

Sécurité

- *5 fois* plus sûre que les autres infrastructures routières
- *-14% de tués* en 2009 (152) comparé à 2008 (176)
- Le nombre de tués est *divisé par deux* depuis 2000
- *165 millions* d'euros pour l'entretien et la sécurité du réseau autoroutier.

Investissements*

- *1,8* milliard d'euros d'investissements en 2009 (1,1 milliard sur autoroutes en service et 0,7 milliard sur les nouvelles autoroutes)
- *2* milliards d'investissements prévisionnels pour 2010 (*hors engagements pris dans le cadre du Grenelle de l'environnement*)

*prévus dans les contrats de plan.

Trafic

(réseau total)

- *8628 km* d'autoroutes en service
- *-11%* pour le trafic des poids lourds (- 12,5% par rapport à 2007)
- *+3,5%* pour le trafic des véhicules légers (+ 2,9% par rapport à 2007)
- *+1,2%* pour l'ensemble des véhicules (+0,4% par rapport à 2007)

Viabilité hivernale en 2009

- *Près de 4000* personnes mobilisées
- *245 000 heures* consacrées à la viabilité hivernale
- *Près de 2300* engins de traitement (saleuses, camions de déneigement ...)
- *540* stations de météo automatiques

Le service de télépéage des véhicules légers

- *2,8 millions* d'abonnés au télépéage **Libert**
- *34 %* des transactions (+10% par rapport à 2008)
- *182* parcs de stationnement gérés par Vinci Park acceptent le badge de télépéage
- *Près de 1,5 million* de transactions, soit 3% des transactions totales enregistrées

Le service de télépéage des poids lourds

- *591 000* badges en circulation
- *2,5 millions* de transactions chaque semaine
- *4* sociétés émettrices

**Une satisfaction client au-dessus
du seuil de grande satisfaction**

7,7/10

Le bilan sécurité 2009* permet d'enregistrer une forte diminution du nombre de tués (-14%, soit 152 tués contre 176 en 2008).

Le nombre d'accidents corporels sur le réseau concédé en 2009 est en baisse également (- 1,5%, 1 103 contre 1120 en 2008).

*données provisoires.

La sécurité sur les autoroutes concédées est en progrès constant : sur 10 ans, le nombre de personnes tuées a été divisé par deux 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.

Principales causes d'accidents mortels sur autoroutes

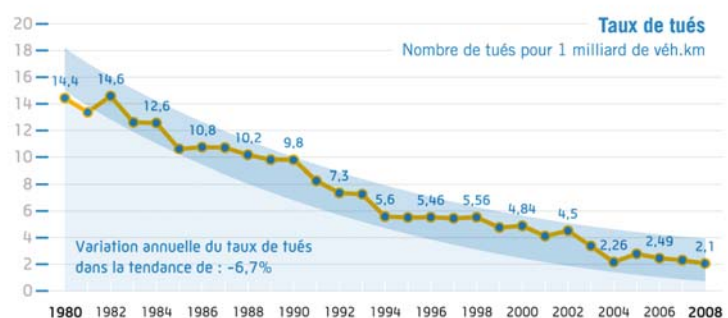
- **Somnolence et fatigue** : 1 accident sur 3
- **Alcool, drogues, médicaments** : 1 accident sur 4
- **Vitesse excessive** (dépassement des limites) : 1 accident sur 6
- **Présence de piétons** (sortis de véhicules et extérieurs) : 1 accident sur 9

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 2009 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 **7 %** 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 terme de respect des limites de vitesse.



Entre 2000 et 2009, le taux de tués sur autoroute a été divisé par deux. 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 3 % en 2008.

En 2010, les sociétés d'autoroutes resteront 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.

La sécurité des personnels : encore et toujours une préoccupation des sociétés d'autoroutes

Les équipes des sociétés concessionnaires veillent 24h/24 à la sécurité et au confort des clients du réseau autoroutier. Elles interviennent au cœur des flux de circulation et sont encore trop souvent victimes de l'imprudence et de la négligence de certains automobilistes qui n'adaptent pas leur conduite et ne ralentissent pas aux abords des zones d'activité (péages, chantiers, interventions d'urgence).

En 2009, une personne travaillant sur le réseau a perdu la vie, quinze ont été blessées et 82 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 2009, ce sont 17 personnes qui ont été tuées en travaillant sur le réseau autoroutier.

- Plus de **5200** agents au service de la sécurité et de l'entretien du réseau

- **165 millions d'€** consacrés à l'entretien des infrastructures

Ces accidents surviennent le plus souvent lors des opérations de balisage de chantiers (60 % 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. Le non 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.

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 ».

... Des équipes au cœur de la sécurité

Leurs missions :

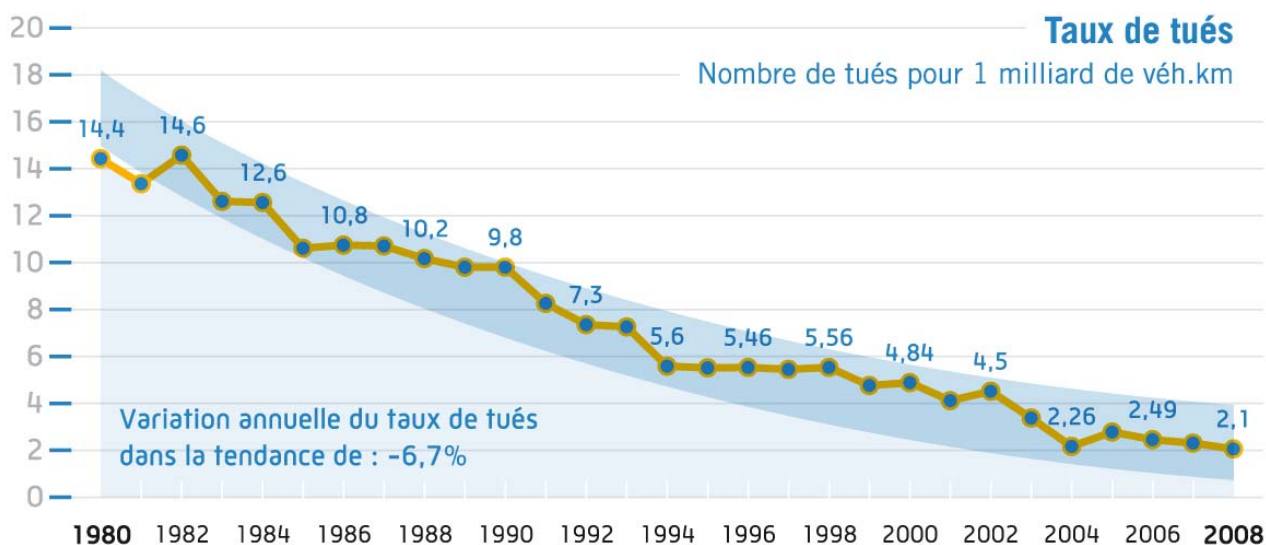
- Les patrouilles de surveillance
- Les interventions en cas d'incident/d'accident avec sécurisation de la zone et première assistance
- La pose de balisage pour les travaux
- La viabilité hivernale
- La propreté de l'autoroute et des aires
- L'entretien des bâtiments et des installations
- L'entretien et le bon fonctionnement des installations du péage

Elles réalisent chaque année plus de 80 000 chantiers programmés.

Chiffres clés sécurité et qualité du réseau

Accidentologie

- - 51% d'accidents corporels en 2009 (1103) par rapport à 2000 (2264)
- - 52% de tués entre 2009 (152) et 2000 (318)



Accidents des équipes d'intervention

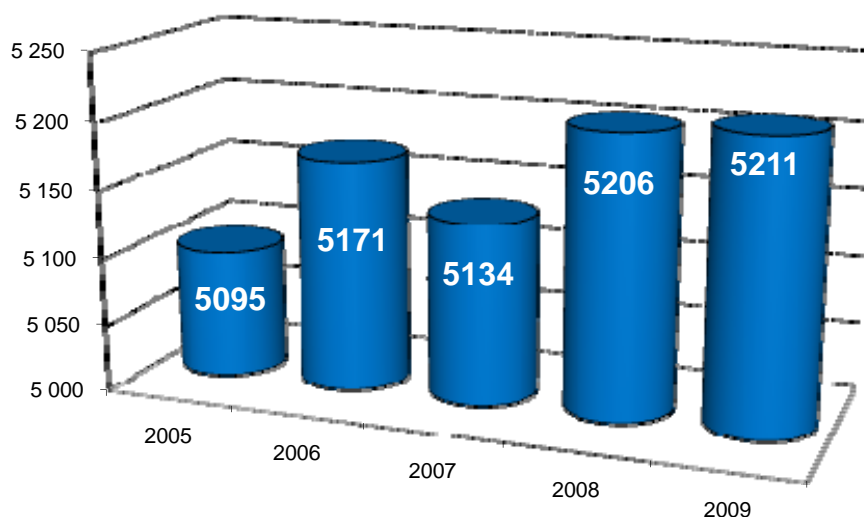
	2005	2006	2007	2008	2009*
Accidents	134	103	104	91	82
Accidents corporels	13	13	15	10	15
Tués	0	2	1	1	1
Blessés Hospitalisés	3	3	6	2	2
Blessés Non Hospitalisés	15	9	13	11	12

*données provisoires.

Les accidents touchant les équipes d'intervention sont en baisse entre 2009 et 2005 (- 38%).

Effectifs affectés à l'entretien et la viabilité sur le réseau

- Emplois en viabilité : 5211 agents équivalents temps plein
- Effectifs viabilité : sécurité du réseau, entretien



Investissements

En M€	Données secteur			
	Autoroutes en service	Nouvelles autoroutes	Total investissements	Km mis en service
2005	718,2	1294,9	2013,1	260,3 km
2006	820	921,8	1741,8	63 km
2007	1078,4	693	1771,4	130,5 km
2008	1103	784,3	1887,3	94,9 km
2009	1065,1	741,3	1806,4	105,5 km

Le niveau d'investissements sur les autoroutes en service progresse depuis 2005. Le niveau élevé des investissements sur nouvelles autoroutes en 2005 s'explique par les nombreux kilomètres mis en service cette année-là. Au total, le niveau des investissements réalisés progresse régulièrement depuis 2006.

Mise en œuvre des engagements pris par le secteur dans le cadre du Grenelle de l'environnement

Conformément aux engagements qu'elles ont pris dans le cadre du Grenelle de l'environnement, les sociétés d'autoroutes vont investir sur les années à venir dans l'objectif d'élever les performances environnementales des sections les plus anciennes de leurs réseaux, mais aussi d'étendre à la phase opérationnelle de nouveaux services et mesures d'exploitation permettant de réduire la pollution des véhicules utilisant l'autoroute.

Planifiés par chacune des sociétés en fonction de ses besoins d'aménagement, ces investissements convergent sur deux objectifs :

- Investir pour améliorer la protection de l'environnement.
- Développer les services qui permettent de fluidifier le trafic, améliorer la sécurité et réduire les émissions de CO₂.

La mise en œuvre de ces programmes repose sur la mobilisation d'investissements importants pour chacune d'entre elles.

Grenelle : les propositions des sociétés pour une mobilité routière durable

- 1- Optimiser le réseau
- 2- Optimiser la complémentarité des modes de transport
- 3- Généraliser les modulations de péage aux entrées des agglomérations
- 4- Fluidifier et réguler le trafic
- 5- Eliminer les points d'arrêt
- 6- Développer la route intelligente et inciter aux comportements responsables
- 7- Inciter à l'équipement en véhicules et en carburants performants
- 8- Affecter la ressource d'une redevance d'usage
- 9- Contribuer à la défense de l'environnement

Protéger l'environnement

Dans ce domaine les sociétés proposent de prendre en compte tous les aspects environnementaux de l'activité d'exploitant d'infrastructures : qualité des espaces d'accueil, protection contre le bruit, protection de la ressource en eau et de la biodiversité.

La requalification environnementale des aires

Pour assurer un niveau de service homogène et optimum sur l'ensemble du réseau concédé, la majorité des aires de repos, ainsi que quelques aires de services parmi les plus anciennes seront intégrées dans une requalification inspirée des démarches HQE (Haute Qualité Environnementale).

Cette requalification intègre aussi l'éco-gestion des ressources, en conformité aux bonnes pratiques du développement durable.

... quelques exemples

- Généralisation de l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite
- Promotion des territoires en liaison avec les producteurs locaux
- Création de systèmes de traitement des eaux usées
- Optimisation de la consommation d'énergie pour l'éclairage des espaces publics
- Utilisation par préférence des ressources locales disponibles et des sources d'énergie renouvelables
- Généralisation de la collecte sélective des déchets.

La protection contre les nuisances sonores

Les sociétés d'autoroutes entendent agir dans le double objectif de résorption des « points noirs bruit » et d'amélioration de l'ambiance sonore en zone urbaine et périurbaine.

... démarche

- Cartographie des « Points Noirs Bruit »
- Traitement à la source par écrans ou merlons pour les habitats groupés
- Traitement des façades pour les habitats isolés
- Mise en place d'enrobés phoniques.

La protection renforcée de la ressource en eau

Dans les sections les plus anciennes et antérieures à 1992 (Loi sur l'eau), les eaux de rejet des bassins versants autoroutiers peuvent, essentiellement de façon accidentelle mais aussi le cas échéant de façon chronique, affecter des milieux sensibles : captages, cours d'eau d'intérêt majeur...

Les sociétés d'autoroutes travailleront à accroître la protection de ces zones vulnérables.

... démarche

- Analyse de milieu et des risques
- Dispositifs de confinement et de traitement des déversements accidentels
- Dispositif de traitement des eaux de ruissellement.

La préservation de la biodiversité

Le secteur autoroutier est souvent perçu comme perturbateur des milieux traversés, alors que les emprises vertes des autoroutes constituent de véritables corridors écologiques qui peuvent participer à l'élaboration des Trames Vertes et Bleues* (espaces naturels, cours d'eau, zones humides...).

* outils de cohérence écologique proposés dans le Grenelle 2.

Les sociétés d'autoroutes proposent d'investir afin de maintenir la biodiversité dans les emprises de l'autoroute et de renforcer la continuité écologique des espaces traversés par :

- La réalisation d'études et de suivis
- La mise en place d'équipements adaptés
- L'amélioration des ouvrages existants
- L'adoption de mesures de gestion appropriées.

Ces projets seront engagés en concertation avec tous les acteurs des territoires concernés après avoir établi un cadre méthodologique d'études et sur la base d'une connaissance du patrimoine existant.

... démarche

- Parvenir à une meilleure connaissance de l'environnement naturel des abords de l'autoroute qu'il s'agisse des espèces déjà protégées ou des espèces dites « ordinaires »
- Renforcer la « transparence » de l'autoroute (passages pour animaux, franchissement des ouvrages hydrauliques, cours d'eau réaménagés...).

Réduire les émissions de CO₂

Les sociétés d'autoroutes mettent en place des programmes pour réduire les émissions liées à l'ensemble de leurs activités, directes et indirectes. Concernant les émissions des véhicules qui circulent sur autoroutes, à l'origine de la quasi-totalité des émissions du réseau, elles développent des mesures d'exploitation, rendues opérationnelles grâce aux nouvelles technologies et permettant, à trafic égal, des gains significatifs de CO₂.

Le télépéage sans arrêt

Ce nouveau service qui offre en premier lieu davantage de fluidité et une meilleure qualité de service, apporte également une réduction de la consommation de carburant et d'émission de CO₂.

Les sociétés proposent d'installer le télépéage sans arrêt aux principales barrières pleine voie.

Les expériences menées sur les réseaux ont permis de définir les critères communs de mise en place pour assurer aux clients un niveau de service homogène, sans dégrader celui réservé aux autres modes de paiement et tout en assurant la sécurité des personnels travaillant sur les barrières.

Le service de télépéage sans arrêt permettra aux voitures et aux poids lourds de passer à 30 km/h dans des voies spécialisées et sans marquer l'arrêt.

... le télépéage sans arrêt est déjà proposé par :

- Sanef : A1 (Paris-Lille), A2 (Paris-Valenciennes), A4 (Paris-Reims), A16 (Paris Boulogne-sur-Mer), A26 (Reims-Calais)
- SAPN : A14 Paris – Orgeval (péage de Montesson)
- COFIROUTE : A10 (gare de péage de Dourdan)
- AREA : A43 (gare de péage de Chignin)
- APRR : A39 (Crimolois), A42 (Pérouges)
- ASF : A54 (gare de Saint-Martin-de-Crau)

À l’horizon 2011, le télépéage sans arrêt sera proposé par l’ensemble des sociétés sur les grands axes structurants du réseau et les gares d’accès aux grandes agglomérations.



La gestion dynamique du trafic

La diffusion des temps de parcours et la régulation des vitesses, associées à l'information par les FM 107.7 et les Panneaux à Message Variable (PMV) figurent désormais dans les « boîtes à outils » de gestion du trafic et d'information des conducteurs par les gestionnaires d'infrastructures.

Leur généralisation sur de grands linéaires permettra des améliorations considérables en termes d'information des clients, de sécurité et de réduction de CO₂.

Dans ce domaine faisant largement appel à l'innovation technologique, les sociétés d'autoroutes ont de vastes projets de déploiement :

- **Information sur les temps de parcours** : déjà en place sur plus de 3100 km du réseau cette information permet aux clients d'organiser leurs déplacements et d'adapter leur itinéraire. En limitant la congestion elle permet également de réduire les impacts sur l'environnement.

... objectif

- Couvrir l'ensemble du réseau et diffuser ce service le plus largement possible en diversifiant les moyens et les supports d'information y compris en dehors de leurs réseaux (Internet mobile, systèmes de navigation...)
- Rendre cette information encore plus fiable en y intégrant des paramètres tels que la présence de chantiers, les conditions météo ou les perturbations isolées.

5

Détection des incidents et alerte en temps réel : l'enjeu pour les sociétés d'autoroutes est de renforcer la présence de ces équipements sur les secteurs les plus chargés pour améliorer leur capacité d'intervention et d'information des conducteurs.

Amélioration de la sécurité et de la fluidité : les mesures existantes de régulation de trafic, notamment la régulation des vitesses et l'interdiction de dépasser pour les poids lourds sont désormais prêtes pour une extension plus large sur les réseaux.

Le dispositif de régulation de la vitesse reconduit depuis 2004 sur les sections à fort trafic de l'axe A7/A9 et déployé plus récemment sur A13 constitue une référence dans le domaine de la gestion optimisée du réseau par les excellents résultats obtenus :

- Compréhension et donc respect par les conducteurs des vitesses affichées
- Augmentation des volumes de trafic écoulés
- Réduction de la congestion et des émissions de CO₂
- Réduction du nombre des accidents.

L'interdiction de dépasser pour les poids lourds sur certaines sections et en période de pointe a également été testée avec succès en termes de sécurité et de fluidité sur l'A7. Elle est désormais proposée sur l'A1 en Ile-de-France, sur certains créneaux horaires.

Des mesures de régulation d'accès ont été testées sur l'axe A7/A9 et sont en projet sur A1 et A2. Il s'agit d'un dispositif d'information en amont du réseau autoroutier donnant en temps réel aux conducteurs, sur des Panneaux à Message Variable, l'état du trafic et proposant un itinéraire alternatif en cas d'événement.

Favoriser l'investissement par le prolongement de la durée de concession, un outil efficace

1 milliard d'euros d'investissements pour le secteur

Le secteur autoroutier investit, en moyenne chaque année près de 2 milliards d'euros pour entretenir le réseau existant, le maintenir à un haut niveau d'exigence technique et environnemental et pour construire de nouvelles infrastructures.

Au-delà de cet engagement pérenne, inscrit dans les contrats des concessionnaires, le secteur autoroutier, soucieux de s'inscrire dans l'effort national de relance économique, a pris l'initiative de proposer à l'État le lancement d'un programme d'investissements supplémentaires sur trois années financé par un an d'allongement de concession.

Les opérations concernées prévoient des travaux et des équipements destinés en particulier à améliorer la fluidité et la sécurité, ainsi que la performance environnementale du réseau.

Cet engagement financier du secteur a été rendu possible grâce à la volonté des concessionnaires et de l'Etat concédant qui ont travaillé dans le sens de l'intérêt collectif pour améliorer le niveau de service et la qualité environnementale.

Le modèle de la concession autoroutière a ainsi montré son utilité publique et sa capacité de rénovation en intégrant un nouveau mode de financement.

Protection de l'environnement <i>(aires, eau, bruit, biodiversité)</i>	525 M d'€
Réduction des émissions de CO₂ <i>(télépéage sans arrêt, gestion dynamique du trafic, covoiturage, comodalité)</i>	475 M d'€
Total	1 milliard d'€

Accord national de branche sur la diversité et l'égalité des chances

L'accord national de branche relatif à la diversité et à l'égalité des chances a été conclu le 28 octobre 2009 entre l'ASFA et cinq organisations syndicales représentatives.

Cet accord traite de quatre thèmes spécifiques :

- l'égalité entre les femmes et les hommes et la mixité
- l'égalité de traitement entre les salariés et l'égalité des chances
- les salariés handicapés
- les seniors.

Il a pour vocation d'impulser dans les entreprises une dynamique de négociation, de concertation et de mise en œuvre de plans d'actions sur la thématique de la diversité et de l'égalité des chances.

Parmi les avancées significatives apportées par ce texte, qui va au-delà de la législation en vigueur, il convient de souligner :

- qu'il aborde, dans leur globalité, les concepts de diversité et d'égalité des chances, et non pas au travers de textes distincts ; démarche adoptée par très peu de branches à ce jour
- qu'il traite de la diversité alors qu'aucune obligation n'est posée en la matière par le Code du travail
- qu'il prévoit, pour les entreprises employant 300 salariés ou plus, la mise en œuvre à l'initiative de l'employeur, des moyens suivants :
 - allocation de ressources (formation, communication ...) pour soutenir la démarche de promotion de l'égalité des chances et de la diversité
 - désignation d'un correspondant « égalité des chances » chargé par le chef d'entreprise du suivi de cette démarche
 - choix de prestataires de services dans le domaine des ressources humaines (recrutement, formation ...), notamment en fonction de leur implication et des garanties qu'ils apportent au regard de la diversité et de l'égalité des chances
 - mise en place par les entreprises de dispositifs d'évaluation de leurs politiques en matière de diversité et d'égalité des chances (audit, obtention du label diversité ...).

Cet accord, conclu pour une durée déterminée de **3 ans**, fera l'objet d'un suivi annuel dans le cadre de la commission paritaire nationale de l'emploi de la branche, sur la base d'indicateurs consolidés.

RÉSEAU

- Le secteur concédé a exploité en 2009 **8628 kilomètres** d'autoroutes et d'ouvrages à péage.
- **105,5 kilomètres** supplémentaires ont été mis en service, une nouvelle autoroute et un ouvrage ont été mis en service :
 - l'autoroute A19, entre Artenay et Courtenay (101 km - ARCOUR)
 - le tunnel Duplex A86 entre Rueil-Malmaison et Vaucresson (4,5 km - COFIROUTE)

En 2010 : **35 km seront mis en service** :

- ASF : raccordement de l'A75 et de l'A9 à Béziers – **5 km**
- ALICORNE : Falaise – Argentan Sud – **30 km**

EFFECTIFS

Les sociétés d'autoroutes emploient près de **16 585** agents équivalent temps plein.

TRAFIC

82,3 milliards de km ont été parcourus sur le réseau total à fin 2009^(*).

L'augmentation du trafic, sur réseau total, est de **1,2%** par rapport à 2008 (pm : +0,4% par rapport à 2007).

ÉCONOMIE

- Le secteur a réalisé un chiffre d'affaires de 9,08 milliards d'euros TTC en 2008 (8,83 milliards d'euros TTC en 2007) et a versé à l'État en 2008 (au titre de l'exercice 2007) 3,2 milliards d'euros d'impôts sur les sociétés et de taxes (redevance domaniale, taxe d'aménagement du territoire, taxe professionnelle, TVA...).
- Le secteur a investi **1,8 milliard d'euros** en 2009 et envisage **2 milliards d'euros** d'investissements prévisionnels pour 2010 au titre des contrats de plan.

(*) Donnée provisoire.