

L'autoroute, comment ça marche ?

Les chiffres le montrent : l'autoroute s'avère quatre fois plus sûre que le reste du réseau routier. Mais au fait, comment l'autoroute fonctionne-t-elle ? Visite guidée.

30 ans d'autoroutes

Le programme autoroutier français débute dans les années 60 : liaison Paris-Lille en 1967, Lyon-Marseille en 1969 et Paris-Lyon en 1970. À cette date, le ruban autoroutier s'étire sur 1 440 km (dont 1 025 km à péage). Les constructions vont alors prendre un essor considérable dans les années 70, à peine ralenti dans les années 80. Aujourd'hui, le réseau autoroutier dépasse les 10 000 km (dont 7 603 km d'autoroutes à péage). Il a donc doublé dans les vingt dernières années.

Évolution du réseau autoroutier de 1970 à 2000 en km construits (dont autoroutes concédées* et ouvrages à péage)

Source : ministère de l'Équipement.

1 440 km
(1 010 km)

4 800 km
(3 733 km)

6 910 km
(5 515 km)

9 850 km
(7 365 km)

Sur presque tout l'Hexagone

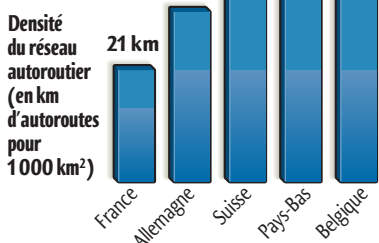
Limité à un axe nord-sud au début des années 70 (la fameuse "autoroute du soleil"), le réseau autoroutier va peu à peu se densifier dans tout l'Hexagone. Il dessert aujourd'hui la quasi-totalité du territoire, grâce, entre autres, à des ouvrages d'art exceptionnels comme le viaduc de Millau (Aveyron), en construction sur l'A75.

— 1970 — 1980 — 1990 — 1998

* Les autoroutes concédées sont les autoroutes dont l'État a délégué l'exploitation à des sociétés concessionnaires (SAPRR, Sanef, Cofiroute, etc.). Celles-ci prélèvent un droit de péage auprès des usagers, qui permet de financer l'exploitation et les investissements.

Faible densité

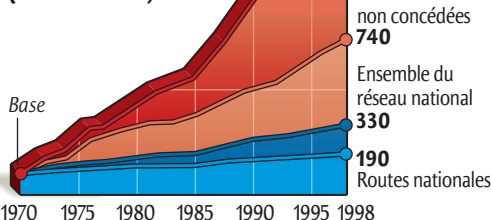
De par sa superficie (550 600 km²), et malgré ses 10 000 km d'autoroutes, la France présente un réseau autoroutier moins dense que la plupart de ses voisins immédiats.



Fréquentation en hausse

En près de trente ans, la fréquentation des autoroutes concédées a été multipliée par 13, alors que la fréquentation des nationales ne doublait qu'à peine dans le même temps.

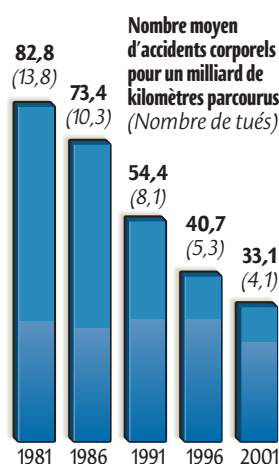
Évolution de la fréquentation des différents types de routes (base 100 en 1970)



Source : ministère de l'Équipement

Toujours plus sûre

L'autoroute se révèle quatre fois plus sûre que la route. Le nombre annuel des tués (environ 300) reste stable depuis 1980 pour un réseau de plus en plus fréquenté et de plus en plus développé.



De par leur niveau de sécurité, les autoroutes forment un type de routes à part dans le réseau national. Les trois grandes raisons de cette situation "privilégiée" : l'infrastructure, les équipements, les services.

La sécurité à la loupe



Service

Parmi les raisons qui font préférer l'autoroute figure notamment le service, disponible 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7, sur l'ensemble du réseau concédé. Le service englobe bien sûr l'ensemble des facilités offertes sur les aires de service – carburant, boutiques, restaurants, hôtels –, mais aussi les animations estivales sur les aires de repos, par exemple.

englobe bien sûr l'ensemble des facilités offertes sur les aires de service – carburant, boutiques, restaurants, hôtels –, mais aussi les animations estivales sur les aires de repos, par exemple.

Repères de sécurité

Des chevrons tracés sur la chaussée permettent de s'assurer que l'on respecte les distances de sécurité. À défaut, on prend repère sur les bandes blanches situées à droite de la chaussée (au moins deux bandes entre deux véhicules).



Environnement

La préservation du paysage est un paramètre essentiel de la construction d'une autoroute, depuis les études d'impact préliminaires jusqu'à l'exploitation au quotidien. Soin accordé aux ouvrages d'art, travaux de plantation, passages pour animaux contribuent à faire de l'autoroute une voie de circulation moderne, un outil privilégié de déplacement et de découverte des régions de France.

animaux contribuent à faire de l'autoroute une voie de circulation moderne, un outil privilégié de déplacement et de découverte des régions de France.

Scénario d'accident et intervention des secours

LEGENDE



Accident
Une voiture se déporte violemment sur la gauche, heurte la glissière de terre-plein

central, est ramenée sur la chaussée, fait des tonneaux puis s'immobilise sur la voie de droite. Le déport est dû à un éclatement de pneu (à l'origine, un pneu largement sous-gonflé et un véhicule roulant trop vite).

LEGENDE



Appel d'urgence
Des témoins avertissent la Gendarmerie de l'accident en téléphonant depuis la borne d'appel d'urgence. L'appel

est reçu à un poste de Gendarmerie de l'autoroute. Le gendarme qui reçoit l'appel prévient en même temps le poste de commandement de l'autoroute (PC autoroute) et les pompiers, et dépêche sur les lieux un véhicule de la Gendarmerie.

LEGENDE



Envoi d'une équipe
Le PC de l'autoroute, envoi sur place une équipe de sécurité qui

pourra intervenir le plus rapidement possible. La radio 107.7 est alertée. Elle diffuse un message : "On nous signale un accident au point kilométrique 37, soyez prudents. Les équipes de secours se rendent sur place."

LEGENDE



Intervention des secours
Le véhicule de secours qui arrive le premier sur les lieux met une signalisation en place. En fonction du premier diagnostic, d'autres secours se rendent sur place : SMUR (véhicule ou hélicoptère), dépanneurs, autre

véhicule de sécurité d'autoroute... La radio 107.7 donne des précisions sur l'accident au PK 37 ("Un bouchon se forme en amont de l'accident. Ralentissez et mettez vos warnings à l'approche du bouchon"), un message PMV (panneaux à message variable) est créé : "ACCIDENT DANS 15 KM, SOYEZ PRUDENTS, RALENTISSEZ".

LEGENDE



Évacuation des blessés
Les blessés sont évacués vers un hôpital au plus vite. Le véhicule

accidenté est conduit dans un garage hors de l'autoroute. Le service d'autoroute veille au retrait des débris et aux dégradations éventuelles de la chaussée.

LEGENDE



Constat d'accident
La Gendarmerie réalise les constats nécessaires au procès-verbal d'accident. Le personnel de sécurité de l'autoroute quitte les

lieux en dernier. Radio 107.7 : "Au PK 37, le véhicule accidenté a été évacué, la circulation se fait normalement sur les deux voies. Attention, il reste un bouchon à partir du PK 29". Le PC d'autoroute constate le retour à la normale. Radio 107.7 : "La situation est redevenue normale."



Information

Les concessionnaires d'autoroutes assurent l'information de leurs clients par différents moyens : serveur vocal (0892 68 1077), portail Internet (www.autoroutes.fr), etc. Autres outils d'information privilégiés, les radios autoroutières FM 107.7. On peut ainsi rouler en musique et s'informer des conditions du trafic. Le taux d'écoute atteint 65 % en période de grande circulation.

Panneaux à message variable

Les panneaux à message variable (PMV) contribuent de façon déterminante à la sécurité. Comme leur nom l'indique, ils affichent différents messages de sécurité à destination des usagers pour les inviter à ralentir, pour les avertir d'un bouchon situé plus loin, etc. On les trouve souvent en amont d'une bretelle de sortie.

Glissière de sécurité

Il existe deux types de glissières : en métal et en béton armé. Elles empêchent avant tout le franchissement du terre-plein central.

Borne d'appel

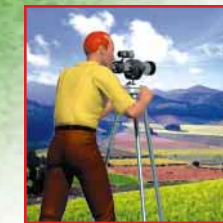
Tous les 2 km, des bornes d'appel permettent d'alerter les secours. Elles ne peuvent pas être remplacées par le téléphone portable, avec lequel il est impossible de situer l'appel.

Bande d'arrêt d'urgence

Tout au long du réseau autoroutier, une bande d'arrêt d'urgence permet de s'arrêter en cas de panne (et seulement en cas de panne !).

Caméra

Des caméras situées en différents points singuliers du réseau servent à détecter un ralentissement anormal ou un incident.



Études

En marge de leur activité d'exploitation, les sociétés d'autoroutes travaillent à des projets communs qui portent par exemple sur la réglementation en matière d'environnement, et ce, dans le cadre du "développement durable". Mais cet aspect du travail des sociétés d'auto-

routes ne doit pas masquer un autre enjeu fondamental : l'aménagement du territoire et le développement économique local, dont l'autoroute est l'un des principaux garants.

Mieux vivre l'autoroute

Aussi sûres que soient les autoroutes de notre territoire, le respect de quelques règles de base est le premier garant de la sécurité de tous. Rappel des cinq principes de la sécurité sur autoroute... et ailleurs.

Rester sobre et vigilant

Alcool, drogues et médicaments sont impliqués dans un cas d'accident sur six, l'inattention dans un cas sur huit. Ne prenez jamais le volant sous l'emprise d'une quelconque substance susceptible d'altérer votre vigilance et ne laissez pas troubler votre attention.

Respecter les distances

Les distances de sécurité non respectées concernent un accident sur six. Se tenir à distance raisonnable du véhicule qui précède permet d'anticiper un ralentissement brutal.

La sécurité des équipes d'intervention

Une campagne d'information sur les risques encourus par le personnel des sociétés d'autoroutes a été lancée au printemps 2003. Son slogan : "Il protège votre vie, respectez la sienne". Son objectif : sensibiliser les automobilistes au problème alarmant de la sécurité du personnel autoroutier. Au cours des 225 000 interventions de l'année 2002, 8 agents ont trouvé la mort, 32 ont été blessés et près de 180 véhicules ont été percutés.



Respecter les limitations de vitesse

Une vitesse dangereuse (c'est-à-dire inadaptée aux conditions) concerne un accident sur trois. Il faut donc respecter les limitations, s'adapter au trafic et réduire sa vitesse sous la pluie et plus encore par temps de brouillard.

Faire des pauses

L'hypovigilance (fatigue, assoupissement) est impliquée dans un accident sur trois. Arrêtez-vous toutes les deux heures pour faire un peu d'exercice, boire un café, etc.

Se tenir informé et écouter Autoroute FM

Un cas d'accident sur six entraîne un sur-accident. Se tenir informé permet d'anticiper et de ralentir à temps pour ne pas venir aggraver un premier accident par un second (sur-accident).



Coût du km d'autoroute pour l'usager

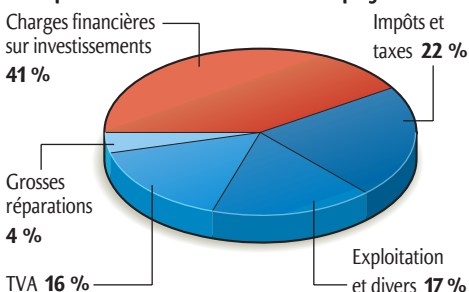
Un kilomètre d'autoroute coûtait 6,7 centimes d'euro en moyenne à l'usager en 2002.

Le prix moyen varie dans une proportion maximale de 25 % entre les autoroutes, ce qui ne reflète pas la différence des investissements engagés selon que l'autoroute se trouve en plaine ou en montagne. En fait, les concessionnaires "lissent" les tarifs sur l'ensemble de leur réseau pour ne pas pénaliser les zones géographiques les plus difficiles.

Le péage, pour quoi faire ?

La plus grande partie des revenus des péages sert au remboursement des crédits liés à la construction des infrastructures : chaussées, ouvrages d'art (ponts, tunnels).

Décomposition de l'affectation des revenus des péages



Idées reçues sur le péage

Avec le péage, on paie deux fois.

Faux. Le réseau des autoroutes et ouvrages à péage est intégralement financé par les péages, sans apport d'argent public.

Les autoroutes allemandes sont gratuites.

Faux. Les infrastructures autoroutières allemandes sont payées par les impôts et taxes acquittés par les citoyens allemands – et même ceux qui ne prennent jamais l'autoroute.

Les autoroutes les plus anciennes, aujourd'hui amorties, devraient être gratuites.

Faux. Les autoroutes anciennes contribuent largement au financement des autoroutes nouvelles.

L'autoroute coûte cher aux Français.

Faux. Sans péage, un même réseau financé par l'impôt se priverait de la part acquittée par les véhicules étrangers, soit 20 % du budget total. Le principe du péage, qui fait payer l'utilisateur et non le contribuable, s'avère le plus juste.

Pour en savoir plus

Internet : www.autoroute.fr

Source : Association des Sociétés Françaises d'Autoroutes et d'ouvrages à péage (ASFA)