

## « Nouveaux usages de mobilité à 2030 : pistes d'évolution et opportunités pour les infrastructures routières et ses acteurs »

En faisant appel au cabinet d'étude et de prospective Chronos, Routes de France visait trois objectifs :

- Imaginer **l'évolution de la mobilité à 2030** avec l'ensemble des acteurs\* dont les usagers de la rue et de la route, les maîtres d'ouvrages (gestionnaires de réseaux) et les opérateurs de services de mobilité afin de dégager les consensus ou les dissensus sur les changements majeurs à 2030 : usages, services, outils, bases de données, apport des infrastructures routières et de leurs équipements.
- Susciter leurs **attentes** concernant les infrastructures dans l'avenir
- Préfigurer de **nouvelles formes de partenariat** et alliances (mutation de l'écosystème)

La méthode utilisée pour conduire cette étude : établissement de bases de ressources, élaboration de 16 **fiches critiques** (éclairages sur l'avenir), série **d'entretiens qualitatifs** (15 acteurs), **sondage prospectif** (22 hypothèses soumises à 36 acteurs « externes » et 29 adhérents de Routes de France), un **atelier collaboratif** d'une journée (34 acteurs).

### Ce que l'on peut retenir

Les principales attentes des acteurs sur **l'évolution des infrastructures routières** :

- Un **entretien régulier**, une qualité du **marquage** et de la **signalisation**, des routes sécurisantes et sécurisées, des solutions techniques plus économes et réduisant l'empreinte environnementale,
- Une **adaptation** des infrastructures aux nouveaux parcs de véhicules : hybride, mix énergétique, induction, connectivité...
- Des **aménagements spécifiques** pour le vélo, le véhicule autonome (site propre pour navettes), la création de **hubs multimodaux** (pour les personnes et les biens), des acheminements des colis et/livraisons en ville,
- De nouveaux **modèles économiques** : route devenant centre de profit (énergie, données, services...), création de filiales communes pour la gestion de hubs multimodaux,
- Un apport du **numérique** et des **données** : adaptation de l'infra pour répondre aux outils type MaaS, un référencement numérisé des routes, un observatoire des usages, des **capteurs** renseignant l'état des chaussées et les flux, une gouvernance partagée des données, des aides à une conduite plus sûre, la régulation dynamique des flux...

Leurs principales finalités :

- Une amélioration de la qualité et de **l'offre de mobilité**
- Une réduction des **impacts** : pollution/co2/ énergie/congestion
- Booster les **innovations** : démarches multi acteurs, expérimentations, collecte et partage des données, qualité des aménagements et des espaces publics.

---

\* **Les acteurs externes sollicités**: Donneurs d'ordre/ Institutionnels / Opérateurs de mobilité / Experts / Représentants d'usagers de la route / Acteurs des ITS/ Constructeurs automobiles.

## En 2030, quels changements majeurs possiblement ?

### Du côté des véhicules

- Le passage à l'**électrique** est une hypothèse partagée (voiture et deux-roues) pour une part de marché de 10% contre 1,5% en 2018, ce qui suppose des **solutions de recharge** fixes et dynamiques, une diminution du coût d'achat, des contraintes sur le thermique.
- Une petite majorité pense que le **véhicule autonome** se développe sous forme de navettes à faible vitesse dans les grandes villes et un consensus se dégage sur le fait que les infrastructures routières dédiées au véhicule autonome sont **en capacité de le guider**.
- Le bannissement de la voiture solo dans les villes à l'exception des « villes centre » des métropoles ne fait pas consensus, mais l'interdiction attendue du **véhicule thermique de livraisons** en ville fait consensus.

### Du côté des mobilités actives, légères ou partagées

- On constate très majoritairement la généralisation du **vélo** (notamment grâce au VAE) et de la glisse urbaine en ville et en périphérie et 20% des routes départementales favorisent cette évolution (soit 70 000 kms à l'échelle nationale).
- Pas de consensus sur l'usage intensif des services de voiture partagée.

### Du côté du stationnement, des stations et des hubs

- Une grande majorité pense à un développement de **stations intermodales** ou à des hubs qui s'appuient sur des espaces existants ou à créer offrant un de nombreux services (dont tiers lieux) et l'accès aux offres de mobilité alternative (infrastructures piétonnes, cyclables ou glisse, parkings relais covoitureurs, bornes de recharge, navettes autonomes, logistique urbaine,...)
- Une forte évolution sur le **stationnement** en centre-ville des métropoles et donc de l'espace public, du fait de leur transition en zones de dépose minutes ou de leur suppression (longue et moyenne durée) ; l'intensité de cette évolution est moins partagées pour les moyennes et les grandes villes.

### Sur le partage de la voirie

- Des **voies dédiées** pour navettes vers les centres villes
- Des **pistes cyclables** sécurisées et sans « coupures »
- Une **gestion dynamique** des routes et des voiries.

### Sur les services de mobilité et leurs outils

- Les services de **mobilité à la demande** dans les zones périurbaines et rurales explosent ; ils sont assurés par des particuliers, des associations, des opérateurs de mobilité et des VTC
- Des packs de mobilité et des **assistants personnels de mobilité** MaaS sont à la disposition des usagers
- Existence de **plates-formes de données** à l'échelle régionale : services, usages, flux, état des chaussées...
- Les entreprises accompagnent leurs salariés vers une **mobilité durable**.

### Contacts presse :

Pierre de Thé – 06 48 20 72 78  
[pierre.dethe@routesdefrance.com](mailto:pierre.dethe@routesdefrance.com)

Léa Marzloff – 06 80 46 27 02  
[lea.marzloff@groupechronos.org](mailto:lea.marzloff@groupechronos.org)



@routesdefrance1



Routes de France



@routesdefrance1



Syndicat Routes de France

