



Rapport national France

↗ 2016

Introduction

La France a financé et développé son réseau autoroutier en recourant majoritairement au système de la concession à péage. Plus de 9 000 km d'autoroutes, structurant le territoire avec des niveaux de service et de sécurité unanimement reconnus, se sont construits sur près de 60 ans, sans recours aux budgets publics.

Dans le cadre des contrats passés avec l'Etat (le concédant) et sous son contrôle permanent, les sociétés concessionnaires se voient confier une délégation de service public pour financer, construire, exploiter et entretenir leurs réseaux. En contrepartie, elles perçoivent un péage basé sur le principe « utilisateur = payeur » qui fait participer au financement l'ensemble des utilisateurs du réseau, clients étrangers inclus, plutôt que les contribuables.

Aux investissements initiaux des sociétés, qui ne seront rentabilisés que sur un temps long, s'ajoutent ceux destinés à améliorer le réseau autoroutier et à développer des services innovants. Au terme de la durée de concession, l'ouvrage est remis en totalité à l'Etat, propriétaire depuis l'origine.

1. Longueur du réseau et mises en service

En 2016 le réseau autoroutier à péage compte 9 137,2 km en service (autoroutes et ouvrages en service)

2. Investissements

Le montant des investissements financés en 2016 par l'ensemble des sociétés concessionnaires françaises a été de 1,42 **milliard d'euros**.

3. Chiffres d'Affaires

Le chiffre d'affaires hors taxes, s'est élevé, en 2016, à 9,83 **milliards d'euros**.

3. Effectifs (*)

Les sociétés du secteur emploient **13 198 salariés** au 31/12/2016.

5. Trafic

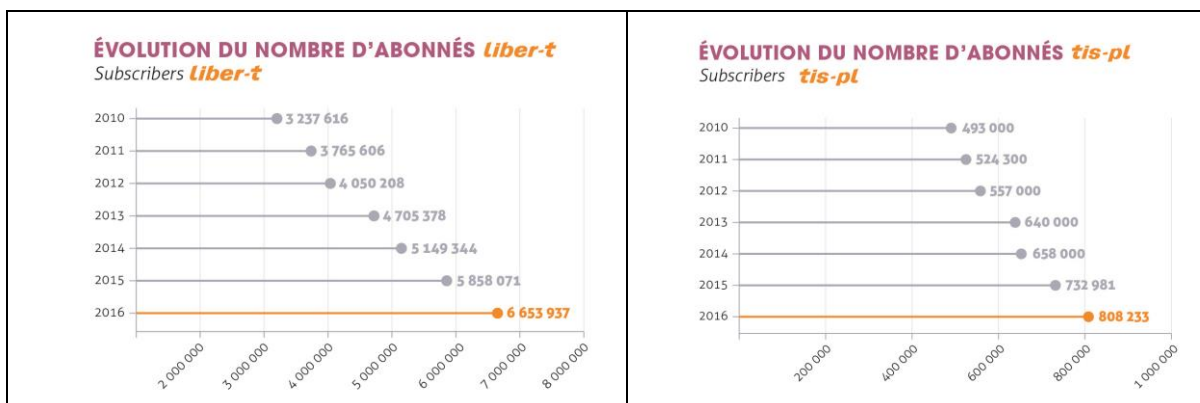
92,6 milliards de km ont été parcourus sur le réseau total à fin 2016. Sur réseau stable (en service au 1^{er} janvier 2013), le trafic (véhicules légers et poids lourds) est en hausse de 3,1 %.

(*) Provisoire

6. Péage

Dans le cadre du Télépéage Inter Sociétés (TIS), les concessionnaires de réseaux autoroutiers, de ponts et tunnels disposent depuis le 1er juillet 2000 d'un service de télépéage, dénommé Liber-t, accessible aux Véhicules légers (particuliers et commerciaux) ainsi qu'aux deux-roues. Ce service, ouvert sur l'ensemble des réseaux à péage en France, est actuellement utilisé par plus de 6 millions de véhicules (véhicules légers et poids lourds)

Tous les moyens de paiements sont acceptés ci-après le détail des transactions par mode de paiement.



RÉPARTITION PAR MODE DE PAIEMENT

Breakdown of transactions by payment mode

%	Espèces, chèques, devises Cash, cheques, foreign currency	Cartes bancaires Credits cards (Eurocard, Mastercard, Visa)	Abonnements Subscriptions		Cartes privées Private cards
			liber-t	tis-pl	
2014	12,8 %	36,9 %	37,3 %	9,9 %	3,1 %
2015	11,9 %	36,4 %	38,9 %	10,0 %	2,8 %
2016	10,7 %	36,1 %	40,2 %	10,4 %	2,6 %
			50,6 %		

7. Sécurité

- La sécurité sur les autoroutes concédées**

Le nombre d'accidents corporels ** sur le réseau concédé est passé de 1 699 en 2015 à 1 623 * en 2016, soit une hausse de 8,0%. Le nombre de tués est en baisse (169 tués en 2016 contre 174 tués en 2015) et le nombre d'accidents mortels est stable (148 en 2016 comme en 2015).

	2016	2015
Nombre d'accidents corporels **	1 823 *	1 699
Nombre d'accidents mortels	147	148
Nombre de tués	169	174

	100 millions de km parcourus en 2016	100 millions de km parcourus en 2015
Taux d'accidents corporels	18,7 *	18,0
Taux d'accidents mortels	1,5	1,6
Taux de tués	1,7	1,8

	Définition et méthode de calcul	Taux en milliards de kilometres parcourus en 2016	Variation in % in 2015/2016
Taux de blesses **	Nombre de blessés (1) (BH) + BL (2)/milliard de km	28,2 *	+ 5,1 % *
Taux d'accidents mortels	Nombre d'accidents mortels/ milliard de km	1,5	- 3,1 %
Taux de tués	Nombre de tués/ milliard de km	1,7	- 5,9 %

Définition :

- (1) Blessés hospitalisés (BH) : victime admise comme patient dans un hopital plus de 24 heures
- (2) Blessé léger (BL) : victime ayant fait l'objet de soins médicaux mais n'ayant pas été admise comme patient à l'hôpital plus de 24 heures.
- (3) Tué : victime décédée sur les lieux ou dans les trente jours qui suivent l'accident.

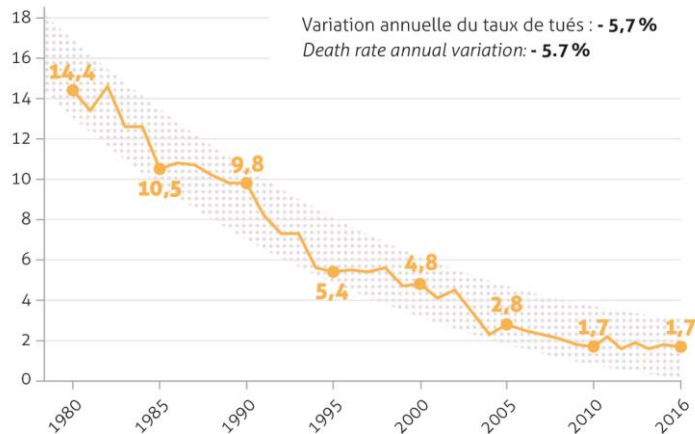
(*) Données Provisoires au 01.01.2017

(**) Source : fichier BAAC – Autoroutes concédées

Entre 2000 et 2016, 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.

TAUX DE TUÉS DE 1980 À 2016

Death rate, from 1980 to 2016 (nombre de tués pour 1 milliard de km parcouru / number of deaths per 1 billion km travelled)



L'Observatoire des vitesses établi par les sociétés d'autoroutes montre que la part des automobilistes dépassant les 130 km/h est de 31 %. La proportion de véhicules roulant à plus de 150 km/h reste stable à 3% en 2016.

- **La sécurité du personnel : une préoccupation majeure des sociétés**

En 2016

- 9 personnes travaillant sur le réseau ont été blessées,
- 124 véhicules ont été percutés.

Au total, entre 2007 et 2016, ce sont 8 personnes qui ont été tuées en travaillant sur le réseau. 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 ».

Les analyses des accidents du personnel en 2016 montrent que ceux-ci surviennent le plus souvent lors des opérations de balisage de chantiers (42 % des cas) et des interventions d'urgence (33 % 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. En 2016, **1 accident du personnel sur 3** est localisé en BAU.

Le respect des distances de sécurité 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.

en 2017, la sécurité du personnel sera une action prioritaire des sociétés d'autoroute qui renforceront toutes les actions déjà initiées complétées d'un plan de communication et sensibilisation ainsi que des propositions de mesures législatives.

8. Faits marquants 2016

Les sociétés d'autoroutes ont continué à investir pour le développement de leurs réseaux. 2016 a ainsi été marquée par de grands chantiers correspondant à des investissements qui figuraient antérieurement dans les contrats de concession :

- Le déplacement de l'autoroute A9 pour le contournement de Montpellier.
- Le raccordement de l'autoroute A16 à la Francilienne.
- Le nœud de Chambéry entre les autoroutes A41 et A43.
- Le raccordement de l'autoroute A89 avec l'autoroute A6 près de Lyon.

L'année 2016 marque également le lancement des premiers grands chantiers liés au Plan de Relance Autoroutier issu du protocole d'accord signé le 9 avril 2015 et inscrits dans les cahiers des charges de concession par les avenants du 21 août 2015. Il s'agit principalement de :

- L'achèvement des élargissements de l'autoroute A9 entre le Boulou et la frontière espagnole, et de l'autoroute A63 au sud des Landes.
- Les travaux du viaduc de Guerville sur l'autoroute A13.
- L'intégration à la concession APRR de l'A480 dans Grenoble, et d'une section de l'A75 à Clermont-Ferrand.
- L'intégration à la concession ESCOTA du tunnel de Toulon et de l'autoroute A57.

9 - Les nouvelles propositions des sociétés d'autoroute pour l'avenir

Elles proposent d'utiliser les atouts du modèle de la concession pour répondre aux enjeux de mobilité, en développant de nouveaux services et un meilleur usage de la route (lignes d'autocars rapides, voies dédiées au covoiturage...) là où les besoins sont les plus forts et les moins bien satisfaits, notamment en périphérie des grandes agglomérations.

Une utilisation appropriée du système pourrait permettre d'investir pour les nouvelles mobilités et le futur des territoires.

→ Investir pour les nouvelles mobilités

en créant le premier réseau d'autoroutes connectées en Europe :

- Équiper le réseau routier structurant pour en faire une infrastructure dialoguant avec les véhicules ;
- Adapter les infrastructures aux besoins des véhicules autonomes ;
- Inventer de nouvelles formes de perception du péage sans barrières ;
- Sécuriser les infrastructures face aux nouvelles menaces (contrôles LAPI) ;
- Accueillir et favoriser les nouvelles motorisations (véhicules électriques...).

en organisant les connexions entre le réseau autoroutier et les villes et conurbations :

- Déléguer la gestion des voies pénétrantes jusqu'aux points d'échange multimodaux ;
- Assurer la modernisation de ces sections ainsi que leur entretien courant ;
- Aménager des voies, réservées ou partagées, destinées à des usages collectifs (autocars/bus, taxis, covoiturage) ;
- Faire contribuer les usagers de la route à la création de plates-formes multimodales d'échanges.

→ Investir pour le futur des territoires

en assurant l'irrigation des territoires par les infrastructures de mobilité les plus adaptées à la desserte de proximité :

- Aménager ou compléter les échangeurs nécessaires à une meilleure irrigation des territoires ;

CHIFFRES CLES (*) données 2016

Pays : France	2016
Longueur du réseau	9 137,2 km
Nombre de km en construction	37,5 km
Mises en service 2016 (reprise de concession uniquement)	25,3 km
Prévision de mises en service 2017	24 km
Recette annuelle de péage (HT) (*)	9.600 milliards €
CA (HT) (*)	9,830 milliards €
Trafic moyen jour VL	24 461
Trafic moyen jour PL	4 070
Trafic moyen jour PL + VL	28 531
Nombre total d'accidents	21 128
Nombre d'accident corporels (*) (**)	1 823
Nombre de tués	169
Taux de tués (10 ⁶ x km)	1,7
Km parcourus (en milliards de véhicules.km)	92,6
Nombre de gares de péage	523
Nombre de voies	5 211
Nombre de voies équipées en télépéage :	
VL	4 850
PL	3 034
Nombre d'abonnés de télépéage (*)	
VL + PL	7 462 170
Nombre d'aires de service comportant stations-service	366
Nombre d'aires de repos	637
Nombre de restaurants	447
Nombre d'hôtels	19

(*) Données Provisoires au 01.01.2017

(**) Source : fichier BAAC – Autoroutes concédées

LES MEMBRES DE L'ASFA

Membres concessionnaires

ADELAC

ALBEA

ALICORNE

A'LIÉNOR

ALIS

ATLANDES

ATMB

Autoroutes et Tunnel du Mont Blanc

CEVM

Compagnie Eiffage du Viaduc de Millau

CCI Seine-Estuaire

Chambre de Commerce et d'Industrie Seine-Estuaire

Groupe APRR

APRR – AREA

Groupe SANEF

SANEF – SAPN

SFTRF

Société Française du Tunnel Routier du Fréjus

SMTPC

Société Marseillaise du Tunnel Prado Carénage

VINCI Autoroutes

ARCOUR – ASF – COFIROUTE – ESCOTA

Membres exploitants

EGIS EXPLOITATION AQUITAINE – A63

EGIS ROAD OPERATION – A88

ROUTALIS – A28

