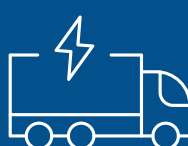




MOBILITÉ : VERS DES TRAJETS PLUS PROPRES, PLUS COLLECTIFS





Sabine Granger
Directrice générale
VINCI Autoroutes

“Nous œuvrons à transformer les mobilités aux côtés des territoires”

L'autoroute joue un rôle central dans les mobilités de notre pays et de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, où elle constitue un axe essentiel du quotidien. Alors que 9 déplacements sur 10 s'effectuent en France par la route, la décarbonation des mobilités routières est désormais engagée. Électrification des véhicules, mobilités plus collectives, intermodalité accentuée, adaptation des infrastructures existantes face au changement climatique ; comment un concessionnaire comme VINCI Autoroutes se met-il au service de l'objectif national de réduction de notre trajectoire carbone dans les territoires qu'il dessert ?

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 tous 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 est l'axe principal permettant les 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.

Du fait de son usage intensif, la décarbonation de l'autoroute apparaît 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 stations de bornes de recharge rapide et ultra-rapide. VINCI Autoroutes est désormais le réseau concé-

dé le mieux équipé en Europe. Et nous poursuivons ce déploiement également sur les aires de repos, tout en développant les nouveaux services permettant une expérience client de la mobilité électrique aussi fluide que possible. Les jours de grands départs, par exemple, nos équipiers « gilets bleus » accompagnent sur les aires les électromobilistes. 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 pour 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 (5 700 places), et leur nombre 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 est très sensible.

Cette transformation est-elle appelée à s'accélérer ?

Oui 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 et contribuer en profondeur à la transformation de ces dernières.

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.

“La décarbonation de l'autoroute est stratégique et indispensable”



“L'évolution du climat impose de multiplier nos actions en Région Sud”



Blaise Rapior
Directeur général du réseau
Escota,
Directeur général adjoint
VINCI Autoroutes



Aujourd'hui, 86 % des voyageurs et 87 % des marchandises circulent par la route. Alors que les effets du changement climatique se font sentir chaque jour, le réseau autoroutier poursuit sa transition en Région Sud. Directeur général adjoint de VINCI Autoroutes et directeur général du réseau Escota, Blaise Rapior détaille la stratégie du concessionnaire articulée autour de deux priorités : la décarbonation et l'adaptation.

Pourquoi le réseau autoroutier doit-il se décarboner ?

Alors que nous constatons chaque jour un peu plus l'impact du changement climatique, la stratégie nationale bas carbone fixe à la France l'objectif d'atteindre la neutralité carbone en 2050. Longtemps à la traîne, le secteur des transports diminue ses émissions depuis 2019 et la route commence à se transformer pour répondre à l'enjeu de la décarbonation.

Cet impératif se double aujourd'hui d'un enjeu de souveraineté. La flambée des prix des hydrocarbures liée aux tensions géostratégiques souligne la dépendance de l'Europe à l'égard des énergies fossiles. Décarboner la mobilité répond à ces deux défis.

Où en est la transition vers le véhicule électrique ?

Elle se passe déjà bien et nous avons plaisir à le constater dans la région. Les véhicules électriques représentent 4,1 % du parc automobile français. Sur le réseau Escota, leur part atteint déjà 6,8 %. Les trajets en voiture électrique se banalisent, car les automobilistes savent désormais qu'ils trouveront des bornes de recharge rapide sur toutes nos aires de services. La longue distance est devenue réalité. Sur notre réseau, la recharge progresse d'ailleurs de 60 % par an. Les seuils que nous franchissons nécessitent d'anticiper les besoins futurs. Avec l'État, les acteurs de l'énergie et des transports ont élaboré un schéma directeur à l'horizon 2035 qui prévoit en moyenne, en France, de multiplier le nombre de bornes de recharge par cinq. Par exemple, l'aire des Terrasses de Provence, à Brignoles, en accueillait 8 en fin d'année dernière. Elle comptera 20 bornes à la fin de l'année prochaine, puis 99 en 2035. À terme, les places équipées de bornes de recharge seront majoritaires et les conducteurs de véhicules thermiques devront rechercher les emplacements qui n'en disposent pas pour se garer...

“Aux heures de pointe, 84 % des automobilistes circulent toujours seuls dans leur véhicule”

Comment réduire la dépendance à la voiture individuelle ?

Aux heures de pointe, 84 % des automobilistes circulent toujours seuls dans leur véhicule, générant des embouteillages. Sur l'A57, à Toulon, nous avons un très bel exemple régional d'une infrastructure qui préfigure demain. Les travaux d'élargissement de l'autoroute ont été l'occasion de créer une voie réservée aux transports en commun dans les deux sens et deux arrêts de bus, directement reliés au pôle d'échanges multimodal de Sainte-Musse. Ce maillage d'interconnexions permettant aux usagers de parcourir une partie de leur trajet en voiture, puis de le terminer en transports en commun (en train, en bus ou en covoiturage), se construit avec les collectivités territoriales. Les solutions existent déjà en grande partie. Le défi consiste désormais à les déployer à grande échelle et à les articuler entre elles.

Pourquoi la résilience des infrastructures est-elle également devenue une priorité stratégique ?

La multiplication des épisodes climatiques intenses menace la continuité du service et la sécurité des usagers, comme la possibilité pour les secours d'emprunter l'autoroute en situation de crise. La région Provence-Alpes-Côte d'Azur est particulièrement exposée aux crues et aux feux de forêt. Conçue dans les années 1960 sur un risque de crue trentennale, l'A8 a vu son franchissement de la Brague, dans les Alpes-Maritimes, atteindre ce débit trois fois en cinq ans. Un signe que les effets du changement climatique évoluent plus vite que les infrastructures. Selon les cas, la réponse va du renforcement à la reconstruction des ouvrages. L'adaptation des infrastructures représente un poste d'investissement majeur pour les années à venir.



“L'autoroute de demain devra être à la fois décarbonée, multimodale et résiliente.”

Mobilité électrique : la longue distance est désormais possible et simple

Alors que la voiture électrique vient de franchir un cap historique en Europe, VINCI Autoroutes accélère le déploiement de son réseau de recharge. Objectif : 12 500 bornes d'ici à 2035, soit multiplier par quatre le nombre de points de charge dans les dix ans, tout en développant des services adaptés à la mobilité électrique.



Raphaël Ventre
Directeur Marketing et Commercial
VINCI Autoroutes

En 2010, seulement une centaine de véhicules électriques circulaient en France. À ce jour, le pays en comptabilise 2,5 millions. Une progression qui, à l'échelle européenne, vient de franchir un cap symbolique : au premier semestre 2026, les voitures 100 % électriques ont pour la première fois dépassé les modèles essence sur un semestre

complet, avec 22,2 % de part de marché contre 22 %. "Ce basculement est porté par la remontée des prix à la pompe liée aux tensions géopolitiques, qui redonne un argument de poids à l'électrique", souligne Sandrine Henry, déléguée générale de l'AVEM (Association pour l'Avenir du Véhicule Électro-Mobile). Cette accélération ne peut cependant s'installer durablement sans un réseau de recharge à la hauteur. Ce défi, VINCI Autoroutes l'a bien compris et y répond en déployant des solutions depuis 2017.



Sandrine Henry
Déléguée générale de l'AVEM
Association pour l'Avenir du Véhicule Électro-Mobile

Avec 2 500 points de charge installés sur ses aires de services et de repos, le concessionnaire, qui est déjà le réseau européen le plus densément équipé, vise désormais d'en multiplier le nombre par quatre alors que ses clients commencent à parcourir la France en faisant de longs trajets avec leurs véhicules électriques. "En moyenne, nous avons positionné 11 bornes

par aire et nos stations sont encore plus importantes dans le sud-est de la France, note Raphaël Ventre,



"Le réseau de VINCI Autoroutes compte aujourd'hui 2 500 points de charge. Nous en visons 12 500 à l'horizon 2035."

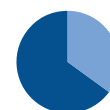
Directeur Marketing et Commercial. Notre objectif est de compter 12 500 points de charge sur notre réseau d'ici à 2035. L'accélération est très forte."

Imaginer la mobilité du futur

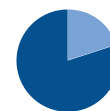
La mobilité électrique deviendra la norme dans les années à venir, "il sera plus difficile de trouver une place de parking sans borne qu'avec", affirme Raphaël Ventre. Mais qui dit nouveaux usages dit aussi anticipation et innovation. "Cela n'existe nulle part dans le monde, nous partons de zéro en faisant tout notre possible pour développer un modèle performant. Tout se passe bien aujourd'hui mais nous allons veiller à ce que dans les années prochaines, l'expérience client sur des aires avec 70 points de charge (la gestion des flux, la logique de réservation, la disponibilité des bornes...) soit optimisée."

L'amélioration de l'expérience usager sur les aires est au cœur des attentions du concessionnaire depuis plusieurs années. Cet été, la gestion des flux a été assurée par des canaux de communication spécifiques. Des messages permettant d'orienter les automobilistes vers les prochaines aires équipées afin d'éviter la saturation ont été diffusés sur les panneaux autoroutiers ou sur les ondes de Radio VINCI Autoroutes. Dans une logique de gain de temps pour ses usagers, le concessionnaire a également imaginé le Pass Ulys, qu'utilisent aujourd'hui 100 000 clients partout en France. "Ce Pass permet de s'identifier sur n'importe quelle borne, sans aucune interface, en étant facturé en fin de mois, souligne Raphaël Ventre. C'est ce genre de solutions que nous allons continuer à pousser pour que l'expérience utilisateur reste simple et encourage le plus grand nombre à amorcer la transition."

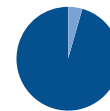
Chiffres clés



35 %
des véhicules vendus en juillet 2026 étaient des véhicules électriques

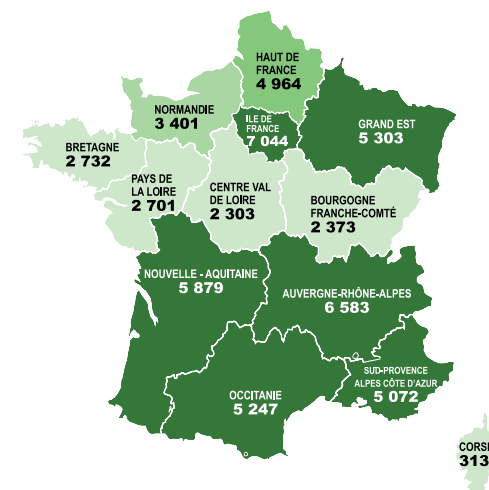


20 %
des véhicules vendus en 2025 étaient des véhicules électriques



4,5 %
du parc automobile français est électrique.

Répartition des stations de recharge par région



* Source : traitement AVEM d'après baromètre IRVE Avere-France - à fin avril 2026 Guadeloupe (107), Martinique (95), Guyane (30) et Réunion (183)

Les gilets bleus, l'allié mobilité

Comme chaque été, les vacanciers empruntent massivement les autoroutes de France. Face à la croissance du parc de véhicules électriques, en 2026, des équipiers "gilets bleus" ont été déployés sur 65 aires. Leur rôle ? Accompagner les nouveaux clients, informer les usagers ou encore organiser les files d'attente. Une aide précieuse en attendant que l'usage électrique devienne la norme.

“Les mobilités collectives s’appuieront sur de nouvelles infrastructures”

Le 8^e baromètre de l’autosolisme de VINCI Autoroutes confirme une tendance de fond : le covoiturage progresse de 2,3 % en un an, mais 84 % des conducteurs circulent encore seuls le matin aux heures de pointe. Entretien avec Faustine Antoine, directrice du Développement de VINCI Autoroutes, sur les solutions favorisant l’essor des mobilités collectives.



Que retenir de ce 8^e baromètre ?



Faustine Antoine
Directrice du
Développement
VINCI Autoroutes

Le covoiturage progresse, mais il reste encore très minoritaire. Aux abords des douze métropoles observées, sa pratique augmente de 2,3 % en un an. Dans le même temps, 84 % des conducteurs circulent toujours seuls le matin aux heures de pointe. Une enquête menée en parallèle auprès d’usagers de 15 parkings de covoiturage du réseau montre néanmoins une évolution dans la durée.

44 % déclarent désormais pratiquer la mobilité partagée pour leurs trajets domicile-travail, contre 21 % en 2017. Le taux a doublé en huit ans.

Pourquoi le covoiturage reste-t-il si rare aux heures les plus chargées ?

C’est le paradoxe de l’autosolisme. Alors que c’est précisément aux heures de pointe que les enjeux de mobilité partagée sont les plus importants, c’est le moment où les conducteurs sont le plus souvent seuls dans leur voiture. Les trajets domicile-travail, avec des horaires fixes, sont en effet difficiles à organiser à plusieurs, d’autant plus que tout le monde n’habite ni ne travaille au même endroit. En fait, sans infrastructures adaptées, il est difficile pour beaucoup de se lancer. C’est tout l’enjeu des parkings de covoiturage : offrir un point de rencontre simple, identifiable et pratique pour franchir le pas.

Quel rôle jouent ces parkings de covoiturage sur votre réseau ?

Il est décisif. 39 % des usagers ne covoituaient pas avant la création de l’un de ces équipements sur leur trajet et pour 76 % d’entre eux, le covoiturage est leur seule alternative à l’autosolisme. Une fois la pratique adoptée, elle s’installe durablement. 48 % des personnes qui utilisent nos parkings pour leurs trajets domicile-travail ne se déplacent plus que de cette façon.

Comment faire évoluer les pratiques pour rendre la mobilité plus collective ?

Dans l’idéal, il faudrait pouvoir proposer à chaque usager de l’autoroute une solution de mobilité collective à

un quart d’heure de chez lui. Ces solutions existent, elles ont déjà fait leurs preuves. Voies réservées aux bus sur l’autoroute, parkings de covoiturage, pôles d’échanges multimodaux... Les infrastructures sont la clé. Reste à poursuivre leur déploiement en collaboration avec les collectivités territoriales.

Quel est l’objectif de VINCI Autoroutes à terme ?

Nous comptons déjà 70 parkings de covoiturage en proximité immédiate de nos échangeurs, soit 5 700 places. Notre objectif d’ici à dix ans est de doubler le nombre de parkings de covoiturage, avec l’ambition d’en implanter un à chaque entrée d’autoroute. C’est une question de trajectoire nationale.

La Stratégie nationale bas carbone vise 1,72 occupant par véhicule d’ici 2030, contre 1,25 aujourd’hui, soit trois fois plus de covoituteurs quotidiens. C’est exigeant, mais l’idée progresse : l’autoroute, adaptable par nature, devient une solution pour les mobilités du quotidien.

“Notre objectif d’ici à dix ans est de doubler le nombre de parkings de covoiturage”



Bus, train, autoroute : l’interconnexion en action

À Toulon, le pôle d’échanges multimodal (PEM) de Sainte-Musse préfigure les infrastructures de demain.

Inaugurés en juin 2025, deux arrêts de bus aménagés directement sur l’autoroute A57 permettent aux lignes du réseau Mistral et de ZOU ! de desservir l’axe sans quitter leur voie réservée sur l’autoroute. Ils sont connectés à la halte ferroviaire de Sainte-Musse ainsi qu’à plusieurs autres lignes de bus urbaines. Cette logique d’interconnexion s’accélère également dans les Bouches-du-Rhône. La Métropole Aix-Marseille-Provence, qui compte 22 pôles d’échanges multimodaux, prévoit sept équipements supplémentaires à l’horizon 2026.

À différentes échelles, le principe reste identique. Transformer ces pôles en carrefours entre les différents modes de transport pour inciter les usagers à laisser leur voiture en périphérie, ou, à l’inverse, à basculer le soir, simplement, des transports collectifs vers le réseau routier pour rejoindre leur lieu de résidence.

L'autoroute se réinvente face aux défis environnementaux

Depuis 2020, VINCI Autoroutes multiplie les actions visant à réduire ses émissions de gaz à effet de serre et son empreinte sur les milieux naturels.



“À première vue, il peut sembler contradictoire de parler de décarbonation pour une entreprise qui construit, finance, entretient et exploite un réseau autoroutier. En France, la route représente pourtant 8 % des émissions de gaz à effet de serre et les leviers pour la décarboner ne manquent pas”, souligne d'emblée Élise Bon, directrice de l'Environnement de VINCI Autoroutes. L'objectif de l'entreprise : réduire de moitié ses émissions de carbone d'ici à 2030. En 2018, les activités de l'entreprise émettaient 30 000 tonnes



Élise Bon
Directrice de
l'Environnement
VINCI Autoroutes

de CO₂ et ses chantiers 300 000 tonnes. En 2025, ces émissions avaient respectivement diminué de 73 % et de 30 %. *“Depuis cinq ans, nous avons donné un coup d'accélérateur. Nos flottes de véhicules roulent essentiellement à l'électricité ou aux biocarburants. Nous revoyons l'ensemble de nos processus afin de les rendre plus vertueux. Nous ne pouvons pas*

accompagner nos clients vers des mobilités moins émettrices ni faire évoluer les pratiques de nos prestataires, sans réduire notre propre empreinte sur l'environnement”, explique-t-elle.

Construire et entretenir en émettant moins de carbone

Les chantiers de construction et de maintenance des infrastructures concentrent une part importante des émissions directes de l'entreprise, qui vise une baisse de 50 % sur ce segment d'ici à 2030. Prise en compte de l'ensemble du cycle de vie des matériaux, réemploi,



Frédéric Depaepe
Directeur de la Maîtrise
d'Ouvrage réseau Escota,
Directeur Technique de
l'Infrastructure
VINCI Autoroutes

utilisation de béton bas carbone, circuits courts... Les solutions permettant de conduire des travaux plus respectueux de l'environnement s'intègrent désormais pleinement dans les pratiques de VINCI Autoroutes et de ses prestataires. *“En 2021, nous nous sommes fixé l'objectif ambitieux de décarboner nos chantiers à hauteur de 50 % en 10 ans,* explique

Frédéric Depaepe, directeur de la Maîtrise d'Ouvrage du réseau Escota et directeur Technique de l'Infrastructure VINCI Autoroutes. *Aucune méthode ni aucun outil n'avaient encore été développés pour accompagner une telle démarche. Nous sommes donc partis de zéro, aussi bien pour les travaux neufs, comme les nouvelles aires de covoiturage, que pour les ouvrages d'art, tels que les viaducs ou les tunnels, un patrimoine qui requiert un entretien régulier. A chaque projet, les mêmes questions sont posées afin d'atteindre le résultat environnemental optimal. 20 000 tonnes de CO₂ ont ainsi été économisées depuis le lancement de notre démarche. En 2026, l'économie est à hauteur de 7 000 tonnes. La progression est nette et s'inscrit désormais durablement dans le temps.”*

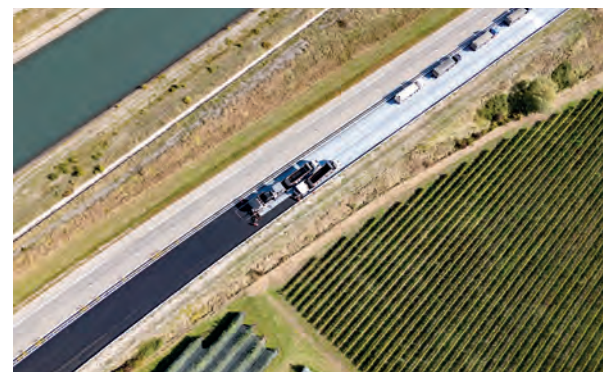
Préserver les continuités écologiques

Les actions environnementales de VINCI Autoroutes concernent également la préservation des milieux naturels. *“Il s'agit de réduire l'impact de l'autoroute sur la biodiversité”,* précise Élise Bon. Des corridors restaurent les continuités écologiques interrompues par l'autoroute permettant aux animaux de traverser en sécurité. La Région Sud compte 6 écoponts et ce sont des associations de protection de la nature partenaires qui assurent le suivi de leur efficacité (LPO et CEN PACA). *“Les écoponts fonctionnent très bien et sont empruntés aussi bien par les tortues d'Hermann que par les renards”,* détaille Elsa Huet-Alègre, responsable territoriale de la LPO PACA. L'association gère également le site naturel des Piles, à La Saulce, dans les Hautes-Alpes. Créée par VINCI Autoroutes dans le cadre de mesures compensatoires liées à l'extension de l'A51, cette zone humide de 6,5 hectares abrite près de 500 espèces, dont l'azuré de la sanguisorbe, un papillon rare et protégé.

Favoriser le développement des nouveaux usages sur la route

“Avec 15 millions de tonnes de CO₂ émises par les véhicules circulant sur nos réseaux, la décarbonation des usages de l'autoroute reste de loin notre principal défi”, reconnaît Élise Bon. Si les moyens d'action du concessionnaire sont ici plus indirects, VINCI Autoroutes accompagne résolument le développement de la mobilité

électrique en déployant de très nombreuses bornes de recharge et favorise le covoiturage et la multimodalité par de nouvelles infrastructures... *“Aujourd'hui, la mobilité ne peut plus se passer d'une transition”,* conclut la directrice de l'Environnement.



L'autoroute pourrait-elle recharger les véhicules en mouvement ?

900 bobines à induction sont installées sous la chaussée sur une portion d'un kilomètre et demi de l'A10, dans l'Essonne. Elles génèrent un champ magnétique capable de transmettre de l'énergie aux véhicules qui circulent au-dessus sans qu'ils aient besoin de s'arrêter. Ce système est actuellement testé en conditions réelles et avec succès avec l'université francilienne Gustave-Eiffel. L'induction pourrait à terme permettre de réduire la taille des batteries embarquées et faire de l'infrastructure autoroutière, un système capable de contribuer à la recharge des véhicules en circulation.

“En 2021, nous nous sommes fixé l'objectif ambitieux de décarboner nos chantiers à hauteur de 50 % en 10 ans”

Sécurité routière : des comportements à risque qui persistent

À l'occasion de son 16^e Baromètre de la conduite responsable, la Fondation VINCI Autoroutes alerte sur plusieurs comportements à risque, particulièrement répandus en région Provence-Alpes-Côte d'Azur. Pour Julie Lecomte, déléguée générale de la Fondation, *"la route est un environnement collectif"* : chacun doit davantage prendre en compte les autres usagers afin de mieux partager la route.

Dans notre région, 51 % des conducteurs déclarent circuler sur la voie du milieu sur l'autoroute, contre 45 % au niveau national. Un tiers des usagers de notre région déclare également doubler par la droite contre seulement un quart des Français. Autre comportement à risque, sept conducteurs sur dix ne respectent pas les distances de sécurité.

Toujours trop d'inattention au volant



Julie Lecomte
Déléguée générale
Fondation VINCI Autoroutes

La Fondation pointe aussi l'inattention au volant, notamment liée au téléphone. En Provence-Alpes-Côte d'Azur, huit conducteurs sur dix utilisent leur téléphone ou leur GPS en conduisant. À 130 km/h, deux secondes passées à lire une notification représentent 72 mètres parcourus sans regarder la route. *"L'inattention et la somnolence font partie des principaux fléaux sur l'autoroute"*, rappelle la déléguée générale. Dormir moins de sept heures par nuit ou avoir plus de deux heures d'écart entre son temps de sommeil en semaine et le week-end, double le risque d'accident lié à la somnolence. Un danger loin d'être anodin puisqu'il représente un accident mortel sur cinq sur autoroute. La règle à retenir pour Julie Lecomte : *"7 heures par nuit, 7 jours par semaine"*, en conservant autant que possible un rythme de sommeil régulier, y compris après les vacances.

Rappeler les règles pour limiter les risques



Frédéric Thomasson
Lieutenant-Colonel
Chef du groupement
Opération du SDIS 13

Chef du groupement Opération du SDIS 13 (Secours Départemental d'Incendie et de Secours des Bouches-du-Rhône), le lieutenant-colonel Frédéric Thomasson partage ce constat, affirmant que, chaque année, environ un millier d'interventions sont réalisées par les sapeurs-pompiers des Bouches-du-Rhône sur les autoroutes. *"Vu le nombre d'accidents réguliers qui sont toujours liés aux mêmes causes, c'est obligatoire de rappeler les règles. L'un des aspects souvent négligés avant un long trajet est la vérification de l'état de son véhicule. Pas de fuite de liquide, un système d'échappement en bon état... Enfin nous l'avons tous tristement vécu, cet été a été dévastateur pour la nature en raison des incendies. En période de risque extrême, chaque conducteur est acteur de la prévention des feux de forêt, il ne faut pas jeter son mégot par la fenêtre."*

Dans notre région, 51 % des conducteurs déclarent circuler sur la voie du milieu sur l'autoroute.



Un fourgon percuté chaque semaine

Sur l'autoroute, les véhicules d'intervention restent régulièrement percutés par des automobilistes. En moyenne, un fourgon est heurté chaque semaine par les usagers de la route. En 2025, 46 collisions ont ainsi été recensées par VINCI Autoroutes et depuis le début de cette année, 33 ont déjà eu lieu. Des chiffres qui ne baissent pas malgré les campagnes de prévention et l'instauration du corridor de sécurité dans le Code de la route en 2018.

Pour rappeler ce risque, VINCI Autoroutes expose toute l'année des fourgons accidentés sur plusieurs aires. À



Olivier Turcan
Directeur de
l'Exploitation du
réseau Escota

Lançon-de-Provence, une quinzaine de véhicules ayant été percutés sont ainsi présentés aux automobilistes. Une façon de montrer les conséquences concrètes de ces collisions et de rappeler que derrière ces fourgons se trouvent des femmes et des hommes qui interviennent pour la sécurité de tous. *"Nous souhaitons juste que nos équipes rentrent chez elles le soir"*, résume Olivier Turcan, directeur d'Exploitation du réseau Escota.

La radio qui vous accompagne sur la route

Créée il y a plus de 30 ans, Radio VINCI Autoroutes a pour vocation d'assurer la sécurité routière en diffusant une information trafic en temps réel par zone géographique. Un service accessible en direct 24h/24 sur le 107.7, comme le souligne Vanessa Monsenergue, directrice générale. *"Nos équipes, composées de 50 personnes, adaptent les programmes en fonction du trafic. Dès qu'un événement se produit et qu'il est porté à notre connaissance, l'information est diffusée en moins de 4 minutes en moyenne. Nous sommes un outil complémentaire au GPS, plus fiable aussi, car nous accompagnons les usagers en leur donnant une estimation de durée d'intervention en cas d'accident, ou en leur conseillant les meilleurs itinéraires pour éviter la zone."*



Vanessa Monsenergue
Directrice générale
Radio VINCI Autoroutes

L'autoroute, une fenêtre ouverte sur les territoires

Longtemps caractérisées par leur simple fonction utilitaire, les aires de services se transforment peu à peu en de véritables ambassadrices des territoires qu'elles desservent. L'arrêt sur autoroute devient ainsi de plus en plus une première étape de découverte.



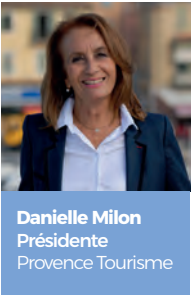
Bertrand Wipf-Scheibel
Directeur de la Communication réseau Escota de VINCI Autoroutes

Avec plus d'un million de personnes qui empruntent chaque jour le réseau Escota, l'autoroute constitue un point de contact privilégié avec les territoires qu'elle traverse. *"C'est une infrastructure fixe : elle ne se délocalise pas. C'est un point commun avec les collectivités territoriales avec lesquelles nous partageons une relation durable"*, souligne Blaise Rapior, directeur général du réseau Escota. Pour VINCI Autoroutes, cet ancrage constitue le point de départ de la transformation des aires de services en vitrines du patrimoine, engagée depuis plusieurs années.

Faire évoluer le nom des aires est un premier marqueur de cette démarche. Près d'Aix-en-Provence, l'aire de l'Arc a été rebaptisée Sainte-Victoire. Dans les Alpes-Maritimes, l'aire des Bréguières, est devenue l'aire de la Côte d'Azur. *"Nous avons voulu donner à ces lieux des noms plus signifiants et emblématiques de la Provence"*, explique Bertrand Wipf-Scheibel, le directeur de la Communication du réseau Escota. Sur les 23 aires du réseau VINCI Autoroutes de la région, 11 ont déjà adopté une nouvelle dénomination.

En parallèle, leurs aménagements ont été développés sur cette logique. Façades, matériaux et scénographies intérieures intègrent davantage de références locales pour rompre avec la standardisation et faire de chaque station un espace identifiable, reflet de chaque territoire.

De la pause à la découverte



Danielle Milon
Présidente Provence Tourisme

Cette évolution s'articule avec la sécurité : rendre la pause attractive incite les automobilistes à s'arrêter. Le partenariat entre VINCI Autoroutes et Provence Tourisme illustre cette démarche. Dernière action en date : douze aires du réseau du concessionnaire, dont quatre dans les Bouches-du-Rhône, accueillent depuis août 2026 de grands cubes de 2,20 mètres de côté. Chaque face présente des photos aériennes de sites emblématiques de la région, augmentées d'un QR code. L'intérêt est double : toucher des voyageurs déjà présents sur le territoire et leur donner envie d'en découvrir davantage. *"L'autoroute devient une vitrine de notre territoire exceptionnel et permet de dépasser l'image d'une Provence réduite au soleil et à des paysages de carte postale, en mettant en avant sa culture, sa gastronomie, son art de vivre"*, résume Danielle Milon, Présidente de Provence Tourisme.



Pagnol, emblème de la Provence



Olivier Joan
Directeur général Leclerc Autoroute

Sur l'A52, à proximité d'Aubagne, les aires Marcel Pagnol et Manon des Sources poussent le concept un peu plus loin. *"Avec VINCI Autoroutes, nous avons créé une immersion du voyageur dans l'univers de l'écrivain provençal"*, expose Olivier Joan, directeur général de Leclerc Autoroute, concessionnaire de ces deux aires de services. Fresque historique, silhouettes grandeur nature, citations, prêt de boules pour jouer sur le terrain de pétanque composent une halte où l'expérience se prolonge dans les rayons. Aux côtés, de T-shirts floqués avec des répliques célèbres de Pagnol, les BD adaptées de son œuvre figurent régulièrement en tête des ventes de la boutique. L'offre de restauration se teinte elle aussi de spécialités locales : tapenade, pissaladière et autres produits provençaux. *"Ainsi, même en transit, le voyageur commence à découvrir le territoire qu'il traverse et à se construire des souvenirs"*, reprend Olivier Joan.

Certaines aires misent directement sur leur environnement. La terrasse de l'aire de la Riviera française sur l'A8 près de Menton, offre un panorama imprenable sur la baie de Monaco. Plus à l'ouest, l'aire de Provence-Verdon met en avant le Haut-Var, ses lacs, ses activités aquatiques et ses itinéraires de randonnée, avec l'ambition de faire connaître un territoire moins identifié par les visiteurs.

Sur chaque aire, des informations touristiques locales complètent ces dispositifs en partenariat avec les offices et organismes de tourisme locaux pour que l'autoroute ne constitue plus seulement une ligne qui traverse un territoire. Au fil du temps et des réalisations co-construites, le lien entre autoroutes et territoires se densifie.

"L'autoroute devient une véritable vitrine de notre territoire"

