant qu'établissement de crédit, dont le siège social est situé Avenue Paul Arène - 83300 Draguignan Cedex, immatriculée au RCS de Draguignan sous le n° 415 176 072. Société de courtage en assurance immatriculée au registre des intermédiaires en assurance sous le numéro 07 005 753 - www.orias.fr ; Titulaire de la carte professionnelle Transaction, Gestion Immobilière et Syndic n° CPI 8302202100000012 délivrée par la CCI du Var, bénéficiant de Garantie financière et Assurance Responsabilité Civile Professionnelle délivrée par CAMCA, 53 rue de la Boétie - 75 008 PARIS. Crédits photo : gettyimages.

*Les* **Entrepreneuriales**  
le salon des dirigeants d'entreprise



**LE  
COU  
RAGE**

**OSER  
INNOVER  
SE DÉPASSER**

**JEUDI 26 JUIN 2025**

**9H-18H 24<sup>E</sup> ÉDITION**

**ALLIANZ RIVIERA - STADE DE NICE**

**[www.upe06.com](http://www.upe06.com) | [#Entrep25](https://twitter.com/Entrep25)**

ORGANISÉ PAR





## MOBILITÉS DOUCES

# QUELS AVANTAGES POUR L'ENTREPRISE ?

Les entreprises aussi peuvent participer à la réduction des émissions de gaz à effet de serre, en encourageant les mobilités douces pour les trajets domicile-travail. Et elles ont beaucoup à y gagner !

Par Rozenn Gourvennec



**PLUSIEURS DISPOSITIFS SONT MIS EN PLACE POUR ENCOURAGER LES ENTREPRISES FRANÇAISES À PROMOUVOIR LA MOBILITÉ DOUCE AUPRÈS DE LEURS SALARIÉS.**

« **A**u quotidien, prenez les transports en commun », « Pour les trajets courts, privilégiez la marche ou le vélo », « Pensez à covoiturer ». Ces messages qui accompagnent chaque publicité pour les ventes de véhicules motorisés sont issus de la Loi orientation des mobilités (LOM). Son objectif : rendre les transports du quotidien plus propres, plus faciles et moins coûteux. Un projet dans lequel les entreprises ont un rôle à jouer.

**Un plus pour l'attractivité des talents**  
Depuis le 1<sup>er</sup> janvier, la Loi orientation des mobilités impose aux entreprises de plus de 50 salariés sur un même site de mettre en place un plan de mobilité employeur (PDME). Au-delà de cette obligation légale, cette démarche représente une véritable opportunité pour les entreprises. C'est déjà

un plus pour l'image de marque de la structure. En se posant en acteur responsable et engagé, elle favorise l'attraction et la rétention des talents, surtout chez les nouvelles générations qui accordent une grande importance à l'impact écologique de leur employeur. Inciter à l'utilisation des mobilités douces est également bénéfique pour le bien-être des salariés qui passent moins de temps dans les embouteillages. Enfin l'aspect économique n'est pas négligeable : délaissier les voitures thermiques réduit les coûts liés aux parkings, aux remboursements des frais kilométriques et à l'entretien des véhicules de fonction.

**Les aides à la mobilité douce**  
Plusieurs dispositifs sont mis en place pour encourager les entreprises françaises à promouvoir la mobilité douce auprès de leurs

salariés. Mesure phare de la Loi orientation des mobilités, le forfait mobilités durables permet aux employeurs, du privé comme du public, de prendre en charge les frais de transport de leurs salariés qui utilisent des modes de transports alternatifs à la voiture individuelle pour les trajets domicile-travail. Cette prise en charge est exonérée de cotisations sociales et d'impôt sur le revenu jusqu'à un certain plafond annuel (900 € par an et par salarié depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2025 si l'employeur cumule ce forfait avec la prise en charge de 50 % de frais d'abonnement aux transports en commun). Les entreprises peuvent également bénéficier du bonus écologique et de la prime à la conversion pour l'achat de véhicules électriques ou hybrides rechargeables. Cette aide peut aller jusqu'à 3000 € pour acquérir ou louer pendant au moins deux ans une

### « AVEC VÉLOTAF, NOUS VOULONS ACCOMPAGNER LA TRANSFORMATION DE L'ÉCONOMIE VERS LE NET ZÉRO »

#### INTERVIEW

**Pascal Crescent,**

DRH DU CRÉDIT AGRICOLE PROVENCE CÔTE D'AZUR

Depuis quelques mois, le Crédit Agricole Provence Côte d'Azur a mis

en place le dispositif Vélotaf pour inciter ses collaborateurs à se rendre au travail à vélo. Un dispositif qui complète un panel d'initiatives destinées à verdir les modes de déplacement des salariés.

#### En quoi consiste le dispositif Vélotaf ?

— Avec Vélotaf, le Crédit Agricole PCA met à disposition de ses collaborateurs, pour 15 € par mois, des vélos électriques pour aller au travail, à condition qu'ils les utilisent 50 jours par an. En partenariat avec la société Azfalte, qui veut démocratiser le vélo électrique d'entreprise, nous avons identifié les collaborateurs qui habitent à moins de 15 km de leur travail. Entre 155 et 160 vélos électriques vont être livrés cette année sur nos trois départements (Var, Alpes-Maritimes et Alpes de Haute Provence).

#### Qu'est-ce qui a motivé votre entreprise à promouvoir les mobilités douces ?

— La responsabilité du Crédit Agricole PCA est d'accompagner la transformation de l'économie vers la neutralité carbone. La mobilité représente 20% de notre empreinte carbone. Ainsi, Vélotaf s'inscrit dans une arborescence globale pour vivre la transition vers une mobilité plus douce, quel que soit le mode de déplacement. En fonction du lieu d'habitation de nos collaborateurs, nous leur proposons de prendre les transports en

commun et un vélo à assistance électrique sur les derniers kilomètres, car nous avons observé qu'ils sont prêts à utiliser plusieurs modes de transport. L'avenir est au multimodal.

#### Quels sont les retours de vos collaborateurs ?

— Ce dispositif Vélotaf a créé un vrai engouement dans l'entreprise, si bien qu'une deuxième vague de vélos est prévue pour répondre à la demande. Nous pourrions mettre en location jusqu'à 400 VAE sur les grands pôles urbains que sont Nice-Saint-Laurent du Var et Toulon.

#### Est-ce la seule opération mise en place pour promouvoir les mobilités douces ?

— Non, nous avons également une flotte de véhicules électriques pour les déplacements professionnels d'un site à un autre. Nous avons aussi créé notre filiale spécialisée dans l'autopartage, Agilauto Partage, expérimentée en 2024 à Fayence, pour permettre aux habitants en milieu rural de louer une voiture électrique. Et nous prenons en charge 75 % des abonnements de transports collectifs de nos salariés. **R.G.**



Alizée Palombino

> camionnette électrique neuve et jusqu'à 900 € pour l'achat ou la location pendant au moins deux ans d'un deux ou trois roues électrique neuf.

**Un diagnostic mobilité avec la Métropole Nice Côte d'Azur**

Consciente que la mobilité a un impact sur la compétitivité des entreprises et sur la pérennité du territoire, la Métropole Nice Côte d'Azur développe un panel de services destinés à encourager l'évolution des comportements vers des modes de déplacement moins carbonés. Elle a par exemple conclu un partenariat avec la start-up niçoise Wever pour effectuer un diagnostic mobilité au sein des entreprises de la métropole. Une quarantaine d'entreprises, centres hospitaliers et administrations dont la Métropole Nice Côte d'Azur et la Ville de Nice ont rejoint la démarche.

**Le CHU de Nice récompensé**

Une fois ce diagnostic réalisé, les entreprises peuvent élaborer un plan d'actions pour décarboner les déplacements. Plusieurs solutions s'offrent à elles : proposer des vélos ou trottinettes en libre-service, une flotte de véhicules électriques, créer une navette d'entreprise, former les collaborateurs en éco-conduite, organiser le covoiturage ou développer le télétravail. Le CHU de Nice a par exemple récemment été récompensé par le label argent « Objectif employeur pro-vélo » pour la mise en place d'infrastructures adaptées à la pratique du vélo sur son site de Cimiez. Celui-ci bénéficie désormais de parkings à vélos sécurisés, de stations de réparation et d'abris pour les cyclistes. Dans le quartier de Nice-Méridia, la CCI Nice Côte d'Azur a quant à elle lancé le Plan de Mobilité Employeur Commun (PDMEC) « M'airidia », qui comprend notamment des tests de



**Qu'est-ce qui a motivé le groupe Ragni à promouvoir les mobilités douces auprès de ses collaborateurs ?**

— Le siège du groupe Ragni se situe tout au fond d'un vallon à la Gaude, très mal desservi par les transports en commun, ce qui complique le recrutement de personnel non véhiculé. Le bus qui relie Cagnes-sur-Mer au vallon s'arrête bien avant nos locaux, obligeant les collaborateurs à marcher environ 12 minutes. En 2024, la Métropole Nice Côte d'Azur

modes alternatifs à la voiture individuelle, des challenges mobilité et des formations pour favoriser les modes de déplacement doux dans les entreprises. Implémenter un PDME est un vrai plus pour les entreprises : l'impact est positif à la fois pour la planète, sur la qualité de vie des salariés, pour la marque employeur et sur l'espace public qui devient moins encombré. ■

**ENTRETIEN**

**CAROLINE BAJAT** - RESPONSABLE DES RESSOURCES HUMAINES DU GROUPE RAGNI

CONCEPTEUR ET FABRICANT DE SOLUTIONS D'ÉCLAIRAGE PUBLIC ET DE SOLUTIONS CONNECTÉES POUR LES COLLECTIVITÉS, LE GROUPE RAGNI COMPTE 400 COLLABORATEURS DONT 110 AU SIÈGE DE LA GAUDE. IL MET ACTUELLEMENT EN PLACE UN PLAN DE MOBILITÉ EMPLOYEUR.

**« AVEC LA MÉTROPOLÉ NCA, NOUS CHERCHONS DES SOLUTIONS DE MOBILITÉS DOUCES POUR NOS SALARIÉS »**

nous a proposé de réaliser un diagnostic de mobilité employeur avec la start-up Wever. Nous avons saisi cette occasion pour mieux cerner les besoins de nos collaborateurs et pour trouver des solutions de mobilités douces, plus respectueuses de l'environnement et plus économiques pour eux.

**Quelles démarches avez-vous entreprises ?**

— Le diagnostic s'est déroulé sur trois mois, d'octobre à janvier. L'idée était de comprendre pourquoi les salariés ne pouvaient pas se passer de la

voiture thermique pour leurs trajets domicile-travail. Plusieurs raisons ont été invoquées : des impératifs familiaux, une offre de transport non adaptée et le coût d'achat d'un moyen de locomotion plus doux. Cette restitution nous a permis d'identifier trois leviers pour construire notre plan de mobilité. Ainsi, nous travaillons avec la Métropole pour modifier la ligne de bus afin qu'elle desserve nos locaux. Nous allons également trouver des points de rassemblement possibles pour le covoiturage, et proposer des aides à l'achat d'un vélo ou d'une trottinette. Nous avons

déterminé un budget (0,1% de notre masse salariale, annuellement) pour ce Plan de mobilité qui devrait débiter au deuxième semestre 2025.

**Avez-vous rencontré des difficultés dans la mise en œuvre de ce plan ?**

— Identifier les besoins est plutôt simple mais il est difficile d'avoir la certitude que les mesures prises vont réellement impacter les modes de transport de nos collaborateurs. Peut-être qu'au bout de quelques mois d'essai, ils reviendront à la voiture. Ce plan de mobilité n'est que la continuité de la politique globale que nous menons en externe et en interne pour devenir une société à mission. R.G.

**11**

Le versement mobilité est versé par toutes les entreprises qui emploient au moins 11 salariés. Selon les régions, son taux pourrait augmenter en 2025.

**METROPOLITAN ICONIC**  
LE CŒUR DE VILLE DE NICE A ENFIN SON  
ADRESSE SPORT ET BIEN-ÊTRE PREMIUM

**METROPOLITAN**  
SPORT CLUB & SPA

METROPOLITAN ICONIC | 53 AV. JEAN MEDECIN - NICE | 04.23.50.01.90



## BANQUE POPULAIRE MÉDITERRANÉE

# TRANSITION ÉCOLOGIQUE BIEN ACCOMPAGNÉE !

Secteur incontournable de notre économie, le transport routier est aussi l'un de ceux qui doivent se réformer le plus rapidement et de manière efficiente. Une transformation qui passe par des besoins financiers et un accompagnement efficace.

Par Aurelia Lasorsa.

Il n'y a pas que les acteurs du transport qui sont concernés par les échéances de mobilité. C'est tout l'écosystème économique qui se mobilise pour tendre vers cet objectif de neutralité carbone en 2050. En tête de pont, les banques sont très largement sollicitées pour accompagner ces changements. Car toutes les entreprises, quelle que soit leur taille, ont besoin de

**PERMETTRE À NOS CLIENTS DE DIMINUER LEUR EMPREINTE CARBONE ET DE RÉPONDRE AUX OBLIGATIONS RÉGLEMENTAIRES.**

**NICOLAS CHEVILLARD**  
DIRECTEUR DU DÉVELOPPEMENT  
BANQUE POPULAIRE MÉDITERRANÉE

financement et d'accompagnement pour renouveler leur parc de véhicules, du camion pour le transporteur à la camionnette pour l'artisan. Nous avons enquêté auprès de notre partenaire, Banque Populaire Méditerranée, et interviewé certains de ses clients pour en savoir plus sur les produits financiers et services proposés. ■



### QUESTIONS À...

#### NICOLAS CHEVILLARD

DIRECTEUR DU DÉVELOPPEMENT,  
BANQUE POPULAIRE MÉDITERRANÉE

« NOUS PRÉVOYONS UNE ENVELOPPE DE 113 MILLIONS D'EUROS POUR FINANCER LA TRANSITION ET LA DÉCARBONATION DES ENTREPRISES »

#### Comment votre banque accompagne-t-elle ses clients professionnels dans cette transition écologique imposée ?

— Nous souhaitons être une banque à impact positif pour nos clients et nous les accompagnons vers la transition au travers de diverses actions. Celles-ci s'inscrivent dans notre stratégie RSE comme dans notre Plan stratégique 2025-2030 où la transition occupe une place de choix : nous veillons pour cela à comprendre les enjeux ESG (environnement, social et gouvernance) de nos clients et à nous positionner comme un partenaire stratégique de premier ordre. En cela, nous participons au développement de notre territoire. Nous mettons un point d'honneur à proposer des solutions adaptées afin de les aider à maintenir leur compétitivité sur le long terme.

#### Pouvez-vous nous citer quelques exemples d'actions mises en œuvre ?

— Nous avons développé différents produits qui répondent aux besoins. Le prêt à impact PME qui nous permet d'accompagner nos clients via une bonification du taux liée à leurs engagements extra financiers. Une remise allant de 3 à 10% des intérêts annuels, définie en fonction du nombre d'indicateurs choisis et liés aux objectifs de performance atteints. Nous avons prévu d'étendre ce produit au secteur de l'agriculture,

à mi-2025. Ces objectifs peuvent concerner la part de véhicules propres ou encore les énergies renouvelables produites. Notre implication passe également par une offre de Crédit-bail mobilier sur les véhicules de transport et véhicules industriels à faible impact carbone, qui s'adresse aux professionnels de tous secteurs, pour des véhicules hybrides électriques, fonctionnant au GNV ou à l'hydrogène. L'objectif de ce dispositif est triple : il permet à nos clients de diminuer leur empreinte carbone et de répondre aux obligations réglementaires tout en bénéficiant des aides gouvernementales en faveur d'une mobilité verte.

#### Quels sont vos objectifs en termes de transition pour les années à venir ?

— Ils sont clairs. À fin 2026, nous souhaitons nourrir un dialogue ESG avec nos clients afin de cibler leurs enjeux et de leur fournir une réponse adaptée. Dans le même temps, nous prévoyons une enveloppe de 113 millions d'euros pour financer la transition et la décarbonation des entreprises. Enfin, en interne, la flotte de véhicules de la BPMED est de plus en plus composée de véhicules hybrides et à fin 2024, nous avons un bilan carbone diminué de 15%. Nous allons poursuivre sur cette voie dans les années à venir, et veillerons à aller plus loin en faveur de la transition, à tous les niveaux. A.L.



**ENTRETIEN**

**JONATHAN DELLI ZOTTI**

DIRIGEANT DE ESTEREL CARS,  
RAFAËL BUS ET DE TTM GREEN ENERGY

**Quelle est votre activité ?**

— Nous sommes un groupement d'entreprises qui opère en délégation de service public sur le réseau de transports en commun d'Estérel Côte d'Azur Agglomération. Nous employons

140 personnes et transportons 2,6 millions de voyageurs par an. Chaque jour, ce sont 80 véhicules que nous déployons sur le réseau.

**Vos secteurs d'activité tendent à évoluer en faveur de la décarbonation.**

**Comment appréhendez-vous ces changements à venir ?**

— Nous sommes effectivement dans l'obligation de nous engager dans une transition énergétique indispensable. Mais c'est un sujet que nous avons commencé à aborder il y a une vingtaine d'années et j'y suis, personnellement, très impliqué. Aujourd'hui, 17% de notre flotte est électrique. Et ce que l'on oublie souvent de dire, c'est qu'au-delà de l'achat du véhicule qui représente déjà un budget conséquent pour une structure, quelle que soit sa taille, il faut ajouter le coût des chargeurs adaptés. Un chargeur comme ceux que nous possédons coûte

actuellement 50 000 euros. C'est colossal ! Mais notre force, c'est d'être à la fois transporteur et fournisseur d'énergie, au travers de notre société TTM Green Energy. C'est un vrai atout pour nous.

**Vous avez donc pris le virage de la transition écologique avant d'en être obligé. Qu'est-ce qui vous a poussé à faire ce choix ?**

— C'était une évidence pour nous. Il allait falloir repenser notre modèle... Mais au-delà de cet aspect, nous constatons au quotidien que les bus bas carbone sont la garantie d'une plus grande satisfaction de nos usagers : moins de bruit, environnement apaisé, plus de calme... On contribue aussi nettement au bien-être des habitants qui vivent en centre-ville et ne sont plus incommodés par le bruit des moteurs diesel. De notre côté, cela ne demande pas de réels changements, si ce n'est de prévoir les recharges. Il faut environ 4 h 30 pour une charge complète, c'est une simple question d'organisation.

**Qu'appréciez-vous dans votre relation la banque ?**

— La confiance ! Banque Populaire Méditerranée est le partenaire historique de notre entreprise familiale. Initialement, nous n'étions pas dans le transport de voyageurs, ma famille dirigeait une affaire d'extraction

**« AUJOURD'HUI, 17% DE NOTRE FLOTTE EST ÉLECTRIQUE »**

de pierre et de BTP. Ce n'est que plus tard que nous avons diversifié nos activités, et ils sont depuis restés à nos côtés. C'est aujourd'hui un partenaire essentiel à notre développement, avec lequel nous collaborons dans différents secteurs. Dans une considération plus humaine, nous apprécions particulièrement la disponibilité, la qualité d'écoute et les conseils de Monsieur Frédéric Gréco. Il nous accompagne depuis longtemps maintenant, il connaît nos problématiques et ont envie d'avancer avec nous.

**De quels types d'accompagnement avez-vous besoin ?**

— Principalement de financements pour investir dans de nouveaux véhicules. Nous sommes engagés sur une DSP (délégation de service public) de 10 ans, jusqu'en 2027. Banque Populaire Méditerranée nous assure le financement de notre parc. En 2021, nous les avons sollicités pour l'achat de véhicules neufs nécessaires pour l'extension du réseau. Aujourd'hui, nous continuons à développer notre flotte, qui devra être essentiellement composée, sur le long terme, de véhicules électriques ou à hydrogène. Nous avons donc de gros investissements à prévoir. **A.L.**



**INTERVIEW**

**ROMAIN VINCENT**

PRÉSIDENT DE E55C

**« LES TECHNOLOGIES ÉVOLUENT, LES MODES D'UTILISATION DES VÉHICULES CHANGENT, TOUT COMME LES COMPORTEMENTS »**

**Pouvez-vous nous présenter votre entreprise ?**

— E55C est le premier opérateur de bornes de recharge électrique – au sens historique, puisque nous existons depuis 2013 – à destination des collectivités pour lesquelles nous installons gratuitement le matériel et sommes rémunérés sur les consommations. Notre siège social est situé à Saint-Tropez et nous sommes présents en Île-de-France, à Bordeaux et dans les Bouches-du-Rhône. Nous comptons actuellement une vingtaine de collaborateurs.

**Quels sont vos prochains défis ?**

— Notre plus grand défi est celui de la croissance. Il est temps pour nous d'accélérer et de nous implanter sur l'ensemble du territoire afin d'être reconnus comme un acteur incontournable de la transition et de la mobilité. Les technologies évoluent, les modes d'utilisation des véhicules changent, tout

comme les comportements. Aujourd'hui, la réglementation européenne ne nous donne plus d'autres choix que de mener cette transition, mais nous faisons encore face à une certaine réticence des usagers. Nous menons ce combat depuis une douzaine d'années et je peux dire avec certitude que la courbe de notre activité est fonction des préoccupations des Français. Mais nous sommes convaincus du bienfondé de notre activité, car en matière de décarbonation et de consommation énergétique c'est la meilleure option. C'est aussi la raison pour laquelle aujourd'hui nous développons une offre à destination des privés et des structures parapubliques, tout en équipant de nouvelles communes. Nous sommes sereins, car nous pouvons compter sur un partenaire bancaire à notre écoute et force de propositions.

**De quand date votre collaboration avec Banque Populaire Méditerranée ?**

— Depuis 2023, date de

notre levée de fonds de 10 millions d'euros. Ils ont immédiatement compris nos besoins en termes de placements financiers, puis et surtout, ils nous ont accompagnés pour différents prêts. Nous les sollicitons beaucoup pour des conseils au sujet de nouveaux financements et eux n'hésitent pas à venir nous proposer des solutions qui leur semblent adaptées à notre activité. Nous sommes dans une relation que je qualifierais de dynamique. C'est très agréable et fluide.

**Pourquoi avoir choisi une banque en région ?**

— D'abord parce que nous avons des atomes crochus en tant que professionnels en région. Nous avons constaté que les banques nationales nous prenaient moins au sérieux et nous avons apprécié la proximité et la relation instaurée dès le départ avec Banque Populaire Méditerranée. C'est une relation directe, nous ne perdons pas de temps. **A.L.**



**INTERVIEW**

**BRENDA FAUCON**

DIRECTRICE ADMINISTRATIVE ET FINANCIÈRE  
CHEZ SUN TRANS INTERNATIONAL

**« NOUS AVONS FAIT EN SORTE QUE LES VÉHICULES DE NOS COMMERCIAUX ET DIRIGEANTS SOIENT HYBRIDES OU ÉLECTRIQUES »**

**Pouvez-vous brièvement nous présenter votre entreprise ?**

— Sun Trans International est une entreprise familiale créée en 1999, dont le siège est basé à Colomars. Nous sommes spécialisés dans le transport de marchandises vers l'Italie, l'Espagne, la Grèce et le Portugal. Nous travaillons essentiellement sur du transport routier, mais il nous arrive d'organiser des livraisons aériennes et maritimes. Nous comptons 16 collaborateurs, et notre holding emploie de son côté 4 personnes supplémentaires. Nos clients sont en majorité de grandes entreprises de la région (les parfumeurs de Grasse, Malongo, etc.), mais nous pouvons aussi travailler pour des particuliers.

**Quels types d'investissements avez-vous besoin de financer ?**

— Après un Master et un mémoire qui traitait de la RSE, j'étais déjà très sensible aux enjeux des transformations énergétiques. Nous avons récemment installé des panneaux photovoltaïques et à fin avril, nous devrions avoir finalisé notre

premier bilan carbone. Nous avons fait en sorte que les véhicules de nos commerciaux et dirigeants soient hybrides ou électriques. Pour ce qui est des poids lourds, les choses sont plus complexes car le coût (et donc le besoin en financement) est beaucoup plus important. Mais nous bénéficions des conseils et de l'écoute de notre conseiller.

**Les atouts recherchés chez votre partenaire bancaire ?**

— Banque Populaire Méditerranée est notre partenaire depuis notre création. Nous apprécions leur réactivité, car en tant que professionnels nous avons souvent besoin de réponses rapides pour faire des choix et optimiser nos décisions. C'est également agréable d'échanger avec un interlocuteur qui connaît le territoire et ses spécificités. Nous faisons principalement appel à notre banquier pour le financement de nos véhicules. Nous possédons 4 poids lourds et 4 fourgons qui parcourent énormément de kilomètres au quotidien. Pour les très longs trajets, nous faisons en revanche appel à des partenaires externes. **A.L.**

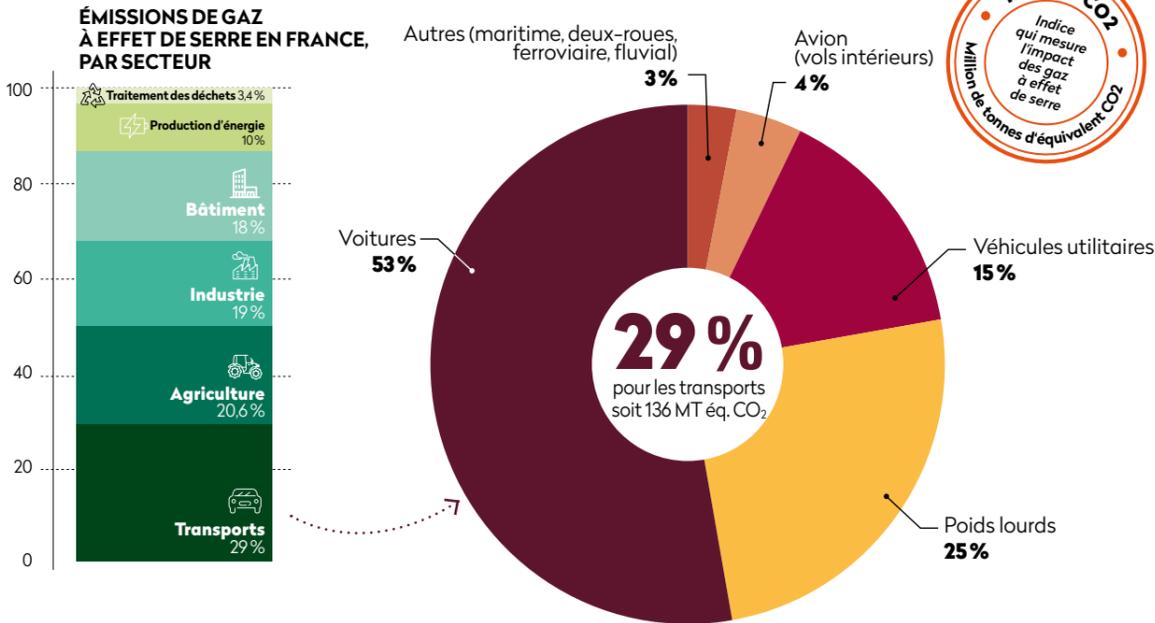


**NOUS PROPOSONS TOUTES LES SOLUTIONS DE TRANSPORT DE MARCHANDISES À TRAVERS LE MONDE, DU SIMPLE COLIS AU LOT PARTIEL OU COMPLET.**

# L'IMPACT CLIMATIQUE DE LA MOBILITÉ

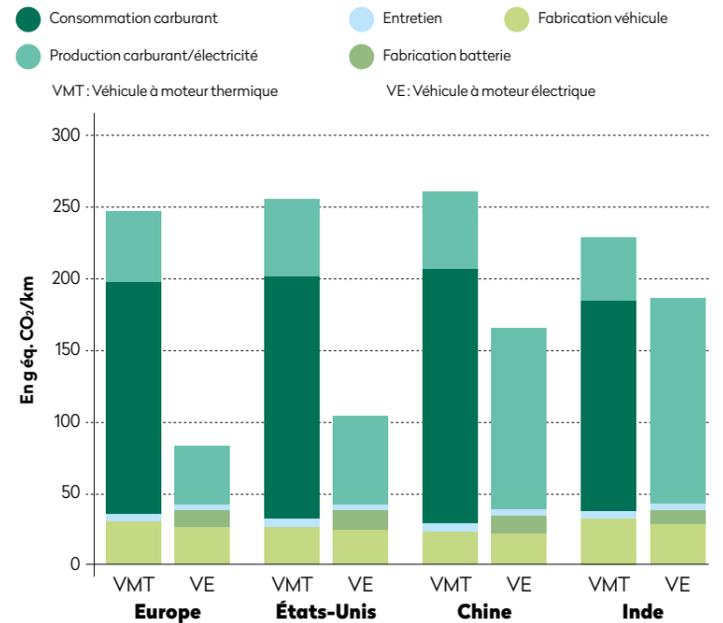
Bien choisir ses moyens de déplacement joue fortement sur son empreinte carbone.

## IMPACT CLIMATIQUE DU TRANSPORT EN 2023.

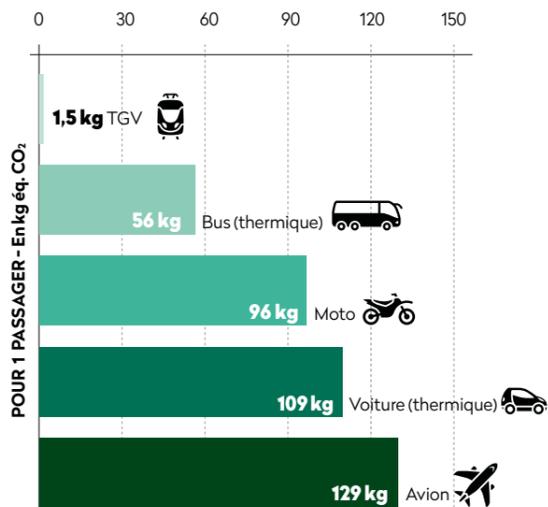


## ÉMISSION DU CYCLE DE VIE.

Même pour l'Inde et la Chine, qui dépendent fortement du charbon pour produire leur l'électricité, les avantages du cycle de vie des véhicules électriques sont notables.



## ÉMISSIONS D'UN TRAJET DE 500 KM EN MODES DE TRANSPORTS TRADITIONNELS



## 1 voiture sur 4

vendue en France se branche sur une prise (100% électrique ou hybride rechargeable).



## + 1,5 million

de véhicules électriques et hybrides rechargeables roulent sur les routes françaises.

## 100 000

bornes de recharge électrique installées, dont 15% à recharge rapide (plus de 50 kW).

## 2 à 3 fois moins

d'impact carbone pour la voiture électrique par rapport à un véhicule diesel ou essence (de taille comparable).

## CALENDRIER

**2027** Les voitures électriques doivent représenter 40% des flottes d'entreprises.

**2035** Plus aucune voiture à moteur à combustion ne pourra être vendue au sein de l'Union européenne pour garantir la progression vers l'objectif de neutralité climatique en **2050**.

## THERMIQUE OU ÉLECTRIQUE, QUI REJETTE LE PLUS DE CO<sub>2</sub> ?

En tonnes équivalent CO<sub>2</sub>

Source : Ademe



**6,57**  
En tonnes équivalent CO<sub>2</sub>

**3,74**  
En tonnes équivalent CO<sub>2</sub>

FABRICATION DES COMPOSANTS  
**6,21**

FABRICATION DES COMPOSANTS  
**3,3**

ASSEMBLAGE  
**0,36**

ASSEMBLAGE  
**0,44**



**2,34**  
En tonnes équivalent CO<sub>2</sub>

**18,26**  
En tonnes équivalent CO<sub>2</sub>

ÉMISSIONS EN PHASE D'USAGE  
**ZÉRO**

ÉMISSIONS EN PHASE D'USAGE  
**15,84**

LA BATTERIE  
**2,34**

CARBURANT  
**2,42**

**9** En tonnes équivalent CO<sub>2</sub>

**BILAN TOTAL**

**22** En tonnes équivalent CO<sub>2</sub>

## CYCLE DE VIE DES BATTERIES.

Source : InsPeer



Sources: Ademe, Citepa, ICCT, ministère de la Transition écologique, Impact CO<sub>2</sub>, Aeev, OJE, PPA, Avere, Transport & Environnement



# La plus belle des réussites, c'est celle qui rayonne.

Banque Populaire accompagne chaque jour 200 nouvelles créations d'entreprise\* partout en France.

**BANQUE  
POPULAIRE**   
MÉDITERRANÉE

\*Toutes Banques Populaires régionales confondues. Source BPCE.

Banque Populaire Méditerranée, Siège Social : 457 Promenade des Anglais - 06200 Nice - Tél : +33 (0)4 93 21 52 00 \*\* - Société anonyme coopérative de Banque Populaire à capital variable (art. L. 512.2 et suivants du code monétaire et financier et l'ensemble des textes relatifs aux Banques Populaires et aux établissements de crédit) 058 801 481 RCS Nice - immatriculée auprès de l'ORIAS sous le numéro 07 005 622 - N° TVA intracommunautaire FR 61 058 801 481 - Succursale de Monaco : 3-9, boulevard des Moulins - MC 98000 Monaco - RCI 00 S 03751 - TVA : FR 64 0000 53 529 - Tél : +377 92 16 57 57 \*\* [www.banquepopulaire.mc](http://www.banquepopulaire.mc). Entité du Groupe BPCE, représentée par BPCE S.A. (SIRET 493 455 042), titulaire de l'identifiant unique REP Emballages Ménagers et Papiers n° FR232581\_01QHNQ délivré par l'ADEME. Crédit photo : Pedro Nóbrega - ROSA PARIS - Adaptation : [pointvirguledesign.fr](http://pointvirguledesign.fr) \*\* Appel non surtaxé, coût selon opérateur.

