

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.

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.