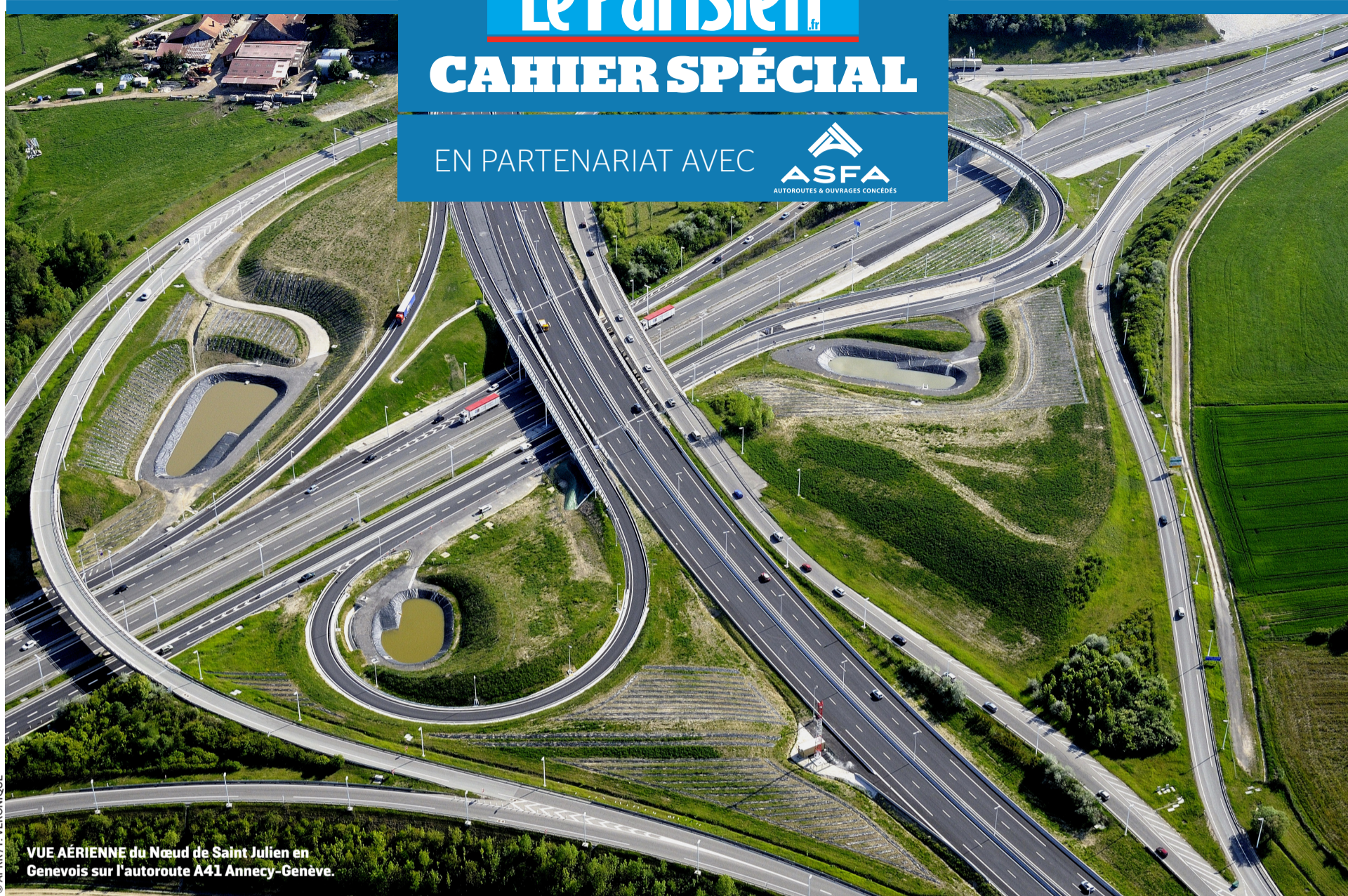


Le Parisien

CAHIER SPÉCIAL

EN PARTENARIAT AVEC



VUE AÉRIENNE du Nœud de Saint Julien en Genevois sur l'autoroute A41 Annecy-Genève.

© APRR / P. VÉRONIQUE

Autoroutes : cap sur le futur !

AVENIR Les autoroutes françaises, les plus empruntées d'Europe, se modernisent. Le réseau fait l'objet d'un vaste programme de travaux en cours de réalisation.



un mois du début des vacances d'été, qui verront les automobilistes venus de tous les pays du Vieux Continent « avaler » près de 20 milliards de kilomètres d'autoroutes françaises entre juillet et août, l'Association des concessionnaires d'autoroutes et ouvrages à péage d'Europe (ASECAP) tient son 45^e congrès annuel, du 29 au 31 mai à Paris. Thème choisi cette année par cette association dont les membres gèrent en Europe plus de 50 000 km de voies payantes : la préparation des infrastructures du futur. Adapter le réseau aux nouveaux modes de déplacement a un coût. En France, comme ailleurs, l'éternelle

question revient régulièrement : pourquoi paie-t-on encore ? Pour rembourser les 9100 km de l'Hexagone qui, contrairement aux idées reçues, ne le sont pas. Petit rappel : il y a 60 ans, entre impôt et péage, l'État français a choisi de développer son réseau d'autoroutes en ne faisant payer que ses utilisateurs et a donc opté pour le système du péage.

BIENTÔT LES VÉHICULES AUTONOMES

Concrètement ? Il passe un contrat avec une société concessionnaire pour une durée déterminée, celle-ci emprunte, construit et entretient son réseau avec la seule ressource dont elle dispose : les péages, dont elle n'augmente pas le prix comme elle

veut, l'État décidant et contrôlant le service rendu par la société aux clients du réseau.

Les échéances des différentes concessions interviendront à partir de 2031 pour s'échelonner jusqu'en 2070. Mais d'ici là, et vraisemblablement au-delà, l'entretien et la gestion du réseau du futur auront forcément un coût et il faudra trouver l'argent pour équiper celui-ci.

Avec l'arrivée des premiers véhicules autonomes (automobiles et camions) à l'horizon 2020-2025, les infrastructures devront obligatoirement être adaptées pour répondre aux besoins de mobilité toujours croissants, défi des décennies à venir et enjeu abordé au cours du congrès de l'ASECAP.

9137,2 km
d'autoroutes
conçues
et d'ouvrages
à péage sont en
service en France.

946
échangeurs
permettent de
croiser les voies.

37,5 km
d'autoroutes sont
actuellement
en construction.

192,5 km
sont en cours
d'élargissement.

3,27
milliards
d'euros
d'investissements
seront réalisés
par les sociétés
d'autoroutes dans
le cadre du plan de
relance autoroutier
contre 2,5 années
(en moyenne)
de prolongation
des concessions.



Sur L'A6, entre Châlon-sur-Saône et Mâcon, l'aire de repos de Jugy et ses champignons géants.

© APRR / E. RULL

10 idées reçues sur les autoroutes françaises

VRAI-FAUX Les autoroutes véhiculent de nombreuses idées reçues. Certaines sont avérées, mais d'autres non. Vérifications.

1 ELLES SONT DÉJÀ PAYÉES PAR LES IMPÔTS

FAUX

Ce n'est pas l'impôt qui sert à payer les autoroutes, mais l'argent du péage et lui seul. L'État a mis en concession leur construction auprès d'entreprises qui ont emprunté aux banques pour développer et entretenir le réseau (voir page I). Pour rembourser ces coûts, le péage est leur seule ressource. Aujourd'hui, l'utilisateur rembourse les emprunts et finance les travaux et les extensions à venir.

cules par jour, dont 23% de poids-lourds. Avec le péage, les conducteurs étrangers participent aussi à l'entretien des autoroutes françaises.

3 L'AUTOROUTE EST PLUS SÛRE

VRAI

Les autoroutes françaises sont statistiquement 5 fois plus sûres que le reste du réseau routier national. Le nombre de tués est en baisse constante depuis 2002 : moins 48%. En 2016, 169 personnes ont trouvé la mort sur les autoroutes en France. Les équipes de sécurité interviennent près de 450 000 fois par an.

2 CES SONT LES PLUS EMPRUNTÉES D'EUROPE

VRAI

Du fait de la position centrale de la France sur le continent, les autoroutes sont des axes empruntés par tous nos voisins. À elle seule, l'A1 (Lille-Paris) concentre plus de 60 000 véhi-

4 LA SOMNOLENCE Y EST LA PREMIÈRE CAUSE D'ACCIDENT MORTEL

VRAI

Plus d'un accident mortel sur quatre (27%) est occasionné par l'endormissement. Les mes-

sages des panneaux, du type « Toutes les deux heures la pause s'impose », ne sont pas inutiles. L'alcool, les drogues et les médicaments représentent, eux, plus d'un décès sur sept (15%). Quant aux dépassements de limite de vitesse, il sont à l'origine de 16% des morts. La part des accidents mortels liés au téléphone portable au volant, qui représentait 4% avant 2010, est passée à 16% en 2016.

5 EN CAS DE PANNE, JE PEUX ATTENDRE SUR LA BANDE D'ARRÊT D'URGENCE

FAUX

Il est extrêmement dangereux de circuler à pied sur la bande d'urgence ou d'y réparer son véhicule. Chaque année 25 piétons sont tués parce qu'ils ne sont pas derrière la glissière de sécurité. Ces accidents mortels se produisent dans 65% des cas la nuit (Voir 5 conseils en cas de panne page III).

6 ON EST DÉPANNÉ TRÈS RAPIDEMENT

VRAI

Le temps moyen d'intervention est de 30 minutes. Pour des raisons de sécurité, seuls les dépanneurs agréés peuvent intervenir. Le tarif est réglementé

par la loi : 123,90 TTC pour une automobile de moins de 1,8 tonne du lundi au vendredi, de 8 h à 18 h, et 185,85 TTC de 18 h à 8 h, ainsi que les week-ends et jours fériés.

7 LA POSE DU TRIANGLE DE SÉCURITÉ EST OBLIGATOIRE SUR L'AUTOROUTE

FAUX

Le gouvernement a décidé de rendre obligatoires le gilet de sécurité et le triangle de présignalisation. Cependant, sur autoroute, la pose du triangle constitue une mise en danger manifeste de la vie des conducteurs. Par conséquent, dans ce cas précis, ils ne sont pas soumis à cette obligation (voir conseils de sécurité en page III).

8 LES CHÈQUES-VACANCES NE SONT PLUS ACCEPTÉS

VRAI, MAIS...

Les chèques-vacances papier ne sont plus acceptés au péage, mais il est toujours possible de payer avec grâce à l'offre Liberté Vacances. Sans frais de gestion ni dépôt de garantie, elle est ouverte aux bénéficiaires de Chèques-Vacances, qui y souscrivent via une société d'autoroute. Elle permet de créditer

son compte par internet avec ses chèques dans une limite de 150 € par an (récupérables d'une année sur l'autre).

9 LES HAUSSES DE PÉAGE SONT FIXÉES PAR LES SOCIÉTÉS D'AUTOROUTES

FAUX

Les hausses des tarifs sont validées par l'État, qui contrôle chaque année l'ensemble des grilles de prix, après proposition des sociétés d'autoroutes. Les augmentations sont fixées pour un an et annoncées plusieurs semaines à l'avance. Les sites des sociétés d'autoroutes permettent de calculer ce qu'on paiera aux péages. www.auto-routes.fr.

10 ON NE PEUT PAS Y CIRCULER EN VÉHICULE ÉLECTRIQUE

FAUX

Ouvert depuis deux ans, le réseau Corri-Door est un maillage de 200 bornes de recharges rapides disposées tous les 80 km sur les autoroutes. Moyennant un abonnement ou une carte prépayée, il est possible de recharger sa voiture électrique (de toute marque) entre 20 et 30 minutes. Le temps d'une pause-café !



UN TICKET DE PÉAGE À 10 EUROS SE RÉPARTIT AINSI :

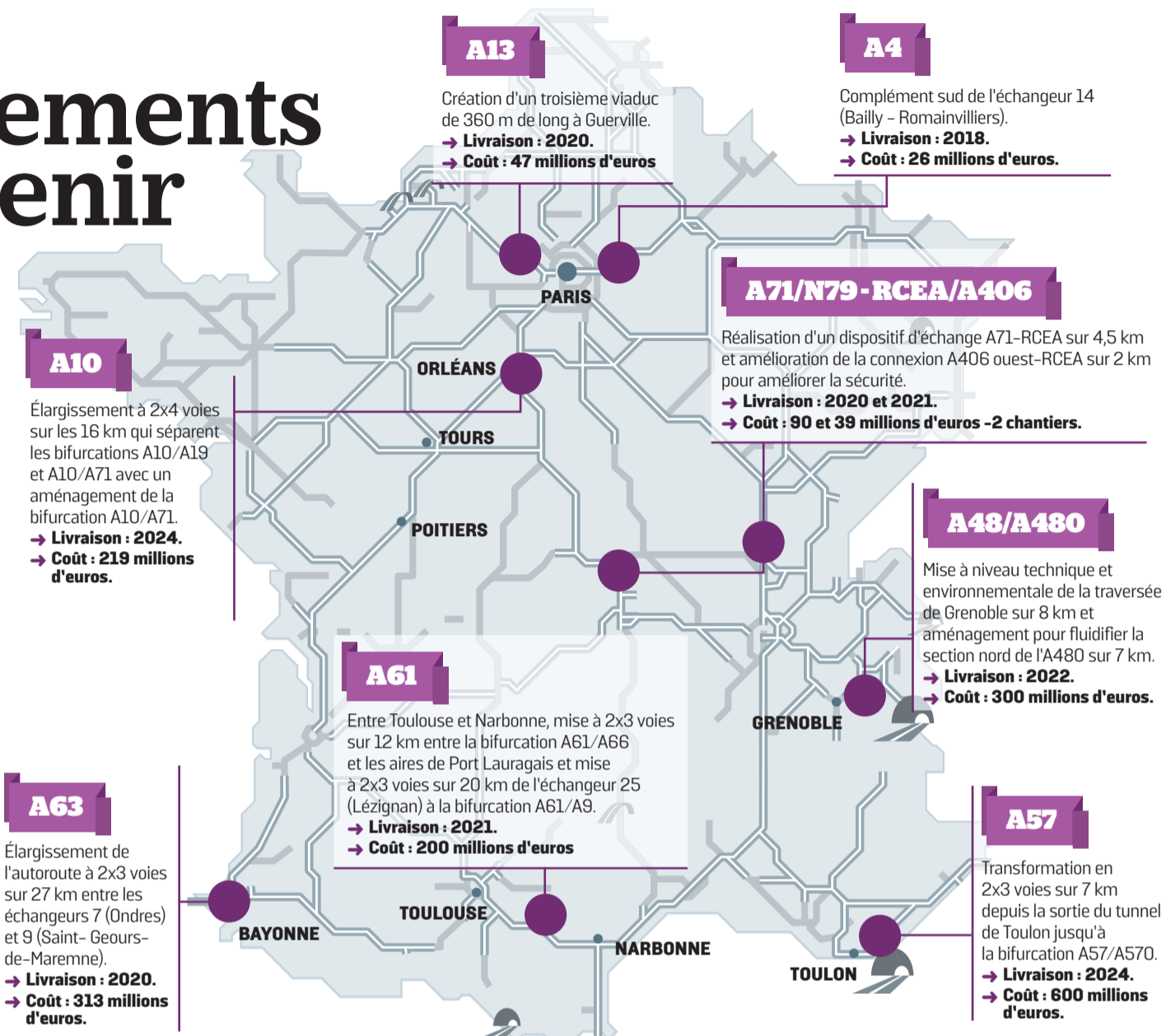
- 2,90 €** CONSTRUCTION ET MODERNISATION DES AUTOROUTES
- 1,40 €** D'EXPLOITATION ET DE SERVICES
- 1,80 €** DE RÉSULTAT
- 3,90 €** D'IMPÔTS ET DE TAXES

Des investissements pour l'avenir

AMÉNAGEMENT

Depuis un an, le plan de relance autoroutier porte sur 3,27 milliards d'euros de travaux de modernisation et d'amélioration de la sécurité des voies.

Son investissement total représente l'équivalent de la ligne ferroviaire à grande vitesse Tours-Bordeaux, mise en service le 2 juillet prochain. Les travaux du plan de relance autoroutier, intégralement financés par les sociétés d'autoroutes, sont actuellement répartis sur tout le territoire à travers vingt opérations majeures et de nombreux chantiers secondaires de mise à niveau environnementale disséminés dans dix régions. Plus de 8 200 emplois vont être créés ou assurés chaque année pendant trois ans dans les entreprises du BTP ainsi que 10 000 emplois supplémentaires dans les secteurs de l'environnement. En contrepartie, l'État a procédé à un allongement de 2,5 ans (en moyenne) des concessions d'autoroutes. Focus sur 9 opérations parmi les plus importantes, alors qu'un prochain plan d'investissement représentant 57 nouveaux chantiers de modernisation, pour un total de plus de 800 millions d'euros, devrait être engagé d'ici la fin 2017.



5 CONSEILS INCONTOURNABLES

- En cas de panne ou d'incident, ne jamais rester dans la voiture.
- Mettre les gilets jaunes.
- Toujours se placer derrière la glissière de sécurité.
- Appeler les secours depuis une borne orange ou via les applications (SOS AUTOROUTES, VINCI Autoroutes).
- Ne pas remonter l'autoroute à pied.

La sécurité, le métier des hommes en jaune

Rencontre avec Jean-Marc Grivot, 53 ans, patrouilleur sur l'A1 au centre d'exploitation de Senlis (Oise).

our sécuriser leurs 9 137 km de voies les sociétés d'autoroutes emploient 5 000 patrouilleurs. Jour et nuit, toute l'année, par tous les temps, ils travaillent pour la sécurité des conducteurs et de leurs passagers. Jean-Marc Grivot est l'un d'eux : « À 32 ans, après avoir travaillé dans la restauration, je suis entré à la Sanef comme ouvrier affecté à l'entretien des voies et j'ai pu grimper les échelons. » Chaque jour, dans son fourgon aménagé, il sillonne l'autoroute sur une portion de 52 km pour réparer des barrières, ramasser des objets qui sont tombés sur la chaussée et s'assurer qu'aucun véhicule n'est en panne sur la bande d'urgence. Jean-Marc travaille en 3/8 parce que l'autoroute ne dort jamais. Au matin de notre rencontre, il a embauché à 5 heures. « Ce n'est pas la plus dure des tranches, j'habite à 5 minutes, la nuit complète est plus difficile, mais c'est aussi ce que je préfère, l'ambiance est différente. »

20 ANS D'INTERVENTIONS PARFOIS INSOLITES
Depuis vingt ans, Jean-Marc Grivot en a vécu des interventions insolites, du break familial qui perd ses vélos, au piéton qui se promène sur les voies en passant par l'adoption d'un lapin nain abandonné un jour de grands départs. « Elle est venue à mes pieds pour que je la prenne avec moi. Comme c'était une femelle et que nous étions le 1^{er} juillet, je l'ai appelée Juliette. À la maison les enfants étaient contents. » Tous les jours, Jean-Marc travaille pour un seul objectif : la sécurité des automobilistes : « Ils ne se rendent pas compte du danger, pour eux comme pour nous. Certains changent leur roue eux-mêmes sur la chaussée ! » Le 14 mars dernier, un collègue, de Jean-Marc, du centre d'entretien d'Arras (Nord), a perdu la vie sur l'autoroute A1. Depuis, la Sanef a lancé une campagne qui interpelle les conducteurs afin qu'ils agissent aussi pour



la sécurité des équipes. Tout aussi récemment, VINCI Autoroutes a appelé à la prudence après que cinq de ses véhicules ont été percutés et un agent blessé en 48 heures. Depuis dix ans, les accidents impliquant des personnels autoroutiers sont en augmentation. En 2016, on en recense 124, contre 106 en 2014. Plus de 40% ont lieu lorsque les agents posent des balisages et près d'un tiers lorsqu'ils interviennent pour porter secours aux clients accidentés.

“ L’autoroute du futur au service des nouvelles mobilités ”

Covoiturage, accès aux agglomérations, voitures autonomes et routes connectées : Jean Mesqui, président de l’ASFA (Association des Sociétés Françaises d’Autoroutes), explique les futurs bouleversements.

Le transport routier n’est-il pas dépassé au XXI^e siècle ?

Bien au contraire ! Actuellement, il représente 80 % des transports en France. La circulation automobile, pour le fret ou les passagers, ne va pas décliner, mais des aspects fondamentaux sont en complet bouleversement. Automatisation, changement de motorisation sont un de ces aspects ; les modes d’utilisation pour les particuliers – covoiturage, voiture partagée, en sont d’autres ; les modes de circulation un troisième. Va-t-il exister des trains de voitures ou de camions ? On y travaille. Donc non, cent fois non, le transport routier n’est pas dépassé ; mais le champ des possibles est tellement ouvert qu’il est impossible aujourd’hui, comme cin-

quante ans plus tôt, de prédire le futur.

En ville, la voiture aura-t-elle toujours sa place ?

La question n’est pas tant qu’elle ait sa place, mais la place pour quelle voiture ? Il est certain que la voiture particulière de papa va progressivement disparaître à l’intérieur des grandes agglomérations. Mais une autre question est la connexion de la ville, du noyau urbain, avec les pôles d’habitat généralement situés en périphérie. Plusieurs évolutions sont en marche pour aller vers un meilleur remplissage des véhicules – voitures, bus –, mais aussi un meilleur remplissage des infrastructures, en massifiant leur usage. Le transport routier s’interconnectera mieux avec

les transports collectifs : bus, train, métros et des voitures de petite taille, moins polluantes, plus adaptées à la ville. Le véhicule utilitaire ne disparaîtra pas non plus puisqu’il faudra bien livrer les marchandises. Au final la vraie question est : comment transporter le plus de voyageurs possible de là où ils vivent vers là où ils travaillent dans les meilleures conditions ?

Quelles solutions pour la circulation aux abords des grandes agglomérations ?

La capacité des autoroutes n’étant pas illimitée, il faut impérativement occuper davantage les véhicules. Le covoiturage doit se multiplier en zone urbaine et pour les trajets périurbains. Il est impératif de développer les services d’autocars accessibles au Pass Navigo, comme l’Express A14 qui relie la banlieue ouest au quartier de la Défense. Il faut construire des hubs intermodaux qui serviront de jonctions entre les autoroutes et les différents moyens de transports pour rejoindre les centres-villes et des voies réservées là où la congestion le justifie. Pour cela,

il faut mobiliser tous les financeurs et optimiser les modes de gouvernance du transport ; les concessionnaires ont des solutions, ils les proposent au gouvernement.

Comment voyez-vous l’évolution des autoroutes ?

Ce qui va évoluer, ce ne sont pas les infrastructures de l’autoroute, mais sa capacité à communiquer avec les véhicules afin de toujours améliorer la transmission de l’information en temps réel pour assurer la sécurité et la fluidité du trafic. Nous avons développé la radio d’autoroute, qui est le vecteur de l’information sur l’état du trafic. La prochaine révolution sera la relation entre le véhicule et la route pour un accompagnement à la seconde près.

L’autoroute est-elle déjà prête pour la voiture autonome ?

Oui, à 90 ou 95 %. L’autoroute est une infrastructure qui est bien entretenue et dispose de tous les éléments de repérage nécessaires au véhicule autonome. Les constructeurs testent leurs voitures sur autoroutes – il va de soi que pour les

Jean Mesqui, président de l’ASFA.



L’ASFA, c’est quoi ?

Elle regroupe 19 membres concessionnaires et 3 exploitants d’autoroutes et d’ouvrages routiers. Ses missions sont : la défense des intérêts du secteur, la communication, la réalisation d’études et d’enquêtes, les relations internationales non commerciales avec les autres acteurs du transport autoroutier et les négociations à caractère social de la branche professionnelle.

longues distances, ce sont les axes les mieux adaptés. Les concessionnaires, opérateurs de services de mobilité, sont prêts.

Comment seront financées les autoroutes du futur ?

Le modèle de la concession, tel que l’État l’a développé en France, est le levier d’investissement le plus équitable pour assurer le développement des infrastructures nécessaires et répondre aux besoins de mobilité de nos concitoyens. Le choix fait il y a 60 ans par la France de faire payer l’utilisateur et non le contribuable reste d’actualité. Ce modèle s’est imposé en Europe et dans le monde.



Les Européens restent attachés à leur voiture

Le véhicule personnel motorisé est toujours en tête des moyens de transports les plus utilisés par les Européens, même si les autres modes la rattrapent...

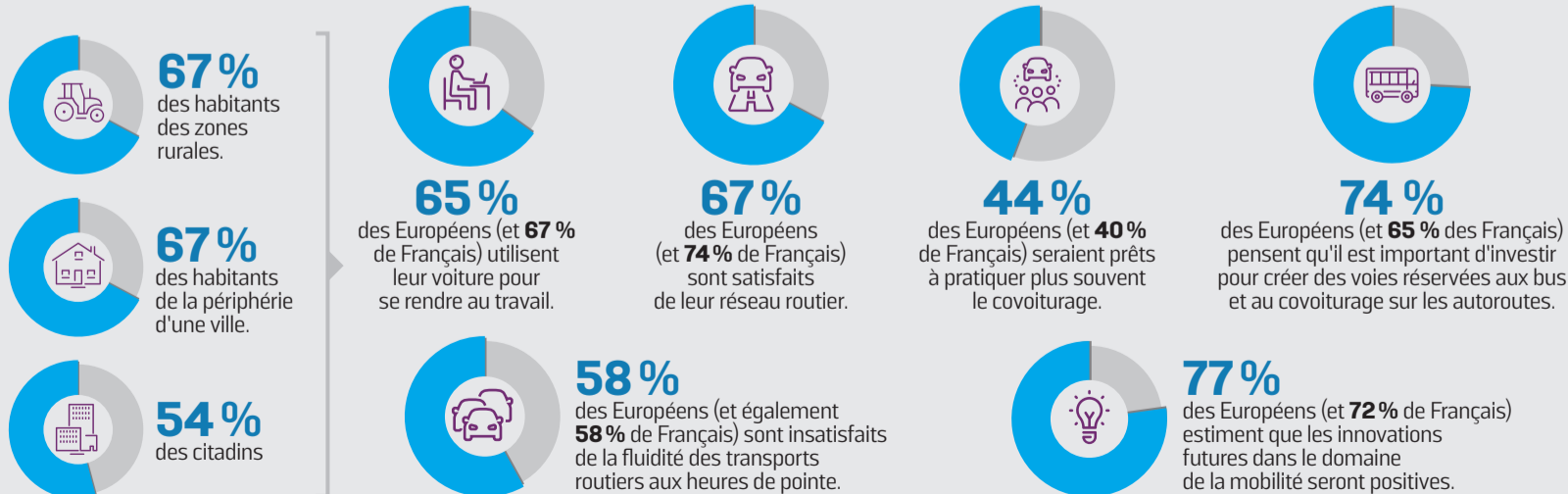
Tous moyens de transport confondus, les Français passent en moyenne 7h12 à se déplacer chaque semaine*. Nos voisins y passent

environ 9h35 (soit 1h55 par jour). Si la marche tient le haut du pavé avec 3h18 de foulées hebdomadaires, elle est talonnée par la voiture per-

sonnelle, utilisée en moyenne 3h14 par semaine, contre seulement 52 minutes pour le bus ou le car et 24 minutes pour le co-voiturage.

Cela montre l’importance des infrastructures de transport dans la vie quotidienne. Tour d’horizon des pratiques européennes.

LA VOITURE EST LE MOYEN DE TRANSPORT PRÉFÉRÉ EN EUROPE DE :



Cahier Spécial réalisé pour Le Parisien et Aujourd’hui en France par le services des suppléments.
 Rédaction en chef : Jean-Louis Picot.
 Rédaction : Benjamin Cuq.
 Maquette : Bulle de Graph.
 Fabrication : Amandine Charbonnel.
 Photos : pages intérieures DR sauf mentions légales.