

Rapport National France

Journées d'Etudes Asecap
27 mai – 30 mai 2012- Turin (ITALIE)



1. Longueur du réseau et mises en service

En 2011 le réseau autoroutier à péage s'est accru de **35,5 km** (contre 218,6 km en 2010) pour atteindre **8 886,9 km** d'autoroutes et d'ouvrages à péage en service au 31/12/2011.

2. Investissements (*)

Le montant des investissements financés en 2011 par l'ensemble des sociétés concessionnaires françaises a été de **2 milliards d'euros**.

3. Chiffres d'Affaires

Le chiffre d'affaires hors taxes, s'est élevé, en 2010, à **8,442 milliards d'euros**.

4. Effectifs (*)

Les sociétés du secteur emploient **15 927 salariés** au 31/12/2010.

5. Tarifs (*)

Les hausses tarifaires du 1^{er} février 2012 ont été en moyenne de 2,45 % pour les véhicules légers et de 2.60% pour les poids lourds.

Ces augmentations sont le reflet de la stricte application des règles tarifaires qui sont inscrites dans les contrats signés entre les sociétés d'autoroutes et l'Etat, des besoins d'investissement de chacune des sociétés et pour cette année d'une partie de la compensation de l'augmentation de la taxe d'aménagement du territoire (TAT).

6. Trafic

85,34 milliards de km ont été parcourus sur le réseau total à fin 2011. Sur réseau stable (en service au 1^{er} janvier 2008), le trafic (véhicules légers et poids lourds) est en hausse de 1,1% .

7. Sécurité

- **La sécurité sur les autoroutes concédées est en progrès constant**

Le nombre d'accidents corporels sur le réseau concédé est passé de 1153 en 2010 à 1057 en 2011, soit une baisse de 8,3%. Le nombre de tués, quant à lui, est en hausse (193 tués en 2011 contre 153 en 2010). Le nombre d'accidents mortels, stable depuis 2008, est également en augmentation (156 en 2011 contre 133 en 2010).

Sur 10 ans, le nombre de personnes tuées a été divisé par deux, soit près de 2000 vies sauvées et, sur une période de 30 ans et compte tenu de l'augmentation du trafic, le risque de se tuer a été divisé par sept.

Cette évolution très favorable témoigne de l'importance des réponses concrètes apportées par les sociétés d'autoroutes et d'ouvrages à péage en matière d'infrastructures, d'équipements et de services pour améliorer la sécurité de leur réseau.

L'autoroute en 2011 reste **5 fois plus sûre** que les autres infrastructures routières.

Depuis 1980, les sociétés d'autoroutes enregistrent sur leurs réseaux une **baisse**

Principales causes d'accidents mortels sur autoroutes :

- Somnolence et fatigue : 1 accident sur 3
- Alcool, drogues, médicaments : 1 accident sur 4
- Vitesse excessive (*dépassement des limites*) : 1 accident sur 8
- Présence de piétons (*sortis de véhicules et extérieurs*) : 1 accident sur 7
- Suraccidents : 1 accident sur 6

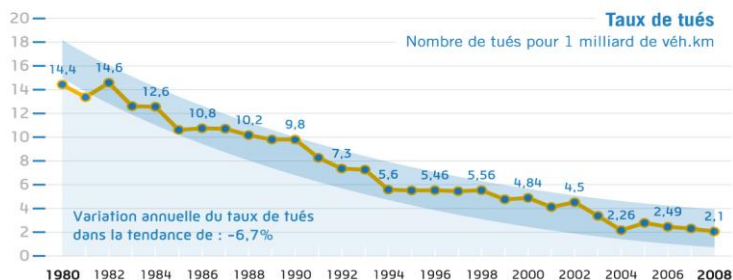
moyenne du taux d'accidents mortels de 6% par an. Cependant, la baisse sur l'ensemble des accidents est de 2,7 % par an. Ce qui signifie que la gravité des accidents diminue régulièrement. La tendance générale à la baisse du nombre de tués par kilomètres parcourus s'est accélérée depuis 2002, année qui marque le lancement de l'action

gouvernementale de lutte contre la violence routière dont les résultats sont indiscutables en termes de respect des limites de vitesse.

Entre 2000 et 2011, le taux de tués sur autoroute a été divisé par près de trois. On estime que cette baisse est due pour les 2/3 à la réduction des vitesses excessives qui a suivi la mise en place du programme de contrôle sanction automatisé et pour 1/3 à l'action des sociétés.

L'Observatoire des vitesses établi par les sociétés d'autoroutes enregistre, depuis 2002, une baisse des vitesses moyennes de 5 à 6 %.

La part des automobilistes dépassant les 130 km/h est passée de 50 à 30 %. La proportion de véhicules roulant à plus de 150 km/h continue de régresser bien qu'elle soit encore de 2 % en 2011.



Les sociétés d'autoroutes sont restées mobilisées pour sensibiliser les conducteurs aux risques engendrés par la somnolence au volant qui reste pour l'ensemble du réseau la première cause d'accidents.

Elles ont fait des propositions concrètes au gouvernement pour une prise en compte sérieuse de la somnolence au volant, qui sont les suivantes :

- L'introduction dans le code de la route d'articles visant à interdire spécifiquement la conduite en état de somnolence sur le modèle de ce qui est fait pour l'alcool ou la drogue.
- Le renforcement des sanctions lorsque la conduite en état de somnolence est avérée (franchissement des lignes marquant les bandes d'urgence, heurt de véhicules porteurs de signalisations lumineuses, ...). Être somnolent est aujourd'hui trop souvent considéré comme un facteur minimisant la responsabilité du conducteur.
- L'introduction dans les programmes de formation au permis de conduire de la notion de somnolence et l'illustration de sa gravité, à l'image de ce qui est fait pour l'alcool.
- L'introduction de la somnolence comme facteur d'accidentalité dans les fichiers statistiques nationaux servant pour l'analyse des accidents mortels afin de mieux identifier la réalité de ce phénomène.

En 2011, certaines demandes ont été prises en compte par les pouvoirs publics. Le Comité interministériel de la sécurité routière a décidé de renforcer les sanctions pour la circulation sur la bande d'urgence et le franchissement de la bande de rive ainsi que pour la circulation sur les voies fermées à la circulation pour cause de chantier.

Le Comité interministériel de la sécurité routière a également demandé que les bandes sonores en rive de chaussées soient généralisées progressivement sur autoroutes à mesure des travaux routiers. Aujourd'hui, près de 50% du réseau concédé en est équipé et la plupart des sociétés prévoient un déploiement plus large dans les prochaines années.

- ***La sécurité des personnels : une préoccupation majeure des sociétés***

En 2011

- 1 personne travaillant sur le réseau a perdu la vie,
- 19 ont été blessées,
- 131 véhicules ont été percutés.

Face à ce bilan, les sociétés d'autoroutes axent leurs initiatives et leurs innovations sur les procédures d'intervention, la formation des personnels, l'équipement de l'infrastructure et la sensibilisation des clients, avec comme objectif le « zéro accident ». Au total, entre 2002 et 2011, ce sont 19 personnes qui ont été tuées en travaillant sur le réseau.

Selon les études, ces accidents surviennent le plus souvent lors des opérations de balisage de chantiers (55 % des cas) et des interventions d'urgence (22 % des cas). Les débords sur la bande d'urgence, en particulier ceux des poids lourds, sont à l'origine de nombreux heurts de véhicules, arrêtés pour des motifs de service. Entre 2007 et 2011, **1 accident du personnel sur 4** est localisé en BAU.

Quant au non respect des distances de sécurité, il est la principale cause des accidents avec heurts de FLU et de FLR (Flèches Lumineuses d'Urgence et de Rabattement), équipant les véhicules d'intervention pour signaler la neutralisation d'une voie.

8 - Quelques faits marquants 2011

Deux nouvelles concessions signées, prouvant que le modèle concessif est plus que jamais viable :

- **ATLANDES** : A63 Salles - St Geours-de-Maremne - 104 km (Aménager et élargir à 2x3 voies l'infrastructure existante dans le cadre d'une concession) - mise à péage prévue au 3ème trimestre 2013 - mise en service totale prévue mi-2014.
- **ALBEA** : A150 Ecalles-Alix - Barentin - 18 km - mise en service prévue début 2015 (les travaux sont programmés pour début 2013).

Un engagement fort du secteur pour la protection de la Biodiversité

Le 19 mai 2011, l'ASFA a signé, au nom des sociétés concessionnaires d'autoroutes, la charte pour la nouvelle Stratégie Nationale pour la Biodiversité 2011-2020, présentée par Nathalie Kosciusko-Morizet, Ministre de l'Ecologie, du Développement durable, des Transports et du Logement.

Cette signature n'est pas un simple geste d'opportunité : en effet, préserver la biodiversité, axe majeur du Grenelle de l'Environnement, est bien une ambition constante pour le secteur autoroutier et ce dans toutes les dimensions de son activité, de la construction de nouveaux ouvrages à l'exploitation du réseau existant.

Depuis de nombreuses années, les sociétés ont adopté sur ce thème une triple démarche :

- une démarche d'études pour mieux connaître l'environnement naturel des réseaux, le plus souvent en partenariat avec d'autres acteurs,
- une démarche de « dé-fragmentation » des milieux avec la réalisation de passages pour la petite et la grande faune, rendant ainsi l'autoroute plus transparente pour les espèces,
- une démarche de valorisation et de gestion des espaces écologiquement intéressants.

Les sociétés gèrent **35 000 hectares** de dépendances vertes de façon de plus en plus respectueuse de la faune et de la flore. La diminution continue de l'utilisation des produits phytosanitaires depuis près de 10 ans est une illustration parmi d'autres de ces nouvelles pratiques environnementales.

Quelques chiffres

- 98% du réseau protégé par un linéaire de clôtures faune
- 1 128 passages pour animaux sauvages
- 82% du réseau où la ressource en eau est protégée

CHIFFRES CLES^(*)

Pays : France	2011
Longueur du réseau	8 886,9 km
Nombre de km en construction	158,4 km
Mises en service 2011	35,5 km
Prévision de mises en service 2012	57 km
Recette annuelle de péage (HT) ^(*)	8,44 milliards €
Effectif permanent (2010) ^(*)	15 927
Trafic moyen jour VL	23 137
Trafic moyen jour PL	3 880
Trafic moyen jour PL + VL	27 017
Nombre total d'accidents	18 121
Nombre d'accident corporels	1 057
Nombre de tués	193
Km parcourus (10 ⁶ x km)	85 336 millions de véh.km
Nombre de gares de péage (2010) ^(*)	567
Nombre de voies (2010)	4935
Nombre de voies équipées en télépéage VL+PL (2010) ^(*)	5 652
Nombre d'abonnés de télépéage VL + PL	4 330 600*
Nombre d'aires de service (comportant stations service) (2010)	365
Nombre d'aires de repos (2010) ^(*)	624
Nombre de restaurants (2010) ^(*)	352
Nombre d'hôtels (2010) ^(*)	23

^(*) Données Provisoires au 01.01.2012

Le réseau autoroutier concédé

