



ASSOCIATION PROFESSIONNELLE
AUTOROUTES ET OUVRAGES ROUTIERS

L'ASFA est l'Association **professionnelle des Sociétés Françaises Concessionnaires ou exploitantes d'Autoroutes ou d'Ouvrages routiers**. Elle regroupe **17 sociétés concessionnaires ou exploitantes** représentant 83% du réseau autoroutier français et exploitant **75% du réseau routier trans-européen (TERN) en France**. S'étendant sur plus de 8 300 km, le réseau autoroutier concédé français représente un chiffre d'affaires de près de 6,8 milliards d'euros par an et emploie, quotidiennement, près de 18 000 personnes. Ce réseau a été exclusivement financé par le péage.

- Il a permis à la France de construire, entretenir et exploiter plus de 8 300 km d'autoroutes à péage sans faire appel aux contribuables,
- Il met en œuvre le principe de l'utilisateur-payeur. Ce système est équitable, le citoyen n'ayant pas à payer par l'impôt les charges liées au transport de transit ;
- Il permet de faire payer au transport routier une grande partie de ses coûts externes : la protection de l'environnement, l'optimisation de la sécurité sont intégrées dès la construction des autoroutes et donc payées par les usagers.

L'ASFA partage la préoccupation de la Commission de mettre en place une méthodologie de calcul des coûts des transports équitables afin d'internaliser les coûts externes générés par les transports dans la mesure où ces dispositions sont appliquées sans discrimination des modes de transports et réseaux concernés.

L'ASFA sait gré à la Commission d'avoir ouvert une vaste consultation publique sur la "préparation d'une analyse d'impact sur l'internalisation des coûts externes" afin de recueillir l'opinion des parties intéressées sur l'approche proposée en la matière en vue de préparer une stratégie européenne. Dans le questionnaire, la Commission prend en compte les coûts externes suivants : le bruit, les accidents, la congestion, la pollution de l'air, le changement climatique.

Sur chacun de ces points, l'ASFA souhaite apporter une contribution propre au secteur autoroutier à péage, afin d'attirer l'attention de la Commission Européenne sur certains aspects spécifiques de l'économie de la concession dans ce cadre des externalités..

COÛTS LIÉS AU BRUIT

La limitation des nuisances sonores fait partie des objectifs prioritaires pris en compte dès les premières phases d'élaboration d'un projet autoroutier financé par le péage. La définition du tracé et la détermination de ses caractéristiques géométriques influent considérablement sur les émissions sonores.

La mobilisation pour limiter ces nuisances se traduit par la consultation systématique des populations riveraines ou de leurs représentants (élus, associations...) en liaison avec les meilleurs spécialistes et l'implication d'organismes d'études réputés dans les avant-projets. À chaque fois que le besoin s'en fait sentir, les moyens les plus sophistiqués sont utilisés pour évaluer la gêne subie : logiciels de propagation ou maquettes acoustiques. Toutes les précautions sont alors prises pour que les nuisances sonores soient supprimées ou fortement réduites non seulement immédiatement après la mise en circulation de l'autoroute mais également lorsque celle-ci aura atteint sa fréquentation maximale.

C'est à l'occasion des phases de construction que les efforts des sociétés concessionnaires d'autoroutes sont les plus apparents. Ils se traduisent notamment par l'aménagement d'écrans antibruit qui constituent actuellement un linéaire total de plus de 600 kilomètres (murs anti-bruit et merlons) sur le réseau concédé français.

Ces aménagements antibruit ne se limitent plus à de simples écrans. La réalisation de tranchées couvertes ou l'aménagement de tunnels dans certaines zones très exposées témoignent de la nouvelle ampleur de ces protections.

Les sociétés d'autoroutes ont également fait appel, initialement pour des raisons de confort de conduite, à l'utilisation d'enrobés drainants dont les vertus en matière de réduction des bruits de roulement se sont peu à peu imposées. Désormais, des enrobés spéciaux présentant des qualités acoustiques de plus en plus performantes viennent enrichir la panoplie des dispositifs de protection utilisés.

Les chantiers d'élargissement ou certains travaux d'entretien qui sont réalisés sur des autoroutes en service, donnent couramment lieu à des opérations de requalification en matière de protection acoustique. Ces mesures permettent aux sections concernées de se conformer aux règles les plus sévères dans ce domaine et de supprimer peu à peu les points noirs qui subsistent en matière de bruit.

Tous les coûts afférents à la réduction des nuisances sonores sont intégrés dans le financement de l'autoroute et donc pris en compte par le péage. Il ne serait donc pas justifié d'ajouter à celui-ci des charges complémentaires pesant sur l'utilisateur.

Enfin, les sociétés concessionnaires se montrent très attentives aux progrès susceptibles d'intervenir ces prochaines années dans la réduction des nuisances sonores émises par les véhicules. Le renforcement de la réglementation concernant les sources d'émission et les progrès réalisés dans ce domaine par les constructeurs automobiles ou les équipementiers constituent autant de voies d'amélioration prometteuses.

* * *

COÛTS LIÉS AUX ACCIDENTS

Les experts économistes considèrent que les **coûts directs** liés à l'insécurité routière sont d'ores et déjà internalisés par le biais des assurances payées par les utilisateurs. En ce qui concerne ces coûts directs, les sociétés concessionnaires rappellent que la sécurité a été le point de départ de la conception même de l'autoroute (chaussées séparées, suppression des croisements, aménagements particuliers, équipement de dispositifs de retenue, etc.). Le **réseau autoroutier** est reconnu comme étant **quatre fois plus sûr** que le reste du réseau routier grâce en grande partie aux équipements qui sont déployés sur le réseau financés par le péage.

Aujourd'hui, pour anticiper l'évolution des trafics et répondre aux exigences nouvelles de sécurité et de mobilité durables, les sociétés d'autoroutes mobilisent les technologies les plus innovantes qui recèlent d'importantes marges d'améliorations possibles. Elles ont installé des dispositifs de veille pour vérifier la fluidité de la circulation, détecter rapidement toute anomalie sur le réseau et en informer les clients en temps réel. Les nouvelles technologies de l'information et de la communication constituent un outil désormais incontournable en matière de gestion du trafic. A titre d'exemple, les applications suivantes :

➤ *Détecter tout incident et alerter en temps réel*

Dans les secteurs à risque, essentiellement en zones à fort trafic, les opérateurs routiers développent aujourd'hui des systèmes de détection rapide et d'alerte en temps réel reposant sur des caméras vidéo placées à des endroits stratégiques et couplées à des systèmes de détection automatique d'incidents. En moins de trente secondes un incidents est ainsi détecté, l'opérateur du centre de contrôle de l'autoroute déclenche les secours et l'information des conducteurs en amont de l'accident grâce à la radio autoroutière et les panneaux lumineux. Des sur accidents peuvent ainsi être évités.

➤ *Transmettre les vitesses autorisées aux conducteurs*

Les sociétés françaises d'autoroutes et d'ouvrages à péage, se sont lancées dans un projet ayant pour finalité la transmission des vitesses autorisées aux conducteurs sur les 8 300 km du réseau concédé. Le but est d'informer l'usager par l'intermédiaire de son système de navigation de la limite de vitesse le concernant (à l'endroit ou il se trouve, à un instant donné). Les vitesses seront transmises en temps réel aux systèmes de navigation ainsi que sur Internet pour la préparation aux déplacements. Il s'agira de transmettre non seulement les limites de vitesses permanentes mais aussi les limites qui sont provisoirement modifiées à la baisse au droit des chantiers et dans les sections à fort trafic. Le conducteur sera alors parfaitement informé pour

conduire avec une vitesse adaptée. A terme, le système de navigation pourra adapter directement la vitesse en fonction des informations reçues.

Le respect des vitesses a permis une réduction de plus 30 % des accidents mortels. Avec les moyens d'information à bord des véhicules la sécurité peut encore être améliorée.

Il demeure cependant, en ce qui concerne l'externalité liée aux accidents, **les coûts indirects** – intervention des services publics, dommages au domaine routier. Sur le réseau autoroutier à péage, ces coûts indirects sont pris en charge par les usager au travers des péages, **les sociétés remboursant les frais d'intervention des services spécialisés, et contribuant aux frais de fonctionnement de la Gendarmerie Nationale au travers d'une redevance spécifique d'usage du domaine autoroutier.**

Il serait donc injustifié d'appliquer aux usagers des autoroutes à péage toute charge supplémentaire concernant ces coûts indirects.

COUTS LIES À LA CONGESTION

La congestion touche essentiellement les zones urbaines et péri-urbaines. Les problèmes liés à cette congestion doivent être traités en tant que tels. La congestion sur le réseau inter-urbain est très limitée et se manifeste à certaines périodes de l'année et sur des sections bien spécifiques. Le péage a permis cependant de développer des systèmes destinés à faire face à ces problèmes de congestion ponctuelle par les mesures suivantes :

➤ *Réguler le trafic pour le rendre plus fluide*

Pour améliorer les conditions de circulation sur des axes à fort trafic, des sociétés d'autoroutes mettent en place des dispositifs basés sur un principe simple : plus le trafic est régulier et homogène, mieux il s'écoule et avec une sécurité accrue. Ce dispositif repose sur des systèmes d'information en temps réel qui permettent de détecter la saturation du trafic 30 à 45 minutes avant son apparition. Selon la densité du trafic, la vitesse autorisée est réduite par paliers à 110, 90 ou 70 km/h. Panneaux à message variable et radio FM 107.7 relaient l'information vers les conducteurs. Le bilan de l'opération, effectué sur 90 km entre Orange et Valence, a été particulièrement concluant. Les bouchons ont diminué de 16 % et le nombre d'accidents a été divisé par deux, qui plus est cette opération est très bien acceptée par les automobilistes qui en perçoivent le bénéfice en matière de sécurité et de confort de conduite. Le principe de régulation des vitesses « gagner du temps et de la sécurité en roulant moins vite » est désormais régulièrement mis en place dès que les conditions de trafic le nécessitent.

➤ *Diffuser les temps de parcours pour mieux organiser les déplacements*

La diffusion des temps de parcours en temps réel est un outil particulièrement efficace de gestion des réseaux. Actuellement, l'application la plus aboutie permet d'organiser des reports de trafic d'une partie de réseau sur une autre. Elle répond aussi à une attente forte des clients en termes de confort et de sécurité, avec une diminution du stress. Ils peuvent organiser leur trajet à l'avance et éventuellement le modifier en cas d'incident. Ce service utilise la multiplicité des moyens de diffusion de l'information routière : panneaux à message variable, FM 107.7, Internet, serveurs vocaux interactifs... Sur le réseau autoroutier français, les temps de parcours sont estimés et diffusés sur déjà près de 3000 km.

➤ *Encourager la pratique de modulation tarifaire temporelle*

Pour le futur, en raison d'un trafic en augmentation, certaines parties du réseau pourraient subir une dégradation des conditions de circulation. Pour faire face à cette difficulté, les sociétés d'autoroutes et d'ouvrages à péage continuent d'étudier et de développer la mise en œuvre de mesures d'exploitation innovantes permettant d'améliorer le niveau de fluidité du trafic sur ces réseaux qui viendront compléter les dispositifs décrits précédemment. L'application de

mesures de modulation tarifaire temporelle dans un objectif d'amélioration de la fluidité du trafic par le télépéage fait partie des pistes possibles. D'ores et déjà, deux sociétés appliquent de telles mesures sur des tronçons particuliers de leurs réseaux.

Cependant, pour porter leurs fruits, de telles mesures doivent faire l'objet d'études poussées pour en mesurer l'efficacité et l'acceptabilité sociale ; elles doivent également être généralisées à l'ensemble des réseaux, pour éviter des déports de trafic qui seraient contre-productifs et contribueraient à congestionner les réseaux secondaires, par nature plus fragiles et sur lesquels les coûts externes de congestion ne seraient pas acquittés.

Par ailleurs, les sociétés concessionnaires rappellent que les concessions sont des systèmes économiques gérés par un contrat de longue durée ; l'application de modulations liées à la congestion ne peut être mise en place sans en examiner les effets sur l'équilibre à long terme de ces contrats.

L'ASFA souligne en conséquence que l'application de mesures tarifaires liées à la congestion ne peut être sérieusement envisagée sans des études de portée générale concernant l'ensemble du réseau, et ne saurait être envisagée sur le seul réseau TERN.

COUTS LIÉS À LA POLLUTION DE L'AIR ET AU CHANGEMENT CLIMATIQUE

Les externalités liées à la pollution de l'air et au changement climatique sont intimement liées, même si les premières concernent une gamme plus large de polluants que les secondes. Les sociétés rappellent d'abord que par leurs seules caractéristiques propres, les autoroutes du réseau à péage bénéficient d'un avantage certain par rapport aux voiries classiques. La géométrie du tracé contribue à limiter la consommation en carburant des véhicules et donc la pollution atmosphérique. La configuration spécifique des autoroutes (chaussées séparées, voies d'accélération et de décélération, absence d'intersection, pentes faibles et régulières, courbes à grand rayon) favorise une conduite régulière et la fluidité du trafic. Tous ces éléments engendrent un meilleur rendement énergétique et donc des émissions plus faibles, à condition bien sûr, que la vitesse moyenne ne soit pas excessive.

En matière de conception des infrastructures autoroutières, des études d'impacts de plus en plus poussées interviennent dorénavant. Certains points sensibles, comme les tunnels, font l'objet d'une attention particulière qui nécessite l'intervention de modélisations parfois basées sur des maquettes aérodynamiques. Tous les projets tiennent désormais compte des effets éventuels sur la santé et comportent un volet spécifique sur ce sujet. Il importe également de rappeler qu'une des priorités des études de tracé est de faire en sorte que l'infrastructure passe suffisamment à l'écart des zones urbanisées pour éviter d'y apporter des nuisances supplémentaires et diminuer, par la même occasion, les indices d'exposition correspondant aux voiries existantes.

Pour limiter les pollutions atmosphériques durant les travaux de construction, les sociétés concessionnaires observent un grand nombre de précautions : les entreprises sont tenues d'utiliser des engins de chantiers ou des centrales mobiles conformes aux normes en vigueur et des mesures strictes sont imposées pour limiter les émanations de poussières dues au déplacement des véhicules ou au traitement des sols en place. Les techniques routières évoluent pour tenir compte de ces nouveaux impératifs (traitement des sols en centrale).

Des procédés de constructions de chaussées font appel à des technologies nécessitant moins d'énergie par l'abaissement des températures d'application des couches de roulement (enrobés tièdes).

Les abondantes plantations réalisées à proximité des voies de circulation constituent une ceinture végétale qui joue un important rôle de filtre par rapport aux émissions des véhicules. En outre, par rapport aux émissions de gaz à effet de serre, les millions d'arbres ou d'arbustes

plantés sur le réseau autoroutier concédé correspondent à un immense « puits de carbone » implanté à proximité immédiate des émissions. Des aménagements conçus pour sauvegarder la biodiversité sont réalisés sur les accotements dès la conception et sont de ce fait financés également par le péage.

Les campagnes de sensibilisation régulièrement menées sur le réseau (respect des limitations de vitesse, gonflage correct des pneumatiques, ...) incitent, par ailleurs, les automobilistes à réduire leur consommation de carburant et donc à limiter les émissions.

En dépit de l'augmentation régulière du trafic que connaît le réseau autoroutier concédé depuis des années, les résultats des analyses* réalisées sur le terrain afin d'évaluer l'impact des gaz d'échappement sur l'environnement se sont révélés jusqu'ici plutôt rassurants.

* la circulation sur le réseau autoroutier représente 17% des émissions de CO₂ du transport routier (étude PricewaterhouseCoopers – Novembre 2006)



Pour autant, les sociétés concessionnaires d'autoroutes et d'ouvrages à péage souhaitent pleinement apporter leur contribution à la lutte contre l'émission de gaz à effets de serre, et à l'amélioration du parc automobile circulant sur leurs réseaux. Elles soulignent cependant que la pollution – et par conséquent la contribution au changement climatique, est directement liée aux caractéristiques des véhicules et à leur consommation.

Le moyen le plus évident d'introduire des mécanismes correctifs peut résulter de deux mesures :

- inciter à l'achat de véhicules plus « propres », et contribuer à un renouvellement plus rapide du parc. Il s'agit de mesures qui ne se conçoivent qu'au niveau gouvernemental – voire Européen ;
- inciter à l'utilisation de véhicules « propres », et décourager l'utilisation de véhicules « sales ».

La voie la plus évidente pour créer une incitation d'usage, est celle d'une redevance spécifique sur les produits pétroliers consommés lors du trajet. En effet, les mécanismes liés à l'introduction de redevances kilométriques modulées suivant la classe de pollution du véhicule ne prennent strictement pas en compte le type de conduite et la vitesse pratiquée, qui sont en proportion d'effet potentiellement bien plus importants. Il faut ajouter à cela qu'une redevance spécifique sur les produits pétroliers permet de prendre en compte les externalités liées à la surconsommation en cas de congestion.

Les sociétés concessionnaires soulignent également que la mise en place de redevances kilométriques modulées suivant la classe de pollution du véhicule, si elle devait être néanmoins retenue, pose d'importants problèmes liés à l'équilibre du système économique et financier qui sera ainsi mis en place, et à son acceptabilité sociale :

- Le renouvellement rapide des flottes de véhicules nécessite un réajustement permanent des modulations pour garantir que le système ne soit pas rapidement déséquilibré, et de plus en plus coûteux à gérer ; dès lors, on peut s'interroger sur la viabilité d'un système dont les paramètres changent tous les ans et qui sera à terme considéré par la plupart des usagers comme une taxation déguisée.
- Un système de redevances kilométriques ne peut être envisagé s'il est susceptible d'engendrer des reports du réseau autoroutier vers les autres réseaux. La mise en place de redevances kilométriques liées à la classe de pollution doit donc être généralisée à l'ensemble des réseaux, justifiant à nouveau la préférence pour une redevance sur la consommation de produits pétroliers.

Enfin, les sociétés concessionnaires rappellent à nouveau que le système qui sous-tend leur fonctionnement est celui d'un contrat de long terme où le péage est la contrepartie d'un service rendu à la collectivité, service de la construction, de l'exploitation, de l'entretien et de la prise en charge d'externalités directes mesurables. En tout état de cause, si un système de redevances kilométriques liées à la classe de pollution devait être mis en place, il ne pourrait l'être qu'en tant que redevance externe, indépendante du péage de concession.

CONCLUSION

En conclusion, l'ASFA souhaite insister sur les particularités du réseau concédé, où les usagers acquittent d'ores et déjà une part importante des externalités qu'ils apportent, lorsqu'elles sont directement quantifiables.

Les sociétés membres de l'ASFA pensent qu'il faut examiner avec attention la façon dont ce système, géré par des relations contractuelles transparentes, peut coexister avec un système de redevances destiné à influencer sur les comportements et les consommations, système d'essence « politique » et non contractuelle.

Les sociétés suggèrent qu'avant d'envisager une généralisation de tels systèmes de redevances sur le réseau TERN, soit évaluée l'opportunité d'agir non au niveau de la « consommation de kilomètres en fonction de la classe EURO », mais directement au niveau de la « consommation de produits pétroliers lors de trajets routiers ».

Les sociétés insistent également sur les risques de conséquences dramatiques en termes d'environnement et de sécurité que pourrait avoir une stratégie limitée au seul réseau transeuropéen, en conduisant à des déports de trafic vers des routes moins sûres et moins bien protégées.

Enfin, et pour répondre à la dernière question de la Commission Européenne concernant les modalités techniques de perception, les sociétés estiment qu'avant même d'envisager la collecte de redevances, il convient de répondre aux interrogations ci-dessus. La généralisation du télépéage ne saurait être considérée comme une fin en soi, mais seulement comme un moyen d'appliquer des politiques.

Paris, le 26 décembre 2007

ASFA

**Association professionnelle des Sociétés Françaises Concessionnaires
ou exploitantes d'Autoroutes ou d'Ouvrages routiers**

3, rue Edmond Valentin - 75007 Paris

Téléphone : +(33)1 49 55 33 06 - Fax : +(33)1 49 55 33 90

Site web: www.autoroutes.fr

Contacts: Jean MESQUI – Délégué Général

Malika SEDDI – Directrice des affaires européennes

Courriel - mesquijean@autoroutes.fr - malika.seddi@autoroutes.fr

Indicateurs du développement durable (01.01.2007)

Environnement

Nuisances sonores

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

600 Km d'écrans anti-bruit et merlons

Eau :

80% du kilométrage protégé

Recyclage des déchets

82% des unités d'exploitation équipées pour le tri (112 unités sur 138)

32% des aires équipées pour le tri (314 aires sur 971)

Matériaux de construction des chaussées

2 millions de tonnes achetées dans l'année (enrobés, béton) dont 10,5% de matériaux recyclés

Faune

86% du kilométrage protégé

872 passages à animaux sauvages

Sécurité / Exploitation de la route

71 centres de gestion et d'information trafic dont 8 postes centraux

8 280 Km de fibre optique

1 315 stations de comptage

2 225 caméras vidéo

508 stations météo.

1214 panneaux à message variable

8 031 Km couverts par la radio FM 107.7 (dédiée exclusivement information routière sur autoroute)

Economie

Montant des recettes de péage

4 535 milliards d'Euros pour les véhicules légers :

2 118 milliards d'Euros pour les poids lourds :

1,8 milliard d'Euros : montant des investissements annuels

8 % des investissements totaux consacrés à l'environnement

Social

Formation

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

Sécurité des clients

2,5 accidents mortels par milliard de kilomètres parcourus

Le réseau autoroutier concédé



Autoroutes non concédées
 Routes de type autoroutier