

RAPPORT NATIONAL FRANCE

Journées Annuelles de l'Asecap 2013 – Dubrovnik



1. Longueur du réseau et mises en service

En 2012 le réseau autoroutier à péage s'est accru de **4 km** (contre 35,5 km en 2011) pour atteindre **8 891,1 km** d'autoroutes et d'ouvrages à péage en service au 31/12/2012.

2. Investissements ^(*)

Le montant des investissements financés en 2012 par l'ensemble des sociétés concessionnaires françaises a été de **1,9 milliard d'euros**.

3. Chiffres d'Affaires

Le chiffre d'affaires hors taxes, s'est élevé, en 2011, à **8,45milliards d'euros**.

4. Effectifs ^(*)

Les sociétés du secteur emploient **15 653 salariés** au 31/12/2011.

5. Tarifs ^(*)

Les hausses tarifaires du 1^{er} février 2013 ont été en moyenne de 2,01 % pour les véhicules légers et de 2,05% 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 et des besoins d'investissement de chacune des sociétés.

6. Trafic

83,8 milliards de km ont été parcourus sur le réseau total à fin 2012. Sur réseau stable (en service au 1^{er} janvier 2009), le trafic (véhicules légers et poids lourds) est en baisse de 1,8%.

7. Sécurité

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

Le nombre d'accidents corporels ** sur le réseau concédé est passé de 1346 en 2011 à 1264 en 2012, soit une baisse de 6,1%. Le nombre de tués est en baisse (144 tués en 2012 contre 193 en 2011), de même que le nombre d'accidents mortels (128 en 2012 contre 156 en 2011).

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.

** source : fichier BAAC – autoroutes concédées, données provisoires

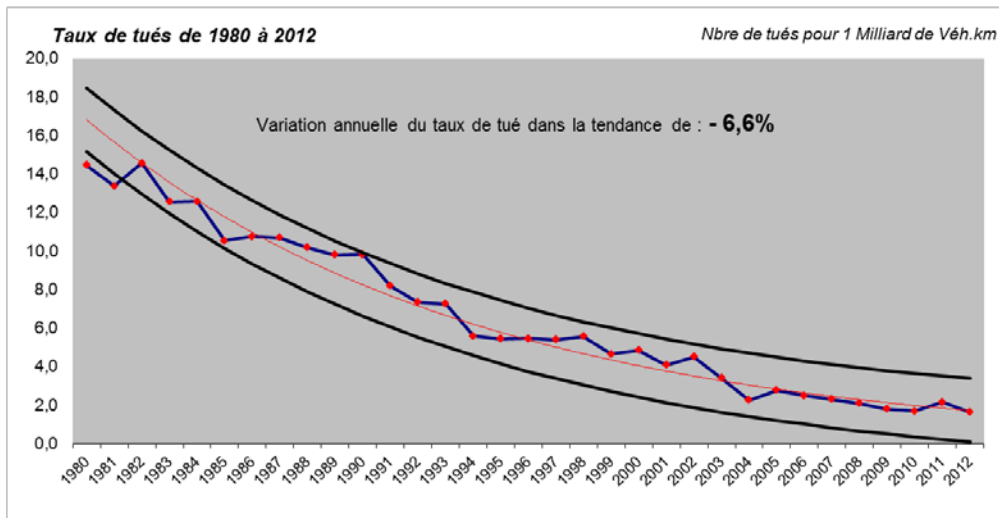
L'autoroute en 2012 reste 5 fois plus sûre que les autres infrastructures routières.

Depuis 1980, les sociétés d'autoroutes enregistrent sur leurs réseaux une **baisse moyenne du taux d'accidents mortels de 6,4% 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

Principales causes d'accidents mortels sur autoroutes :

- Somnolence et fatigue : 1 accident sur 3
- Alcool, drogues, médicaments : 1 accident sur 5
- Vitesse excessive (*dépassement des limites*) : 1 accident sur 5
- Présence de piétons (*sortis de véhicules et extérieurs*) : 1 accident sur 8
- Suraccidents : 1 accident sur 6

termes de respect des limites de vitesse.



Entre 2000 et 2012, le taux de tués sur autoroute a été divisé par 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.

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 et développent des partenariats, notamment avec le monde scientifique. Ainsi, à travers l'ASFA, elles se sont associées à l'INSV (Institut National du Sommeil et de la Vigilance) pour la réalisation d'un Livre blanc « Somnolence au volant », auquel sont associés des experts du sommeil en Europe.

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. Être somnolent est aujourd'hui trop souvent considéré comme un facteur minimisant la responsabilité du conducteur. 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

- Au niveau européen, la lutte contre la somnolence au volant figure désormais au programme d'action pour la sécurité routière (2011-2020), suite à l'adoption de plusieurs amendements soutenus par l'ASFA : l'amendement 78 portant sur le fait d'attacher une attention particulière à la fatigue dans l'apprentissage et la formation à la conduite a été voté. La recommandation pour rendre obligatoire les avertisseurs de somnolence dans les véhicules a également été adoptée.

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

En 2012

- 1 personne travaillant sur le réseau a perdu la vie,
- 13 ont été blessées,
- 94 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 2012, ce sont 20 personnes qui ont été tuées en travaillant sur le réseau.

Les analyses des accidents du personnel en 2012 montrent que ceux-ci surviennent le plus souvent lors des opérations de balisage de chantiers (49 % des cas) et des interventions d'urgence (24 % 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 2012, **1 accident du personnel sur 3** 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 2012

Dans un contexte de crise économique et de manque de finances publiques, le secteur autoroutier a travaillé activement à l'élaboration d'un programme qui pourrait être proposé dans le cadre de plan de relance et financé par le prolongement des contrats de concession. Ces propositions s'articulent autour de cinq pôles :

- une optimisation des contrats de plan qui régissent les rapports entre l'Etat et les concessionnaires et pour lesquels il existe des marges de manœuvre encore non utilisées;
- la requalification environnementale des sections les plus anciennes. Ce projet comprend des actions en faveur de la biodiversité, protection de la ressource en eau ; lutte contre le bruit ; élargissement de l'offre multimodal;
- la construction des extensions limitées, et l'intégration des extensions de continuité indispensables afin de résoudre les problèmes de sécurité ou de congestion urbaine, finançables par voie d'avenants négociés : solutions de continuité du réseau concédé, de petits contournements urbains ou de bretelles.
- la réalisation de grandes liaisons de maillage du territoire en « adossement » sur les concessions matures. De telles sections verraient leurs conditions financières de réalisation optimisées sans peser sur les finances publiques par le biais de subventions ou de garanties.
- l'amélioration de la mobilité en secteur périurbain, par l'optimisation des interactions entre le réseau autoroutier périurbain et les schémas de transport et de mobilité des grandes métropoles, au premier desquelles, celle du Grand Paris. Les sociétés concessionnaires sont prêtes à travailler sur une meilleure interconnexion entre ces réseaux, mais aussi sur une meilleure interopérabilité.

CHIFFRES CLES^(*)

Pays : France	2012
Longueur du réseau	8 891,1 km
Nombre de km en construction	109,4 km
Mises en service 2012	4 km
Prévision de mises en service 2013	157 km
Recette annuelle de péage (HT) (CA 2011)	8,45 milliards €
Effectif permanent (2011)	15 653
Trafic moyen jour VL	22 728
Trafic moyen jour PL	3 726
Trafic moyen jour PL + VL	26 454
Nombre total d'accidents	18 797
Nombre d'accident corporels (*) (**)	1264
Nombre de tués	144
Km parcourus (10 ⁶ x km)	83 843 millions de véh.km
Nombre de gares de péage (2011)	531
Nombre de voies (2011)	4 968
Nombre de voies équipées en télépéage VL+PL	5 873
Nombre d'abonnés de télépéage VL + PL *	4 660 000*
Nombre d'aires de service (comportant stations-service)	365
Nombre d'aires de repos	625
Nombre de restaurants	352
Nombre d'hôtels	23

(*) Données Provisoires au 01.01.2013

(**) Source : fichier BAAC – Autoroutes concédées

Le réseau autoroutier concédé

