

# AMBITION FRANCE TRANSPORTS

FINANCER L'AVENIR DES MOBILITÉS

## CAHIER D'ACTEUR

juin 2025

### Contribution de VINCI Autoroutes à la conférence Ambition France Transports

VINCI Autoroutes finance, conçoit, construit, exploite et entretient des autoroutes qui accueillent chaque jour plus de 2,5 millions de clients, avec pour mission d'assurer la viabilité et l'entretien du réseau, la sécurité et la continuité du service public autoroutier. Partenaire de l'État et des collectivités, VINCI Autoroutes dessert 10 régions, 45 départements, 14 métropoles et des milliers de communes. Depuis 2006, VINCI Autoroutes a investi plus de 15 milliards d'euros dans son réseau.

### L'avenir des mobilités routières : un besoin d'investissement continu

Dans notre pays, les réseaux routiers et autoroutiers sont un support essentiel des mobilités : 90% des déplacements, de personnes comme de marchandises, se font par la route.

Le réseau autoroutier joue un rôle vital :

- Pour la vie économique des territoires ;
- Pour les déplacements du quotidien (exemple : l'A8 en région Sud) ;
- Pour la sécurité publique ou l'acheminement des biens de première nécessité.

La plupart des tronçons d'autoroutes ayant été construits entre les années 50 et les années 90, les besoins en modernisation des ouvrages autoroutiers seront importants dans les décennies à venir.

À ce titre, un programme d'adaptation de l'autoroute devra être entrepris rapidement afin de protéger le trafic des conséquences du changement climatique et des risques sismiques, complété par des mesures d'intégration dans son environnement, qu'il soit naturel ou urbain, ainsi que des mesures de fluidification du trafic, comme le péage en flux libre.

Aux côtés du report modal et de la maîtrise de la demande, la décarbonation des mobilités routières est non seulement indispensable pour atteindre les objectifs globaux de réduction des émissions, mais surtout doit concentrer l'essentiel de l'effort.

La route et le rail ne s'opposent pas, ils se combinent, se complètent, et la multimodalité constitue une part essentielle de la solution pour bâtir l'avenir des mobilités. On peut d'ailleurs se féliciter du fait que l'État, à travers le nouveau cadre légal des Services Express Régionaux Métropolitains (SERM), ait donné un rôle au transport collectif sur route, en complémentarité avec le rail, pour décarboner les mobilités.

En tant qu'opérateur d'infrastructures de mobilité et partenaire des territoires, VINCI Autoroutes souhaite apporter aux débats de la conférence « Ambition France Transport » son expertise sur les solutions nécessaires pour mener à bien la transformation des infrastructures routières.

En dépit de plusieurs décennies de politiques de report modal, la route représente près de 90% des flux de transports, tant pour la circulation des personnes (stable autour de 87-88% depuis 1990) que le trafic marchandises (en hausse de 71% à 87% de 1990 à 2022)<sup>1</sup>.

La route est donc incontournable, mais également pérenne, car dans tous les scénarios prospectifs à horizon 2050, elle demeure le support de la grande majorité des déplacements de personnes et de

<sup>1</sup> Chiffres issus du rapport « Chiffres clés des transports - Édition avril 2025 »

marchandises, sa part modale restant largement majoritaire. Pour décarboner les transports, il est donc indispensable de décarboner les mobilités routières.

En 2016, VINCI Autoroutes a été le premier acteur du secteur à s'engager dans une démarche de décarbonation de ses activités. Sur l'ensemble du réseau, grâce à l'électrification de nos véhicules, nous avons déjà réduit de 49% nos émissions directes par rapport à 2018 et nous avons pour objectif d'atteindre 67% de réduction d'ici 2030. En parallèle, nous avons mis en place une politique ambitieuse pour réduire les émissions de nos clients.

En complément, un travail spécifique doit être mené pour renforcer la résilience de l'autoroute et son intégration dans les milieux naturels, mobiliser le foncier disponible pour produire des énergies renouvelables.

Plusieurs opérations sur des sections autoroutières concédées, mais aussi non concédées et sur des routes départementales ou métropolitaines amélioreraient la desserte fine des territoires et les mobilités du quotidien autour des grandes métropoles comme en zone rurale.

Intégrer des sections non concédées dans les contrats de concessions permettrait de surcroît d'amener ces routes au niveau de modernité des autoroutes concédées sans peser sur les finances publiques, et de mobiliser le péage en conformité avec le droit européen.

Notre ambition est claire : offrir des réponses techniques concrètes et innovantes pour accompagner les territoires, notamment via l'atténuation et l'adaptation de l'infrastructure routière. Cela impliquera des investissements importants dans les décennies à venir<sup>2</sup>.

Nous développerons ci-après les mesures qui nous semblent nécessaires pour que l'autoroute continue de répondre aux attentes de usagers en termes de confort et de sécurité et qu'elle s'adapte aux enjeux des décennies à venir en mobilisant les dernières technologies disponibles. Pour l'ensemble du réseau autoroutier concédé, une première estimation des travaux nécessaires évalue leur coût à environ 27 milliards d'euros.

### **1) Renouveler une infrastructure ancienne**

Dans un récent sondage Harris Interactive commandé par l'État, il ressort que 67% des Français sont satisfaits de la qualité et de l'entretien des autoroutes. Le système des concessions d'autoroutes montre aujourd'hui sa capacité à assurer sa mission dans le respect du budget et des délais. Cette qualité reflète l'intérêt de se reposer sur l'expertise d'entreprises privées dotées d'équipes spécialisées, qui, dans le cadre des concessions, ont de fortes incitations à être performantes, via des obligations contractuelles assorties de pénalités et, de façon plus évidente, par le fait que les usagers empruntent le réseau concédé.

Dans les décennies à venir, une partie des ouvrages autoroutiers auront dépassé 100 ans. Plus d'un 1/10<sup>e</sup> des murs et une partie des tunnels devront faire l'objet de restructurations lourdes d'ici cette échéance. Plus largement, l'autoroute est loin d'être une infrastructure figée, le réseau doit continuellement se développer pour adapter sa desserte aux besoins des territoires et améliorer la fluidité du trafic.

### **2) Accueillir les mobilités décarbonées**

Mobilités électriques : au-delà d'apporter une réponse à l'enjeu de réduction des émissions de CO<sub>2</sub>, l'électrification des véhicules permet de donner à l'Europe une souveraineté énergétique qui n'est pas possible avec les énergies fossiles. Aujourd'hui, chacune des 181 aires de service du réseau concédé à VINCI Autoroutes dispose d'une station de recharge, ainsi que 26 aires de repos, soit près de 2 200 points de charge rapides et ultrarapides. Ainsi, VINCI Autoroutes se positionne comme le leader de la mobilité électrique sur autoroute en Europe, avec le réseau le plus densément maillé en points de charge.

---

<sup>2</sup> Les dispositifs par lesquels ces investissements sont susceptibles d'être financés sont abordés dans le cahier d'acteur de VINCI Concessions.

Malgré ces chiffres importants, il reste beaucoup d'efforts à faire pour continuer à accueillir dans de bonnes conditions les véhicules électriques sur les aires de service. À l'horizon 2035, les principales études convergent vers un besoin d'environ 7 fois plus de points de charge sur chaque aire de service, ce chiffre pouvant dépasser 180 pour les aires les plus fréquentées. À l'horizon 2050, où la totalité des véhicules légers et une majorité des poids-lourds seront bas carbone, cela représente 16 000 points de charge pour les voitures et 10 000 pour les poids-lourds sur l'ensemble du réseau concédé à VINCI Autoroutes, avec un besoin en raccordement électrique estimé à environ 6 GW.

Malgré des avancées notables, la mobilité électrique pour les poids-lourds reste confrontée à des défis majeurs, principalement liés aux batteries. Une approche possible consiste à se recharger en roulant, et donc diminuer la quantité de batterie nécessaire. VINCI Autoroutes expérimente en conditions réelles sur l'autoroute A10 deux solutions de recharge dynamique pour les poids lourds (*Electric Road Systems* ou ERS), reposant respectivement sur la technologie par induction et sur la technologie par rail conducteur, en tant que pilote d'un consortium (en collaboration avec les équipes des activités routières de VINCI Construction, l'Université Gustave Eiffel, Hutchinson, les fournisseurs de technologies Electreon et Elonroad, et avec le soutien du CEREMA).

Mobilités partagées : selon la 7<sup>e</sup> édition de notre baromètre de l'autosolisme, publiée en mars 2025, 84,6 % des conducteurs sont seuls dans leur voiture le matin aux heures de pointe sur autoroute (+1 pt en un an). Pour proposer une alternative à la voiture individuelle pour les trajets du quotidien, il est nécessaire de passer par la mise en place de parkings où les personnes peuvent laisser leur véhicule et monter dans un transport collectif ou covoiturer. Aujourd'hui, le réseau concédé à VINCI Autoroutes compte 63 parkings de covoiturage, totalisant 5 200 places, dont 14 parkings relais et 3 pôles d'échanges multimodaux (PEM). Ces aménagements permettent de connecter aux cœurs des agglomérations les grandes périphéries, très souvent proches des autoroutes mais peu ou pas desservies par les services de transports en commun ferrés de leur agglomération.

À l'avenir, il faut maintenir le développement de projets de ce type utilisant l'infrastructure autoroutière existante et issus de la collaboration avec les collectivités territoriales. Il ressort des échanges avec les collectivités qu'il y a besoin de doubler le nombre de places sur les parkings de covoiturage VINCI Autoroutes, d'implanter une cinquantaine de PEM aux abords des principales métropoles desservies par le réseau et d'aménager plus de 80 km de voies réservées.

Fluidifier le trafic grâce à l'innovation : en complément de ces aménagements en faveur de la décarbonation des transports, le trafic autoroutier peut être fluidifié grâce à l'installation d'équipements innovants. Parmi eux, le péage en flux libre, sans barrière, permettra de réduire les émissions de GES, en supprimant des freinages/accélérations, en particulier pour les véhicules lourds. Également, l'accueil des véhicules connectés sur les autoroutes permettra de faciliter le partage d'informations avec le gestionnaire pour signaler une zone de chantier, un ralentissement ou encore un accident.

### **3) Produire des énergies renouvelables**

Tout en favorisant les usages électriques, l'infrastructure autoroutière peut contribuer à produire l'énergie qui accompagnera leur massification, grâce au déploiement de fermes photovoltaïques sur les espaces fonciers non utilisés et sur les parkings via des ombrières. Fin 2024, plus de soixante aires étaient déjà équipées d'installations photovoltaïques en ombrière ou en toiture.

### **4) Augmenter la résilience de l'infrastructure face aux événements climatiques et sismiques**

Événements météorologiques : les événements de référence de type pluies, crues ou inondations qui ont servi à concevoir les infrastructures actuelles étaient beaucoup moins intenses que ceux que l'on constate aujourd'hui. Par exemple, les ouvrages d'art à vocation hydraulique anciens, qui représentent un grand nombre d'entre eux (70%), sont dimensionnés pour un débit centennal (Q100) qui équivaut désormais au débit cinquantennal (Q50).

Il importe de préserver la fiabilité du réseau autoroutier en le rendant résilient pour éviter les dégradations importantes ou les coupures soudaines en cas de crise. Il faut, selon les cas, aménager de nouvelles traversées pour éviter la submersion des voies ou protéger les remblais qui stabilisent l'autoroute pour ralentir leur érosion.

**Séismes** : Les réseaux européens d'intérêt majeur intègrent certaines autoroutes du réseau concédé à VINCI Autoroutes : A7, A8, A9, A10, A51, A53, A63 notamment. Lors de leur construction, ces autoroutes ont été conçues selon les référentiels qui sont peu adaptés à l'évaluation actuelle du risque sismique.

Le rôle majeur de ces tronçons dans les déplacements locaux et internationaux, et particulièrement en cas de crise pour permettre l'intervention des moyens de secours terrestres, justifie le renforcement parasismique des ouvrages (par exemple en ajoutant des dispositifs amortisseurs capables d'absorber les ondes sismiques ou des renforts en béton armé).

## **5) Protéger les milieux naturels**

**Restauration des milieux naturels et continuité écologique** : VINCI Autoroutes s'engage, pour chaque projet d'aménagement autoroutier, à mobiliser les investissements et les ressources techniques nécessaires afin d'éviter, de réduire et de compenser les impacts de l'autoroute sur l'environnement. En parallèle, VINCI Autoroutes mène depuis 2021 un programme de régénération écologique des dépendances vertes de son réseau. Dans le cadre d'un partenariat avec l'Office national des forêts (ONF), gestionnaire des forêts publiques en France, une centaine de sites ont fait l'objet de diagnostics et de préconisations de renaturation. Les 8 premiers projets issus de ces préconisations ont débuté dès 2024.

Par ailleurs, pour restaurer les continuités écologiques entre les habitats situés de part et d'autre de l'autoroute, permettant le mélange des populations animales et donc le renforcement de la biodiversité, il est possible d'aménager des passages à faune. Le réseau concédé à VINCI Autoroutes en compte aujourd'hui plus de 1 000 de différentes tailles en fonction des populations animales présentes : écoponts, écoduc, chiroptéroducts, et aménagements d'ouvrages hydrauliques avec des banquettes. Il est nécessaire de poursuivre l'aménagement de ce type passages afin de rétablir les continuités entre les milieux naturels séparés par le réseau autoroutier. Enfin, il est nécessaire de démarrer la désartificialisation du foncier autoroutier pour le renaturer ou y installer des centrales photovoltaïques compatibles avec la nature des sols.

**Traversées urbaines et protection contre le bruit** : Certains tronçons du réseau autoroutier traversent des agglomérations. Il est possible d'améliorer la qualité de vie des riverains de l'autoroute par la construction de murs anti-bruit ou la création de franchissements de l'autoroute pour les vélos et les piétons.

## **CONCLUSION**

Pour continuer à jouer pleinement son rôle structurant dans la mobilité en France, l'autoroute aura d'importants besoins en investissement dans les décennies à venir, susceptibles d'intégrer également les besoins du réseau non concédé. C'est pourquoi les recettes générées par l'autoroute doivent être maintenues et orientées en premier lieu vers le financement de ses propres besoins.

Les concessions permettent de mobiliser les capacités d'investissement et l'expertise de grands groupes comme VINCI pour financer et réaliser de tels programmes d'intérêt général.