



ASSOCIATION DES SOCIÉTÉS FRANÇAISES
D'AUTOROUTES ET D'OUVRAGES À PÉAGE

Révision à mi-parcours du Livre Blanc
sur la politique européenne des transports à l'horizon 2010

- Consultation publique -

Observations de l'ASFA

L'ASFA, Association des Sociétés Françaises d'Autoroutes et d'Ouvrages à Péage, est l'unique association française professionnelle des sociétés concessionnaires d'autoroutes et d'ouvrages à péage. Elle regroupe **13 sociétés concessionnaires françaises** représentant 83% du réseau autoroutier français et exploitant **75% du réseau routier trans-européen (TERN) en France**. S'étendant sur plus de 8 000 km, le réseau autoroutier concédé français représente près de 6 milliards d'euros par an et emploie, quotidiennement, plus de 19 000 personnes.

Suite à la publication, en 2001, du Livre Blanc sur la politique européenne des transports, le secteur autoroutier français a déjà eu l'occasion de s'exprimer - à travers l'ASECAP¹ -, sur les orientations prises par la Commission européenne, en affirmant sa volonté de s'impliquer activement dans la construction d'un système européen de transport durable.

Il a pris à la fin de l'année 2002 des engagements forts en faveur du développement durable. Ces engagements sont en phase avec les objectifs principaux du Livre blanc et la mise en œuvre d'une politique durable des transports à l'échelle européenne.

L'ASFA se félicite aujourd'hui du lancement par la Commission européenne d'une large consultation sur la révision à mi-parcours du Livre Blanc, témoignant par là son souci d'impliquer tous les acteurs concernés dans la mise en place d'un outil de programmation politique efficace.

Le secteur autoroutier concédé français a examiné avec attention le questionnaire lancé dans le cadre de cette révision. **Il souhaite mettre en avant un certain nombre de réalisations concrètes, mais aussi formuler des recommandations spécifiques.**

¹ ASECAP: association européenne professionnelle des sociétés concessionnaires d'autoroutes et d'ouvrages à péage

Rééquilibrage des modes, désengorgement et amélioration de la sécurité

Question 1. Observez-vous un arrêt du déclin du transport ferroviaire, en particulier du fret? Quel rôle y joue la politique ferroviaire ?

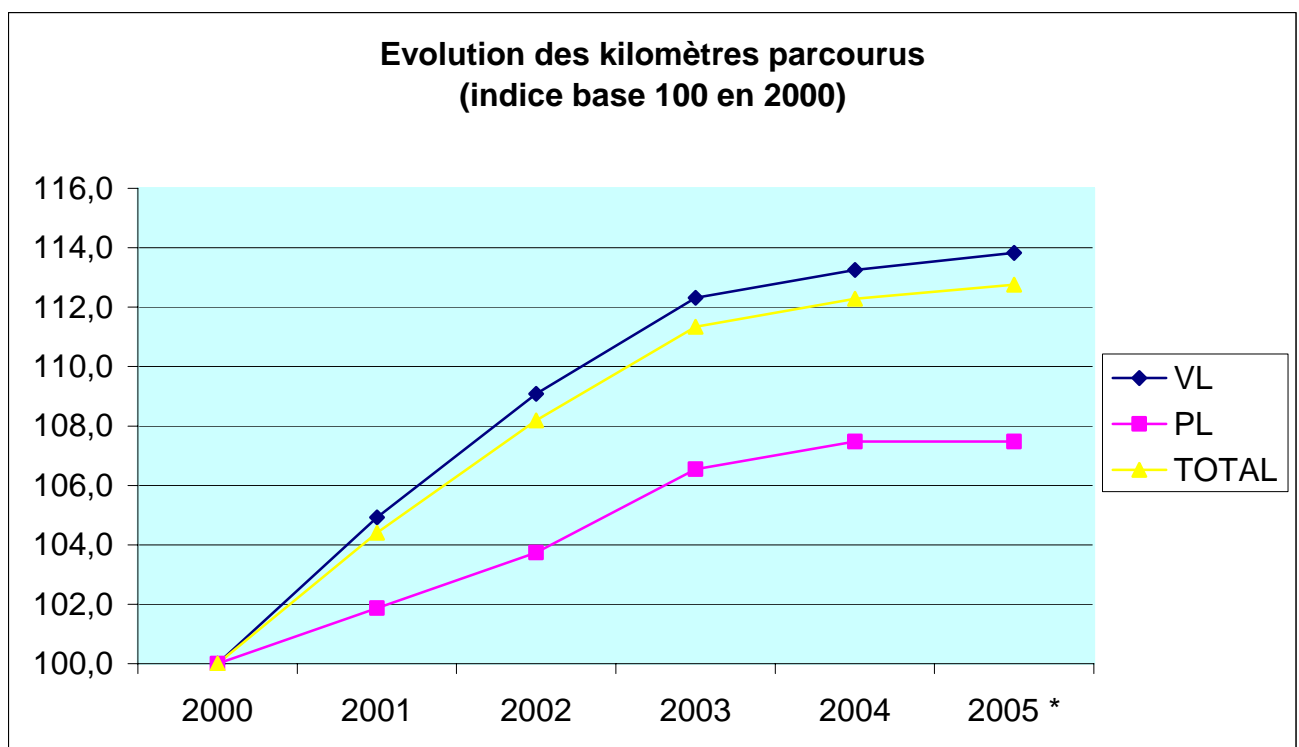
- sans objet pour l'ASFA-

Question 2. Comment évolue le transport routier, en particulier le transport international et le cabotage, après l'élargissement ?

Français et Européens empruntent de plus en plus l'autoroute pour leurs déplacements. Cette tendance s'affirme d'année en année. **En 2004 sur le réseau concédé français, tous véhicules confondus, le nombre de kilomètres parcourus s'élève à 76 milliards soit une hausse de 2,6% en un an et de 16% en 5 ans sur le réseau total.**

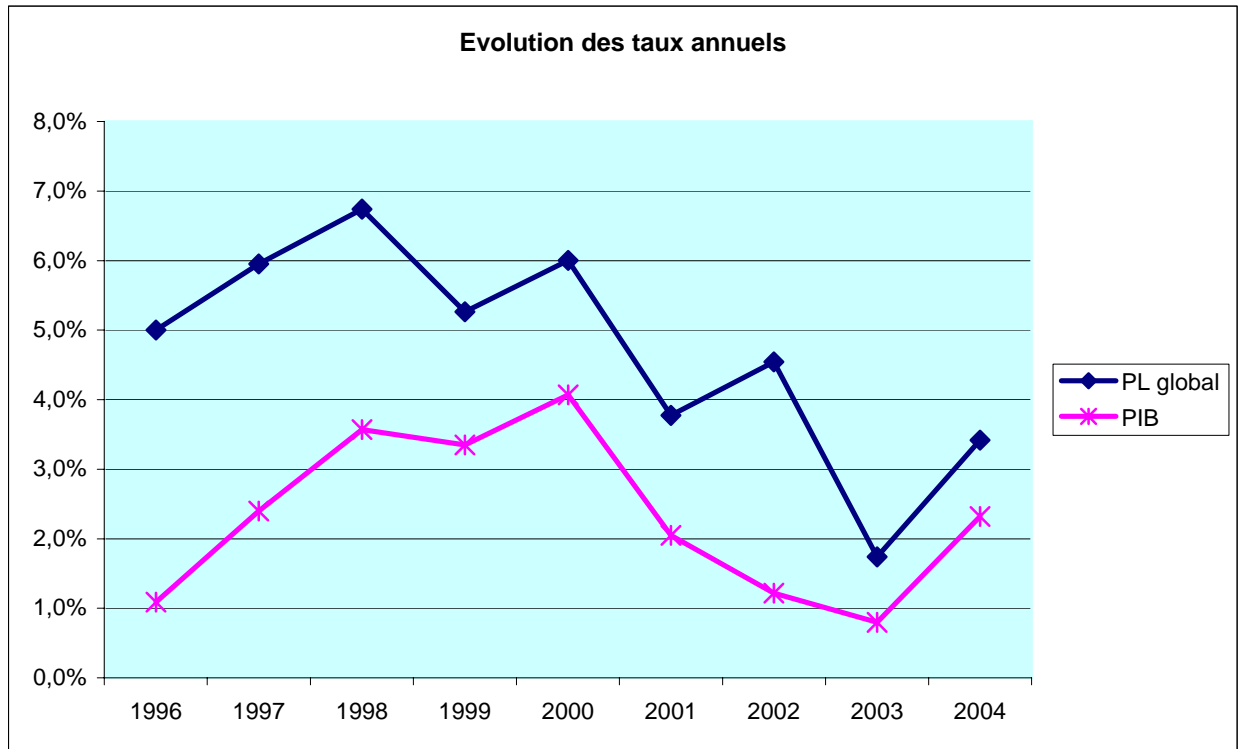
L'analyse de l'évolution du trafic sur le réseau autoroutier concédé stable, montre une croissance significative entre 2000 et 2003, supérieure à 11%, qui s'est ensuite nettement infléchie. Cependant, sur **l'ensemble de la période 2000-2005, le trafic total a augmenté de près de 13%**, cette croissance étant tirée par celle du trafic VL (+14%), tandis que le trafic PL croissait plus modérément (+7,5%).

Ainsi, indépendamment de l'extension du linéaire de réseau autoroutier, les trafics ont connu une croissance importante depuis 2000.



* Estimation
Source : ASFA

Cette croissance du trafic est liée à l'intensité de l'activité économique : la mise en perspective des grandes évolutions du trafic poids lourds sur le réseau autoroutier concédé français stable avec celles du PIB montre qu'il existe un couplage fort entre la croissance des trafics et celle de l'activité économique (cf. graphique suivant).



Source : ASFA d'après sociétés d'autoroutes et INSEE

Ces éléments plaident en faveur de la mise en place de gestion du trafic par des mesures d'exploitation, à fort contenu technologique, qui sont aujourd'hui des éléments constitutifs du savoir-faire des sociétés concessionnaires d'autoroutes ainsi que des axes majeurs de leur développement.

Question 3. Quelle est la situation du transport intermodal/combiné dans votre pays ? Celle du transport fluvial (si votre pays dispose d'un réseau fluvial)?

L'implication du secteur autoroutier concédé, apportant savoir-faire et ressources financières, est en parfaite cohérence avec les objectifs de développement durable et les grandes orientations du Livre blanc.

Bien que le transport combiné et intermodal ne soit pas le cœur de métier des sociétés concessionnaires d'autoroutes, elles souhaitent participer au développement de projets intermodaux, comme en témoignent en particulier les récentes expérimentations de transport combiné rail-route et la mise en place de plates-formes intermodales.

➤ **Autoroute ferroviaire alpine**

C'est le cas de l'Autoroute ferroviaire alpine, entre la France et l'Italie. Depuis 2003, la liaison Aiton-Orbassano est en expérimentation, grâce notamment au soutien financier et technique de la Société des Autoroutes Rhône-Alpes (AREA).

Avec 16 000 passages en 2005, contre 12 000 à 13 000 attendus, les résultats sont encourageants : ils montrent qu'une véritable demande commence à se développer, et que le secteur autoroutier concédé est en capacité d'être un acteur majeur sur ces nouveaux marchés.

➤ **Projet d'autoroute ferroviaire Perpignan-Luxembourg**

Le groupe Autoroutes du Sud de la France (ASF) pilote le projet d'autoroute ferroviaire Perpignan-Luxembourg. ASF est l'une des cinq entreprises fondatrices de Lorry-Rail, qui sera chargée d'exploiter le service à partir de 2007. Les trains de fret qui circuleront sur cette autoroute ferroviaire permettront de délester les autoroutes de la vallée du Rhône d'une partie de leur trafic de poids lourds.

Cette autoroute ferroviaire sera l'une des pièces maîtresses d'un réseau européen maillé, permettant le développement d'une véritable politique intermodale des transports.

Il s'agit en effet à terme de **soulager les axes routiers les plus saturés** par un trafic poids lourds toujours croissant.

Question 4. Comment évoluent la congestion et la pollution sur les grands axes, dans le transport aérien, dans les villes, dans des zones sensibles particulières ?

Il n'existe pas aujourd'hui sur le réseau autoroutier français concédé d'indice manifeste corrélant la congestion avec l'augmentation du trafic. Il n'existe pas encore d'indicateur global de cette congestion sur le réseau concédé qui est actuellement en cours d'élaboration.

Pour autant, il existe en certains points et en certaines périodes des phénomènes de congestion importants qui conduisent les sociétés à tout mettre en œuvre pour augmenter la capacité du réseau existant et réduire la congestion. La modulation tarifaire temporelle est un des moyens de maintenir ou d'améliorer la fluidité du trafic, en gérant et anticipant les pics de circulation.

A titre d'exemple, des incitations au covoiturage ont été mises en place. Ainsi, COFIROUTE, en partenariat avec les acteurs économiques locaux, propose des places de stationnements sécurisés sur le parking de la gare de péage de Blois sur l'autoroute A10.

A l'approche de Paris, toujours par soucis d'amélioration des conditions de circulation, la société des Autoroutes Paris-Normandie (SAPN) propose de la modulation tarifaire permettant d'avoir une réduction du tarif de près de 30 % pendant les périodes creuses (10 h./16 h. et 20 h./ 6h.)

Dans le même esprit, afin de fluidifier le trafic en région parisienne et au moment des retours de week-ends, la Société des Autoroutes du Nord et de l'Est de la France (SANEF) propose une modulation des tarifs, chaque dimanche sur l'autoroute A1 (dans le sens province-Paris). En période creuse (14 h.30 / 16 h.30 et de 20 h.30 à 23 h.30) le montant du péage est réduit de 25 %. Lorsque que le trafic est plus dense, le prix du péage est majoré de 25 %.

L'opération de régulation de vitesse sur l'A7 initiée par la société des Autoroutes du Sud de la France (ASF), sur l'un des axes européens les plus fréquentés, en particulier l'été avec des pointes de 115 000 véhicules/jour est une action supplémentaire qui peut être mise en œuvre à plus grande échelle pour réduire la congestion. Selon la densité du trafic, la vitesse est limitée à 110, 90 ou 70 Km/h. L'information est relayée par les panneaux à message variable et la radio FM 107.7. Le bilan de l'opération testée sur 90 Km en août 2004, étendue à 250 Km en août 2005 est très concluant. A trafic égal, les bouchons ont diminué de 16% et le nombre d'accidents a été divisé par deux (- 48 %). Pas moins de 350 Km de bouchons ont été évités, soit une économie estimée à 1,3 M d'euros selon une étude socio-économique réalisée par le SETRA (Service d'Etudes des Routes et Autoroutes).

Ce dispositif doit permettre d'augmenter la capacité de la section pour une meilleure fluidité du trafic, de renforcer la sécurité grâce à une vitesse homogène limitant les à-coups, à l'origine de nombreux accidents et d'améliorer le confort en limitant les effets de conduite « en accordéon », source de fatigue et de stress pour les automobilistes.

Au-delà de ces dispositifs opérationnels, les sociétés concessionnaires d'autoroutes vont se doter d'outils de suivi et de mesure de la congestion, afin de mettre en place des dispositifs adaptés pour l'enrayer. Ces dispositifs de lutte contre la congestion, qui s'appuient sur des technologies innovantes, s'inscrivent dans le cadre plus global de la mise en place de systèmes de transports intelligents (cf question 9).

Question 5. Quelles sont les tendances en matière de sécurité routière ?

La sécurité a été le point de départ de la conception même de l'autoroute (chaussées séparées, suppression des croisements, aménagements particuliers, etc.).

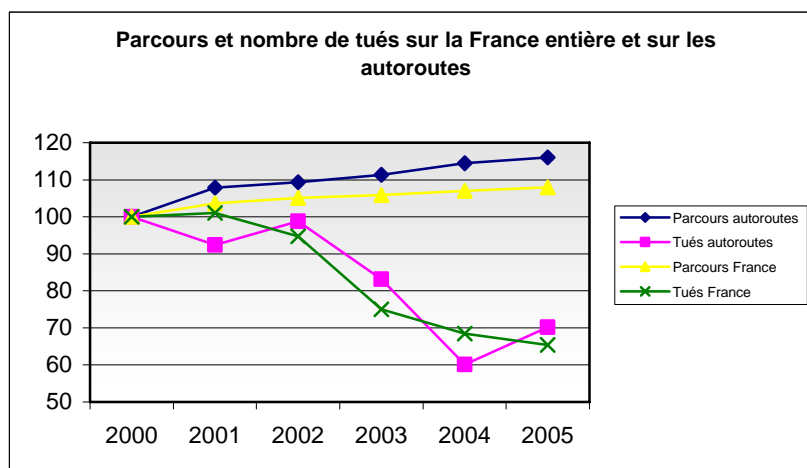
En réduisant de 2650 le nombre de tués depuis l'année 2000 (7650 tués en 2000 et 5000 en 2005), soit un gain de 35%, la France est, à mi-parcours, sur la voie de l'objectif européen de réduction de moitié le nombre de morts sur les routes d'ici 2010.

Le rythme d'amélioration sur la gravité des accidents s'est accéléré depuis 2003 grâce à l'effet d'une réduction importante du nombre des vitesses excessives, résultat de la mise en place de 1000 points de contrôle sanction automatique sur le non respect des limites de vitesse.

Le gain de sécurité est aussi dû à l'amélioration régulière de la sécurité des véhicules qui circulent (sécurité passive et sécurité active). Les campagnes de prévention s'avèrent également efficaces. On notera particulièrement l'augmentation du taux de port de la ceinture de sécurité à l'avant et à l'arrière.

La part grandissante prise par la circulation sur des infrastructures autoroutières (20 % en 2000 et 22 % en 2005) qui offrent un niveau de risque d'accident mortel quatre fois plus faible que sur une route traditionnelle, est favorable à l'évolution de la sécurité.

Bien que déjà plus sûr, le réseau autoroutier qui caractérise le RTE-T, a aussi progressé en terme de sécurité avec un gain de 30% (500 tués en 2000 et 350 en 2005) avec la même période une augmentation du trafic de 16 % (cf. graphique ci-dessous)



A ce niveau déjà élevé de sécurité et de trafic moyen, il faut attribuer le gain de sécurité en particulier aux premières avancées de l'emploi des nouvelles technologies de l'information et de la communication (NTIC) appliquées à la gestion des autoroutes. On y trouve le contrôle automatique du comportement des conducteurs (vitesse), les services d'information routière (panneaux à message variable, radio trafic et nouveaux services embarqués dans les véhicules) ainsi que le déploiement de moyens améliorés, pour les opérateurs autoroutiers, de gestion du trafic et de gestion des incidents.

De façon générale le gain de sécurité devrait pouvoir **atteindre l'objectif fixé en 2010 si l'effort supplémentaire de déploiement d'équipements, de services et de campagnes de prévention se maintient au rythme des années précédentes.**

La sécurité est la priorité du secteur autoroutier français. L'ASFA est un des premiers signataires de la **Charte européenne sur la sécurité routière** et a participé activement à la campagne européenne de sécurité routière de 2005.

Question 6. Quelle est la situation financière des entreprises des différents modes, y compris des gestionnaires d'infrastructures ? Comment évolue leur structure industrielle?

Les sociétés concessionnaires d'autoroutes françaises ont vu leur situation évoluer de façon très importante dans les dernières années. La réforme du système autoroutier intervenue en 2000 avec l'accord de la Commission européenne a conduit à placer les sociétés publiques sous un régime comptable non dérogatoire, permettant ainsi d'instaurer une **libre concurrence** pour les nouvelles concessions à attribuer par l'État, mais aussi, plus fondamentalement, à ces sociétés d'agir désormais dans le domaine concurrentiel en dehors des frontières, du fait de la disparition des mécanismes de subventions internes.

➤ **Introductions en bourse et privatisations**

Le groupe des Autoroutes du Sud de la France (ASF), a été introduit sur le marché boursier en 2002, suivi en décembre 2004 par le groupe des Autoroutes Paris Rhin-Rhône (APRR), et en février 2005 par le groupe SANEF. Enfin, ce processus s'est achevé à la fin de 2005 par une privatisation totale de ces trois groupes après un processus d'appel d'offres ; la structure actionnariale s'est ainsi considérablement élargie, acquérant une dimension mondiale.

➤ **Nouvelles concessions**

Dans cet environnement, quatre nouvelles concessions ont été attribuées depuis la réforme du système autoroutier après des **appels d'offres** :

- l'autoroute A28 Rouen-Alençon a été attribuée à la société ALIS
- le Viaduc de Millau à la Compagnie Eiffage-Viaduc de Millau
- l'autoroute A19 à la société ARCOUR
- l'autoroute A41 à la société ADELAC.

Ces appels d'offres ont permis d'établir de façon transparente l'équation financière de chacune de ces autoroutes, débouchant sur des niveaux de subventions publiques différenciés, permettant également une optimisation des montages financiers, des coûts de construction et d'exploitation. Cette optimisation a permis, dans deux cas sur quatre, le **montage de projets ne nécessitant aucune subvention publique**.

Ce cadre entièrement rénové de la concession autoroutière, en totale **conformité avec les règles de la comptabilité et de la concurrence fixées au niveau communautaire**, présente indéniablement des avantages majeurs :

- il permet de respecter la règle « **utilisateur-payeur** », tout en évitant les subventions internes opaques, et en permettant de minimiser la contribution publique
- il permet, grâce à des contrats transparents entre les autorités concédantes et les concessionnaires, le financement, la construction, mais aussi l'exploitation sur la durée des ouvrages
- il autorise un niveau d'optimisation des ressources idéal, le constructeur étant intéressé à concevoir l'ouvrage au mieux pour l'entretenir et l'exploiter par la suite
- il repose également sur un contrat implicite entre l'utilisateur et le concessionnaire, dans lequel ce dernier se doit de fournir le meilleur niveau de service

Il est sans doute encore trop tôt pour juger des modifications qu'indura la **nouvelle structure actionnariale** sur le modèle industriel des sociétés concessionnaires. Cependant, l'ouverture qu'elle a engendrée a permis de confirmer les acquis déjà enregistrés par la société privée Cofiroute dans la **compétition internationale et le développement**.

Question 7. Comment évoluent les investissements dans les infrastructures, en particulier sur les corridors du réseau transeuropéen ? Quelles sont les perspectives de financement par les budgets publics et par la tarification ? Ces perspectives permettront-elles l'achèvement des corridors prioritaires à l'horizon 2020 ?

Dans le contexte de raréfaction des financements publics, le péage de concession s'impose comme l'instrument le plus efficace pour **financer** la construction, l'exploitation et l'entretien d'autoroutes et d'autres **infrastructures routières de qualité**. C'est également un important outil au service de la **mobilité durable**.

➤ ***Un instrument de financement efficace et équitable...***

Le péage de concession se définit comme une recette collectée par une société sur l'ensemble ou une catégorie des usagers d'une infrastructure routière. Il permet, dans une période de temps réduite, de financer, de construire, de maintenir, d'améliorer et de gérer une infrastructure, sans **peser sur les budgets publics**.

Son fonctionnement respecte sur le **principe fondamental de l'équité**. Il repose en effet sur le **principe de l'utilisateur payeur**, prôné dans le Livre Blanc, selon lequel seuls les utilisateurs du réseau sont mis à contribution, qu'ils résident en France ou à l'étranger. Il se base généralement sur la distance parcourue.

Les recettes des péages contribuent d'autre part largement au budget national, à travers taxes et impôts, et donc indirectement au financement d'autres projets de transports.

➤ ***...pour des infrastructures de qualité***

Le péage de concession permet le financement d'infrastructures de grande qualité. Outre les coûts de construction, les revenus des péages permettent en effet de couvrir les frais d'exploitation, d'entretien et de renouvellement de l'infrastructure. Ils permettent aussi le développement de **services ajoutés** de grande qualité tels que : l'information et la sécurité routière, les péages électroniques, les équipements de confort pour l'utilisateur (aires de repos, aires de services).

➤ ***Un outil au service du développement durable du transport routier***

Pour le secteur autoroutier concédé, le péage permet de faire payer à l'utilisateur du réseau ses coûts externes (bruit, protection des sols et des eaux, notamment). Le principe de l'utilisateur-payeur, voire du pollueur-payeur, est appliqué à travers **un péage de plus en plus différencié**. Ainsi, le prix du péage, établi **en fonction des classes de véhicules**, prend d'ores et déjà en compte leurs émissions polluantes. Certaines sociétés concessionnaires ont mis en place des systèmes de tarification des poids lourds en fonction de leur **classification euro-polluant** : depuis 2002, c'est le cas dans les traversées alpines (Tunnels du Fréjus et du Mont Blanc) où les poids lourds de catégorie Euro 0 sont interdits. Le trafic poids lourds y est ainsi composé à 95% de véhicules très récents, permettant ainsi de substantiels gains environnementaux.

L'ensemble du secteur autoroutier concédé poursuit par ailleurs les expérimentations en matière tarifaire, visant ainsi à mettre en place **une tarification de l'usage plus ciblée** : la modulation tarifaire est en effet un des moyens de maintenir ou d'améliorer la fluidité du trafic, de contribuer à diminuer la congestion sur certains axes (cf. question 4) et donc le niveau des émissions polluantes.

➤ **Une forme de PPP (Partenariat Public Privé) à promouvoir dans l'UE 25**

Les difficultés budgétaires tant au niveau européen que national laissent peu de doute sur la possibilité de parvenir à boucler le financement des ambitieux projets prioritaires du RTE-T et, plus généralement, de couvrir les besoins en infrastructures de transport de l'Europe élargie. Ces besoins sont particulièrement criants dans les nouveaux Etats membres. Comme le reconnaît et l'encourage la Commission européenne, le recours aux investissements privés et aux PPP est plus que jamais nécessaire.

Le système de la concession à péage est une des plus anciennes formes de PPP : l'infrastructure est concédée par l'autorité publique à un partenaire de statut privé qui en devient entièrement responsable, sous la surveillance de l'autorité publique.

Ce système a fait la preuve de son efficacité en France et dans de nombreux pays européens. Il a permis de financer rapidement la construction d'un réseau routier de qualité.

Récents investissements au niveau du réseau autoroutier français grâce au péage

- Liaison autoroutière A41 entre Saint-Julien-en-Genevois et Villy-le-Pelloux
- Liaison autoroutière A19 entre Artenay et Courtenay

Question 8. Quelles actions du Livre blanc doivent être renforcées ? Quelles actions nouvelles doivent être ajoutées, dans quels domaines nouveaux ?

- **un programme européen ambitieux en faveur des Systèmes Intelligents pour les infrastructures**

La Commission a soutenu financièrement plusieurs grands projets de déploiement des ITS (Systèmes de Transport Intelligents) sur le réseau TERN, dans le cadre du **programme TEMPO** (2001-2006), auquel les sociétés d'autoroutes européennes ont activement participé. Elles participent (sous la coordination de l'ASFA) à trois projets Euro-régionaux : **ARTS**, **CENTRICO**, **SERTI**, dont l'objectif est de permettre de circuler dans toute l'Europe en bénéficiant d'un niveau de service et de sécurité homogène et continu.

Ces projets Euro-régionaux ont d'ores et déjà donné lieu à d'importants résultats.

- *La mise à disposition d'une **information routière en temps réel** via internet en France, Suisse, Espagne, Italie, Baden-Würtemberg, et Andorre.*
- *L'amélioration du **recueil des données** grâce au déploiement de fibres optiques, de stations météo, de systèmes de vidéo et de stations de comptages*
- *L'installation et amélioration des **centres de gestion d'information** et de trafic permettant l'échange de données et d'opérations transfrontalière*

Beaucoup reste à faire cependant. En effet, l'hétérogénéité actuelle entre les réseaux, accentuée avec l'adhésion de dix nouveaux Etats membres, l'accroissement prévisible des trafics de voyageurs et de marchandises et le développement des échanges transfrontaliers, rendent plus que jamais indispensable le maintien d'un effort soutenu d'investissement européen en faveur des ITS.

Bien sûr les sociétés d'autoroutes et les Etats membres s'engagent à titre individuel à développer des équipements toujours plus performants. Mais le **cadre européen et le co-financement de l'UE** jouent un **rôle majeur** pour favoriser un **travail coopératif** entre les opérateurs autoroutiers d'Etats membres différents, incluant des échanges d'expériences et de pratiques essentiels.

A titre d'exemple, les procédures de gestion de trafic transfrontalières entre la France et l'Espagne lors de chutes de neige importantes ces derniers hivers. La décision d'immobiliser en Espagne un grand nombre de poids lourds a été prise en moins de 30 minutes permettant d'éviter le blocage de l'A9 en France et de réaliser des économies conséquentes, le coût d'une demi-journée de fermeture de l'autoroute étant estimé à 150 Keuros.

Ces échanges de données permettent, également, dans le cadre de Centrico, de développer des services d'information transmanches, en particulier pour les transporteurs. Ainsi, grâce aux données trafic fournies par la Highways Agency, SANEF pourra diffuser des bulletins d'informations réguliers sur les conditions de circulation dans le Kent et sur l'autoroute M25 sur sa radio 107.7 FM.

Il est donc indispensable de reconduire le cadre de déploiement des ITS sur le TERN pour la période 2007-2013 sur la base des résultats obtenus par le programme TEMPO.

→ Un cadre modernisé

Fortes de leur expérience en la matière, les sociétés d'autoroutes considèrent que :

- La **structure Euro-Régionale devrait être conservée** afin de valoriser les relations de coopération créées entre les opérateurs routiers européens. Le découpage en Euro régions s'est avéré en particulier très efficace pour développer des actions transfrontalières et entre opérateurs
- Les projets devraient se concentrer sur le **déploiement de services de management de trafic et d'informations**
- La communication et les activités de « **fertilisation croisée** » devraient être accrues
- **L'identité du Programme** devrait évoluer pour répondre de façon ambitieuse au Livre Blanc.

→ Quelques actions prioritaires à promouvoir

Les possibilités d'actions en matière d'ITS sont encore nombreuses, notamment en ce qui concerne :

- La gestion des crises et grands événements (météorologiques par exemple) au travers d'échanges en temps réel entre les opérateurs avec des plans d'intervention préétablis.
- La sécurité sur les lieux d'accident par l'intervention rapide des secours et la prévention des accidents
- La sécurisation des forts trafics par la mise en place de régulations de vitesse et tous moyens d'information rapide des conducteurs
- La sécurisation du trafic poids lourds avec la gestion de leur stockage, le suivi des matières dangereuses et le respect des interdistances.
- La sécurisation du trafic dans les tunnels
- Les comportements de conduite

→ Faire du RTE-T autoroutier un Easy Way

Les sociétés concessionnaires d'autoroutes françaises proposent de développer **le concept d'Easy Way**, un **objectif à long terme orienté vers une mobilité durable** et pour transformer le RTE-T en chemin facile à conduire et à vivre.

Il s'appuie sur le triple objectif :

- **zéro accident mortel**
- **zéro congestion**
- **zéro stress**

EASY WAY

*Il s'agit de faire du RTE-T un « chemin facile » (« **Easy Way** ») à conduire et à vivre. Le programme pourrait se fixer des objectifs intermédiaires de réduction du nombre d'accidents et de la congestion ainsi que des objectifs de déploiement de services.*

➤ **Achever l'interopérabilité des télépéages**

L'interopérabilité des télépéages est un objectif majeur des concessionnaires d'autoroutes, dans le cadre d'un passage progressif au péage en flux libre sur l'ensemble des réseaux communautaires. Ils ont développé depuis plusieurs années un télépéage interopérable à la norme CEN, et participent activement à tous les projets d'ampleur européenne visant à promouvoir l'interopérabilité transfrontalière.

Elles sont très actives dans le projet CESARE III qui est la troisième phase d'un projet, lancé en 1999 par l'ASECAP et cofinancé par la Commission européenne, qui vise cette interopérabilité des systèmes DSCR d'un point de vue technique et contractuel.

Au plan technique, leur participation au projet RCI (Road Charging Interoperability) est fondamentale pour assurer, à terme, une compatibilité des systèmes basés sur le géopositionnement et des systèmes basés sur le micro-onde.

Elles sont présentes, avec le groupe APRR, dans le projet MEDIA (interopérabilité des cinq pays alpins) dont les premiers résultats opérationnels devraient intervenir en 2006.

Enfin, elles développent pour le télépéage Poids Lourds, qui sera lancé en France au second semestre 2006, une architecture contractuelle nouvelle, permettant une simplification des échanges financiers relatifs au télépéage, reposant sur la mise en place d' « émetteurs de contrats de télépéage », amorçant l'interopérabilité opérationnelle européenne sans nécessiter la mise en place de structures administratives lourdes et complexes.

Dans ce cadre, les **concessionnaires valorisent une approche pragmatique** reposant sur les accords multilatéraux, plutôt qu'une démarche réglementaire théorique et trop éloignée de la réalité. Par ailleurs, cette approche pragmatique est très proche du client final, en s'adaptant à ses besoins de service, plutôt que centrée sur une vision trop institutionnelle, basée sur une conception descendante au travers de lois et de règlements.

Question 9. Quelles doivent être les actions prioritaires d'ici 2010 (pour enrayer la congestion, nouvelles technologies, réseau transeuropéen, tarification, concentration sur des corridors, actions nouvelles en matière de transport urbain) ?

➤ **Maîtriser la croissance du trafic**

Les sociétés d'autoroutes doivent faire face à un enjeu majeur : maîtriser la croissance du trafic, en particulier sur certains axes qui correspondent à des corridors de transit européens importants. Français et Européens empruntent de plus en plus l'autoroute pour leurs déplacements et cette tendance s'affirme d'année en année.

Cette augmentation prévisible du trafic ne doit entraîner ni insécurité, ni congestion supplémentaires. C'est tout le défi des nouveaux services de **Systèmes de Transport Intelligents (ITS)** déployés par les opérateurs autoroutiers.

Ces ITS appliqués aux infrastructures autoroutières contribuent d'ores et déjà à :

- améliorer la sécurité sur l'autoroute
- diminuer le temps des trajets
- encourager l'usage multimodal pour les déplacements
- réduire l'impact du transport sur l'environnement.

➤ **Améliorer la gestion du trafic sur les axes les plus sensibles du RTE-T**

Les corridors de transit européens de certains axes de transport stratégiques présentent des problématiques communes : circulation très chargée, nombreux conducteurs étrangers, goulots d'étranglement, flux importants de marchandises, conditions climatiques difficiles, réseaux périurbains, pics de migration, etc.

Le secteur autoroutier considère qu'il est prioritaire de soulager ces axes, dont la saturation est proche. Les expériences probantes menées sur l'A7 pour diminuer la congestion montrent qu'il est nécessaire d'intensifier les efforts dans ce domaine: toutefois, la mise en place de ces dispositifs ponctuels pose également la question de la capacité des infrastructures à accueillir un trafic croissant, ainsi celle de l'élargissement de certaines parties du réseau autoroutier concédé, notamment sur le couloir rhodanien (axe Lyon/Marseille).

Les sociétés d'autoroutes expérimentent et déploient des **nouvelles technologies d'information routière et de gestion de trafic**. La mise en place de mesures de gestion et de contrôle du trafic comme la régulation des vitesses, le déploiement de services d'information de haute technologie comme la diffusion des temps de parcours, mais aussi le développement de coopérations transfrontalières avec la mise en place de plans de gestion de trafic constituent des réponses « d'autoroutes intelligentes ».

Les sociétés d'autoroutes françaises participent activement aux projets euro-régionaux lancés par l'Union européenne. Ces programmes européens ont permis de déployer des équipements et des dispositifs de gestion de trafic et d'information des usagers, dans le cadre d'une **coopération transfrontalière**. Ils **améliorent la qualité et la continuité des services sur l'ensemble du réseau** et constituent une réponse efficace aux enjeux de sécurité routière et de réduction des congestions.

➤ **Faciliter la mobilité pour tous**

Pour faciliter les déplacements et accroître la mobilité, les sociétés d'autoroutes ne cessent d'innover. L'évolution la plus spectaculaire de ces dernières années concerne la **multiplication des moyens d'information** dont disposent les clients avant leur départ et tout au long de leur trajet. De la radio FM 107.7, aux panneaux à message variable, qui ont ouvert la voie il y a plus de quinze ans, aux dernières applications liés à l'Internet, ils rendent plus efficace la gestion du trafic.

Les nouvelles technologies ont joué également un rôle déterminant dans l'automatisation de la perception du péage avec, en particulier, l'instauration du télépéage *Liber-t*. Ce système d'abonnement, commun à l'ensemble des sociétés d'autoroutes françaises, apporte aux automobilistes un **gain de temps et de confort et améliore la fluidité du trafic**. Il sera bientôt accessible aux poids lourds et s'intégrera au futur « **service européen de télépéage** » qui permettra de circuler au sein de l'Union européenne avec « un seul équipement à bord du véhicule, un seul contrat ».

Tous ces systèmes innovants se déploient dans le cadre de la stratégie de mobilité durable adoptée par la Commission européenne dans son Livre blanc. Exploitant 75% du réseau routier transeuropéen en France, les sociétés d'autoroutes sont des acteurs incontournables dans la construction de ce système européen de transport durable. Elles partagent avec Bruxelles le souci de développer un niveau de services et de sécurité homogènes et continus sur le réseau trans-européen. D'où leur engagement depuis dix ans dans les projets euro-régionaux et, plus récemment, dans ceux concernant l'interopérabilité des systèmes de péage.

➤ **Requalifier le réseau existant et investir en faveur de l'environnement**

Les actions de **requalification du réseau ancien** font partie des priorités des sociétés concessionnaires : à cet égard, l'effort d'investissement sur les autoroutes en service est resté soutenu depuis le milieu des années 90, pour atteindre en 2004, 650 millions d'euros, soit plus de 40% de l'investissement total.

Par ailleurs, les **indicateurs du développement durable** mis en place par le secteur autoroutier concédé français montrent que la part de l'environnement dans l'investissement total est de l'ordre de 8% depuis 2002.

Question 10. Quelles actions supplémentaires d'ici 2010 en matière de sécurité (maritime, aérienne, routière) ?

➤ ***La sécurité au cœur de l'autoroute de demain***

Sous l'impulsion combinée de l'Union européenne, de l'essor des technologies communicantes et de la demande des clients, les sociétés concessionnaires d'autoroutes préparent, avec les nombreux acteurs du transport routier, l'autoroute de demain.

Elle sera caractérisée par une **grande continuité du réseau européen** et une **offre de services à la carte**. Si ces évolutions sont prédictibles, elles sont en revanche difficiles à développer et à déployer tant les acteurs concernés sont nombreux et les enjeux financiers importants.

Les opérateurs autoroutiers mettent tout en œuvre pour que demain, chacun, où qu'il se trouve en Europe, puisse **circuler en toute sécurité**, en toute fluidité, et donc en toute sérénité.

En 2010, l'autoroute devrait permettre aux usagers :

- *D'effacer les frontières grâce un badge unique de péage*
- *De recevoir des informations de proximité en temps réel dans leur véhicule*
- *D'organiser ses déplacements en conciliant les différents modes de transport*

➤ ***Une campagne pan-européenne sur la sécurité routière***

Les gestionnaires d'infrastructures français participent activement aux initiatives communautaires en matière de sécurité européenne. Ils sont signataires de la Charte européenne sur la sécurité routière et ont pris à ce titre des engagements forts en la matière.

En 2005, les membres de l'ASFA ont participé à la **campagne européenne de sécurité routière**, mettant à disposition des usagers plusieurs milliers de brochures explicatives.

L'ASFA souhaite poursuivre son partenariat avec les autorités européennes en les aidant à trouver les moyens les plus efficaces pour sensibiliser les usagers de son réseau.

Le recours aux PMV (panneaux à messages variables), aux messages radiophoniques ou encore le choix d'un thème simple mais percutant devraient permettre d'obtenir de meilleurs résultats.

Paris, décembre 2005

Indicateurs du développement durable (2004)

Sécurité

Exploitation de la route

71 centres de gestion et d'information trafic dont 8 postes centraux
8 200 Km de fibre optique
1500 stations de comptage
1700 caméras vidéo
460 stations météo.
1025 panneaux à message variable
7 500 Km couverts par la radio FM 107.7 (dédiée exclusivement information routière sur autoroute)

Environnement

Nuisances sonores

774 logements protégés dans l'année (bruit inférieur ou égal à 65 décibels/jour)

Eau :

75% du kilométrage protégé

Recyclage des déchets

75% des centres d'exploitation équipés pour le tri (89 centres sur 118)
20% des aires équipées pour le tri (186 aires sur 942)

Matériaux de construction des chaussées

3 millions de tonnes achetées dans l'année (enrobés, béton) dont 3% de matériaux recyclés

Faune

83% du kilométrage protégé
810 passages à animaux sauvages

Economie

Montant des recettes de péage

4,087 milliards d'Euros pour les véhicules légers :
1,861 milliards d'Euros pour les poids lourds :
1,59 milliard d'Euros : montant des investissements annuels
7,5% des investissements totaux consacrés à l'environnement

Social

Formation

3,6% de la masse salariale consacrés à la formation

Sécurité du personnel

17 accidents avec arrêt de travail par million d'heures travaillées
0,70 journée perdue par millier d'heures travaillées

Sécurité des clients

2,4 accidents mortels par milliard de kilomètres parcourus

Satisfaction de la clientèle

7,9/10

Contact

ASFA

Association des Sociétés Françaises d'Autoroutes et d'Ouvrages à Péage

Mme Malika Seddi, Directeur des affaires internationales

3, rue Edmond Valentin

75007 Paris

Téléphone : +(33)1 47 53 39 29

Fax : +(33)1 47 53 36 32

E-Mail: malika.seddi@autoroutes.fr

Site web: www.autoroutes.fr