

Rapport National France

Jean-François Roverato
Président de l'ASFA

Journées d'Etudes Asecap
29 mai – 31 mai 2011

Bruxelles (Belgique)



ASSOCIATION PROFESSIONNELLE
AUTOROUTES ET OUVRAGES ROUTIERS

1. Longueur du réseau et mises en service

En 2010 le réseau autoroutier à péage s'est accru de **219 km** (contre 105,5 km en 2009) pour atteindre **8 847,4 km** d'autoroutes et d'ouvrages à péage en service au 31/12/2010.

2. Investissements (*)

Le montant des investissements financés en 2010 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 2009, à **7,77 milliards d'euros**.

4. Effectifs (*)

Les sociétés du secteur emploient **16 876 salariés** au 31/12/2010.

5. Tarifs (*)

Les hausses tarifaires du 1^{er} février 2011 ont été en moyenne de 2,24 % pour les véhicules légers et de 3.06% 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

84,04 milliards de km ont été parcourus sur le réseau total à fin 2010. Sur réseau stable, par rapport à 2008, le trafic est en hausse de 1,7% pour les véhicules légers et 4,4% pour les poids lourds (+2% pour l'ensemble des véhicules).

7. Sécurité

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

Le bilan sécurité 2010 permet d'enregistrer un nombre de tués sur autoroutes concédées très légèrement supérieur à celui enregistré en 2009 (152 tués contre 151). Le nombre d'accidents mortels est quant à lui constant depuis 2008.

Le nombre d'accidents corporels sur le réseau concédé en 2010 est également en hausse (+6,3%, 1153 contre 1085 en 2009).

Sur 10 ans, le nombre de personnes tuées a été divisé par deux, soit près de 1800 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 huit.

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 atteint l'objectif de la Commission européenne de diviser par deux le nombre de tués sur la route entre 2000 et 2010.

Confirmant une conception orientée vers la sécurité, l'autoroute en 2010 apparaît **5 fois plus sûre** que les autres infrastructures routières.

Depuis 1980, les sociétés d'autoroutes enregistrent sur leurs réseaux une **baisse moyenne du taux d'accidents mortels de 6,8% par an**. Cependant, la baisse sur l'ensemble des accidents est de 2,4 % 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

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 8**
- **Suraccidents : 1 accident sur 6**

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

Entre 2000 et 2010, 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 %.

Les automobilistes dépassant les 130 km/h sont passés de 50 à 20 %. La proportion de véhicules roulant à plus de 150 km/h continue de régresser bien qu'elle soit encore de 2 % en 2009.



En 2010, 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.

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

En 2010,

- 1 personne travaillant sur le réseau a perdu la vie,
- 15 ont été blessées,
- 105 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 2010, ce sont 18 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 (50 % des cas) et des interventions d'urgence (25 % 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.

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.

Afin d'inciter les conducteurs à ne pas déborder sur la bande d'urgence, un marquage continu est expérimenté sur l'A10 et l'A19, avec l'aval de la Délégation Interministérielle à la Sécurité Routière (DISR). Déjà adoptée dans d'autres pays (Angleterre, Espagne, Autriche, Norvège...), cette ligne blanche est plus dissuasive que le marquage actuel en pointillé car elle suscite l'idée d'un « mur infranchissable ».

- Plus de **5200** agents au service de la sécurité et de l'entretien du réseau
- **165 millions d'€** consacrés à l'entretien des infrastructures

ADAPTEZ VOTRE VITESSE
en toute circonstance



8. Faits marquants

- l'année 2010 a été celle de **la mise en place des programmes de relance dits « paquets verts »** étudiés en 2009. Ces programmes visent à mettre en place sur une durée très brève (trois ans) des investissements de mise à niveau environnementale des sections autoroutières les plus anciennes ; ils sont financés par des prolongements de la durée des concessions proportionnés au montant de ces investissements. Ce système de financement innovant avait été autorisé par la loi relative à la relance du 18 janvier 2009 ; l'année 2009 a été occupée par la définition des programmes, et par les négociations avec l'État. C'est en définitive à la fin janvier 2010 qu'a été signée la convention avec le ministre d'État Jean-Louis Borloo visant à mettre en place ces « paquets verts ».
- Les plans de mise à niveau environnementale s'intègrent dans le Grenelle de l'Environnement, dont la loi d'application, dite Grenelle II, a été votée le 12 juillet 2010. Elle inclut notamment **un dispositif de lutte contre la fraude au péage permettant la mise en place du télépéage rapide**. Il s'agit d'une très importante avancée, puisque la France demeurait en ce domaine largement en retrait sur ses voisins européens. L'ASFA a proposé un dispositif dit « transactionnel », qui permet aux sociétés, après avoir eu communication des informations relatives aux propriétaires des véhicules en défaut de paiement, de leur proposer le versement du prix du péage et d'une indemnité transactionnelle éteignant l'action en justice.

Le réseau autoroutier concédé



CHIFFRES CLES – ACTIVITE 2010

Pays : France	2010
Longueur du réseau	8 847,4 km
Nombre de km en construction	77 km
Mises en service 2010	219 km
Prévision de mises en service 2011	41 km
Recette annuelle de péage (HT)	7,77 milliards €*
Effectif permanent	16 800
Trafic moyen jour VL	23 324
Trafic moyen jour PL	3925
Trafic moyen jour PL + VL	27249
Nombre total d'accidents	20765
Nombre d'accident corporels	1153
Nombre de tués	152
Km parcourus (10 ⁶ x km)	84 038,1 millions de véh.km
Nombre de gares de péage	567
Nombre de voies	4939
Nombre de voies équipées en télépéage VL+PL	4127
Nombre d'abonnés de télépéage VL + PL	3 900 600*
Nombre d'aires de service (comportant stations service)	364
Nombre d'aires de repos	624
Nombre de restaurants	337
Nombre d'hôtels	26

(*) Données Provisoires au 01.01.2011