



HAL
open science

**“ L’électromobilité dans les Alpes-Maritimes ”.
Contribution scientifique sur l’État des Lieux du
département sur la thématique Transports &
Urbanisation.**

Killian Arteau, Gilles Voiron, Christine Voiron-Canicio, Solenn Dannenmuller

► **To cite this version:**

Killian Arteau, Gilles Voiron, Christine Voiron-Canicio, Solenn Dannenmuller. “ L’électromobilité dans les Alpes-Maritimes ”. Contribution scientifique sur l’État des Lieux du département sur la thématique Transports & Urbanisation.. Assises de la Transition Ecologique et Citoyenne (2016). / Poster, Oct 2018, Nice, France. hal-03555368

HAL Id: hal-03555368

<https://hal.science/hal-03555368>

Submitted on 3 Feb 2022

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L’archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d’enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

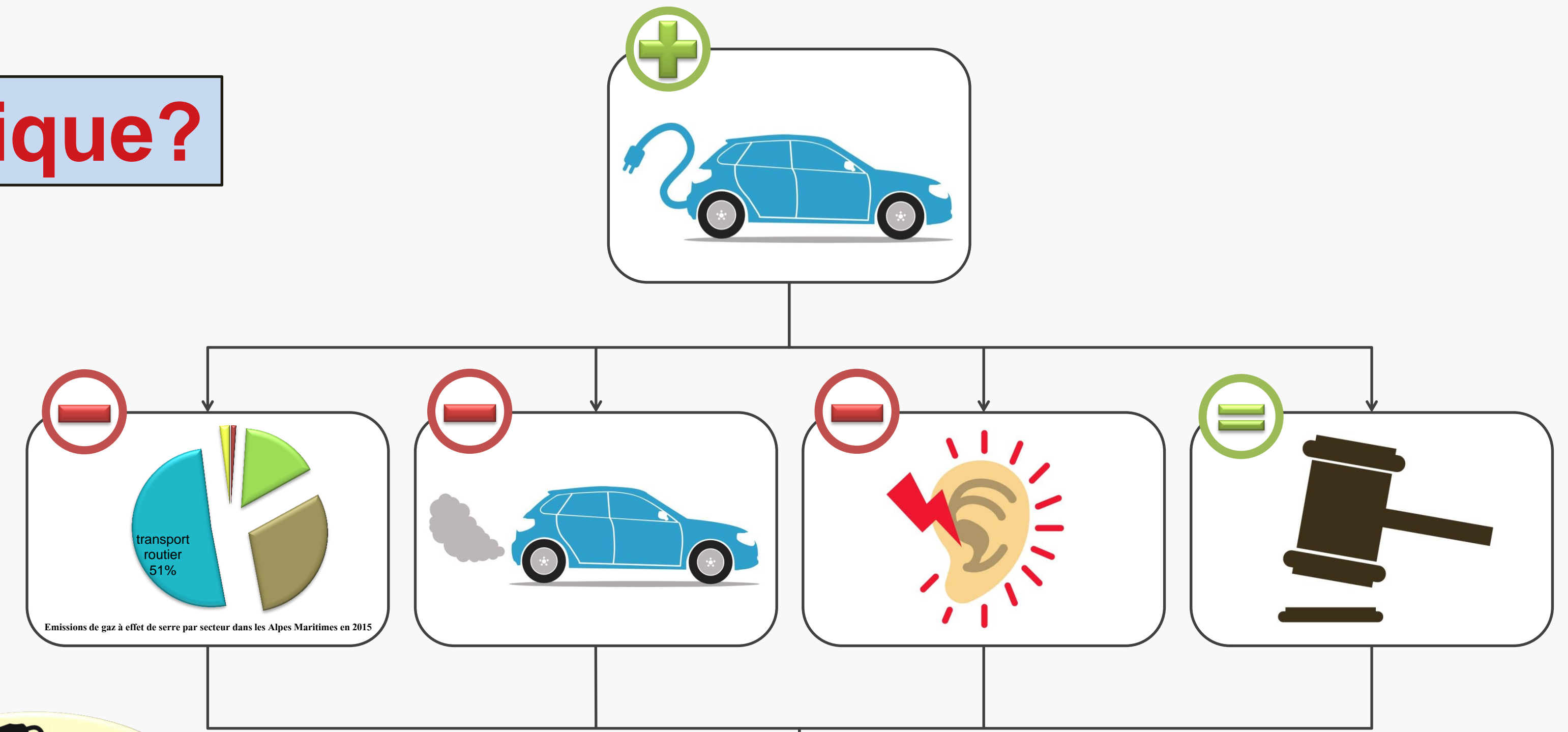
L'ELECTROMOBILITE DANS LES ALPES MARITIMES

Assises de la Transition Écologique & Citoyenne | 2018

Killian Arteau, doctorant (Université Côte d'Azur, laboratoire ESPACE), Gilles Voiron, Ingénieur d'études contractuel (CNRS, laboratoire ESPACE), Christine Voiron-Canicio, Professeure de géographie (Université Nice Sophia Antipolis, laboratoire ESPACE) et Solenn Dannemuller, étudiante en Master de Sociologie (Université Nice Sophia Antipolis).

Pourquoi promouvoir la mobilité électrique?

La mobilité électrique est érigée comme levier majeur de la transition énergétique et écologique pour tendre vers des territoires plus durables. En effet, le secteur du transport routier est, selon Air PACA (2017), responsable d'un peu plus de la moitié des émissions de GES sur le département des Alpes-Maritimes (51%). La promotion de la mobilité électrique s'inscrit dans le cadre des actions proposant une alternative au véhicule thermique responsable de taux d'empreinte carbone excessifs, et, plus globalement, des mesures en faveur de la réduction des nuisances relatives à la circulation routière, notamment en milieu urbain.



Par quels moyens?

Politiques incitatives

- Aides financières à l'achat (bonus écologique).
- Politique de stationnement aménagé.
- Déploiement de bornes de recharges.
- Promotion de la mobilité douce.

Politiques coercitives

- Taxe empreinte carbone.
- Malus écologique.
- Hausse des prix des carburants.
- Interdiction de circuler à certaines heures.
- Stationnement contraignant.

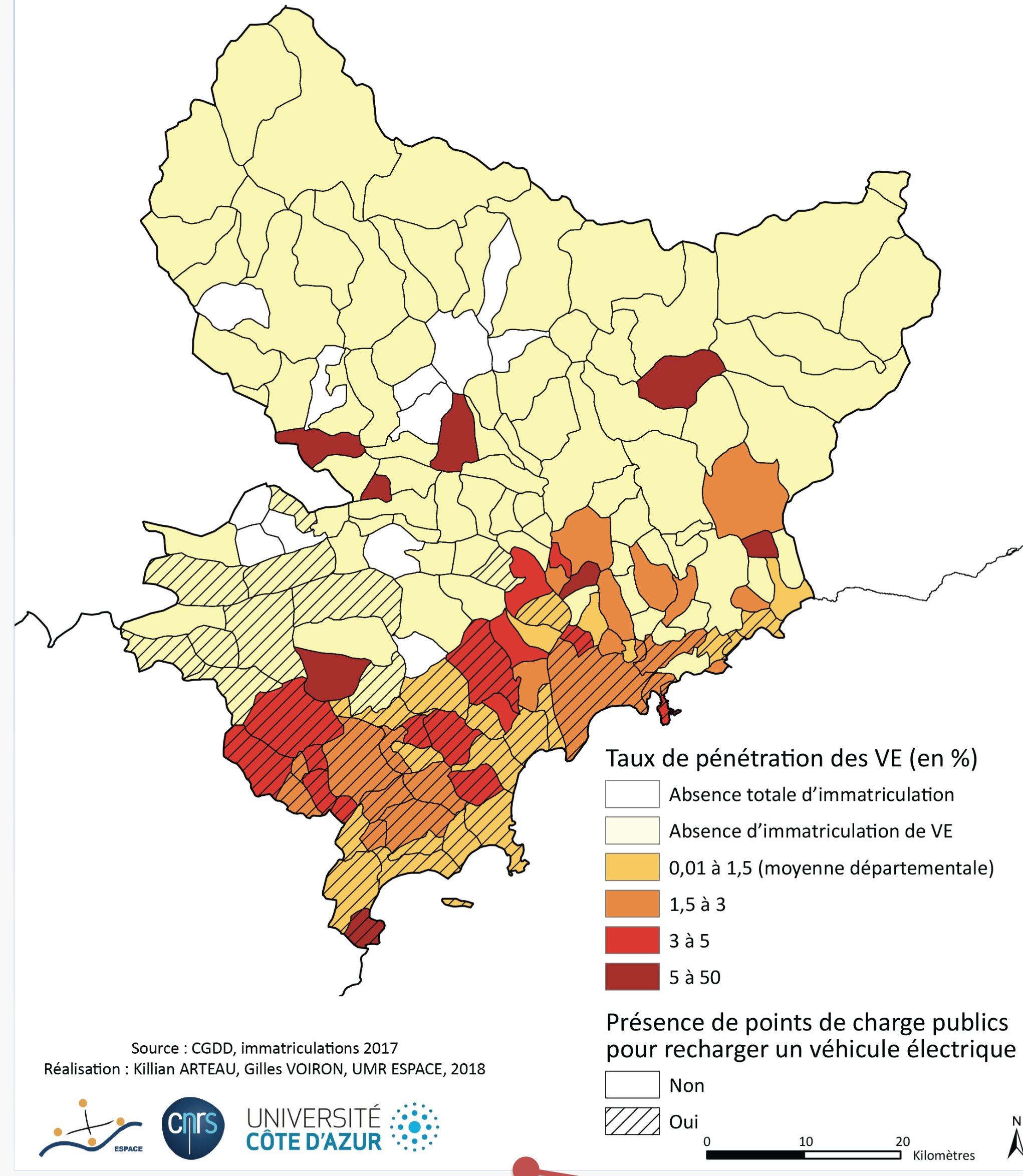
Étirez-vous au courant
Si les collectivités et les organismes publics et privés jouent un rôle majeur dans la diffusion de l'électromobilité, l'appropriation du VE par les particuliers est la condition sine qua non pour parvenir à un déploiement massif des véhicules à batteries électriques.

Rendre la ville plus durable

La mobilité électrique dans les Alpes Maritimes et dans la ville de Nice

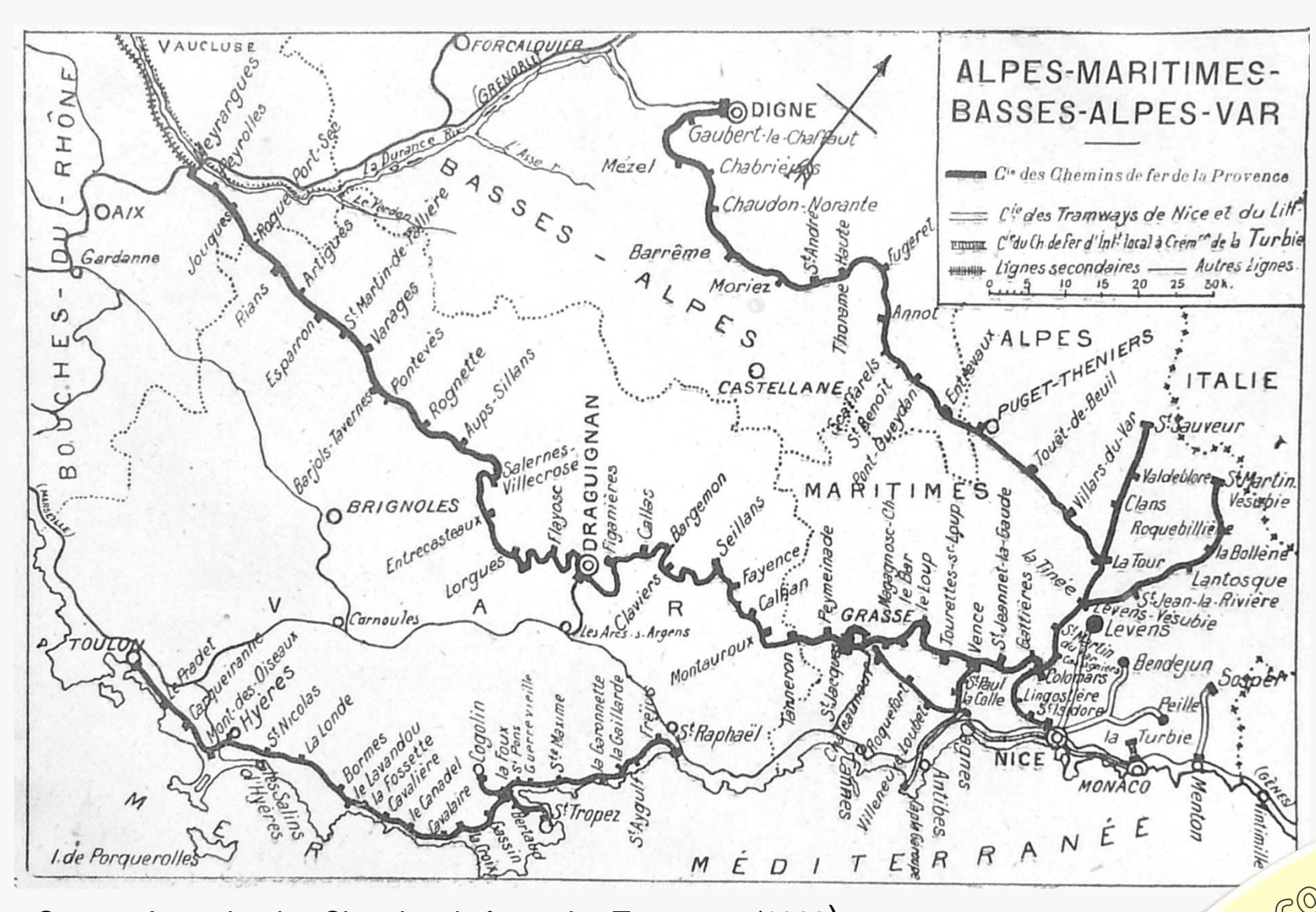
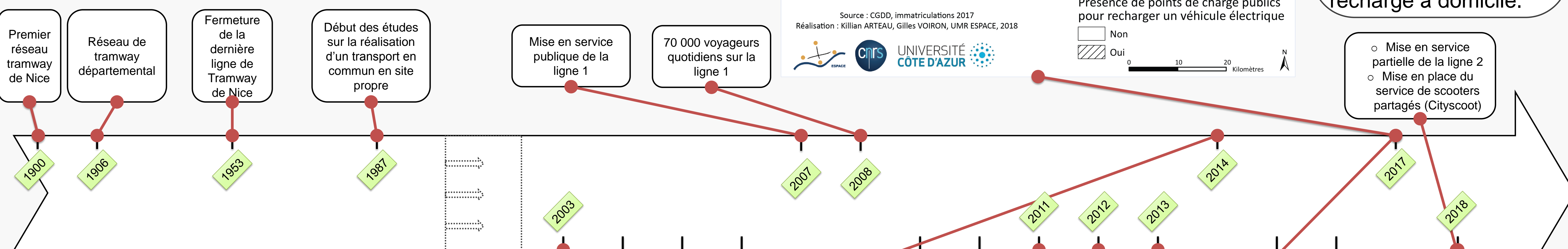
La Métropole Nice Côte d'Azur affiche parmi ses priorités le développement des modes de déplacements à énergies propres et prévoit, entre autres, la mise en place d'un « véritable réseau de tramway à l'horizon 2030, le renforcement du réseau urbain Lignes d'Azur et du service d'auto-partage automatisé de VE mis en place en 2011 » (Métropole, 2018). Dans le même temps, des entreprises privées viennent élargir l'offre de mobilité électrique, en proposant notamment un service de scooters électriques en free-floating.

Taux de pénétration des immatriculations de véhicules électriques sur l'ensemble des immatriculations en 2017



La carte du taux de pénétration des immatriculations de VE sur l'ensemble des immatriculations, en 2017, révèle cependant de forts écarts entre les communes, notamment entre celles de la zone littorale, et celles de l'arrière-pays, hormis quelques communes isolées. A noter que la présence de bornes de recharge n'a pas de lien systématique avec la vente de VE, certains propriétaires n'utilisant que la recharge à domicile.

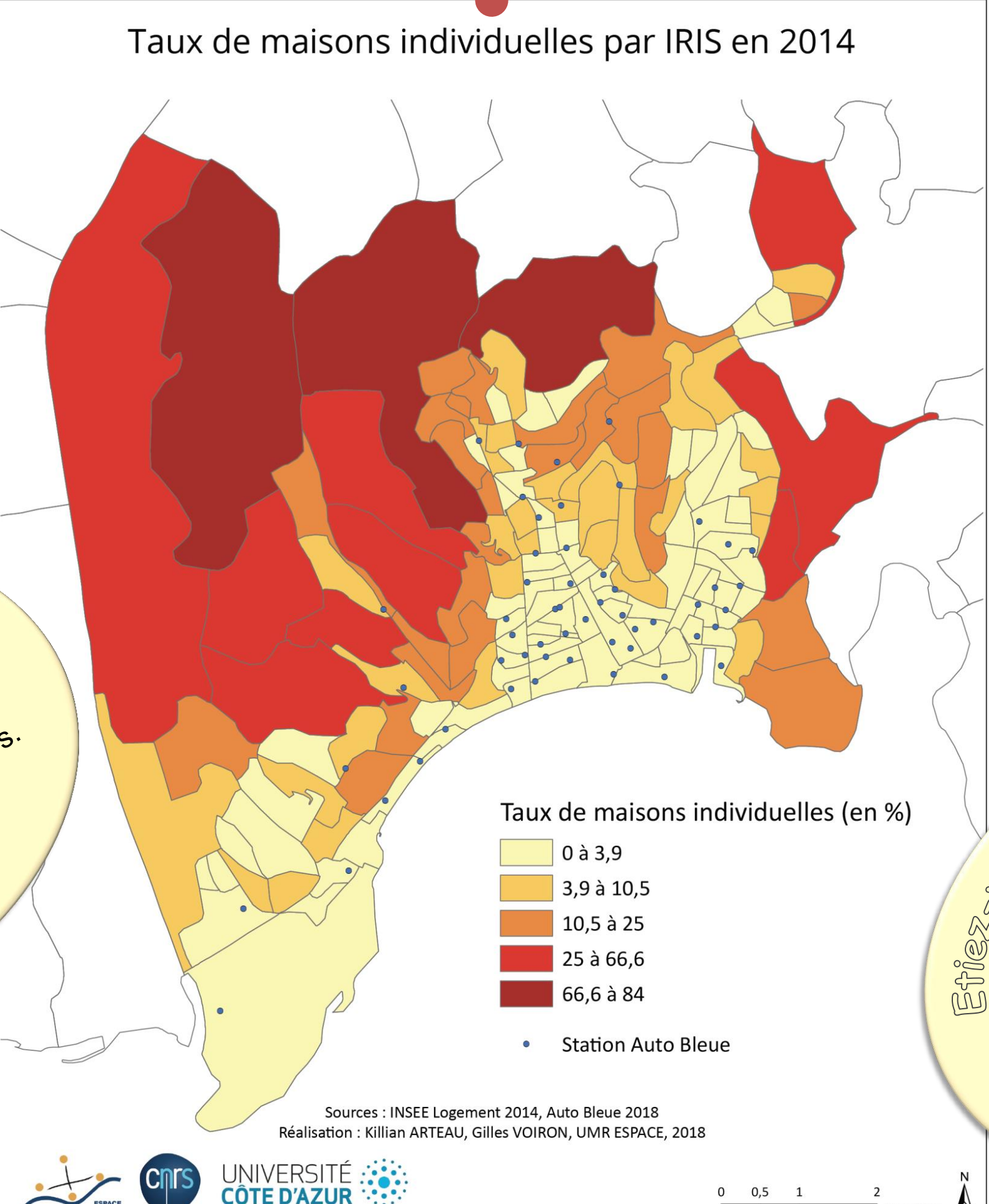
- Mise en service partielle de la ligne 2
- Mise en place du service de scooters partagés (Cityscoot)



Références :

- Ademe&Vous, (2018), « Mobilité : des spécificités locales qui changent tout », ADEME&VOUS – Octobre 2018 – Temps fort – Reportage – page 10
- Air PACA (2017), « Analyse des actions de réduction de la pollution liée au transport routier. Quelle efficacité ? », Publication Qualité de l'Air, Air Paca, 43 pages, en ligne: http://ren.roya.org/wcontent/uploads/2017/10/23_efficacite_actions_traffic_.pdf
- CATIMINI – Capacité des territoires à intégrer les innovations de mobilité – 2016-2019. Projet de réponse à l'APR ADEME 2016 Energie durable. Partenaires Laboratoire EIFER et UMR ESPACE
- ©2018 TRAMWAY DE LA MÉTROPOLE NICE CÔTE D'AZUR
- Annuaire des Chemins de fer et des Tramways (ancien Marchal) : Édition des réseaux français, Paris, 1928, 43e éd., 1334 p.
- Illustrations: Hakimpom, Killian Arteau (2018)

Étirez-vous au courant
L'idée d'un tramway à Nice ne date pas d'hier. Il y a plus d'un siècle, un réseau de tramway électrique voyait le jour sur la ville de Nice et le département des Alpes Maritimes.



Étirez-vous au courant
La structure du cadre bâti favorise ou contraindrait l'acquisition d'un VE sur un territoire donné sous l'influence de facteurs déterminants comme la possibilité d'installer une borne électrique à domicile.

Auto Bleue déploie le système IZZIE (free-floating)

J'ai 21 ans. Je navigue régulièrement sur les réseaux sociaux. A force de voir la pub pour le scooter électrique sur Instagram, j'ai fini par faire le pas.

J'utilise principalement Cityscoot pour me rendre à l'Université et en repartir, mais il m'arrive de rejoindre des amis en ville ou de faire de petites courses.

Je ne sais pas encore si je continuerais à l'utiliser lorsque le service sera payant. Les embouteillages aux heures de pointes risquent de représenter des coûts plus importants.

Le fait que le scooter soit électrique est un avantage considérable. Même mes amis qui se sentent moins concernés par l'écologie que moi trouvent que c'est un véritable plus.

Le primo-adoptant du scooter en libre service

Réalisation: Hakimpom, Killian Arteau, (UMR ESPACE, 2018)

Les espaces représentés en clair se distinguent par un type de bâti en grande majorité collectif, ce qui les rend assez peu adéquats au développement du véhicule électrique compte tenu de la contrainte de stationnement qui les impacte. A l'inverse, les quartiers en foncé offrent des conditions plus adaptées au déploiement du VE.