



MOBILITÉ : VERS DES TRAJETS PLUS PROPRES, PLUS COLLECTIFS



« Nous œuvrons à transformer les mobilités aux côtés des territoires »

Alors que 9 déplacements sur 10 s'effectuent en France par la route, la décarbonation des mobilités routières est devenue incontournable et est désormais engagée. Électrification des véhicules, mobilités plus collectives, intermodalité accentuée, adaptation des infrastructures au changement climatique... Comment un concessionnaire autoroutier peut-il contribuer à la trajectoire nationale de réduction carbone dans les territoires qu'il dessert ? Sabine Granger, Directrice générale de VINCI Autoroutes, détaille les leviers déjà actionnés et ceux qui restent à déployer.



Sabine Granger

Directrice générale
de VINCI Autoroutes

L'autoroute est pour beaucoup un élément incontournable du quotidien ?

Oui, elle joue un rôle essentiel pour nombre de nos concitoyens. 75 % des trajets domicile-travail se font par la route, notamment dans les territoires ruraux et périurbains, et les projections montrent qu'elle restera le support de la très grande majorité des déplacements de personnes et de marchandises à l'horizon 2050. Dans le Sud-Est de la France cette prépondérance est d'autant plus marquée que l'autoroute constitue l'axe principal des mobilités quotidiennes à la fois sur la bande littorale, où les densités de population sont très importantes, et entre les principales agglomérations de la région.

Compte tenu de son usage intensif, sa décarbonation est donc devenue stratégique ?

Stratégique et surtout indispensable ! Cela fait plusieurs années que VINCI Autoroutes s'est engagé dans cette démarche, au service de la stratégie nationale bas carbone portée par la France et l'Europe, et nous commençons à en percevoir les effets tangibles. Les mobilités électriques, par exemple, se développent de plus en plus rapidement depuis que nous avons équipé l'ensemble de nos aires de services de bornes de recharge rapide et ultra-rapide. VINCI Autoroutes est désormais le réseau concédé le mieux équipé en Europe. Et cette dynamique se poursuit : nous déployons également des bornes sur les aires de repos, tout en développant de nouveaux

services pour rendre l'expérience de la mobilité électrique aussi fluide que possible. Les jours de grands départs, par exemple, nos équipiers « gilets bleus » accompagnent les électromobilistes sur les aires. Nous allons continuer de densifier le réseau de bornes dans les prochaines années, avec un programme ambitieux permettant la recharge d'un nombre croissant de véhicules électriques.

L'électrification des véhicules suffira-t-elle à décarboner la route ?

C'est une solution très efficace, mais la décarbonation complète des mobilités routières requiert d'en combiner plusieurs. À commencer par le développement des transports collectifs et du covoiturage sur autoroute. 84 % des conducteurs sont encore seuls dans leur voiture, chaque matin aux heures de pointe, lorsqu'ils circulent sur autoroute. Or, des mobilités plus partagées contribuent non seulement à faire baisser l'empreinte carbone des déplacements, mais également à les fluidifier. C'est une solution gagnant-gagnant ! Mais pour favoriser l'adoption large de ces nouveaux usages, il faut des aménagements qui les facilitent au quotidien. Le réseau VINCI Autoroutes compte déjà 70 parkings de covoiturage, soit plus de 5 700 places, et leur nombre



Photos DRVINCI Autoroutes

ne cesse de croître. Nous développons aussi des pôles d'échanges multimodaux (PEM) et des voies de bus dédiées, qui seront logiquement amenés à se multiplier aux abords des agglomérations. La transformation de l'A57 à Toulon illustre bien la capacité de l'autoroute à s'adapter : l'élargissement à 2 x 3 voies intègre une voie réservée aux bus et des arrêts de bus connectés à un pôle multimodal de la métropole. Aujourd'hui, plus de 700 utilisateurs les empruntent chaque jour et la baisse des

congestions quotidiennes à Toulon est très sensible.

Cette transformation est-elle appelée à s'accélérer ?

Effectivement, et c'est passionnant ! Concilier transition énergétique, modernisation et entretien dans la durée des réseaux était au cœur de la conférence Ambition France Transport et de la loi-cadre sur les transports récemment votée. Si l'évolution des usages est désormais engagée, il reste encore beaucoup à faire et l'autoroute, adaptable par nature, peut y contribuer activement. En tant que concessionnaire et délégataire de service public, VINCI Autoroutes se tient aux côtés de l'État et des collectivités territoriales pour financer, concevoir et déployer toutes les solutions dont le pays a besoin. Et cela concerne également l'adaptation des infrastructures de transport au changement climatique, un enjeu majeur comme le montrent, hélas, les épisodes de plus en plus fréquents et intenses d'inondation ou de feux de forêt, que connaissent les territoires.

Existe-t-il aussi des solutions pour décarboner les flux de marchandises ?

Bien sûr, et c'est l'un des grands chantiers qui s'ouvrent pour le secteur des transports. Nous avons d'ailleurs mené sur le réseau VINCI Autoroutes la première expérimentation au monde de

recharge électrique par induction, qui permet aux poids lourds de se recharger directement en roulant. L'innovation est clé pour relever les nouveaux défis des mobilités. Demain, les stations de recharge pour les poids lourds, la généralisation du péage en flux libre, les véhicules connectés ou autonomes, les fermes photovoltaïques sur des parcelles non utilisées ou sur des ombrières de parkings, mais aussi des infrastructures routières plus résilientes face au changement climatique et interconnectées au réseau ferroviaire, seront autant de solutions qui contribueront à la transformation en profondeur des transports.

Reste une question : comment financer toutes ces transformations dans un contexte budgétaire que l'on sait contraint ?

Le modèle de la concession a justement été inventé par l'État pour cela ! Depuis des siècles, il permet d'investir massivement pour financer les grandes transformations d'infrastructures, mais aussi leur entretien dans la durée, qui représente également des dépenses massives – sans peser sur le contribuable. C'est pourquoi de nombreux États, sur tous les continents, y recourent aujourd'hui, que ce soit dans le domaine autoroutier, aéroportuaire ou énergétique. Au regard des grands enjeux du XXI^e siècle qui sont devant nous, c'est clairement une solution d'avenir.



Les mobilités de demain sur autoroute seront assurément plus collectives

Voiture électrique, transports en commun sur autoroute, pôles d'échanges multimodaux... En région Sud, les nouvelles mobilités ne relèvent plus seulement de la projection, elles prennent forme sur le terrain. Et parce qu'elles s'installent désormais dans les usages, elles ouvrent déjà une nouvelle étape : continuer à adapter les infrastructures, à faire évoluer les services et à renforcer les connexions entre les différents modes de transport.

Photos DR/VINCI Autoroutes



Blaise Rapior

Directeur général adjoint de VINCI Autoroutes et directeur général du réseau Escota

Les nouvelles mobilités sont-elles réellement en train de s'installer dans les usages ?

Oui, même si nous ne nous en rendons pas toujours compte parce que ces changements s'installent progressivement dans notre quotidien. La voiture électrique en est une bonne illustration. Au premier semestre 2026, elle représentait 6,8 % du parc circulant sur autoroute en région Sud, contre 4,7 % un an plus tôt. Pour accompagner cette transition, nous avons équipé l'ensemble de nos aires de services de bornes de recharge et commencé à en installer sur les aires de repos. Mais à mesure que le nombre de véhicules électriques augmente, nous devons aller plus loin et anticiper les besoins de recharge des prochaines années.

Avec quelle ampleur sur le réseau Escota ?

Nos 23 aires de services comptent aujourd'hui 258 bornes destinées

« La mobilité de demain reposera sur la complémentarité des modes de transport. »

aux véhicules légers. Nous visons 499 en 2030 et 941 en 2035. À Vidauban Sud, sur l'A8, nous passerons ainsi de 17 bornes aujourd'hui à 69 en 2035 pour 138 places de stationnement : une place sur deux sera donc équipée. Mais changer d'échelle ne signifie pas simplement multiplier les bornes. Il faut aussi les raccorder au réseau électrique et disposer des puissances suffisantes. Or, les aires autoroutières sont souvent situées dans des zones qui n'étaient pas conçues pour accueillir de tels besoins énergétiques. C'est pourquoi nous travaillons avec les gestionnaires de réseaux, les opérateurs de recharge et l'État. Le schéma directeur élaboré sous l'égide de ce dernier permet désormais de planifier, aire par aire, le nombre de points de recharge et les puissances nécessaires aux horizons 2030 et 2035.

Les services proposés aux automobilistes doivent-ils eux aussi évoluer ?

Bien sûr. Cet été encore, nos « gilets bleus » ont accompagné des automobilistes qui réalisaient parfois leur premier long trajet en électrique. Car installer des bornes ne suffit pas : il faut aussi rendre leur utilisation simple et fluide. Et, très logiquement, à

mesure que le nombre de véhicules électriques augmente, de nouveaux besoins apparaissent. Avec quinze ou vingt bornes regroupées au même endroit, le conducteur voit immédiatement celles qui sont disponibles. Mais demain, avec cinquante, soixante bornes ou davantage sur certaines aires, il faudra pouvoir l'orienter vers une borne libre, organiser les circulations et, en cas de forte affluence, gérer l'attente sans perturber les autres flux. Signalétique, information en temps réel, accompagnement des usagers : tous ces services vont eux aussi devoir évoluer en même temps que les infrastructures. Et nous l'anticipons dès à présent.

Mais électrifier les véhicules ne suffira pas à résoudre la congestion...

C'est un fait. Même si demain toutes les voitures devenaient électriques, une voiture seule avec son conducteur occupera toujours autant de place. Un bouchon reste un bouchon ! C'est particulièrement vrai dans notre région, où la géographie contraint les grandes agglomérations et où l'autoroute joue un rôle majeur dans les déplacements quotidiens. Parallèlement à l'électrification, nous développons donc des infrastructures qui

facilitent le covoiturage, permettent aux transports en commun d'emprunter l'autoroute et favorisent le passage de la voiture à un autre mode de transport, comme sur l'autoroute A57.

L'A57 à Toulon constitue-t-elle aujourd'hui un premier cas d'école de cette multimodalité accentuée ?

Oui, c'est l'un de nos exemples les plus aboutis. Cet axe majeur de l'agglomération toulonnaise accueille environ 110 000 véhicules par jour. Entre 2021 et 2025, 7 kilomètres ont été élargis à trois voies dans chaque sens. Mais le projet ne s'est pas limité à ajouter de la capacité routière : des voies réservées aux transports en commun et deux arrêts de bus ont été créés directement sur l'autoroute à Sainte-Musse, en connexion avec le pôle d'échanges, la halte ferroviaire et le réseau de bus. Et les usages sont au rendez-vous ! Nous avons estimé la fréquentation à environ 500 voyageurs par jour ; elle dépasse aujourd'hui les 700 voyageurs quotidiens. Le dernier Traffic Index de TomTom montre également, qu'en 2025, Toulon fait partie des rares grandes villes françaises où la congestion a reculé, alors qu'elle progressait dans la majorité des villes étudiées. Ces résultats confortent notre choix de développer ce type d'infrastructures.

Un modèle à décliner ailleurs en région Sud ?

Oui, mais pas forcément à l'identique. Toulon fonctionne comme un couloir entre mer et montagne ; Nice et Marseille ont d'autres configurations. Il faut



adapter les solutions aux flux, au foncier, aux réseaux existants et à chaque situation. Dans les Alpes-Maritimes, nous travaillons par exemple sur les deux aires de services de Mougins, reliées par une passerelle piétonne. L'idée est de créer un parking accessible depuis l'extérieur et des arrêts de cars sur l'autoroute, pour permettre à un automobiliste de laisser sa voiture puis de poursuivre vers Cannes ou Nice en transport collectif. Une voie dédiée au bus est aussi en étude entre Villeneuve-Loubet et Antibes. À La Garde, à l'est de Toulon sur l'A57, un autre pôle d'échange multimodal est à l'étude pour permettre de basculer vers les transports collectifs avant d'entrer dans l'agglomération.

Cette transformation peut-elle se faire sans une coopération étroite avec les territoires ?

Non. La réussite de la transformation de l'A57 est le fruit d'une dynamique collective très vertueuse avec la Métropole et les acteurs du transport. Une infrastructure seule ne suffit pas : un arrêt de bus où aucun bus ne s'arrête ne sert à rien ! Il faut penser ensemble aménagements autoroutiers, lignes de transport et correspondances. C'est d'ailleurs le cœur du sujet : la mobilité de demain reposera sur la complémentarité des modes de transport. En ce sens, notre rôle chez VINCI Autoroutes est de créer avec les collectivités et les acteurs du transport, les connexions permettant de passer simplement d'un mode à l'autre.

Cette transition concerne-t-elle aussi les poids lourds ?

Oui, même si le sujet est moins mature. Dans notre région, le schéma directeur élaboré sous l'égide de l'État prévoit une trentaine de points de recharge adaptés aux poids lourds électriques en 2030, puis 350 en 2035. VINCI Autoroutes expérimente également sur l'A10 la recharge dynamique par induction, qui permet de recevoir de l'électricité en roulant. La technologie fonctionne, mais il faut désormais étudier sa pertinence économique et avancer à l'échelle européenne vers des standards communs. Car, là encore, aucun acteur ne pourra construire seul la mobilité de demain. C'est en conjuguant les expertises et les solutions qu'elle pourra être pleinement vertueuse.



Raphaël Ventre

Directeur Marketing
et Commercial
de VINCI Autoroutes

« Oui, la longue distance en voiture électrique est entrée dans les usages »

Il y a quelques années encore, prendre l'autoroute en voiture électrique pouvait susciter quelques interrogations : trouvera-t-on une borne ? Fonctionnera-t-elle ? Faudra-t-il attendre ? Aujourd'hui, le paysage a bien changé. Toutes les aires de services du réseau VINCI Autoroutes en sont désormais équipées, auxquelles s'ajoutent 44 aires de repos. Au total : quelque 2 500 points de charge, soit environ 57 pour 100 kilomètres. De quoi faire de VINCI Autoroutes le réseau autoroutier le plus densément équipé d'Europe. Résultat : « Chaque année, nous enregistrons entre 50 et 60 % de recharges supplémentaires sur nos aires », constate Raphaël Ventre, directeur Marketing et Commercial de VINCI Autoroutes. Une progression portée à la fois par l'augmentation du nombre de voitures électriques et par leur utilisation croissante pour les longs trajets. « Si auparavant, il pouvait encore y avoir une inquiétude à prendre l'autoroute en électrique,

Voiture électrique : sur autoroute, la recharge passe à la vitesse supérieure

Si la recharge a longtemps pu constituer un frein aux longs trajets en voiture électrique, ce temps est révolu. Avec 2 500 points de charge et toutes ses aires de services équipées, VINCI Autoroutes dispose aujourd'hui du réseau autoroutier le plus densément équipé d'Europe. Face à des usages qui progressent rapidement, une nouvelle étape se prépare déjà : multiplier par cinq le nombre de points de charge d'ici 2035, tout en rendant l'expérience de la recharge toujours plus simple et fluide.



aujourd'hui, c'est terminé ! Les bornes sont là, elles fonctionnent et les clients les utilisent. »

De 2 500 à 12 500 points de charge en moins dix ans

Pour autant, pas question de considérer la partie comme gagnée. Les véhicules électriques ne représentent pour l'heure qu'environ 4 % du parc automobile français. « Nous sommes finalement au début de l'histoire », résume Raphaël Ventre. VINCI Autoroutes prépare donc une deuxième vague de déploiement

bien plus massive : « L'objectif est de passer de 2 500 points de charge aujourd'hui à 12 500 en 2035. » En bref : 10 000 nouveaux points de charge à installer en moins de dix ans. Où ? « Au vu des équipements déjà en place, l'enjeu est surtout d'agrandir les stations existantes. » Là où une aire propose aujourd'hui une douzaine de points de charge en moyenne, certaines pourraient demain en compter 50, 60, voire 70. « Nous allons réaliser des investissements très importants dans les années qui viennent pour accompagner la

progression des usages et continuer à répondre aux besoins de nos clients. »

Recharger, mais surtout savoir où s'arrêter au bon moment

Avec une offre de recharge qui se densifie, une autre question devient essentielle : où s'arrêter pour recharger dans les meilleures conditions ? « Au-delà du fait de déployer des bornes, nous sommes avant tout gestionnaires d'un réseau autoroutier. Notre rôle est d'apporter à nos clients une information fiable sur l'ensemble de leur voyage », souligne Raphaël Ventre. Rouler en électrique fait clairement émerger de nouveaux besoins d'information : temps d'attente, disponibilité et puissance des bornes, prix de la recharge... Autant de données que VINCI Autoroutes travaille à mettre à disposition des automobilistes via différents canaux : panneaux à messages variables, application Ulys et Radio VINCI Autoroutes. Cette information est stratégique puisqu'elle doit aussi permettre, en période d'affluence, de mieux répartir les automobilistes entre les stations. « Si une aire est un peu saturée, nous pouvons, grâce à ces canaux, conseiller au client de s'arrêter ailleurs afin de lui faire gagner dix minutes et de lui éviter de faire la queue. » Un

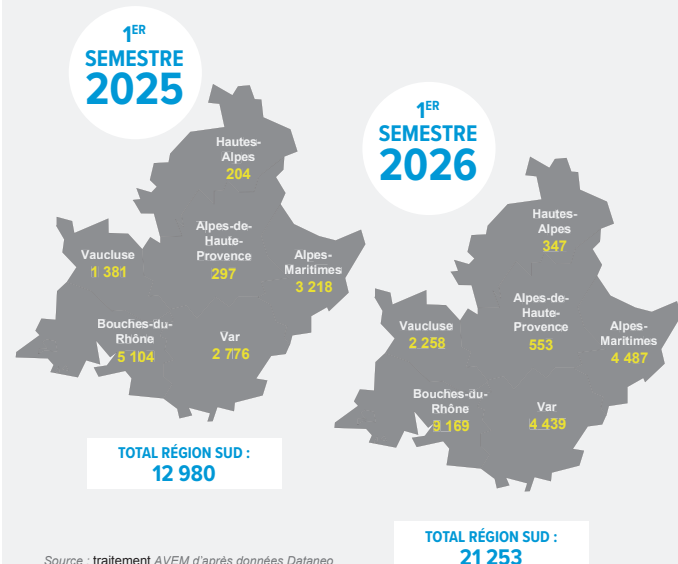
enjeu voué à s'intensifier car, « demain, avec des stations plus nombreuses et plus fréquentées, la qualité de la recharge se jouera aussi avant même d'arriver à la borne : dans la capacité à donner au conducteur la bonne information, au bon moment. »



LES « GILETS BLEUS », DES POMPISTES NOUVELLE GÉNÉRATION ?

La technologie ne fait pas disparaître le besoin d'accompagnement, surtout lorsqu'un automobiliste découvre la recharge électrique. C'est pourquoi, lors des grands départs en vacances ou des week-ends estivaux, VINCI Autoroutes déploie ses « gilets bleus » sur les aires. Leur mission : répondre aux questions, aider les automobilistes à utiliser les bornes et organiser les files d'attente. « C'est un peu le retour du pompiste ! », sourit Raphaël Ventre. Une présence rassurante, le temps que la recharge devienne aussi familière qu'un plein de carburant.

Véhicules électriques neufs : les immatriculations bondissent de 64 % en région Sud



L'œil de l'expert



« On en arrive désormais à parler de confort »

Jean-Paul Faure

Président de l'Association pour l'Avenir du Véhicule Électro-Mobile (AVEM)

« Aujourd'hui, suffisamment de personnes roulent en électrique pour que l'expérience parle d'elle-même. Ce ne sont plus seulement des passionnés de technologie, mais des automobilistes qui utilisent leur voiture normalement et constatent qu'ils ne rencontrent pas de difficulté particulière. Ce retour d'expérience se diffuse autour d'eux et, peu à peu, les anciennes craintes disparaissent. Sur autoroute et sur les grands axes, la recharge n'est d'ailleurs plus vraiment un problème. Les

infrastructures sont là et leur utilisation s'est beaucoup simplifiée. Il fallait autrefois jongler entre plusieurs badges ou abonnements ; aujourd'hui, la grande majorité des bornes permettent de payer directement par carte bancaire. La signalétique s'améliore, les prix sont davantage affichés... Finalement, on en arrive désormais à parler de confort, par exemple de bornes mieux abritées de la pluie ou du vent. C'est assez révélateur du chemin parcouru. Dans les Alpes-Maritimes, le

principal frein se situe plutôt dans l'habitat collectif ancien. Beaucoup de personnes se demandent encore comment installer une borne dans leur copropriété, alors que des solutions existent. C'est probablement sur ce sujet qu'il reste le plus de pédagogie à faire. Car les autres inquiétudes que l'on entendait beaucoup il y a quelques années (l'autonomie, les longs trajets ou encore le vieillissement des batteries) se sont largement estompées. »

Bus, covoiturage, train : ce qui peut vraiment changer nos habitudes

Aux heures de pointe du matin, 84 % des automobilistes observés dans dix métropoles françaises circulent encore seuls dans leur voiture. Pourtant, les habitudes peuvent évoluer lorsque covoiturage et transports collectifs deviennent simples et avantageux au quotidien. Parkings dédiés, cars express, voies réservées, connexions avec le train... En région Sud, de nouvelles infrastructures facilitent justement ces alternatives et le passage d'un mode de transport à l'autre.

Pour laisser sa voiture, encore faut-il avoir le choix

Pourquoi continuons-nous si souvent à prendre seuls notre voiture ? Pour Fabrice Decoupigny, enseignant-chercheur en géographie à l'Université Côte d'Azur, il faut d'abord regarder la réalité du territoire. En région Sud, « l'habitat est très diffus et une partie de la population vit loin des grands axes de transports collectifs. » Difficile, dans ces conditions, de se passer totalement de voiture. « Le problème, ce sont les bouts de ligne. Le transport au sein des cœurs de villes ne pose pas trop de problèmes. La question, c'est comment on diffuse ensuite les populations autour des centres-villes. » La solution ? Ne pas chercher à opposer les modes de transport, mais permettre aux usagers de les combiner. « Il faut arrêter de penser qu'un seul mode de transport pourrait tout résoudre. On peut tout à fait

envisager de rejoindre un parking en voiture, poursuivre en car ou en train, puis terminer à pied, à vélo ou en transport urbain. » Mais pour que cette combinaison fonctionne au quotidien, chaque passage d'un mode à l'autre doit être simple. Temps de trajet, fréquence, fiabilité, stationnement, correspondance... pour renoncer à effectuer l'intégralité de son trajet en voiture, « il faut trouver un bénéfice concret à l'alternative proposée. »

Pour convaincre, il faut faire gagner du temps

Constat particulièrement vrai pour les transports collectifs sur autoroute. Claude Ponsot, Président de la Fédération Nationale des Transports de Voyageurs Sud (FNTV Sud), en veut pour preuve l'axe Aix-Marseille. « Les jours de forte congestion, on peut gagner 15 à 20 minutes avec les autocars qui empruntent les

voies express. Le résultat est là : ça fonctionne ! » Car si l'autocar reste pris dans les bouchons, son intérêt devient très logiquement moins évident. D'où l'enjeu de donner, là où les flux le justifient, un véritable avantage aux transports collectifs. Une logique que VINCI Autoroutes accompagne avec des voies réservées, mais aussi des parkings de covoiturage, pôles d'échanges ou arrêts accessibles depuis l'autoroute. « Ce n'est pas une solution universelle, mais là où c'est pertinent, cela devient réellement efficace ! », souligne Blaise Rapior, Directeur général d'Escota et Directeur général adjoint de VINCI Autoroutes. Avec une nécessité, toutefois : « penser ces aménagements avec les collectivités et les opérateurs de transport pour que les différentes pièces du puzzle fonctionnent ensemble », insiste-t-il.

À Toulon, l'usage donne déjà raison au principe

À Sainte-Musse, cette logique a quitté le stade du projet. Depuis le 6 juin 2025, les voyageurs peuvent combiner autoroute, bus et train au



Claude Ponsot

Président de la Fédération Nationale des Transports de Voyageurs Sud



Pierre Antras

Vice-président de la FNTV Sud délégué aux Alpes-Maritimes

même endroit. Une possibilité qu'ils ont rapidement adoptée ! « Quand une infrastructure facilite réellement la vie quotidienne, les habitudes peuvent évoluer très vite », précise Fabrice Decoupigny. Le changement de comportement ne repose donc pas seulement sur une conviction environnementale. « Il peut tout simplement commencer parce qu'un autre choix devient plus pratique », conclut l'enseignant chercheur.

Nice-Sophia : quand le car devient une vraie alternative

Sur l'axe Nice-Sophia Antipolis, 16 cars électriques à étage de 73 places ont été mis en service à l'été 2024. Avec 40 allers-retours quotidiens et 600 000 voyageurs par an, la demande est déjà là. Aux heures de pointe, « les véhicules sont pleins : il n'y a pas de problème d'adhésion à l'offre », constate Pierre Antras, Vice-président de la FNTV Sud délégué aux Alpes-Maritimes. Reste à sécuriser les temps de parcours lorsque l'A8 se charge. « Les gens veulent arriver à l'heure au travail et éviter de perdre du temps dans les embouteillages. » Mais le bénéfice ne se limite pas au chronomètre. À bord, de nombreux actifs ou étudiants profitent du trajet pour travailler. « Ils économisent aussi carburant, usure du véhicule et stress des bouchons », souligne Pierre Antras. Pour Claude Ponsot, l'objectif est plus largement de faciliter l'enchaînement des modes : pouvoir laisser voiture ou vélo, prendre un transport collectif puis poursuivre son trajet sans avoir à se préoccuper de chaque correspondance. « Notre souhait et notre volonté [...] c'est surtout de poursuivre ce maillage et de soulager l'usager. »



« À Toulon, l'autoroute est devenue un support pour d'autres mobilités »

« Sainte-Musse est une expérience réussie qui nous interroge forcément pour l'avenir. Les voyageurs sont de plus en plus nombreux et les retours sont très positifs. Nous travaillons maintenant à développer les capacités de stationnement pour mieux relier le bus et le TER. Ce modèle peut devenir une référence pour d'autres projets. Car l'autoroute n'est plus seulement une infrastructure pour la voiture : elle peut aussi devenir un support pour le train, le bus, le covoiturage, le vélo ou la marche. La mobilité, c'est un tout. »

Josée Massi

Maire de Toulon et Présidente de Toulon Provence Méditerranée



84 % SEULS AU VOLANT : LES PARKINGS PEUVENT-ILS FAIRE DÉCOLLER LE COVOITURAGE ?



Faustine Antoine

Directrice du Développement de VINCI Autoroutes

L'autosolisme résiste. Dans son Baromètre de l'autosolisme du printemps 2025 portant sur dix métropoles, VINCI Autoroutes a observé que 84 % des conducteurs entre 7h et 10h circulaient seuls. Mais les enquêtes du concessionnaire montrent aussi qu'une infrastructure peut faire évoluer les habitudes. Parmi les utilisateurs interrogés sur ses parkings de covoiturage, 39 % ne covoitueraient pas auparavant. « On ne facilite donc pas seulement la vie de personnes qui covoitueraient déjà : on déclenche de nouvelles habitudes de covoiturage avec nos parkings », explique Faustine Antoine, Directrice du développement de VINCI Autoroutes. Et l'usage s'installe vite. « Quand on mesure la fréquentation de nos nouveaux parkings, on voit qu'elle monte en flèche. En un an, ça rentre dans les mœurs. » Les trois quarts des déplacements observés sont professionnels. Sur Escota, qui compte actuellement 7 parkings de covoiturage, leur nombre doit au minimum doubler dans les prochaines années. Un scénario allant jusqu'à un triplement d'ici 2032 est même étudié avec les collectivités.

Baromètre de l'Autosolisme

Saison 8 : printemps 2025 VINCI
AUTOROUTES

Axe	Site	Taux	Evol° S6
A10	Ile-de-France	72,1%	↓ -9,5%
A83	Nantes	74,7%	↓ -3,5%
A10	Orléans	75,4%	↓ -7,1%
A50	Toulon	76,5%	→ +0,2%
A7N	Lyon	78,9%	↓ -5,3%
A8	Aix	85,4%	→ -0,2%
A10	Bordeaux	85,5%	↑ +5,4%
A10	Tours	85,9%	↓ -4,7%
A64	Toulouse	86,3%	↓ -2,7%
A63	Biarritz	87,2%	↓ -6,2%
A62	Toulouse	87,3%	↑ +0,6%
A709	Montpellier	87,8%	↓ -1,3%
A11	Nantes	96,2%	↓ -1,2%
A11	Angers	96,3%	↓ -1,5%

Historique des saisons passées :
Saison 1 (09/21 au 11/21) : 82,0% Saison 4 (05/23 au 06/23) : 83,3% Saison 7 (09/24 au 09/24) : 84,0%
Saison 2 (05/22 au 06/22) : 85,2% Saison 5 (09/23 au 09/23) : 83,8%
Saison 3 (09/22 au 11/22) : 84,7% Saison 6 (06/24 au 06/24) : 85,7%

Chantiers, biodiversité, énergie : l'autoroute change de modèle

Réemployer les anciennes chaussées, utiliser des matériaux moins carbonés, aménager des passages pour la faune, produire de l'électricité solaire... Derrière les objectifs environnementaux fixés pour 2030, l'autoroute se réinvente très concrètement avec une ligne directrice : réduire son empreinte sur l'environnement sans transiger sur la sécurité, la qualité et la durée de vie des routes et des équipements.



Frédéric Depaepe

Directeur de la Maîtrise d'Ouvrage du réseau Escota

Sur les chantiers, plus de 30 % de CO₂ déjà économisés

Construire moins carboné sans construire moins bien. C'est le défi que s'est lancé VINCI Autoroutes en 2021 en visant, sous dix ans, une réduction de 50 % des émissions de gaz à effet de serre générées par ses chantiers. « Nous partions quasiment de zéro et nous ne savions pas réellement si cet objectif était atteignable, explique

Frédéric Depaepe, Directeur de la Maîtrise d'Ouvrage du réseau Escota. Or, après seulement cinq ans, les résultats sont là et ils sont très encourageants ! Nous avons déjà dépassé les 30 % de réduction en moyenne. » Une baisse obtenue sans jamais sacrifier la qualité des travaux ni réduire la durée de vie des ouvrages. « La qualité, la sécurité et la pérennité étaient un postulat de départ. » Pour mesurer précisément ce qui est réellement économisé, chaque chantier fait dorénavant l'objet d'un bilan carbone selon une méthodologie audité par le Cerema (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement). Enrobés, béton, acier, terrassements, transport des matériaux, énergie nécessaire à leur fabrication... tout ce qui pèse dans les émissions du chantier est ainsi passé au crible. Parmi les principaux leviers d'action : recycler davantage les anciennes chaussées. Lorsqu'une



portion d'autoroute est rénovée, la couche supérieure de la chaussée est « rabotée », c'est-à-dire retirée sur plusieurs centimètres. Auparavant, cet ancien revêtement était en grande partie remplacé par des matériaux neufs. Désormais, une part croissante est recyclée et incorporée directement au nouvel enrobé. « Nous étions autour de 20 à 25 % de recyclage lorsque nous avons commencé. Aujourd'hui, nous dépassons 50 % lorsque les conditions le permettent, avec une performance équivalente. » À la clé : moins de matières premières prélevées, moins de matériaux transportés jusqu'aux chantiers et moins de déchets évacués. Une logique qui a gagné progressivement l'ensemble des

chantiers : bétons bas ou très bas carbone, recours à des aciers recyclés lorsque leur bilan environnemental global est favorable, biocarburants, approvisionnements au plus près des chantiers et projets conçus dès l'origine pour consommer moins de ressources. VINCI Autoroutes intègre directement toutes ces exigences dans les marchés passés avec les entreprises. « Et chaque chantier nourrit le suivant : une solution qui fonctionne peut devenir demain une nouvelle prescription. » Résultat : 20 000 tonnes équivalent CO₂ ont déjà été économisées entre 2021 et 2025, et 7 000 tonnes supplémentaires devraient l'être sur la seule année 2026.

EN CHIFFRES

OBJECTIF 2030 : OÙ EN EST ESCOTA ?

-66 % d'émissions directes de CO₂ liées à l'exploitation du réseau depuis 2018.

« Notre objectif initial était de -67 % à l'horizon 2030. Nous l'avons donc déjà quasiment relevé. » Élise Bon, Directrice de l'Environnement de VINCI Autoroutes

-23 % de consommation d'énergie pour l'exploitation du réseau depuis 2018.

-31 % d'émissions de CO₂ générées par les chantiers autoroutiers, à volume de travaux comparable.

0 produit phytosanitaire (pesticides) utilisé en 2025.

Près de 100 % des déchets issus de l'exploitation du réseau valorisés en 2025.



Élise Bon

Directrice de l'Environnement de VINCI Autoroutes

Faire de l'autoroute un espace de production d'énergie

Autre transformation, moins visible depuis son volant : le réseau autoroutier commence à produire de l'électricité. « Nous disposons de foncier le long du réseau sur lequel nous pouvons développer de petites centrales solaires », explique Élise Bon, Directrice de l'Environnement de VINCI Autoroutes. Des panneaux photovoltaïques sont également installés sur certains bâtiments, gares de péage et aires. Objectif ? « Selon les sites et les besoins, consommer localement l'électricité produite ou la réinjecter dans le réseau électrique. » Un rôle appelé à prendre de l'importance à mesure que les véhicules électriques se multiplient. « Notre enjeu est désormais double : leur permettre de se recharger facilement sur l'autoroute, mais aussi utiliser les espaces disponibles pour contribuer à la production d'électricité renouvelable. » De quoi faire de l'autoroute un maillon à part entière de la transition énergétique.



Micaël Gendrot

Coordinateur régional des expertises à la Ligue pour la protection des oiseaux (LPO)

Rétablir des passages pour la faune

Réduire l'empreinte de l'autoroute, c'est aussi limiter son impact sur les milieux qu'elle traverse. Car pour les animaux, une autoroute clôturée peut, dans la pratique, couper leur territoire en deux. « Les animaux ont besoin de se déplacer pour manger, boire ou rencontrer des congénères. Pour eux, le



déplacement, c'est la vie », résume Micaël Gendrot, Coordinateur régional des expertises à la Ligue pour la protection des oiseaux (LPO). Sur le réseau Escota, plusieurs ouvrages permettent aujourd'hui de rétablir ces continuités écologiques. Six écoponts ont notamment été construits, dont

cinq dans le Var, ainsi que deux écoducs, également varois, qui permettent à la petite faune de passer sous l'autoroute. Mais construire de nouveaux passages n'est pas la seule solution. Depuis plusieurs années, la LPO travaille avec VINCI Autoroutes pour repérer les ouvrages existants qui pourraient, eux aussi, être

empruntés par les animaux. « Une buse destinée à l'écoulement de l'eau, un ouvrage hydraulique ou un petit franchissement peuvent devenir des passages pour les animaux. Et parfois, quelques aménagements suffisent : déplacer une clôture, créer une rampe d'accès ou installer un passage pour leur permettre de circuler au-dessus de l'eau. » Neuf ouvrages existants ont déjà été adaptés pour faciliter le passage de la faune et, chaque année, la LPO étudie avec VINCI Autoroutes de nouvelles portions du réseau afin d'identifier d'autres possibilités. « Mais aménager ne suffit pas : encore faut-il vérifier l'efficacité de ces nouveaux passages. Nous réalisons donc des suivis pour nous assurer que les animaux les empruntent réellement. Et, sur certains secteurs comme la plaine des Maures, nous obtenons de très bons résultats. »

Sécurité routière : chacun a un rôle essentiel à jouer sur la route

Un message lu au volant, une nuit trop courte, un dépassement sans clignotant... Sur autoroute, quelques secondes d'inattention ou un mauvais réflexe peuvent suffire à provoquer un accident, mais aussi à perturber la circulation de milliers d'autres usagers. « *Nous avons tous une part de la sécurité et de la fluidité de la route entre nos mains* », rappelle Julie Lecomte, Déléguée générale de la Fondation VINCI Autoroutes. À l'heure de retrouver les trajets du quotidien, les bons réflexes sont plus que jamais de mise.



Julie Lecomte

Déléguée générale de la Fondation VINCI Autoroutes

À la rentrée, gardons les bons réflexes

Premier point de vigilance : notre sommeil. La somnolence n'est pas uniquement l'affaire des longs trajets estivaux. « *Elle représente un accident mortel sur cinq sur autoroute et peut aussi frapper lors des déplacements quotidiens, notamment tôt le matin ou tard le soir.* » Une étude scientifique menée par des chercheurs du CHU de Bordeaux et soutenue par la Fondation VINCI Autoroutes a

justement identifié deux nouveaux facteurs de risque. Un décalage de plus de deux heures de sommeil entre jours travaillés et jours de repos double le risque d'accident lié à la somnolence. Même constat lorsque l'on dort moins de sept heures les jours de repos. D'où la règle formulée par le Professeur Pierre Philip, Chef du service universitaire de médecine du sommeil du CHU de Bordeaux : « *7 x 7 = 49* », soit sept heures de sommeil, sept jours sur sept. Autre fléau : l'inattention. En région PACA, huit conducteurs sur dix utilisent leur téléphone ou leur GPS au volant. Or, « *à 130 km/h, deux secondes passées à consulter une notification représentent 72 mètres parcourus sans regarder la route*, souligne la Déléguée générale de la Fondation VINCI Autoroutes. Imaginez tout ce qu'il peut surgir ou

se produire sur une telle distance. » D'autres règles du partage de la route sont elles aussi malmenées : « *la moitié des conducteurs de la région reconnaissent rouler sur la voie du milieu et plus de trois sur dix doubler par la droite.* »

Protoxyde : rien d'hilarant au volant

Un jeune de moins de 35 ans sur dix déclare avoir déjà consommé du protoxyde d'azote et, parmi eux, un sur deux l'a déjà fait en conduisant. Des chiffres d'autant plus inquiétants que les effets de ce « gaz hilarant » peuvent être redoutables au volant. « *Parmi les effets secondaires, il y a le trou noir : vous ne voyez plus rien du tout pendant plusieurs secondes. La perte de l'usage des jambes a également été constatée. Or, quand vous conduisez, ne plus*

sentir vos jambes, c'est ne plus pouvoir freiner, alerte Julie Lecomte. Ce gaz est incompatible avec la conduite et met la vie de trop de gens en danger. » Pour provoquer une prise de conscience chez les moins de 35 ans, la Fondation VINCI Autoroutes a récemment lancé un film immersif de sept minutes en réalité virtuelle, réalisé avec l'expertise d'un médecin-psychiatre addictologue. Il plonge le spectateur au cœur d'une soirée et lui fait expérimenter les conséquences d'une consommation de protoxyde au moment de reprendre la route. Une sensibilisation d'autant plus nécessaire que le phénomène progresse : 2,1 tonnes de bonbonnes ont été ramassées sur le réseau VINCI Autoroutes en 2025, contre 1,5 tonne en 2024.



Nadia Hullin

Cheffe du Bureau de la sécurité routière au cabinet du préfet des Alpes-Maritimes

« *C'est encourageant pour notre département et nous poursuivons nos efforts : depuis trois ans, nous avons doublé nos actions de sensibilisation, avec en moyenne deux interventions par jour dans les écoles, auprès des seniors, des entreprises ou lors de grands événements. Un point reste toutefois préoccupant : nous déplorons 13 accidents mortels impliquant des motocyclistes, contre 9 à la même période en 2025. Ces chiffres nous rappellent que la sécurité est l'affaire de tous : chacun doit s'interroger sur son comportement plutôt que de considérer que le danger vient toujours des autres.* »



Olivier Turcan

Directeur d'Exploitation de VINCI Autoroutes

Heurts de fourgons : pourquoi les chiffres ne baissent pas ?

Les campagnes se succèdent. Pourtant, le nombre de heurts de véhicules d'intervention reste désespérément stable. Sept véhicules d'intervention ont déjà été heurtés cette année sur le réseau Escota et, à l'échelle de VINCI Autoroutes, le rythme reste d'un fourgon heurté par semaine. « *Cela fait huit ans que nous intensifions les campagnes et, malgré tout, nous ne constatons pas d'évolution* », regrette Olivier Turcan, Directeur d'exploitation de VINCI Autoroutes. En cause notamment : la somnolence et l'inattention. « *Quand on me demande ce qu'il faut faire pour ne pas heurter un fourgon, la réponse est finalement très simple : il faut regarder devant soi. Et arrêter avec les idées reçues ! Parmi les conducteurs qui heurtent nos fourgons, il y a absolument tous les profils (jeune, actif, senior...)* » Quant aux patrouilleurs, « *ce sont des femmes et des hommes qui souhaitent rentrer le soir dans leur famille. Ils sont là pour aider et sécuriser les usagers. Aux usagers de faire attention pour leur permettre de rester sains et saufs.* »



107.7 : L'INFO TRAFIC QUI FAIT VRAIMENT LA DIFFÉRENCE

Un accident vient de se produire quelques kilomètres devant vous. Votre GPS détecte le ralentissement et vous propose de sortir. Bonne idée ? Pas forcément. « *Chez Radio VINCI Autoroutes, nous disposons d'une information que les outils de navigation n'ont pas toujours : ce qui se passe réellement sur l'autoroute et la manière dont la situation évolue.* » Ses journalistes travaillent en effet en lien direct avec les équipes de VINCI Autoroutes et peuvent savoir qu'une voie va rouvrir dans cinq minutes, qu'une intervention est en cours ou, au contraire, qu'une perturbation va durer. « *Notre rôle est de donner la meilleure alternative possible, y compris parfois de conseiller de rester sur l'autoroute* », explique Vanessa Monsenergue, directrice générale de Radio



VINCI Autoroutes. Une recommandation précieuse lorsque l'itinéraire proposé par le GPS débouche sur un réseau secondaire déjà saturé. Diffusée en direct 24 h/24, cette information est donnée trois ou quatre minutes seulement après la survenue d'un événement. « *Accident, véhicule arrêté, intervention des secours, voie neutralisée... notre objectif premier reste la sécurité : éviter l'accident, voire le suraccident.* » Mais le 107.7 accompagne aussi



Vanessa Monsenergue

Directrice générale de Radio VINCI Autoroutes

les trajets quotidiens en annonçant les difficultés attendues, les travaux et leurs conséquences. Sur le réseau Escota, où l'autoroute est très utilisée pour les déplacements domicile-travail, l'antenne intervient toutes les sept minutes aux heures de pointe. Et son utilité semble perçue : selon la dernière enquête Ipsos de la radio, 92 % de ses auditeurs quotidiens disent venir y chercher des informations qu'ils ne trouvent pas ailleurs.

CORRIDOR DE SÉCURITÉ : VOUS AUSSI, SAUVEZ DES VIES !

À l'approche d'un véhicule en intervention, ayez les bons réflexes :

1. JE RALENTIS
2. JE M'ÉLOIGNE
3. JE CHANGE DE VOIE SI POSSIBLE



L'autoroute, une fenêtre ouverte sur les territoires

Chaque jour, plus d'un million de voyageurs circulent sur le réseau Escota. Autant de personnes qui traversent la Provence, le Var ou la Côte d'Azur pour leurs déplacements quotidiens ou leurs vacances. Depuis plusieurs années, VINCI Autoroutes utilise cette formidable visibilité pour mettre en lumière les territoires desservis : leurs paysages, leur patrimoine, leur culture et leurs savoir-faire. Une démarche construite avec les acteurs locaux, qui transforme progressivement les aires en véritables portes d'entrée sur la région.



Bertrand Wipf-Scheibel

Directeur de la Communication du réseau Escota

Mettre l'autoroute au service des territoires

« La mobilité n'est jamais une fin en soi », rappelle Blaise Rapior, Directeur général d'Escota et Directeur général adjoint de VINCI Autoroutes. « Si l'on se déplace, c'est pour travailler, étudier, partir en vacances, retrouver ses proches ou découvrir de nouveaux lieux. » Autrement dit, derrière chaque trajet, il y a un territoire que l'on rejoint et que l'on traverse. De quoi donner à l'autoroute un rôle qui peut aller au-delà du seul déplacement. « Nous nous sommes

dit que si l'autoroute était un système de mobilité, elle pouvait aussi devenir un système de valorisation de la région », explique Bertrand Wipf-Scheibel, Directeur de la Communication du réseau Escota. Une ambition qui a progressivement pris forme sur le terrain, à commencer par les aires de services.

Des aires qui affichent leur identité locale

Première traduction concrète : le nom des aires. Sur les 23 aires de services d'Escota, dix ont été rebaptisées avec des noms choisis en concertation avec les organismes touristiques et les collectivités. Exit certaines appellations géographiques peu parlantes : place à l'aire de la Côte d'Azur, de Mougins, de la Riviera française, de la Via Julia Augusta, de la Sainte-Victoire ou encore de Marcel Pagnol et de Manon des Sources... « Même si vous ne vous arrêtez pas, vous voyez ces noms sur les panneaux et vous êtes déjà exposés à des points d'intérêt emblématiques de la région », souligne Bertrand Wipf-Scheibel. Pour ceux qui font halte, la découverte du territoire prend une tout autre dimension : fresques, grands visuels, informations

touristiques, photographies de sites remarquables, évocations historiques ou culturelles, corners de produits régionaux... « L'objectif est simple : que l'on sache immédiatement où l'on est et ce qui fait la singularité des alentours », résume le Directeur de la Communication du réseau Escota. À la Sainte-Victoire, par exemple, la montagne s'affiche dès le stationnement, Cézanne inspire l'identité visuelle de l'aire et un parcours pédagogique permet aux enfants de découvrir son univers. Sur la Via Julia Augusta, une fresque raconte l'histoire de cette voie romaine. Quant aux aires Marcel Pagnol et Manon des Sources, elles plongent les voyageurs dans l'œuvre de l'écrivain et cinéaste provençal grâce à un dispositif digne d'un petit musée.

Des aires différentes, parce que chaque territoire l'est aussi

« Aujourd'hui, nos clients recherchent davantage de personnalisation : ils veulent savoir où ils sont, observe Bertrand Wipf-Scheibel. L'enjeu n'est donc plus seulement d'offrir partout le maximum de services, mais d'y ajouter une identité propre. » Et la démarche d'Escota ne s'arrête pas à la décoration. Deux expositions itinérantes sont notamment proposées chaque année sur le réseau, autour de sujets liés au territoire, à son patrimoine ou à son environnement. Avec, parfois, une dimension supplémentaire : « mieux faire connaître nos territoires, c'est aussi sensibiliser à leur préservation. » Une exposition consacrée à la Méditerranée, co-construite avec le Festival Galathée de Hyères et le musée Posidonia d'Antibes, associe photographies sous-marines et conseils de protection du milieu marin. Depuis deux ans aussi des expositions ont mis en valeur près de 80 musées de notre région attestant de la richesse de l'offre. Dernier exemple, sur l'aire de Vidauban-Sud, un support pédagogique réalisé avec la Fondation VINCI Autoroutes, les pompiers du Var et la Ligue pour la Protection des Oiseaux (LPO) explique le cycle de la forêt et rappelle les gestes permettant de prévenir les incendies.

Une démarche construite avec les acteurs locaux

Mais pour valoriser un territoire de manière pertinente, encore faut-il s'appuyer sur ceux qui le

connaissent et le font vivre. Acteurs touristiques, exploitants des aires, musées, associations ou institutions locales sont ainsi associés à la démarche. « Ce qui nous intéresse, c'est la co-construction : mieux se connaître, mieux se comprendre et trouver ensemble de nouvelles idées qui concourent à la valorisation du territoire », insiste Bertrand Wipf-Scheibel. Une démarche qui enrichit aussi la pause. « S'arrêter et découvrir une exposition, regarder un paysage ou s'intéresser à ce que propose une destination, c'est aussi prendre réellement le temps de souffler avant de reprendre la route », conclut Blaise Rapior, Directeur général d'Escota et Directeur général adjoint de VINCI Autoroutes.



Olivier Joan

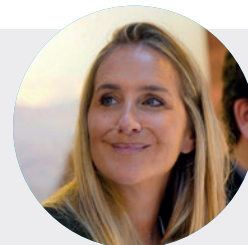
Directeur général de E.Leclerc Autoroute

« Sur nos aires, nous accordons une place centrale à l'information touristique et aux produits régionaux afin de faire découvrir le territoire à ceux qui parfois ne font que le traverser. Cette démarche s'adresse également aux habitants de la région : une halte peut leur faire découvrir un festival, une activité ou une idée de sortie à proximité. »



Quand Marcel Pagnol s'invite sur l'autoroute

Silhouettes grandeur nature, citations, affiches de films, frise biographique, bibliothèque, extraits audio et vidéo accessibles par QR codes, parcours pour les enfants... Sur l'A52, l'aire Marcel Pagnol ne se contente pas de porter le nom de l'écrivain : elle plonge le voyageur dans son univers. Sous les arbres, un terrain de pétanque prolonge même l'expérience, avec des boules mises gratuitement à disposition. Une expérience qui suscite la curiosité : des centaines de bandes dessinées et de souvenirs adaptés des œuvres de Pagnol y ont été vendues en 2025.



Alexandra Borchio Fontimp

Sénatrice des Alpes-Maritimes et Présidente déléguée de Côte d'Azur France Tourisme

« Faire des aires de services des vitrines de la Côte d'Azur »

« Avec VINCI Autoroutes, nous travaillons pour que les aires jouent un rôle actif dans la découverte du territoire. Nous y proposons des campagnes de promotion, des expositions consacrées à nos musées, des produits Côte d'Azur France développés avec des entreprises locales comme la Confiserie Florian, la Biscuiterie d'Azur, la Brasserie du Comté, Socca Chips®... à retrouver selon les aires. La Côte d'Azur est une grande destination culturelle et l'autoroute permet de le rappeler à nos visiteurs. Les aires sont devenues de véritables vitrines de communication pour notre destination. Elles peuvent aussi donner aux Maralpains l'envie de redécouvrir les richesses qu'ils ont juste à côté de chez eux. »