

L'AUTOROUTE A7 AU CŒUR DES TERRITOIRES PROVENÇAUX

Les aménagements en cours ont pour objectif de renforcer la sécurité des usagers et d'améliorer la fluidité du trafic.

La bifurcation entre l’A54 et l’A7 en voie de reconfiguration

Ce projet d’envergure prévoit le doublement de la bretelle de la jonction d’Arles vers Marseille ainsi que la reconfiguration de l’accès à la bretelle de jonction en provenance de Marseille et en direction d’Arles. En travaux depuis maintenant un an, cette opération vise à renforcer la sécurité des usagers et fluidifier le trafic dans ce secteur très fréquenté. État des lieux sur des travaux à l’œuvre sur deux axes structurants du territoire, stratégiques à l’échelle européenne.



L’aménagement prévu a pour principal objectif de fluidifier le trafic sur ces différents axes. Au terme des travaux, à l’été 2025, les déplacements quotidiens des habitants des communes limitrophes de Salon-de-Provence, Pelissanne et Lançon-de-Provence, comme ceux, plus ponctuels, des vacanciers, s’en trouveront nettement améliorés. Faciliter l’accessibilité du Pays salonais donne de surcroît un atout supplémentaire au territoire dans la poursuite de son développement économique. VINCI Autoroutes investit 29 millions d’euros dans ce projet.

© VINCI Autoroutes



Les travaux sont réalisés sans couper la circulation. VINCI Autoroutes © Jean-Philippe Moulet



Démarrés fin 2023, les travaux sont visibles des automobilistes empruntant l’A7 et l’A54. Depuis un an, ils ont vu des ouvrages modifiés et élargis, un pont au-dessus de l’A7 disparaître puis être remplacé, des bassins créés le long de l’A7. La vitesse a été limitée 90 km/h sur l’A7, à 70 km/h sur l’A54 au niveau de la zone des travaux...

VINCI Autoroutes © Jean-Philippe Moulet

FLUIDIFIER ET SÉCURISER LE TRAFIC

À l’été 2025, les travaux d’amélioration de la bifurcation entre l’A7 et l’A54 prendront fin. Avec ce chantier d’ampleur, VINCI Autoroutes apporte une réponse concrète aux besoins de mobilités du territoire.

Des engins de chantier qui creusent, déblaient, remblaient... Les automobilistes familiers du secteur de Salon-de-Provence assistent à ce spectacle depuis le 11 décembre 2023. À cette date VINCI Autoroutes engageait des travaux afin de redimensionner les bretelles de jonction entre l’A54 et l’A7, complètement saturées aux heures de pointe, ainsi qu’au moment des vacances d’été.

UN AXE EUROPÉEN STRATÉGIQUE

Au-delà de la desserte du Pays salonais, ce nœud autoroutier relie la région Sud à la région Occitanie, vers Montpellier et l’Espagne d’un côté, vers l’Italie de l’autre. En moyenne, chaque jour, 90 000 véhicules empruntent ce carrefour européen stratégique du côté de l’A7, 47 000, du côté de l’A54.

DEUX ANS DE TRAVAUX

Afin d’améliorer la fluidité de la circulation dans le secteur et de renforcer la sécurité, le chantier s’attaque à plusieurs aménagements majeurs. La bretelle de jonction entre Arles et Marseille passe à deux voies : sur l’A54 vers l’A7 en direction de Marseille, une deuxième voie va être ajoutée (1000 m de voie créées). Sur l’autoroute A7 depuis Marseille vers l’autoroute A54 en direction d’Arles, la voie d’insertion est reconfigurée : 600 m de voie de décélération sont rajoutés sur l’A7. Le calendrier des travaux et leur réalisation sont conduits de manière à générer le moins possible d’impact sur le trafic très dense sur les deux autoroutes.



Des opérations "coup de poing" spectaculaires

Certaines phases nécessitent de couper ou de modifier le trafic sur l'autoroute. Il s'agit d'opérations très techniques qui nécessitent une organisation millimétrée et le recours à des moyens humains et matériels exceptionnels.



Stéphane Escobar
Directeur opérationnel territorial, VINCI Autoroutes

“Le trafic très chargé sur l’A7 et l’A54 complique singulièrement les opérations pour élargir les bretelles de jonction, d’autant plus que ce chantier requiert d’intervenir aussi sur trois ponts :”

"On ne ferme pas l'autoroute le temps d'un chantier sauf lorsqu'on ne peut pas faire autrement. Entreprendre des travaux en maintenant le trafic c'est-à-dire sous exploitation, est complexe à mettre en œuvre, en particulier sur ce carrefour extrêmement fréquenté en raison de sa place stratégique pour les mobilités locales et européennes. Le calendrier a donc été optimisé pour causer un minimum de désagréments pour les usagers. Nous respectons scrupuleusement nos plannings, qui sont calés plusieurs mois à l'avance. Nos opérations sont cadrées au millimètre et sont exécutées en restreignant les fermetures aux interventions exceptionnelles. Pour choisir ces dates, nous nous appuyons sur les données de trafic dont nous disposons. Les travaux ont lieu de nuit quand le trafic est le plus faible ou pendant les périodes de faible trafic. Ils mobilisent des moyens humains et matériels hors du commun pour tenir le créneau imparti. Si la réouverture est annoncée pour 6 heures du matin, nous devons tenir nos engagements."



En réponse à l'élargissement de la plateforme autoroutière de l'A7, le pont qui l'enjambe et sur lequel passe la D68 a dû être remplacé par un autre, plus long et plus large. Le samedi 16 mars 2024, à partir de 21 heures, 60 ouvriers, avec d'énormes camions Dumper et dix pelleteuses, dont certaines hautes de 4 m, étaient mobilisées pour s'attaquer au grignotage du tablier et des piles, puis pour débiter les 550 m³ de débris produits, qui ont été réutilisés et recyclés. À 7 heures, la circulation reprenait. VINCI Autoroutes © Jean-Philippe Moulet



La pré-construction de la charpente métallique du nouveau pont a duré pendant huit mois en usine puis à proximité de son futur emplacement. La nuit du samedi 12 au 13 octobre 2024, le nouveau pont a été déplacé sur des remorques et installé à la place de l'ancien pont. Cette opération a été conduite par 45 ouvriers qui ont installé au-dessus de l'A7 les 454 tonnes de la structure. Les opérations de bétonnage, d'étanchéité, la réalisation des enrobés définitifs et de la signalétique sont engagées pour préparer sa réouverture début 2025. VINCI Autoroutes © Jean-Philippe Moulet

UNE OPÉRATION "COUP DE POING" SUR L'A54 DÉBUT 2025

L'aménagement de la voie supplémentaire sur l'A54 implique d'élargir le pont autoroutier surplombant le canal EDF.



Devis janvier 2025, dix semaines de travaux dans le sens d'Arles vers Marseille sont prévues, pendant lesquelles les équipes travaillent six jours sur sept à ajouter une voie sur le pont surplombant le canal EDF. La première étape consiste à démolir le tablier sud, composé de 300 m³ de béton et de 250 tonnes de métal, suivie par la pose d'un nouveau tablier, plus large. Sa surface sera ensuite étanchéifiée avant d'être recouverte d'enrobé et aménagée pour la circulation. Une gigantesque grue d'une capacité de 750 tonnes, équipée d'une flèche de 77 mètres et d'une portée de 70 mètres est nécessaire à la bonne conduite de cette opération hors du commun. Pendant toute la durée des travaux, la circulation est maintenue sur le pont dans les deux sens, car reportée sur le tablier nord. Seule la bretelle de jonction dans le sens de Lyon vers Arles sera fermée pendant ces dix semaines.

LIMITER LA GÊNE À LA CIRCULATION

Depuis le démarrage des travaux à l'hiver 2023, trois autres opérations coup de poing ont été réalisées. La première s'est déroulée le week-end du 23 et 24 mars 2024. L'A54 a été fermée dans le sens d'Arles vers Lyon et Marseille pendant tout un week-end, afin de remodeler la chaussée pour l'adapter à la future bretelle de l'A54 vers Marseille. La deuxième a eu lieu à l'occasion de la démolition du pont au-dessus de l'A7 et la troisième, pour la pose de la charpente métallique du nouveau pont (voir ci-dessous). Chaque fermeture de l'autoroute est systématiquement planifiée pour durer le moins longtemps possible, afin d'avoir un impact limité sur les usagers.



Marie-Pierre Callet
Vice-présidente du Conseil départemental des Bouches-du-Rhône, déléguée aux routes

“Les collectivités territoriales s'attachent à trouver des solutions pour désengorger un réseau routier saturé. Que VINCI Autoroutes ait entrepris ce projet est un bonus pour le territoire !”

"Qu'il s'agisse des routes départementales comme des autoroutes, le réseau routier des Bouches-du-Rhône est saturé. Les collectivités territoriales s'attachent à trouver des solutions pour le désengorger. Dans le secteur de Salon-de-Provence, c'est 40 000 véhicules par jour qui empruntent la bretelle de jonction entre l'A7 et l'A54 et se confrontent quotidiennement aux embouteillages aux heures de pointe. Que VINCI Autoroutes ait entrepris le projet d'élargissement de cette bifurcation est un bonus pour le territoire ! J'ai assisté à la démolition du pont de la RD68, situé au-dessus de l'A7. C'était spectaculaire ! L'autoroute a été coupée à 21 heures. Pour des raisons évidentes de sécurité, il était impossible de faire autrement. La démolition s'est déroulée avec une technicité remarquable. Bravo aux équipes de Bouygues-Colas, l'entreprise qui a procédé à cette opération ! Plus large, le nouveau pont devrait également rendre la liaison entre Pélissanne et Salon-de-Provence plus facile. Il sera de plus doté d'une piste cyclable répondant ainsi à la volonté du Département de développer les déplacements doux."

A7 Salon Nord : un échangeur au centre d’une volonté collective

C’est un projet qui concentre toutes les attentions. Attendu de longue date, le complément du demi-échangeur de Salon Nord, situé au nord de Salon-de-Provence sur l’A7, vise à améliorer, dès 2026, la desserte autoroutière du Pays salonais et réduire le trafic de transit dans le centre-ville. Depuis novembre, d’important travaux — comportant la création de deux bretelles (une bretelle d’entrée et une bretelle de sortie) — ont été engagés.

Un projet déclaré d’utilité publique

Pour comprendre l’enjeu de cet aménagement, inscrit au Plan d’investissement autoroutier (PIA) depuis 2018 et déclaré d’utilité publique en 2023, il faut d’abord mesurer son utilité. En effet, situé au nord de Salon-de-Provence sur l’autoroute A7, le projet vise à améliorer la desserte du Pays salonais en complétant le demi-échangeur existant orienté vers le nord par un demi-échangeur orienté vers le sud. Actuellement les automobilistes résidant au nord du territoire salonais (Eyguières, Lamanon...) doivent quotidiennement traverser l’agglomération pour se rendre au sud de la ville. Dans l’autre sens, du sud au nord de Salon-de-Provence, les usagers sont alors contraints d’emprunter l’A54 (sortie 13) ou de poursuivre leur trajet jusqu’à Sénas, pour atteindre les communes situées au nord. Une situation pour le moins complexe, qui entraîne d’importantes congestions routières, notamment aux heures de pointe dans le centre-ville et aux abords de l’échangeur n°15 de l’A54.

UN OBJECTIF MULTIPLE

Avec la réalisation de deux bretelles supplémentaires, l’une pour entrer sur l’A7 en direction d’Aix-Marseille, accessible depuis le chemin du Talagard, et l’autre, pour sortir de l’A7 en provenance du sud réalisée au niveau du chemin de Roquerousse, le projet répond

à plusieurs objectifs. À commencer par améliorer la desserte autoroutière du Pays salonais, écourter les temps de trajets des usagers, et désengorger le centre-ville de Salon-de-Provence. En fluidifiant la circulation, l’aménagement participera ainsi à améliorer la qualité de vie de l’agglomération, de fait moins exposée à la pollution et aux nuisances sonores liées au trafic.

Pour ce faire, près de 20 millions d’euros sont investis par les collectivités du territoire et VINCI Autoroutes : le Département des Bouches-du-Rhône, la Métropole Aix-Marseille-Provence, la Ville de Salon-de-Provence. Un chiffre à la hauteur d’un engagement commun, porté par le territoire depuis des années.

Ces nouveaux aménagements vont permettre les échanges dans les deux sens de circulation vers le nord et le sud, réduisant ainsi les congestions.
© VINCI Autoroutes.



Une démarche respectueuse de l’environnement et de la biodiversité

La création de trois bassins multifonctions permettra de préserver la ressource en eau. Implantés aux abords de l’échangeur, ils serviront à protéger la qualité des eaux, souterraines ou de surface, et à veiller à la conservation du régime hydraulique des cours d’eau. La collecte et le traitement des eaux de pluies issues des voies de circulation s’effectueront à travers un parcours spécifique, des caniveaux aux collecteurs, reliés aux bassins. Ainsi, et avant leur rejet en milieu naturel, le traitement des eaux collectées se réalisera par décantation, pour éviter tout risque d’altération des milieux environnants.

Les travaux d’ouvrages hydrauliques se déploieront en période d’étiage (basses eaux), et seront menés par un hydrogéologue agréé, désigné par l’ARS (Agence régionale de santé).

DES MESURES POUR PROTÉGER LA BIODIVERSITÉ

La mise en place du demi-échangeur comprend des mesures d’évitement et de réduction, destinées à garantir la sauvegarde des espèces menacées ou protégées (lézard ocellé, fauvette pitchou...), impactées par l’aménagement. Ainsi, le périmètre d’exécution du projet a été modifié pour préserver l’habitat naturel des espèces, avec une réduction de plus de 2 hectares par rapport au projet initial.



Bretelle d’entrée sur A7 (image 3D)



Bretelle de sortie de l’A7 (image 3D)

POSE DE LA PREMIÈRE PIERRE



Lundi 9 décembre 2024, Bruno Cassette, Sous-préfet de l’arrondissement d’Aix-en-Provence, représentant Christophe Mirmand, Préfet de Région Provence-Alpes-Côte d’Azur, Nicolas Isnard, Maire de Salon-de-Provence, Vice-président de la Métropole, Marie-Pierre Callet Vice-présidente déléguée aux Routes du Département des Bouches-du-Rhône, Romain Tonussi, député des Bouches-du-Rhône, Christian Nervi, Maire de Lamanon et Xavier Richer de Forges, Directeur Maîtrise d’ouvrage Est de VINCI Autoroutes, ont posé la première pierre du chantier de création du demi-échangeur de Salon Nord sur l’A7. VINCI Autoroutes © Jean-Philippe Moulet

EN CHIFFRES



DÉBUT DES TRAVAUX



Terrassements de la future bretelle d’entrée sur A7.



Terrassements au niveau de la future bretelle de sortie d’A7.

Depuis début novembre 2024, de part et d’autre de l’axe A7, les travaux de traitement de la végétation ont démarré sur les emprises nécessaires à la réalisation des deux bretelles. Un ouvrage hydraulique est également prolongé au niveau du Talagard. En 2025, les travaux de grands terrassements commenceront afin de réaliser les aménagements nécessaires des nouvelles bretelles autoroutières et des équipements de péage.

VINCI Autoroutes
© Jean-Philippe Moulet

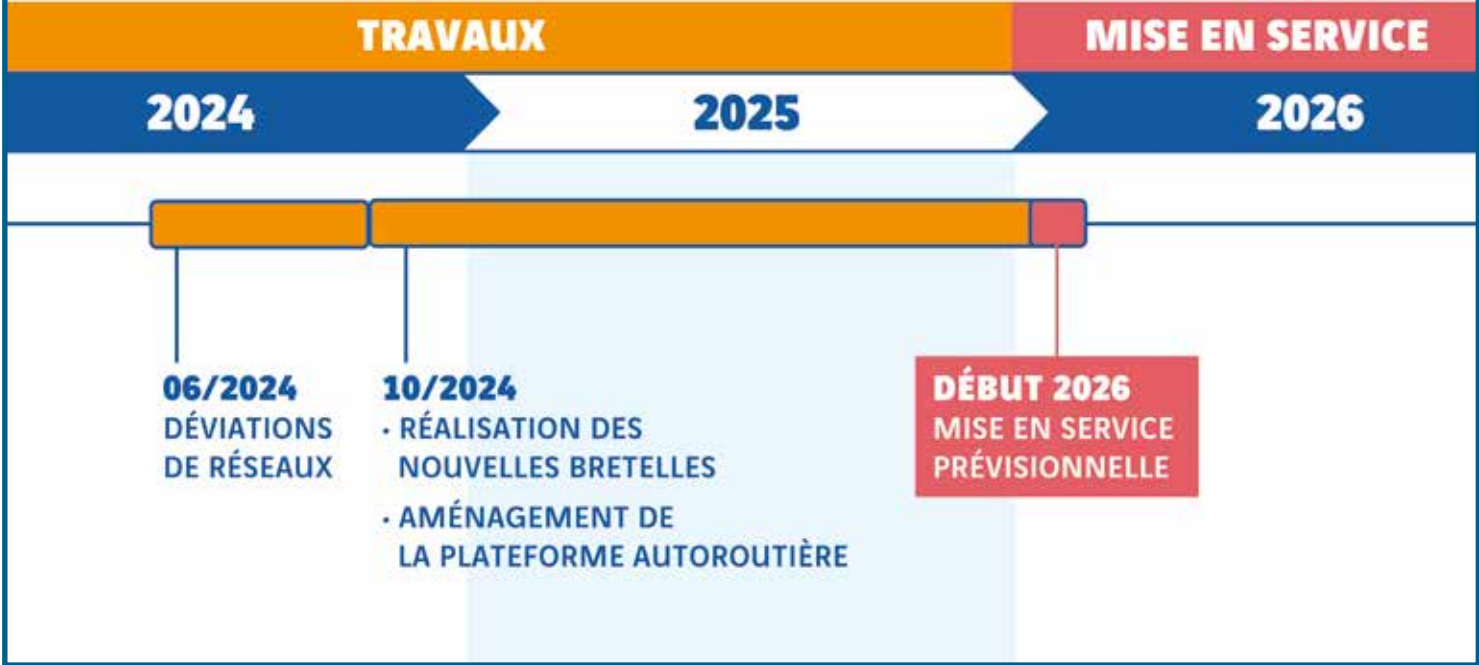
BON À SAVOIR

Pendant la durée des travaux d’aménagement, des modifications des conditions de circulation seront mises en œuvre. Pour éviter les ralentissements, susceptibles de se former en amont et au niveau des zones de chantier, il est recommandé aux usagers de l’A7 de s’informer sur les conditions de circulation avant de prendre la route.

Retrouvez toutes les informations nécessaires sur :
• www.echangeur7-salon-nord.fr
• au 3605 pour tout savoir sur votre trajet, 24h/24 et 7j/7
• 107.7 Radio VINCI Autoroutes



CALENDRIER



Des pôles d'échanges multimodaux : construire ensemble les mobilités de demain

Véritables hubs de mobilités, les pôles d'échanges multimodaux s'invitent dans le paysage routier. Ils garantissent aux usagers de meilleures dessertes entre les territoires et intègrent une dimension environnementale, au cœur de leur stratégie de développement.

Et si la comodalité devenait la norme ? C'est en tout cas le pari que fait VINCI Autoroutes, notamment en région Provence-Alpes-Côte d'Azur. La multiplication des projets de "hubs" de connexion s'accélère, garantissant un haut niveau de services, maillon du réseau express pour les usagers métropolitains, sur l'ensemble du territoire grâce à la mise en place de structures adaptées tout au long de leur parcours.

"Ces espaces concentrent plusieurs modes de déplacement : la voiture, le bus, le, le vélo, explique Maud Jourdeuil, responsable du pôle Investissements chez VINCI Autoroutes. L'État nous a confié l'étude de cinq pôles d'échanges sur la métropole, desservant des lignes de car express. Ce système connecte les différents modes de transport pour inciter chacun à bénéficier d'un trajet plus fiable, économique et écologique."

Image 3D du projet de PEM à Velaux/Coudoux sur A8.



Martine Vassal
Présidente de la Métropole
Aix-Marseille-Provence

"Il s'agit aussi d'une prise de conscience générale au service de l'attractivité territoriale."

"Les pôles d'échanges multimodaux sont essentiels pour répondre aux défis de mobilité de notre territoire. Les 28 pôles déjà en service constituent des hubs stratégiques, connectant efficacement les réseaux de transports en commun avec nos infrastructures routières, autoroutières et ferroviaires tout en facilitant les déplacements du quotidien. Dans la plus vaste métropole de France, ils jouent un rôle clé pour renforcer la connexion entre nos communes et rapprocher les habitants, en permettant à chaque métropolitain d'accéder au réseau de transport en commun à moins de 15 minutes de chez lui. Et, d'ici 2026, 7 nouveaux pôles d'échanges viendront compléter ce réseau pour renforcer l'interconnexion et l'accessibilité. Grâce à eux, nous favorisons une mobilité plus fluide et durable, au service des habitants et des entreprises de notre territoire, et renforçons l'attractivité de la Métropole."

Nœud autoroutier A8/A51 : un projet pour répondre aux besoins de mobilité du territoire

Le nœud autoroutier entre les autoroutes A8 et A51, deux axes autoroutiers urbains majeurs qui assurent des fonctions de transit et d'échanges au sein de l'agglomération d'Aix-en-Provence, ne permet pas une liaison directe entre l'A8 ouest et l'A51 nord (Lyon/Gap) générant un flux de transit important au cœur du quartier de Jas-de-Bouffan. Le projet de création de la bretelle A8 ouest vers A51 nord contribuera à ramener le trafic de transit sur le réseau autoroutier urbain, à améliorer le cadre de vie des riverains et des usagers locaux et à créer les conditions d'une requalification urbaine des quartiers environnants.

Un trajet plus lisible et l'amélioration d'un cadre de vie : voilà tout l'objectif de VINCI Autoroutes à travers la création d'une liaison Lyon/Gap sur son réseau. Et pour cause, les automobilistes en provenance de l'A8 par l'ouest doivent actuellement passer par le quartier Jas-de-Bouffan (RD64 route de Galice) et par l'échangeur du Pont-de-l'Arc. Une situation qui engendre à la fois une gêne pour les usagers, mais aussi pour les riverains du quartier

DES CONCERTATIONS PUBLIQUES POUR ÉLABORER LE PROJET

Ce projet a fait l'objet d'une première concertation publique en 2019 et d'une concertation complémentaire en juillet 2024. Des études complémentaires intégrant l'évolution des contraintes du site ont permis de faire émerger la variante "anse sud-ouest compacte", qui réduit les incidences sur le milieu humain, notamment foncière, du projet par rapport aux variantes initiales. Cette concertation a permis de partager les études complémentaires et les nouvelles opportunités qui ont permis à la Maîtrise d'ouvrage d'étudier une variante "anse sud-ouest compacte" présentant une incidence foncière réduite grâce à l'évolution des contraintes du site.

En juillet 2024, VINCI Autoroutes a sollicité une phase de concertation publique complémentaire pour recueillir l'avis du public sur les évolutions du projet et son impact sur les enjeux socio-économiques, environnementaux, le cadre de vie urbain et le paysage. Les avis recueillis durant la concertation et les échanges avec les différents partenaires seront repris dans le bilan de la concertation.

LES ACTEURS DU PROJET

Le Département des Bouches-du-Rhône, la Métropole Aix-Marseille-Provence, la Ville d'Aix-en-Provence et VINCI Autoroutes contribuent au financement du projet dans le cadre du Plan d'Investissement Autoroutier (PIA), validé par un décret publié le 8 novembre 2018. Une convention de financement entre les partenaires a été conclue en octobre 2019. Le montant prévisionnel de l'opération, inscrit au décret et dans la convention signée entre les cofinanceurs, est de 50 millions d'euros hors taxe (valeur 2016).



Bretelle A8/A51 Lyon Gap : variante Anse sud-ouest compacte.

CALENDRIER

Juin 2025
Début 2026

Enquête publique
et déclaration
d'utilité publique

2026-2028

Travaux

2028

Mise en service
prévisionnelle

EN CHIFFRES



50 M€
investis



3
ans de travaux



4
quartiers concernés



4 500
véhicules captés hors
du Jas-de-Bouffan

"Nous exerçons la surveillance et l’entretien de l’ensemble du patrimoine autoroutier"

Les travaux d’entretien sont nécessaires pour maintenir les infrastructures dans un bon état de fonctionnement et garantir aux usagers des conditions de circulation optimales en matière de sécurité.

Xavier Richer de Forges,
Directeur de la Maîtrise
d’Ouvrage ASF Est



Pourquoi entretenir le patrimoine autoroutier ?

En tant que concessionnaire, ASF a construit les autoroutes : chaussées, ponts, glissières de sécurité et gares de péage. Nous devons les entretenir et les maintenir dans un bon niveau de qualité tout au long de la concession. C’est ce que nous faisons principalement pour les ponts et chaussées qui constituent l’essentiel des autoroutes. Nous avons une première mission qui est celle d’assurer la sécurité des automobilistes et au-delà, d’assurer leur confort. Pour tous ces chantiers, nous assurons la maîtrise d’ouvrage. Nous surveillons tous ces ouvrages, nous établissons les programmes de réparation, nous confions des études à des bureaux qui vont dimensionner les travaux, nous passons des appels d’offres européens pour désigner les entreprises qui vont intervenir sur place et nous finançons ces travaux.

Comment sont engagés les travaux ?

Pour entretenir, il faut surveiller. Cela permet de connaître précisément l’état de notre patrimoine. Nous exerçons une surveillance très organisée de l’ensemble du patrimoine. D’abord une surveillance continue avec nos agents qui passent plusieurs fois par jour sur l’autoroute, qui l’observent, et qui relèvent les défauts. Ensuite, nous faisons une visite générale d’ouvrages tous les ans, et des inspections détaillées tous les 3 ans qui donnent lieu à des rapports. Sur le réseau ASF, nous avons 4 058 ponts, 6 220 sur tout le réseau VINCI Autoroutes. L’inspecteur va regarder les parties de l’ouvrage visuellement : joints, dalle, état du béton, fissures, etc. L’état de l’ouvrage est diagnostiqué pour établir un programme de travaux : 1 excellent état, 2 bon

état et 3 état dégradé qui va nécessiter des travaux plus ou moins urgents. À l’échelle de la vie des ouvrages, lorsqu’un diagnostic est qualifié d’urgent, il faut engager des travaux dans un délai de 2 ans. Les ouvrages sont construits pour avoir une durée de vie de 100 ans. En moyenne, sur le réseau, ils sont âgés de 36 ans, et 17 % ont plus de 50 ans. Naturellement, ces derniers nécessitent le plus de d’interventions. Sur le réseau ASF, le budget de travaux est évalué à 100 millions d’euros par an.

Actuellement, quels sont les grands travaux ?

Il y a deux ans, nous avons effectué le renforcement du viaduc qui franchit la Durance au sud d’Avignon, à Bonpas. Cette année, nous avons engagé des grands travaux sur l’autoroute A7 avec un grand viaduc qui franchit le Rhône à Vienne, et sur l’autoroute A9, avec un grand viaduc qui franchit le Gardon. Ces travaux vont durer deux ans. Ils sont effectués à l’intérieur de l’ouvrage donc avec peu de gêne à la circulation. L’objectif est de gêner le moins possible la circulation.



A7 intérieur du viaduc. VINCI Autoroutes © Jean-Philippe Moulet



A7 viaduc de Vienne. VINCI Autoroutes © Jean-Philippe Moulet

Décarboner en remplaçant les camions par des bateaux

Remplacer le trafic routier par le fret fluvial sur certains trajets. La vallée Méditerranée Rhône Saône comporte 9 ports fluviaux d’où peuvent transiter des matériaux nécessaires à la rénovation de chaussées sur les autoroutes par exemple. L’acheminement de matériaux par voies fluviales permet de déplacer de grandes quantités et de réduire l’impact environnemen-

tal du chantier. Les barges ou les automoteurs sont capables de transporter jusqu’à 3 500 tonnes de fret lorsqu’un camion en transporte maximum 30. Le choix du transport fluvial permet d’éviter ainsi le transport de 100 camions. Cette chaîne logistique permet une économie de CO₂, de carburant et réduit l’encombrement sur les routes.



VINCI Autoroutes © Pascal Gaudin

RENDRE LE GRAND RUBAN NOIR PLUS VERT : LE RECYCLAGE DES CHAUSSEES



UNE PARTIE DES ENROBES DE CHAUSSEE SONT RECYCLES ET REUTILISES

Les chantiers de rénovation des chaussées réutilisent l’ancien enrobé qui est retiré par rabotage. Dans le cadre des chantiers de rénovation, il est important de noter qu’en moyenne 45 % des anciennes voies sont recyclées et incorporées dans les enrobés neufs : "On les rabote par moyen mécanique, avec une machine qui va venir fragmenter l’enrobé qui est en place. Dans l’usine d’enrobage, quand on fabrique les enrobés neufs, on va incorporer en plus ces matériaux de recyclage."

Afin d’assurer une qualité exemplaire au nouvel enrobé, des analyses sont pratiquées sur le matériau à recycler par rapport à la taille de cailloux par exemple. Les caractéristiques du bitume vieilli sont aussi examinées. La proportion du matériau recyclé à réincorporer est ainsi calculée pour correspondre au mieux à celui existant. Sur le réseau ASF, 40 à 45% des agrégats sont recyclés chaque année.



Faire du neuf avec du vieux, c’est une des solutions mises en place pour décarboner l’autoroute. L’objectif est de réutiliser les anciennes chaussées pour les remettre dans les nouvelles, limitant ainsi le recours à des matériaux naturels, ainsi que les émissions de CO₂ pour leur transport.

VINCI Autoroutes © Jean-Philippe Moulet



Emmanuel Girondeau
Responsable de la cellule chaussée
chez VINCI Autoroutes

“Une rénovation des chaussées indispensable.”

"La chaussée est composée de plusieurs couches qui sont empilées les unes par-dessus les autres. La couche de surface dite couche de roulement, qui est la couche sur laquelle nous circulons, s’use sous l’action répétée des pneus des véhicules. D’autre part, il y a aussi des conditions climatiques qui vont faire vieillir la chaussée (les UV, le chaud, le froid). Pour ces différentes raisons, il est nécessaire de refaire cette couche régulièrement." Quand les chaussées supportent un trafic important et notamment un trafic de poids lourds comme c’est le cas sur nos autoroutes A7, A8 et A9, la couche de liaison située sous la couche de roulement doit alors être renouvelée et en particulier sur la voie de droite qui est celle qui est la plus sollicitée. On parle alors de rénovation des chaussées en profondeur.

En moyenne la couche de surface est refaite tous les 10/15 ans, et pour identifier les secteurs qui nécessitent des travaux, les 4 443 km du réseau VINCI Autoroutes sont examinés très régulièrement : "Nous réalisons ce contrôle à partir de véhicules d’auscultation spécialisés. Ce sont des véhicules équipés de capteurs lasers. Ils enregistrent de nombreux paramètres qui vont donner accès à l’état de santé de la chaussée. Et nous pouvons alors déterminer les tronçons sur lesquels les travaux d’entretien seront nécessaires", précise Emmanuel Girondeau.

Afin de minimiser l’impact sur la circulation, ces travaux sont réalisés de nuit ou en journée en dehors des périodes de fort trafic.

EN CHIFFRES



Rester vigilants pour protéger les patrouilleurs qui assurent la sécurité sur le réseau

À l’approche des zones d’intervention des femmes et hommes en jaune, les conducteurs doivent être encore plus attentifs sur la route, ralentir et respecter le corridor de sécurité pour éviter de percuter les fourgons.

C’est un triste décompte. En 2024, 43 véhicules d’intervention ont été percutés sur le réseau VINCI Autoroutes. En mars 2024, un véhicule entré dans une zone d’intervention protégée et balisée a percuté et tué un patrouilleur sur l’A8, blessant grièvement son collègue ainsi que deux gendarmes. En France, ce sont ainsi plus de deux véhicules d’intervention en moyenne qui sont heurtés chaque semaine. Quatre intervenants, tous réseaux confondus, ont ainsi perdu la vie dans l’exercice de leur mission l’année dernière.

Une exposition itinérante, dont la première édition a été lancée à l’été 2022, est reconduite chaque année depuis : des fourgons heurtés en intervention sur l’autoroute sont ainsi exposés aux abords des principaux axes autoroutiers pour témoigner de la violence de ces accidents. L’objectif est d’interpeller tous les conducteurs et les inciter à être attentifs à l’approche des zones d’intervention des patrouilleurs, mais aussi des pompiers, des forces de l’ordre et des dépanneurs qui interviennent au quotidien pour assurer la sécurité sur les autoroutes.

Malgré ces multiples campagnes de sensibilisation, les accidents demeurent. Dans 3 cas sur 5, ils sont dus à l’inattention du conducteur impliqué.



Des fourgons heurtés sont exposés. VINCI Autoroutes © Flora Didierjean

Le corridor de sécurité, une barrière virtuelle

Selon le Baromètre européen de la conduite responsable publié en 2024 par la Fondation VINCI Autoroutes, 74 % des conducteurs reconnaissent utiliser leur smartphone au volant et 67 % des conducteurs admettent ne pas respec-

ter systématiquement la règle du corridor de sécurité pourtant inscrite dans le Code de la route depuis septembre 2018. Axe fort des actions de sensibilisation de VINCI Autoroutes et de sa Fondation, le corridor de sécurité consiste à se déporter à l’approche

de personnels intervenant sur l’autoroute pour laisser, dans la mesure du possible, une voie de circulation libre entre la zone d’intervention et la circulation. Des panneaux pédagogiques installés notamment sur l’A7 dans le sens Marseille / Lyon,

matérialisent visuellement, sur trois panneaux espacés de 300 mètres chacun, les trois étapes nécessaires au bon respect de la règle du corridor de sécurité : ralentir, s’éloigner et changer de voie. Le non-respect de cette règle est sanctionné par une amende de 135 €.



Jérôme Pissonnier
Directeur d’exploitation adjoint chez VINCI Autoroutes

“Les heurts de fourgon sont souvent liés à l’hypovigilance et aux distracteurs.”

“Les heurts de fourgon sont souvent liés à l’hypovigilance et aux distracteurs. Il s’agit de tout ce qui détourne l’attention et les yeux de la route : régler son GPS en roulant, envoyer un SMS, ramasser un objet dans l’habitacle, etc. Beaucoup de conducteurs le font sans réaliser que cela représente un danger important. À partir du moment où notre attention est distraite, le risque d’accident est là. Pourtant, lorsqu’un événement se déroule sur le réseau, nous informons les conducteurs via les panneaux

lumineux qui surplombent l’autoroute. Nous diffusons également des informations en temps réel sur Radio VINCI Autoroutes (107.7). En amont d’une zone d’accident, un fourgon jaune alerte sur la situation à l’aide de flèches de rabattement qui peuvent être utilisées selon les circonstances, ou des cônes orange sécurisant la zone. Il s’agit avant tout d’éviter qu’un véhicule ne vienne percuter le véhicule déjà protégé et ne crée un suraccident.”

LES PATROUILLEURS ASSURENT LA SÉCURITÉ DES USAGERS



Un patrouilleur sécurise une zone sur l’autoroute. VINCI Autoroutes © David Pinoli

Ils interviennent 24h/24h, 7j/7 sur les autoroutes, comme les pompiers ou les forces de l’ordre. Les hommes et les femmes en jaune assurent la sécurité sur autoroute et, à ce titre, sécurisent les événements qui se produisent sur le réseau. Ils protègent la zone et les usagers en attendant que la police, les pompiers et les dépanneurs interviennent. Ils restent sur place jusqu’à la fin de l’intervention et s’assurent du bon état des voies avant de repartir. Sur le district de Provence, 13 agents de surveillance circulent ainsi toute l’année pour assurer la sécurité sur le réseau et baliser les zones de travaux.

L’ÉCOLE DES MÉTIERS DE L’AUTOROUTE, UN ÉTABLISSEMENT UNIQUE EN FRANCE



Un exercice grandeur nature pour apprendre à réagir aux situations d’urgence sur l’autoroute. VINCI Autoroutes © Alexis Toureau

Créée en avril 2022 par VINCI Autoroutes à Brive-la-Gaillarde (19), l’École des Métiers de l’Autoroute (ÉMA) est la première école de formation en France dédiée à la sécurité des intervenants sur le réseau routier. Certifiée Qualiopi, une marque qui atteste de la qualité des prestataires de formation, l’ÉMA propose des formations sur mesure partout en France pour les agents, les managers des gestionnaires d’infrastructures routières, les dépanneurs, les gendarmes, les pompiers, les entreprises ou les organismes intervenant sur tous les types de routes.

Des exercices pratiques

L’école bénéficie d’infrastructures adaptées permettant aux stagiaires de mettre en pratique les compétences acquises avec des formateurs experts et reconnus dans leur domaine. Les stagiaires s’exercent ainsi à la pose et dépose des balisages, à la conduite des fourgons de patrouille et des engins de service hivernaux, ainsi qu’aux interventions multiservices sur routes afin d’acquérir

les gestes et les réflexes de sécurité. Un nouveau partenariat avec la Fondation VINCI Autoroutes permet à l’ÉMA de faire profiter à ses clients de son expertise en sécurité routière et en écoconduite.



Une formation théorique dans les locaux de l’ÉMA, à Brive-la-Gaillarde. © VINCI Autoroutes

Si vous êtes intéressés par une formation construite sur mesure, contactez : ecole.metiers.autoroute@vinci-autoroutes.com - www.ecole-metiers-autoroute.com