



MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE
ET SOLIDAIRE



EXÉCUTION ET CONTRÔLE DES CONTRATS DE CONCESSION D'AUTOROUTES ET D'OUVRAGES D'ART

Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer

Direction des infrastructures de transport

www.ecologique-solidaire.gouv.fr

Rapport d'activité 2017

Rapport sur l'exécution et le contrôle des contrats de concession d'autoroutes et d'ouvrages d'art
(art. 7 du décret n° 2009-1102 du 8 septembre 2009 portant création du comité des usagers du réseau routier national)
&
Rapport annuel sur l'évolution des péages pour chaque exploitant autoroutier (art. L. 119-8 du code de la voirie routière)



Avant-propos

L'année 2017 a d'abord été marquée par l'élaboration d'un nouveau plan d'investissement autoroutier, annoncé à l'été 2016 par le Président de la République.

Répondant aux attentes des territoires, ce plan, d'un montant de 700 M€ HT, vise à améliorer la mobilité du quotidien en créant de nouveaux accès à l'autoroute et en complétant les accès existants.

La consistance du plan a fait l'objet d'une concertation locale, menée par les préfets, afin de sélectionner les opérations les plus pertinentes et de s'assurer de la participation financière des collectivités intéressées.

Le plan d'investissement autoroutier a également pour objet de poursuivre la transition écologique des réseaux des sociétés concessionnaires historiques (ASF, ESCOTA, COFIROUTE, APRR, AREA, Sanef et SAPN), construits pour l'essentiel avant les années 90. La consistance des opérations environnementales a été définie en lien avec les services déconcentrés.

La direction des infrastructures de transport a négocié avec les sociétés concessionnaires d'autoroutes le juste niveau des hausses de tarifs de péage destiné à compenser l'ensemble de ces nouveaux investissements. En contrepartie, les outils de contrôle du concédant ainsi que le dispositif d'incitation à la performance ont été renforcés, poursuivant ainsi l'effort de rééquilibrage des relations entre l'Etat et ses concessionnaires engagé avec le plan de relance autoroutier de 2015.

En janvier 2017, au terme de six mois de négociation, l'Etat a signé un premier protocole d'accord avec les sociétés concessionnaires d'autoroutes concernées.

L'année 2017 a aussi été la première année de plein exercice de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières (ARAFER),

autorité de régulation sectorielle créée par la loi du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques.

Le plan d'investissement autoroutier a fourni à l'Autorité l'occasion de faire usage, pour la première fois, des compétences qui lui ont été confiées par le législateur en matière de contrats autoroutiers : l'ARAFER a en effet été consultée sur les sept projets d'avenants aux contrats de concession des sociétés historiques et les cinq projets de contrats de plan destinés à mettre en œuvre le plan d'investissement autoroutier. Ses avis, rendus publics le 14 juin 2017, ont fait l'objet d'une analyse approfondie de la part des services de l'État. Ils ont largement été pris en compte dans la fixation du périmètre final du plan.

L'année 2017 a enfin été marquée par la poursuite de la réflexion engagée dès 2014 sur la fin des concessions autoroutières. La France jouit d'un patrimoine autoroutier estimé à 150 Mds€. Le suivi de l'état et la conservation de ce patrimoine représentent un enjeu pour la qualité et l'efficacité du service public mais aussi pour les finances de l'Etat.

En 2017, l'État a procédé, comme chaque année, à des audits sur l'état des ouvrages d'art et des chaussées en vue d'évaluer l'atteinte de l'objectif assigné aux sociétés concessionnaires de préservation du « bon état » du patrimoine.

Le présent rapport exprime ainsi de façon opérationnelle l'évolution de l'activité, en 2017, sur le réseau autoroutier concédé, et démontre l'efficacité du travail quotidien des agents du ministère de la transition écologique et solidaire chargés de la gestion et du contrôle de ce réseau.

Jean-Baptiste DJEBBARI

Secrétaire d'Etat auprès de la ministre de la
Transition écologique et solidaire,
Chargé des Transports

Table

des matières

PARTIE 1	
Les chiffres clés	04
1.1. Grands chiffres sur le secteur en 2017	05
1.2. Activité de gestion et de contrôle	05
PARTIE 2	
Les temps forts	06
PARTIE 3	
Perspectives et enjeux du secteur autoroutier concédé	08
3.1. Rétrospective de l'année 2017: l'élaboration d'un plan d'investissement d'initiative locale	09
3.2. Deux enjeux majeurs pour le secteur autoroutier: suivre les opérations et anticiper la fin des concessions	11
3.3. Les spécificités juridiques et économiques des contrats de concession d'autoroutes	15
PARTIE 4	
Gouvernance et organisation du secteur autoroutier concédé	20
4.1. L'organisation du ministère chargé des transports pour la passation et la gestion des contrats	22
4.2. La collaboration inter-services	24
4.3. La Commission européenne	25
4.4. L'autorité de régulation des activités ferroviaires et routières	26
4.5. Le Parlement	29
4.6. Comité des usagers du réseau routier national	29
4.7. Les Commissions intergouvernementales des tunnels transalpins	30
PARTIE 5	
La passation de nouveaux contrats de concession autoroutière	34
5.1. Autoroute A355, contournement Ouest de Strasbourg	35
5.2. Autoroute A45, Lyon Saint-Étienne	35
5.3. La route Centre-Europe Atlantique (RCEA)	36
PARTIE 6	
Le contrôle des contrats en cours	38
6.1. Contrôle des hausses annuelles de tarifs de péage	39
6.2. Contrôle de la qualité de service rendu aux usagers	40
6.3. Respect des normes techniques et préservation du patrimoine autoroutier	48
6.4. Suivre l'exécution et l'équilibre économique des concessions et préparer les négociations à venir	66
PARTIE 7	
Les négociations des avenants aux contrats de concession	68
7.1. Les contrats de plan	69
7.2. Le plan d'investissement autoroutier	70
PARTIE 8	
Activité réglementaire	74
8.1. Décrets du 28 décembre 2017 relatif à la régulation des marchés et contrats dans le secteur des autoroutes	75
8.2. Autres textes	77
PARTIE 9	
Annexes	79

PARTIE 1

Les chiffres

clés

Grands chiffres sur le secteur fin 2017

9100,3 km C'est le nombre de kilomètres d'autoroutes concédées en service au 31 décembre 2017

1 % du linéaire total du réseau routier français absorbe près de 15% du trafic routier total (voyageurs et marchandises)

87 % des déplacements des français sont empruntés sur le réseau routier national

150,2 Md€ Un patrimoine estimé à plus de 150,2 milliards d'euros (Comptes de l'État 2017).

19 sociétés concessionnaires, parmi lesquelles la chambre de commerce et d'industrie Seine Estuaire (CCISE) qui assure la gestion de deux ouvrages concédés (Ponts de Tancarville et de Normandie)

23 contrats de concession d'autoroutes et d'ouvrages d'art

94,4 MdVéh.km c'est le nombre de kilomètres parcourus sur le réseau autoroutier concédé dont 80,6 pour les véhicules légers et 13,8 pour les poids lourds (ASFA).

10,17 Md€ 10,17 milliards d'euros de chiffre d'affaires pour l'ensemble des sociétés concessionnaires d'autoroutes

700 Mio 700 millions d'euros de nouveaux investissements prévus par le plan d'investissement autoroutier

Activité de gestion et de contrôle

audits de conception 2

audits de conception détaillée 7

inspections préalables à la mise en service ou exploitation, dont :
o 2 inspections travaux ;
o 1 inspection sécurité ;
o 13 inspections travaux et sécurité. 15

tarifs de péage contrôlés 41 619

de pénalités pour non atteinte des objectifs de performance au titre de 2016, dont 52 500 acquittés en 2017 1 158 012 €

agrément délivrés pour l'exploitation d'aires de services 44

PARTIE 2

Les temps forts



PARTIE 3

Perspectives et enjeux du secteur autoroutier concedé



3.1. Rétrospective de l'année 2017: l'élaboration d'un plan d'investissement d'initiative locale

3.1.1. Un contexte rénové

En avril 2015, l'Etat concluait avec les sociétés d'autoroutes historiques un accord visant à instaurer une régulation plus étroite du secteur comprenant également le versement d'une contribution des sociétés concessionnaires au budget de l'agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) en faveur de la modernisation des infrastructures de transports des réseaux non concédés ainsi que la compensation de la hausse de la redevance domaniale intervenue en 2013. Cet accord a trouvé une double traduction : législative avec la loi du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques et contractuelle avec le plan de relance autoroutier de 2015.

La loi n° 2015-990 du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques a, en effet, créé une autorité indépendante de régulation du secteur autoroutier, l'ARAFER (Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières). Parallèlement, à l'occasion du plan de relance autoroutier, un dispositif limitant les « surprofits » a été introduit dans les contrats historiques, ainsi qu'une clause permettant à l'État de récupérer l'avantage financier généré par un décalage dans la réalisation des nouvelles opérations au regard de l'échéancier d'investissements contractualisés. Ont également été introduits des mécanismes d'incitation à la performance, notamment une série d'indicateurs pénalisables.

C'est dans ce contexte que le 28 juillet 2016, à l'occasion de la pose de la première pierre des travaux d'élargissement de l'autoroute A9 entre Le Boulou et la frontière espagnole, le Président

de la République a annoncé son souhait de voir mettre en œuvre dans les meilleurs délais un nouveau plan d'investissement sur le réseau autoroutier concédé (PIA).

L'année 2017 a aussi vu l'élaboration d'un nouveau plan d'investissement autoroutier (PIA) répondant à un double objectif d'amélioration de la desserte des territoires et de diminution de l'impact des autoroutes sur l'environnement.

Relevant d'une logique d'aménagements multiples au plus proche des besoins, qui ont vocation à faciliter les déplacements du quotidien et à améliorer la desserte du territoire, le PIA s'inscrit pleinement dans la réflexion menée dans le cadre des Assises de la Mobilité.

3.1.2. Un projet complémentaire au plan de relance autoroutier de 2015

S'inscrivant dans une logique de grands travaux, le PRA était centré sur des opérations d'élargissements visant à améliorer la sécurité et les conditions de circulation sur les autoroutes concédées. Le PIA, quant à lui, privilégie l'amélioration de la desserte des territoires, la mobilité du quotidien et l'insertion environnementale du réseau autoroutier.

Dès son lancement par le Président de la République, le PIA avait vocation à répondre aux demandes des élus en matière de desserte locale en rendant l'accès à l'autoroute plus direct et en réduisant la congestion des voiries locales par la création de nouveaux accès à l'autoroute. Le plan

comprend également un volet environnemental afin de neutraliser l'impact environnemental des grandes infrastructures.

S'élevant à environ 700 millions d'euros avec des engagements des sociétés concessionnaires sur la période 2017/2021, il comprend 23 opérations, de création ou d'aménagement d'échangeurs ou de diffuseurs (la création d'un échangeur améliore sensiblement les conditions de circulation et le temps de trajet des usagers du quotidien) ainsi que 20 opérations consistant à diminuer l'impact des autoroutes sur l'environnement : réalisation d'aires de covoiturage et d'ouvrages de franchissement pour la faune, amélioration du traitement des eaux de ruissellement des autoroutes pour répondre aux exigences réglementaires renforcées, mesures ciblées pour supprimer les points noirs bruit, etc. La liste des opérations est décrite dans la partie 7. Les autoroutes concernées par ce plan, exploitées par les sociétés historiques, représentent un réseau de plus de 8000 km, composante structurante du réseau transeuropéen de transport (RTE-T).

Ce nouveau plan d'investissement se traduira par la création de plusieurs milliers d'emplois, tant pour les grandes entreprises que les PME locales. Celles-ci pourront se positionner sur les différentes opérations réparties sur le territoire national.

Pour le PIA, d'un montant plus modeste que le PRA, dont le financement avait nécessité l'allongement des contrats, la volonté du gouvernement était de ne pas allonger la durée des concessions. Le financement des opérations d'initiative locale est pour moitié assuré par les subventions apportées par les collectivités territoriales. Les préfets de région concernés ont été mandatés par le Secrétaire d'État chargé des transports, de la mer et de la pêche pour formaliser l'engagement des collectivités territoriales demandeuses à participer au financement. Le complément de financement est assuré via une hausse maîtrisée des tarifs de péages, de l'ordre 0,1 à 0,4 % par an entre 2019 et 2021. La hausse additionnelle annuelle moyenne pour l'ensemble des sociétés concernées est de l'ordre de 0,29%.

3.1.3. Le rôle de régulation de l'ARAFER pleinement affirmé

Dans la continuité de l'année précédente, l'année 2017 a vu le plein exercice par l'ARAFER

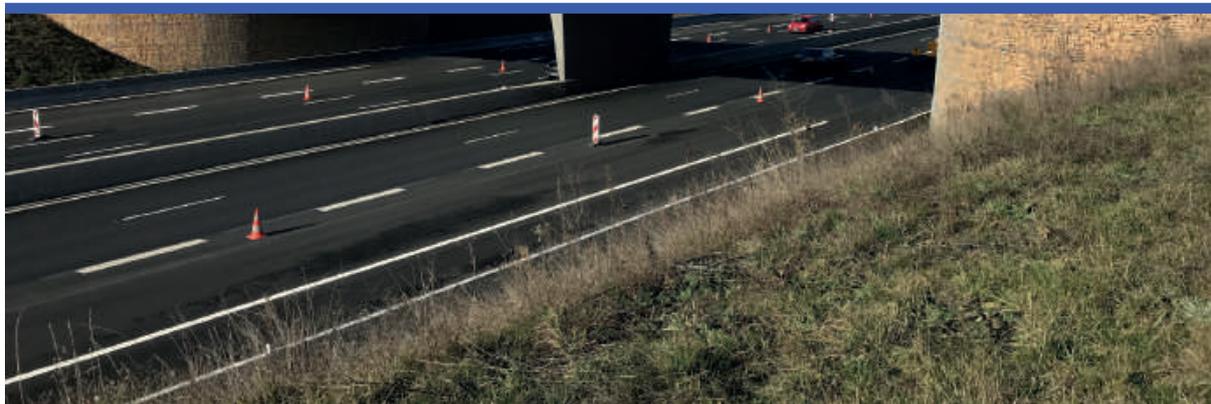
de ses nouvelles compétences. Mesure-phare de la réforme de la gouvernance du secteur autoroutier, la création de l'ARAFER a modifié l'équilibre des relations entre l'Etat et les sociétés concessionnaires en permettant au concédant de renforcer la portée de ses missions de suivi des opérations et de contrôle de l'entretien du patrimoine et du service rendu à l'utilisateur.

En application des articles L. 122-4 et L. 122-8 du code de la voirie routière, l'ARAFER est chargée de veiller au respect des règles régissant la modification de contrats de concession et la passation par les sociétés concessionnaires de marchés ou de contrats pour les besoins de la concession.

L'ARAFER a ainsi reçu du législateur d'importants pouvoirs de régulation, de contrôle et de sanction : l'Autorité rend un avis public simple sur tout nouveau projet de contrat ou avenant susceptible d'avoir un impact sur les tarifs de péages ou la durée de la concession. Par ailleurs, l'Autorité contrôle étroitement les marchés et les contrats dit de « sous-concession » passés par les sociétés concessionnaires. Enfin, l'Autorité remplit la fonction d'observatoire du secteur, sur lequel elle publie régulièrement des rapports.

L'ARAFER a été officiellement saisie en mars 2017 des sept avenants aux conventions de concessions destinés à mettre en œuvre le PIA. Elle a rendu public ses avis le 14 juin 2017.





3.2. Deux enjeux majeurs pour le secteur autoroutier : suivre les opérations et anticiper la fin des concessions

3.2.1. Assurer le suivi des opérations

Le réseau autoroutier français est aujourd'hui arrivé à maturité. La France dispose du quatrième réseau autoroutier le plus long au monde (après la Chine, les États-Unis et l'Allemagne). La qualité de ce réseau, tant en termes de revêtement, de signalisation, de rapidité d'intervention, qu'en termes de fluidité et de sécurité du trafic, est reconnue et appréciée des usagers français et étrangers. L'extension et la qualité de ce réseau sont le fruit d'un travail partenarial mené par l'État et les sociétés concessionnaires depuis un demi-siècle. A mesure que le réseau s'est étendu et modernisé, les enjeux du secteur ont néanmoins évolué et l'action de contrôle de l'État s'est diversifiée et renforcée.

Un premier enjeu consiste à effectuer le suivi des opérations en cours, inscrites dans les contrats de plan, le plan de relance autoroutier de 2015 et désormais dans le plan d'investissement autoroutier. Ces opérations sont nombreuses et d'un montant conséquent. L'État doit effectuer un contrôle régulier de la réalisation des travaux, afin de s'assurer qu'ils sont conformes aux cahiers des charges et aux attentes des usagers et du concédant. Ce contrôle est d'autant plus essentiel que la réalisation de certaines opérations demande de résoudre des questions complexes. Les opérations de construction en milieu urbain, dont certaines ont été récemment contractualisées, constituent une nouveauté pour les sociétés concessionnaires. Elles requièrent un accompagnement particulier des services de l'État.

Le plan de relance autoroutier a été conclu en 2015 à la suite de plusieurs années de négociation avec les sociétés concessionnaires d'abord, et de discussions avec la Commission européenne ensuite. Le plan de relance comprend une vingtaine d'opérations qui sont conduites par les sociétés APRR, AREA, SANEF, SAPN, ASF, ESCOTA et COFIROUTE. Celles-ci sont essentielles pour assurer la modernisation du réseau autoroutier français. Durant l'année 2016, la réalisation des travaux, d'un montant de 3,27 milliards d'euros, a débuté.



État d'avancement des opérations du plan de relance autoroutier au 31/12/17

Société	Opérations	État d'avancement
APRR	Aménagement à 2x3 voies de l'A75 au sud de Clermont-Ferrand	Décision ministérielle d'approbation du DDP intervenue le 30/08/2017. Enquête d'utilité publique menée du 16/10 au 20/11/2017. Démarrage des travaux principaux prévu à la mi-2018. Mise en service prévue pour mi-2021.
	Dispositif d'échanges entre l'A6, l'A406 et la RN79 (Mâcon)	Enquête d'utilité publique menée du 28/02 au 17/03 2017. Déclaration d'utilité publique en date du 21/04/2017. Décision ministérielle d'approbation du dossier de demande de principe intervenue le 21/07/2017. Début des travaux principaux prévu au printemps 2018. Mise en service prévue pour fin 2019.
	Dispositif d'échanges entre l'A71 et la RN79 (Montmarault)	Déclaration d'utilité publique en date du 20/04/2017. Décision ministérielle d'approbation du DDP le 04/01/2018. Démarrage des travaux principaux printemps 2018. Mise en service prévue pour fin 2021.
	Dispositif d'échanges entre l'A36, la RN1019 et la RD437 (Sévenans)	Déclaration d'utilité publique en date du 03/02/2017. Début des travaux principaux en mars 2017. Mise en service prévue pour début 2020.
AREA	Mise à niveau des autoroutes A48 et A480 entre Saint-Egrève et Claix	Décision ministérielle d'approbation du dossier de demande de principe intervenue le 28/04/2017. Enquête d'utilité publique menée du 20/11/2017 au 12/01/2018. Début des travaux principaux prévu début 2019. Mise en service prévue pour début 2022.
ASF	Aménagement à 2x3 voies de l'A9 entre Le Boulou et l'Espagne	Les travaux ont démarré en juillet 2016.
	Aménagement à 2x3 voies de l'A63 entre Ondres et Saint-Geours-de-Maremne	Les travaux ont commencé en mai 2017.
	Élargissement à 2x3 voies des extrémités de l'A61 entre les bifurcations A61/A66 et A61/A9	Procédures administratives (DUP) en cours
	Élargissement de l'A46 Sud entre A7 et A43 – Études	En cours.
	Aménagements environnementaux	La majorité des ouvrages sont mis en service. L'achèvement des travaux est prévu au 1er trimestre 2018.
COFIROUTE	Aménagement à 2x4 voies de l'A10 entre la bifurcation A10/A19 et la bifurcation A10/A71	Poursuite en 2017 de la concertation avec les collectivités territoriales, les riverains et les services de l'État. L'enquête publique s'est tenue du 1er décembre 2016 au 18 janvier 2017. Les études d'avant-projet sont en cours. Les arrêtés portant prescription de diagnostic archéologique pour les zones de travaux préparatoires ont été pris fin décembre 2017.

Société	Opérations	État d'avancement
COFIROUTE	Aménagement à 2x3 voies de l'A10 entre la bif. A10/A85 et Sainte-Maure-de-Touraine	Poursuite en 2017 de la concertation entre les acteurs locaux et les services de l'État. L'enquête publique s'est tenue du 22 janvier au 23 février 2017. Les décisions ministérielles d'approbation du dossier synoptique et des 4 études préliminaires d'ouvrages d'art ont été respectivement prises le 30 octobre 2017 et le 27 novembre 2017. L'avant-projet et les APOA sont en cours de production. Des réunions d'examen conjoints de la mise en comptabilité des documents d'urbanisme ont eu lieu les 22 et 23 novembre 2017.
	Aménagements environnementaux <i>Aménagements pour la petite faune terrestre et la faune piscicole.</i>	Recherche de sites complémentaires, travaux sur une partie des écoducs, début du suivi écologique du reste des écoducs construits.
	<i>Aménagements hydrauliques sur l'A71 entre Olivet et Theillay.</i> <i>Extension et/ou création de parkings de covoiturage</i>	Avant-projet en cours de production. Création de 600 places de parking, réparties sur plus de 10 sites. Concertation avec les acteurs locaux en cours pour l'implantation définitive des sites et des bornes électriques.
ESCOTA	Opération d'élargissement de l'A57 à 2x3 voies entre Benoît Malon et la bifurcation avec l'A570.	Etudes de l'élargissement en cours et préparation du dossier de DUP.
Sanef	Aménagement ponctuel de l'A4, Contournement nord-est de Metz	La phase de concertation et les procédures environnementales sont en cours. La déclaration d'utilité publique est attendue pour la fin 2018.
	Aménagement autoroutier des extrémités de la RN42 à St Omer (A26) et à Boulogne (A16)	- A16 : envoi du dossier de demande de principe. - A26 : travail en cours sur les variantes du tracé de la bretelle.
	Achèvement de l'A29 (création de BAU)	Les travaux en cours doivent se terminer mi 2018.
	Aménagements environnementaux	Travaux en cours.
	Aménagements des aires d'arrêt	Travaux en cours (4 aires déjà mises en service en 2016).
	Réaménagement de l'échangeur A4/A35/A355	Procédure environnementale en cours. Les travaux de déboisement sont programmés pour l'automne 2018.
	Complément de l'échangeur de Bailly-Romainvilliers (A4)	Les nouvelles bretelles ont été mises en exploitation provisoire en octobre 2017.
Mise en accessibilité des postes d'appel d'urgence sur A26	Les travaux sont en cours.	

Société	Opérations	État d'avancement
SAPN	Aménagement à 2x3 voies de l'A13 entre Pont l'Evêque et Dozulé	L'avant-projet ouvrage d'art "Piles déportées" a été validé pour deux ouvrages. Les travaux préparatoires ont démarré en 2017.
	A13 Desserte de Pont-Audemer (27): création des demi-diffuseurs de Toutainville et de Bourneville	L'arrêté de DUP est paru le 30 mai 2017. L'avant-projet a été approuvé par SAPN. Les travaux préparatoires ont débuté fin novembre 2017
	A13 – Complément du diffuseur de La Haie-Tondue (14)	Des discussions sont en cours avec les collectivités pour formaliser leur participation financière..
	A13 – Complément du diffuseur de Maison Brûlée (76)	Inauguré le 17 novembre 2016. La décision ministérielle de mise en service a été obtenue le 11 avril 2017.
	A13- Viaduc de Guerville	Le premier lancement a eu lieu le week-end du 25-26 octobre 2017. Le phasage de l'opération est étroitement lié au planning du chantier d'Eole.
	A14 – Sécurisation des tunnels	La visite de constat d'achèvement des travaux a été réalisée le 2 février 2017 avec l'autorité concédante.

3.2.2. Préparer le terme des contrats de concessions en veillant à l'entretien du patrimoine autoroutier

Un second enjeu, majeur, correspond à l'entretien et à la préservation du patrimoine autoroutier, estimé à près de 150 milliards d'euros. Au terme des contrats de concession, ce patrimoine reviendra à l'État. Ce patrimoine correspond à ce que la jurisprudence qualifie de « biens de retour ». Le Conseil d'État définit ces biens comme les biens nécessaires à l'exploitation du service. Ces biens doivent revenir à l'autorité concédante à la fin de concession afin de lui permettre de poursuivre l'exploitation des infrastructures.

Le retour du bien n'implique aucune indemnisation au bénéfice du concessionnaire dans l'hypothèse où il a été amorti. Le bon entretien de ce patrimoine constitue un enjeu majeur. Il s'agit de préserver la qualité des biens de retour afin de garantir la continuité du service public autoroutier.

Le cycle de renouvellement des infrastructures autoroutières (chaussées, bâtiments, ouvrages d'art, tunnels) s'étend sur 10-15 ans. Les premières fins de concessions interviendront quant à elles à partir de 2027 (fin des contrats de concession des ponts de Normandie et de Tancarville) et 2031 (fin du contrat de concession de la société Sanef). Il convient donc de s'assurer dès à présent que les autoroutes demeurent en bon état et que les concessionnaires respectent bien leurs obligations en la matière. Les agents de l'État réalisent déjà de nombreux audits et contrôles sur site. La définition d'une méthodologie adéquate constitue un élément clé de l'efficacité du contrôle. Aussi l'Etat améliore-t-il sans cesse ses indicateurs, ses instruments et ses méthodes de mesure.

L'État veille également à ce que la valorisation du patrimoine à la fin de concession soit effective et juste. Pour cette raison, il s'attache depuis plusieurs années à dresser un inventaire du patrimoine et à édifier des nomenclatures permettant de classer les différents biens le composant.

¹ Conseil d'État, Assemblée, Commune de Douai, 21 décembre 2012, n° 342788.

Les efforts de conservation se traduisent par des travaux publics et des emplois, avec un effet positif pour le secteur à court et moyen termes. Ils n'engendrent aucune dépense publique et

n'impliquent aucune modification des contrats de concession puisqu'ils relèvent des obligations contractuelles des sociétés concessionnaires.



3.3. Les spécificités juridiques et économiques des contrats de concession d'autoroutes

3.3.1. Histoire du développement du réseau autoroutier concédé

Le système autoroutier concédé s'est progressivement construit durant la période 1955-1969, passant de 80 à 1500 kilomètres. Ce développement rapide a notamment été rendu possible par le recours à l'adossement, une pratique consistant à financer de nouvelles sections d'autoroutes grâce au péage perçu sur les sections en service d'un même concessionnaire, auquel on accordait une prolongation de la durée de son contrat.

En application de la loi du 18 avril 1955 portant statut des autoroutes, l'État concède la construction et l'exploitation de sections d'autoroutes à cinq sociétés d'économie mixte dans lesquelles les intérêts publics sont majoritaires

Le décret n° 70-398 du 12 mai 1970 permet à l'État d'attribuer des concessions d'autoroutes à des sociétés à capitaux privés.

Au milieu des années 1970, les sociétés concessionnaires d'autoroutes sont confrontées à une conjoncture économique moins favorable et le système autoroutier doit faire l'objet d'une restructuration : trois sociétés privées déficitaires sont transformées en sociétés d'économie mixte concessionnaires d'autoroutes (SEMCA) et

reviennent dans le périmètre du secteur public. En revanche, la société COFIROUTE, qui n'est pas en difficulté, demeure privée.

Afin d'accélérer la réalisation du schéma directeur autoroutier, le Gouvernement décide d'adapter la structure des SEMCA : en 1994, les six plus grandes font l'objet d'une recapitalisation à l'issue de laquelle elles sont dotées d'un capital de près d'un milliard de francs. Cette recapitalisation se traduit par une évolution de leur actionariat au sein duquel l'État devient majoritaire. Simultanément, trois groupes régionaux sont créés (ASF-ESCOTA, APRR-AREA, Sanef-SAPN) via la filialisation de certaines sociétés auprès de celles dont l'assise financière est la plus solide.

Parallèlement en 1993, la loi n° 93-122 du 29 janvier 1993 relative à la prévention de la corruption et à la transparence de la vie économique et des procédures publiques (dite « loi Sapin I ») limite fortement les possibilités de recours à la pratique de l'adossement, pratique dont le Conseil d'État, dans un avis rendu le 16 septembre 1999, estime qu'il est contraire aux règles de la commande publique issues du droit communautaire.

Suite à l'entrée en vigueur du décret n° 95-81 du 24 janvier 1995 relatif aux péages autoroutiers, des contrats de plan sont conclus pour une durée de cinq ans entre l'État et les sociétés concessionnaires afin de formaliser les engagements de chacune des parties en matière de travaux, d'investissements, de politique tarifaire et de service à l'usager.

Une nouvelle réforme est lancée en 2001 afin d'adapter le système de financement des autoroutes au contexte juridique, politique et économique : les conditions de gestion des SEMCA sont rapprochées de celles des sociétés privées afin de les mettre en mesure de présenter, le cas échéant, des offres comparables pour les nouveaux projets autoroutiers.

De nouveaux contrats de concession sont conclus : en 2001, la concession autoroutière du Viaduc de Millau sur l'autoroute A 75 est attribuée à la Compagnie Eiffage du viaduc de Millau (CEVM). La même année, la concession autoroutière pour l'autoroute A 28 entre Rouen et Alençon est attribuée à la société ALIS.

A la suite d'ouvertures de capital pour les trois groupes régionaux, les décrets des 2 février, 16 février et 8 mars 2006 autorisent le transfert au secteur privé de la propriété des participations majoritaires détenues par l'État et l'établissement public Autoroutes de France pour les trois groupes (voir annexe 2). Les cahiers des charges des contrats de concession sont modifiés afin d'y introduire les engagements souscrits par les repreneurs.

3.3.2. Qu'est-ce que les contrats autoroutiers ?

Les contrats autoroutiers sont, pour l'essentiel, des contrats de concession, conclus aux risques et périls de la société concessionnaire. Ils constituent plus précisément des **contrats de concession de travaux**, tels que définis au III de l'article 6 de l'ordonnance n° 2016-65 du 29 janvier 2016 relative aux contrats de concession.

Par ce contrat, le concédant (l'État) confie à une société concessionnaire les missions de financer, de concevoir, de construire mais aussi d'exploiter et d'entretenir une autoroute en contrepartie d'une rémunération, constituée des recettes des péages. Dans une concession, le concessionnaire porte ainsi les risques « travaux » et « trafic ».

Les contrats autoroutiers passés avec des opérateurs privés se divisent en deux grandes familles :

- les **contrats historiques** (ASF, ESCOTA, COOFIROUTE, Sanef, SAPN, APRR et AREA), conclus dans les années 50 à 70 et modifiés à maintes reprises depuis leur signature. Ces contrats, qui couvrent l'essentiel du réseau autoroutier concédé français, sont entrés dans leur phase de maturité. Ils doivent s'achever dans les années 2030.
- les **contrats récents** (ALIS, ALICORNE, ARCOUR...), conclus postérieurement à 1999 à la suite d'une procédure d'appel d'offres, couvrant des réseaux de taille réduite et dont l'échéance est lointaine.

Il convient d'ajouter à ces deux catégories les **contrats tunneliers** passés dans les années 50 et 70 avec des entreprises publiques (ATMB et SFTRF) ainsi que les **contrats d'ouvrages d'art** passés avec la Chambre de commerce et d'industrie Seine Estuaire (CCISE) pour les ponts de Normandie et de Tancarville.

À ces contrats s'est récemment ajouté un nouveau type de contrat : le **contrat de partenariat** tel que défini par l'ordonnance n° 2004-559 du 17 juin 2004. A ce jour, un seul contrat a été conclu par l'État et porte sur la réalisation de l'autoroute A507, dite rocade L2, à Marseille. Dans ce type de contrat, le partenaire privé ne se voit pas transférer l'exploitation de l'infrastructure. Il ne porte pas le risque de trafic et n'est pas rémunéré par les recettes de péages, mais par un loyer versé par l'État, lequel peut être modulé en fonction de la performance du partenaire. Le partage des risques entre l'État et le partenaire privé est dans ce cas différent de celui existant dans la concession et fait l'objet d'une négociation contractuelle.

3.3.3. L'économie des sociétés concessionnaires d'autoroutes

La société concessionnaire, dans le cadre de ses missions de financement des ouvrages, recourt à des emprunts en début de période de la concession pour pouvoir financer les travaux. Compte tenu des conditions imposées par les banques, une partie des financements implique également la mobilisation de capitaux propres de la société concessionnaire qui sont apportés par ses actionnaires. Ces capitaux propres sont les plus exposés dans la mesure où ils sont

situés en dernière position dans la chaîne des remboursements et notamment en moins bonne place que les prêteurs.

La rémunération des capitaux se fait tout au long du contrat de concession. Dans le cas d'une concession d'autoroute attribuée après appel d'offres, la plus grande partie des dépenses est constituée par les travaux de réalisation de l'ouvrage. Or, pendant toute la phase de construction, la société concessionnaire ne dispose d'aucune recette de péage ; seules les éventuelles subventions publiques, qui ne couvrent qu'une partie du coût des travaux, peuvent être versées. La différence entre les dépenses et les éventuelles recettes doit donc dans ce cas être financée par les fonds propres et par les emprunts de la société concessionnaire.

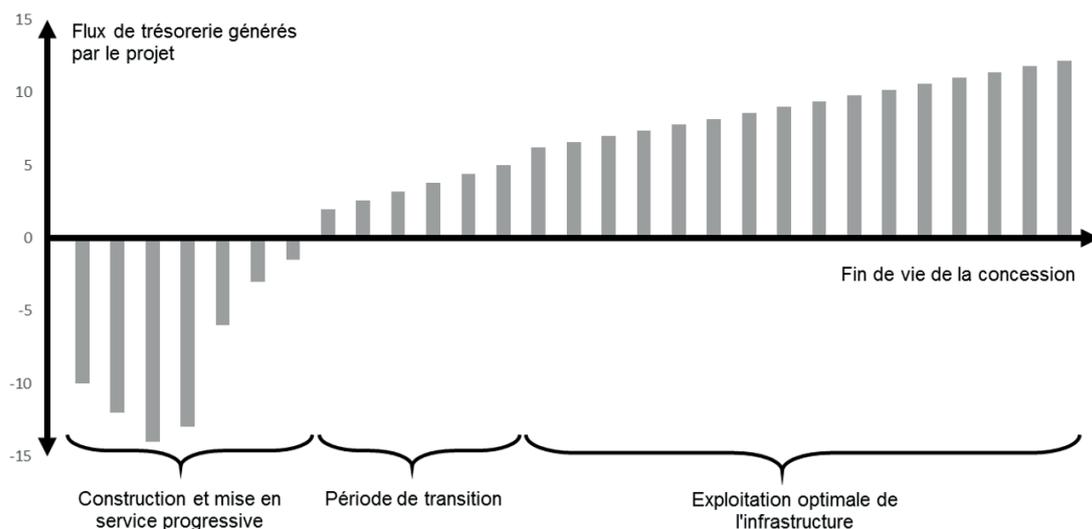
À partir de la mise en service, la société peut mobiliser le produit des péages pour assurer, en premier lieu, les frais d'exploitation de l'autoroute puis, en deuxième lieu, pour rembourser la dette levée et enfin pour commencer à rémunérer le capital. Les figures suivantes illustrent ces deux phases en rendant compte de l'usage des recettes

en 2016 par les sociétés concessionnaires dans le cas d'une part des sociétés récentes et d'autre part des sociétés historiques.

Par construction même, l'excédent brut d'exploitation d'une autoroute doit être important pour permettre le remboursement de la dette, celui du capital ainsi que la rémunération de ce dernier. Concernant ce dernier point, il convient de noter que les sociétés concessionnaires sont, contrairement à d'autres secteurs, des sociétés à durée de vie limitée. Les contrats d'autoroute prévoyant à leur terme la remise des biens en bon état sans aucune soulte, les capitaux de la société doivent eux aussi être remboursés par le fruit des péages.

Le trafic étant généralement croissant et la loi tarifaire prévoyant également une augmentation temporelle, les recettes d'une concession d'autoroute augmentent dans le temps généralement plus vite que les frais d'exploitation.

Le fonctionnement économique simplifié d'une concession peut, ainsi, être schématisé de la manière suivante :



Ainsi, si la société connaît structurellement une première période déficitaire compte tenu de l'importance des frais financiers qui doivent être remboursés, la société finit par atteindre son point mort. C'est généralement à partir de ce moment que la rémunération du capital peut intervenir.

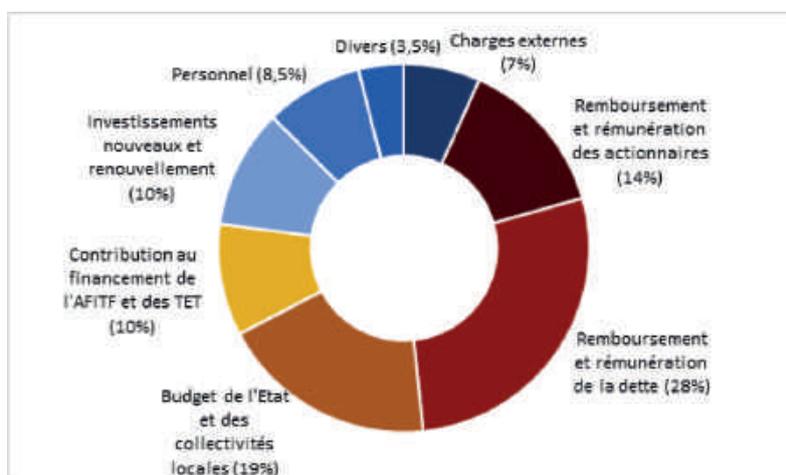
La « rentabilité » des capitaux propres investis n'est constituée pour la concession qu'au terme de cette dernière, une fois l'ensemble des dividendes versés et actualisés. Le retour sur investissement d'une concession peut donc, de manière apparemment paradoxale, apparaître faible en dépit d'une marge nette positive en fin de contrat, si l'historique des dépenses n'a pas permis aux capitaux propres d'être suffisamment rémunérés en tenant compte du poids relatif des années.

En cas d'incident ou de sous-performance, les différents apports de financement sont mis en risque par le fonctionnement du contrat. Les risques peuvent provenir d'un mauvais déroulement des travaux, d'une moindre performance de l'exploitation ou encore de trafics moins dynamiques qu'anticipés. Dans ces cas extrêmes, les fonds propres peuvent être partiellement ou totalement perdus. Dans ce cas de figure, les capitaux propres ne sont pas rémunérés.

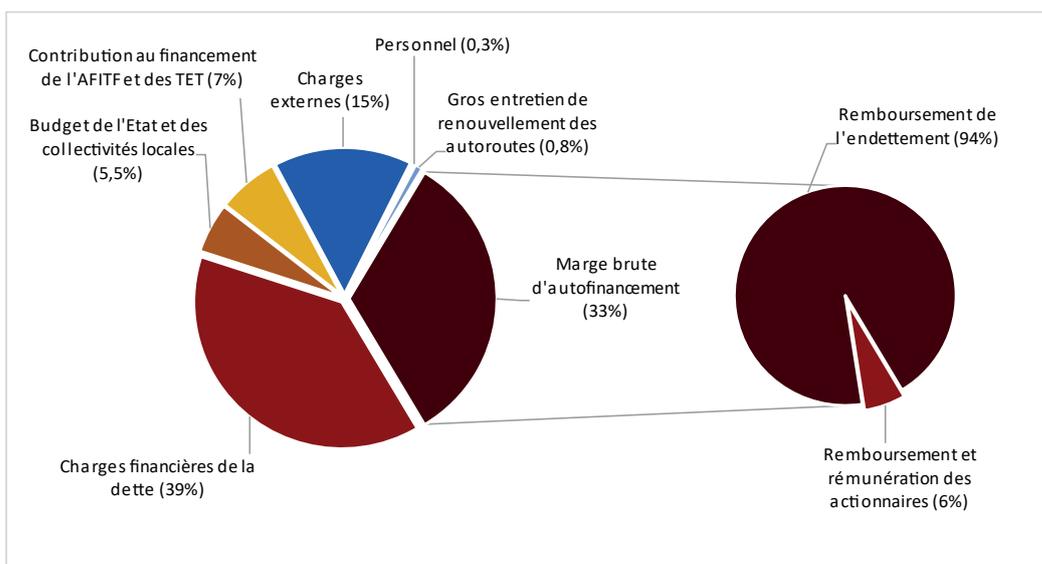
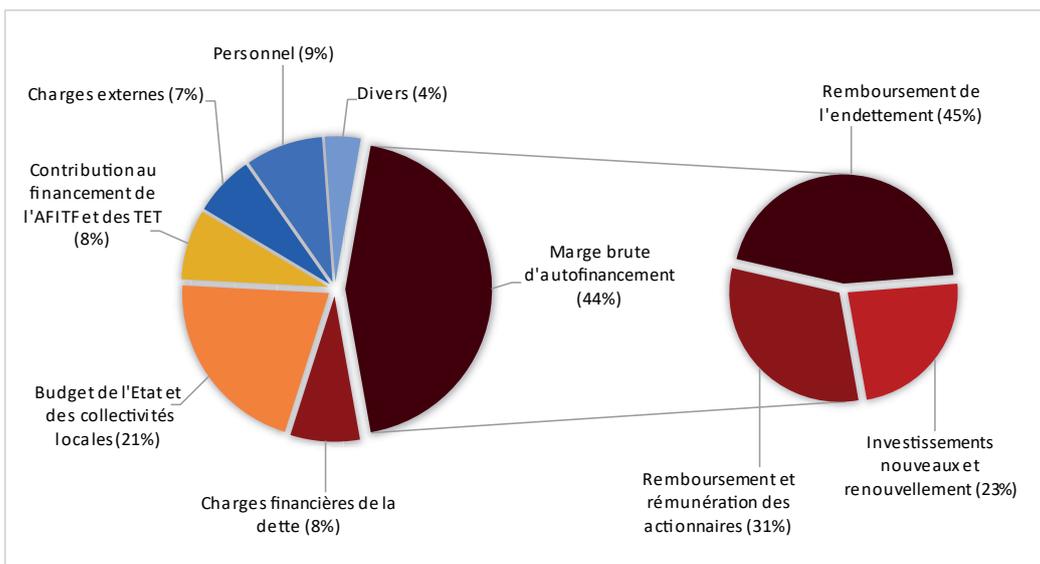
Le trafic en 2017 et son évolution par rapport à 2016 sur le réseau autoroutier concédé figure en annexe 3.

L'évolution de la situation financière des sociétés concessionnaires d'autoroutes depuis 2007 figure en annexe 10

Usage des recettes de péage par les sociétés concessionnaires historiques (ASF, ESCOTA, COFIROUTE, APRR, AREA, Sanef, SAPN, ATMB)



Usage des recettes de péage par les sociétés concessionnaires récentes (ALIS, CEVM, ARCOUR, ADELAC, A'LIENOR, ALICORNE, ATLANDES, ALBEA ; données 2017)



Il est à noter que depuis la loi pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques du 6 août 2015, l'ARAFER est chargée d'établir, au moins une fois tous les cinq ans, un rapport public portant sur l'économie générale des conventions de délégation.

L'ARAFER établit aussi annuellement une synthèse des comptes des concessionnaires. Cette synthèse est publique et transmise au Parlement.

PARTIE 4

Gouvernance et organisation du secteur autoroutier concedé



Plusieurs acteurs interviennent dans la gouvernance du secteur autoroutier concédé. L'État, par le biais du ministère en charge des transports, et en son sein, de la sous-direction de la gestion et du contrôle du réseau autoroutier concédé (GCA). Le ministère des Finances, via la Direction générale de concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes (DGCCRF) exerce également le contrôle relevant du concédant, notamment s'agissant des péages. Le concédant définit les obligations contractuelles des sociétés concessionnaires et en contrôle le respect. Il mène les renégociations des contrats à l'occasion de l'élaboration de contrats de plan et de plans de relance. Il instruit, approuve et assure ensuite le suivi des projets d'aménagement du réseau en lien avec les sociétés concessionnaires, les services déconcentrés et les collectivités territoriales.

Afin de mener à bien ses missions, la sous-direction GCA collabore avec plusieurs services, internes et externes à la direction des infrastructures de transport (DIT), tels que :

- Département des partenariats public-privé (DIT/ DPPP),
- la mission d'appui du réseau routier national (DIT/ MARRN),
- le Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (Cerema),
- les services de la direction du budget du ministère des comptes publics,
- la direction générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes (DGCCRF) du ministère de l'Économie,
- ou encore la direction générale des douanes et des droits indirects.

L'action de l'État dans le secteur est encadrée et contrôlée par différentes instances.

La Cour des comptes et l'Autorité de la concurrence produisent ponctuellement des rapports sur l'activité de contrôle menée par l'État et l'évolution du secteur. Elles émettent des recommandations qui sont ensuite prises en compte par le Gouvernement.

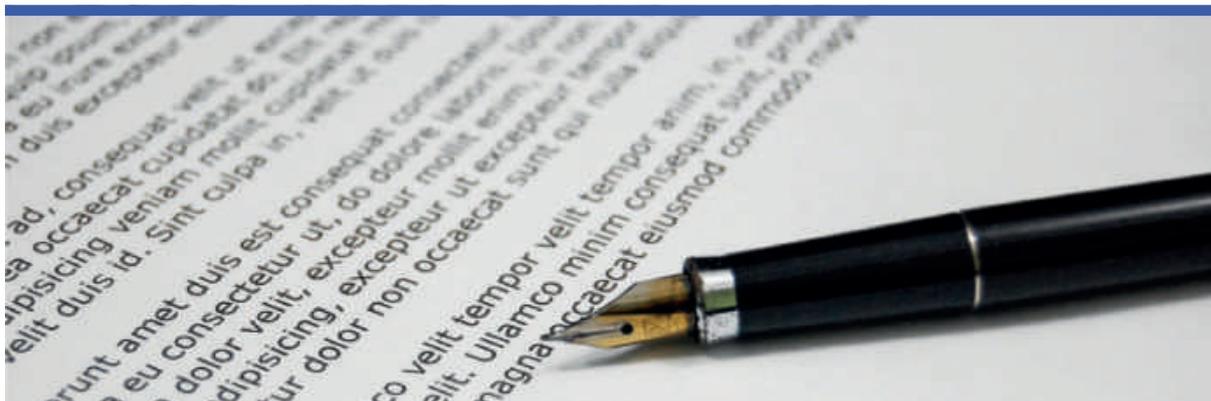
La Commission européenne encadre de manière croissante la passation et les renégociations de contrats afin de veiller au respect de la législation européenne en matière de droit de la concurrence et de droit de la commande publique.

Depuis 2016, l'ARAFER est chargée de veiller au bon fonctionnement du régime des tarifs de péage et à l'exercice d'une concurrence effective et loyale lors de la passation des marchés des concessionnaires d'autoroutes.

Le Parlement a enfin vu son rôle accru pour autoriser l'allongement de la durée des concessions avec l'entrée en vigueur de la loi n° 2015-990 du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques.

Les usagers sont, quant à eux représentés, par le Comité des usagers du réseau routier national, tandis que les sociétés concessionnaires sont organisées au sein de l'Association des sociétés françaises d'autoroutes (AFSA).

Les Commissions intergouvernementales constituent enfin des instances binationales spécifiques, en charge de la gouvernance et de la régulation des tunnels transfrontaliers du Mont-Blanc et du Fréjus.



4.1. L'organisation du ministère chargé des transports pour la passation et la gestion des contrats

Au sein de la DIT, le département des partenariats public-privé infrastructures et transports (DPPP) est en charge de la passation des contrats, tandis que la sous-direction de la gestion et du contrôle du réseau autoroutier concédé (GCA) assure le suivi de la réalisation technique des investissements des nouvelles concessions pour le compte du département DPPP ainsi que le contrôle et l'exécution des contrats existants de concession d'autoroute ou d'ouvrages d'art pour le compte de l'État. Le département DPPP et la sous-direction GCA collaborent étroitement.

4.1.1. La passation des contrats

Au sein de la DIT, le **département des partenariats public-privé** (DPPP) est responsable de la totalité des procédures de mise en concurrence pour les nouveaux contrats de concession et de marchés de partenariats en lien avec les Directions régionales de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) concernées.

Le DPPP s'appuie pour la conduite de ces procédures sur les compétences techniques internes au ministère et notamment les entités territoriales et les directions techniques du Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (Cerema), ainsi que la mission d'appui du réseau routier national (MARRN) et sur une assistance externe dans les domaines juridique et financier.

La sous-direction de la gestion et du contrôle du réseau autoroutier concédé (GCA) est associée à ces démarches et y apporte notamment sa compétence pour la contractualisation des

indicateurs de performance (dimensionnement et scénarios d'entretien des chaussées et ouvrages d'art, aires annexes, péage, exploitation, etc.) et la rédaction de certaines clauses des contrats.

Les nouveaux contrats de concession sont systématiquement attribués à l'issue d'une procédure de mise en concurrence faisant l'objet d'une publicité aux niveaux français et européen.

Après un appel à candidatures, les candidats sont invités à présenter une offre ferme comportant notamment une offre technique, une proposition tarifaire pour les péages, des engagements en matière de qualité d'investissement et d'exploitation et un montage financier.

Suivant les cas, les candidats peuvent aussi demander le versement d'une subvention dont le montant est fixé dans leur offre. L'analyse des offres permet de désigner un ou plusieurs candidats pressentis par décision ministérielle : après éventuelle négociation, avis de l'ARAFER et approbation par décret en Conseil d'État, le contrat de concession est conclu. Il est ensuite publié au journal officiel.

4.1.2. La gestion et le contrôle des contrats

La mission de la **sous-direction GCA** (organigramme en annexe 2) est d'assurer une bonne gestion du réseau autoroutier concédé et du service rendu aux usagers. Elle assure le contrôle de l'exécution de 23 contrats de concession d'autoroutes ou d'ouvrages d'art pour le compte

de l'État ainsi qu'une veille législative et réglementaire.

Afin d'y parvenir, la sous-direction vérifie la bonne application des dispositions contractuelles, notamment le contrôle des tarifs, le respect des règles de l'art en matière de construction et d'exploitation ainsi que l'atteinte des objectifs de performance. Elle négocie et élabore également les avenants aux contrats de concession et les contrats de plan qui formalisent la réalisation des nouveaux investissements sur les réseaux en service et les engagements des concessionnaires.

La sous-direction GCA compte 36 agents, répartis en trois bureaux.

Le **bureau GCA1** veille à la bonne exécution des contrats, en particulier dans leurs dimensions juridique et financière. Ses locaux sont situés sur le site de la Défense de la DGITM. Outre l'équipe d'encadrement, le bureau comprend cinq chargés de contrat et deux chargés d'expertise financière. Chaque chargé de contrat assure le suivi des projets d'aménagement et des opérations concernant la partie du réseau concédé couverte par les contrats dont il est responsable, en lien avec les chargés de domaines techniques basés à Bron (bureaux GCA2 et GCA3 décrits ci-dessous). Il est l'interlocuteur des sociétés concessionnaires, ainsi que des services déconcentrés et des services techniques des collectivités locales des réseaux dont il s'occupe. Les chargés d'expertises financières sont chargés du contrôle des tarifs de péage et de l'analyse de l'équilibre économique et financier des concessions. GCA1 mène par ailleurs, en lien avec les bureaux GCA2 et GCA3, les négociations relatives à la modification des contrats de concession et à la conclusion de nouveaux contrats de plan.

Les **bureaux GCA2 et GCA3** sont chargés du contrôle de l'exécution des contrats de concession sur les aspects techniques. Leurs locaux sont situés à Bron, dans la périphérie lyonnaise.

Le bureau GCA2 intervient sur les domaines relatifs aux usagers et à l'exploitation et le bureau GCA 3 sur les aspects relatifs à la construction et à l'entretien du patrimoine. Outre le chef de bureau, ces bureaux comprennent des chargés de domaine et des chargés d'opérations. Experts techniques de leur champ d'intervention, les agents se rendent fréquemment sur le terrain pour procéder à des audits et à des contrôles.

Le **réseau scientifique et technique** du ministère du développement durable (Cerema, CETU, IFSTTAR) est très activement sollicité par la sous-direction GCA à l'appui de son activité de contrôle. Pour le contrôle des travaux, les principaux domaines d'intervention du Cerema sont l'environnement, notamment le contrôle du respect des exigences environnementales en phase chantier, les ouvrages d'art au travers d'audits thématiques et les audits de sécurité. La collaboration avec le Cerema est appelée à se renforcer encore dans la période à venir, tout particulièrement en matière de réalisation d'audits à thèmes et la préparation de la fin des concessions. En 2017, le Cerema a validé le principe d'une étude nommée Assurer par la Signalisation la Sécurité En Zone d'intervention (ASSEZ). Appuyée sur 7 volets, cette étude sera réalisée sur une durée de 24 mois. Elle s'appuiera sur une enquête auprès des gestionnaires, un séminaire de lancement, des livrables intermédiaires et un comité de suivi tous les 6 mois.





4.2. La collaboration inter-services

La DIT travaille dans un cadre interministériel, avec les différents acteurs en charge des pans de politique publique en lien avec le secteur des concessions :

- Les avenants aux contrats de concession sont négociés et validés en partenariat avec les **services du ministre chargé du budget**, ainsi qu'avec les **services du ministre de l'économie et des finances**.
- S'agissant des tarifs de péage, la **direction générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes (DGCCRF)** est conjointement responsable du contrôle annuel des hausses de tarifs de péage, qu'elle reçoit, examine et valide le cas échéant, en partenariat avec la DIT. Elle est en particulier cosignataire des arrêtés approuvant des tarifs de péage. De manière plus générale, la DGCCRF assure ses missions de répression des fraudes sur le réseau autoroutier.
- Les dispositifs de contrôle sur aires et en voie sont élaborés en partenariat avec la **gendarmerie nationale** ainsi qu'avec la

direction générale des douanes et des droits indirects (DGDDI).

- Les agents de la DIT mènent également une discussion étroite avec les services déconcentrés, notamment les **DREAL** et **DIR**.

Les **commissions intergouvernementales (CIG)** des tunnels du Mont-Blanc et du Fréjus (voir partie 4.7) qui régissent l'exploitation des tunnels alpins, intègrent un ambassadeur, président des délégations françaises aux CIG des tunnels du Mont-Blanc et du Fréjus, dont la DIT assure la vice-présidence, les préfets de la Savoie et de la Haute-Savoie, les sous-préfets de Saint Jean-de-Maurienne et de l'arrondissement de Bonneville, des représentants des ministères de l'économie et de l'intérieur, les directions départementales des territoires de la Haute-Savoie et de la Savoie et la mission des Alpes et des Pyrénées.

Enfin, l'**agence des participations de l'État** est associée aux sujets de gouvernance relatifs aux sociétés concessionnaires publiques (ATMB et SFTRF) et à leur actionnaire principal (FDPITMA).



Les membres de la sous-direction GCA



4.3. La Commission européenne

4.3.1. Le contrôle des aides d'État

L'allongement de la durée d'une concession est susceptible de revêtir le caractère d'une aide d'État. Aussi les projets d'avenants prévoyant un tel allongement, tels que ceux destinés à mettre en œuvre le plan de relance autoroutier, doivent être notifiés à la Commission européenne afin que celle-ci s'assure de leur compatibilité avec le marché intérieur. La Commission vérifie notamment que la période d'allongement consentie compense strictement les charges nouvelles imposées à la société concessionnaire. Les paramètres financiers qui ont abouti à l'estimation de la compensation font, dans ce cadre, l'objet d'un examen attentif.

4.3.2. L'encadrement des péages applicable aux poids-lourds

En mai 2017, la Commission a publié son paquet mobilité I, premier des trois volets de son initiative « l'Europe en mouvement », dans lequel elle propose de réviser la directive "Eurovignette" sur la tarification des infrastructures en vue d'une application plus aboutie des principes "pollueur-payeur" et "usager-payeur".

La directive 1999/62/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 1999 relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures, dite directive « Eurovignette », encadre la mise en place de vignettes et de péages sur le réseau routier transeuropéen et les autoroutes, uniquement en ce qui concerne les poids lourds de plus de 3,5 tonnes.

Les discussions sur la révision de la directive se poursuivront dans les prochaines années, au sein du Conseil de l'Union européenne et du Parlement européen.

La sous-direction GCA apporte son expertise technique et juridique aux évolutions proposées de la directive.

4.3.3. L'encadrement du télépéage

En mai 2017, dans le cadre du nouveau paquet Mobilité, la Commission européenne a également pris l'initiative d'une refonte de la directive 2004/52/CE du 29 avril 2004 relative au télépéage européen. Cette directive prévoit la création d'un service européen de télépéage (SET) visant à mettre les opérateurs en condition de fournir aux usagers intéressés un équipement embarqué compatible avec tous les systèmes de péage électronique existant et à venir dans l'Union Européenne. Le SET a été défini le 8 octobre 2009 par la décision 2009/750/CE adoptée par la Commission avec accord du Conseil et du Parlement européen.

Le SET repose sur une architecture ouverte constituée des normes communes. Les prestataires du SET sont tenus de proposer aux usagers un équipement permettant de s'acquitter des péages à travers toute l'Union Européenne. Le SET connaît une mise en place complexe qui nécessite une évolution du cadre juridique.

La proposition de refonte de la Commission comporte deux volets : un volet interopérabilité, dont l'objectif est d'accélérer le développement

de l'interopérabilité, et d'adresser les obstacles identifiés dans la première version du régime de 2004, ainsi qu'un volet relatif à l'échange de données transfrontalières en vue de la lutte contre la fraude au péage. La France a vivement

soutenu l'atteinte d'un compromis sur ce texte sous présidence autrichienne, et notamment sur le second volet, dont les dispositions sont essentielles au développement du péage en flux libre.



4.4. L'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières

L'article 13 de la loi n° 2015-990 du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques, a étendu les compétences de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires (ARAF) au secteur autoroutier concédé et lui a transféré les compétences dévolues par le décret n° 2004-86 du 26 janvier 2004 à la commission nationale des marchés des sociétés concessionnaires d'autoroutes ou d'ouvrages d'art (CNM).

L'ARAFER est entrée en activité le 1er février 2016 et s'est exprimée pour la première fois en octobre 2016 sur des projets de contrats : le projet de contrat de concession de l'autoroute A 45, mais surtout les sept projets d'avenants et cinq contrats de plan destinés à mettre en œuvre le plan d'investissement autoroutier.

Pour la seule année 2017, l'Autorité aura rendu pas moins de 15 avis et décisions relatifs à ce secteur. Cette deuxième année d'exercice aura donc été une année charnière.

L'ARAFER dispose de trois champs de compétences sur le secteur autoroutier concédé.

4.4.1. Régulation des tarifs de péage et suivi de l'économie des concessions

Le plan d'investissement autoroutier

En application des articles L.122-4 et L.122-8 du code de la voirie routière, l'ARAFER exerce une compétence ex ante sur les règles de calcul des péages.

L'Autorité rend ainsi, dans un délai réglementaire de trois mois, des avis publics, consultatifs, sur les projets de nouveaux contrats de concession mais aussi sur tout projet d'avenants aux contrats en cours ayant un impact sur les tarifs de péage et/ou sur la durée du contrat.

L'ARAFER a rendu le 14 juin 2017 sept avis sur le plan d'investissement autoroutier. La méthode définie à cette occasion repose sur cinq critères :

- la vérification du caractère compensable des opérations, ce qui nécessite de s'assurer que celles-ci ne relèvent pas déjà des obligations contractuelles du concessionnaire ;
- le bien-fondé d'un financement de ces opérations par l'utilisateur de l'autoroute, ce qui a conduit l'ARAFER à apprécier si les nouveaux ouvrages et aménagements étaient nécessaires ou utiles à l'exploitation de l'autoroute ;
- l'estimation du coût des travaux ;
- l'équilibre économique du projet ;
- et enfin le partage des risques entre le concédant et le concessionnaire.

Se fondant sur une interprétation restrictive de l'article L. 122-4 du code de la voirie routière, l'Autorité a émis des réserves sur l'utilité de certaines opérations. L'Autorité a également jugé que quelques projets, dont les avenants prévoyaient la compensation par des hausses de tarifs de péage, répondaient à des obligations déjà prévues dans les contrats de concession. Concernant le montant des investissements, l'ARAFER a estimé que le coût d'une dizaine d'opérations était surévalué. Enfin, l'Autorité a considéré que les augmentations des tarifs de péages prévues par le plan excédaient le juste niveau qu'il serait légitime de faire supporter aux usagers et que le niveau de rémunération des sociétés concessionnaires devrait être plus conforme aux risques supportés.

Ces avis, quoique non contraignants, ont été dûment pris en compte par les services de l'État, lesquels ont procédé à une analyse détaillée de l'ensemble des observations de l'Autorité. S'agissant du coût des opérations, deux contre-expertises ont ainsi été commandées, qui ont conforté les estimations de la DIT.

Le Gouvernement a saisi en 2018 le Conseil d'Etat d'un projet de plan amendé : huit opérations insuffisamment mûres ou dont le coût pouvait sembler surestimé ont été retirées ou réduites ; de même les conditions financières ont été renégociées à la baisse.

Le Conseil d'Etat a par ailleurs, à l'occasion de l'examen de ces projets de décrets approuvant les avenants, rappelé les conditions d'application des dispositions prévoyant des exceptions au principe de la publicité et de la mise en concurrence des concessions (cf. <https://www.vie-publique.fr/sites/default/files/rapport/pdf/194000539.pdf>, p. 368)

L'économie générale des concessions autoroutières

En application de l'article L.122-9 du code de la voirie routière, l'ARAFER suit l'économie générale des concessions. Dans ce cadre, l'Autorité produit annuellement une synthèse des comptes des sociétés concessionnaires ainsi qu'un rapport quinquennal sur l'économie générale des concessions. La vocation de ces documents est d'informer le Parlement et les usagers sur l'économie générale des concessions.

En 2017, l'ARAFER a rendu son deuxième rapport sur les comptes des sociétés concessionnaires. Dans le précédent, l'Autorité avait relevé l'amélioration des performances de toutes les sociétés. Dans le deuxième, l'ARAFER note que le secteur autoroutier concédé français affiche des performances stables pour l'exercice 2016 et que ce dynamisme s'est poursuivi en 2017, notamment sous l'effet de la reprise économique, de la poursuite du rattrapage du trafic poids lourds depuis la crise de 2009 et de la croissance du trafic de véhicules légers.



4.4.2. Régulation des marchés passés par les sociétés concessionnaires d'autoroutes

En application de l'article L. 122-14 du code de la voirie routière, l'Autorité veille à l'exercice d'une concurrence effective et loyale. A ce titre, elle assure le respect des règles applicables à la passation, l'exécution et la modification des

marchés, notamment de travaux, passés par les sociétés concessionnaires pour les besoins de la concession. Elle dispose d'un pouvoir d'instruction lui permettant de demander toutes informations utiles aux sociétés concessionnaires. Elle a, par ailleurs, compétence pour engager des recours pré-contractuels et contractuels. L'Autorité se prononce également sur la composition des commissions des marchés internes aux sociétés ainsi que sur les règles que ces commissions édictent pour la passation et l'exécution de leurs marchés. Enfin, l'Autorité élabore

un rapport public annuel sur les marchés passés par les sociétés concessionnaires et les travaux réalisés en exécution de ces marchés.

Le 30 juin 2017, l'ARAFER a publié son deuxième rapport annuel sur l'activité des commissions des marchés des sociétés concessionnaires d'autoroutes relatif à l'exercice 2016. L'ARAFER a établi ce rapport à la lumière des dispositions juridiques et contractuelles en vigueur en 2016, au cours de laquelle deux dispositifs se sont succédés à la fois s'agissant de la passation des marchés (le contrôle de l'ARAFER s'applique aux marchés pour lesquels une consultation a été engagée ou un avis d'appel à la concurrence envoyé à la publication à compter de la date de publication du décret du 3 mai 2016 relatif à la passation des marchés par les concessionnaires d'autoroutes) mais également, pour les sociétés concessionnaires soumises à l'obligation d'instituer une commission des marchés, de la composition, de la validation et de la définition des règles internes de cette commission.

Ce rapport de transition esquisse ainsi un premier bilan du nouveau cadre juridique applicable aux sociétés concessionnaires ainsi que de l'action de l'ARAFER dans l'exercice de ses nouvelles missions.

4.4.3. Régulation des contrats de sous-concession passés pour l'exploitation d'activités commerciales sur les aires de services

Au titre de l'article L. 122-27 du code de la voirie routière, l'ARAFER rend, préalablement à l'agrément par l'administration de l'attributaire pressenti, un avis sur le respect de la réglementation applicable à la passation ou la modification des contrats d'exploitation des installations annexes sur aires de service (dits de « sous-concessions ») conclus postérieurement au 1er avril 2016 par les sociétés concessionnaires.

Le 27 novembre 2017, l'ARAFER a rendu un seul avis favorable sur les aires de service Est et Ouest de Lançon-de-Provence (A7). Pour cette aire, l'ARAFER a, en effet, considéré que « la procédure de passation [...] n'appel[ait] pas d'observation particulière » et que par conséquent les règles de passation avaient été respectées.

L'ARAFER a toutefois formulé deux recommandations afin de parfaire la transparence de la procédure :

- établir, de manière contradictoire, le compte rendu des réunions tenues avec les candidats et les soumissionnaires au cours de la procédure ;
- préciser dans le dossier de demande d'agrément les éléments permettant de comprendre la méthode de notation financière appliquée pour le choix du titulaire pressenti.



4.5. Le Parlement

Ces dernières années, le Parlement a vu ses moyens de contrôle et d'évaluation considérablement renforcés.

Depuis l'intervention de la loi n° 2015-990 du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques, c'est ainsi au pouvoir législatif qu'il revient d'autoriser l'allongement de la durée des contrats de concession. Le quatrième alinéa de l'article L. 122-4 du code de la voirie routière dans sa rédaction issue de la loi précitée ne prévoit en effet plus la possibilité d'approuver par un décret en Conseil d'Etat un avenant prévoyant un tel allongement. L'exposé des motifs de l'amendement explique que cette évolution vise à « empêcher l'apparition de concessions perpétuelles » et que l'obligation pour le Gouvernement d'obtenir l'aval du Parlement sur les projets d'allongement permet de « sortir du face-à-face entre l'État et les concessionnaires ».

Par ailleurs, l'information du Parlement n'a eu de cesse d'être améliorée : depuis 2009, le Parlement est destinataire chaque année d'un rapport sur l'exécution et le contrôle des contrats de concession d'autoroutes et d'ouvrages d'art (cf. article 7 du décret n° 2009-1102 du 8 septembre 2009 portant création du comité des usagers du réseau routier national) mais aussi d'un rapport sur l'évolution des péages pour chaque exploitant autoroutier (cf. article L. 119-8 du code de la voirie routière). Le présent rapport répond à cette exigence pour l'année 2017.

Enfin, l'article 177 de la loi n° 2017-1837 du 30 décembre 2017 de finances initiale pour 2018 prévoit que le Parlement se voit remettre par le Gouvernement un rapport d'information faisant le bilan de la privatisation des autoroutes.

4.6. Le comité des usagers du réseau routier national

Organisme consultatif, le comité des usagers du réseau routier national a été créé par le décret n° 2009-1102 du 8 septembre 2009. Présidé par M. François Bordry, il associe des représentants de l'administration, des associations d'usagers, des élus et des personnalités qualifiées.

Le comité aborde l'ensemble des sujets relatifs aux attentes des usagers du réseau routier national en matière d'information sur les tarifs, de sécurité, d'insertion environnementale et de qualité de service. Il formule des avis et propositions sur l'ensemble de ces sujets.

Au cours de l'année 2017, le comité des usagers du réseau routier national s'est réuni à deux reprises. Les services de l'Etat ont notamment présenté au comité :

- les hausses tarifaires validées pour l'année 2017 et prévisionnelles pour l'année 2018 ;
- la consistance du plan d'investissement autoroutier ;
- le rôle de l'ARAFER ;
- la situation des tunnels transalpins ;
- les propositions des Assises nationales de la mobilité.

A la suite de la modification de la composition du comité des usagers par le décret n° 2013-1025 du 13 novembre 2013 modifiant le décret n° 2009-1102 du 8 septembre 2009 relatif à la création du comité des usagers du réseau routier national, en vue notamment d'accroître la représentation des associations d'usagers et des associations de protection de l'environnement,

la mise à jour de la liste des membres du comité a été engagée.

Par ailleurs, le décret n° 2015-622 du 5 juin 2015 relatif à certaines commissions administratives à caractère consultatif relevant du ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie a renouvelé le comité des usagers pour une durée de cinq ans à compter du 8 juin 2015.



Sources SFTRF

4.7. Les commissions intergouvernementales des tunnels transalpins

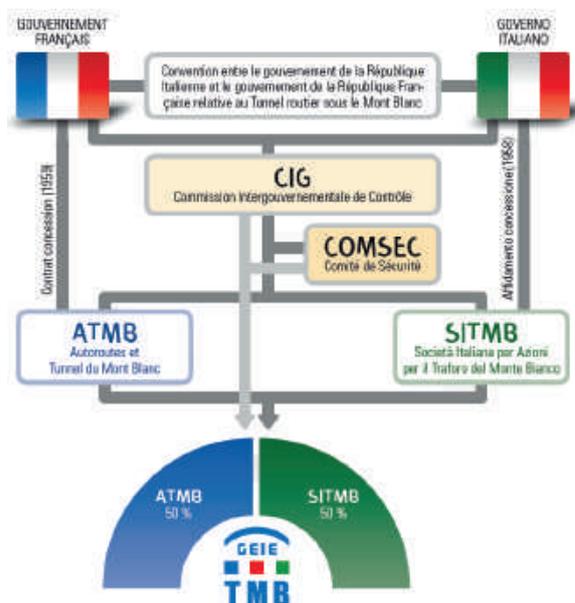
La DIT assure la vice-présidence et le secrétariat des délégations françaises aux Commissions intergouvernementales (CIG) des tunnels du Mont-Blanc et du Fréjus, sous l'autorité, en 2017, de Monsieur l'Ambassadeur Maxime Lefebvre, président des délégations françaises, et qui a succédé à Monsieur l'Ambassadeur Gilles Favret.

Plusieurs caractéristiques propres à ces deux ouvrages méritent d'être signalées. Les deux tunnels se distinguent en effet l'un et l'autre par leur caractère transfrontalier, mais également par leur longueur (11,6 km pour le Mont-Blanc, 12,9 km pour le Fréjus), et par le fait que chaque pays a confié, en vertu d'une convention franco-italienne propre à chacun des deux tunnels, l'exploitation de la moitié de l'ouvrage à un concessionnaire en application de la directive 2004/54/CE du 29 avril 2004.

Pour permettre une gestion unique de ces ouvrages transfrontaliers, ont été créées deux structures franco-italiennes de droit communautaire :

- le « GEIE-TMB », Groupement Européen d'Intérêt Economique du Tunnel du Mont-Blanc, dont les deux sociétés concessionnaires française et italienne, ATMB et SITMB, sont membres à parts égales.

- le « GEF », Groupement d'exploitation du Fréjus, composé paritairement des sociétés concessionnaires française et italienne, SFTRF et SITAF.



Exemple du schéma de gouvernance pour le tunnel du Mont-Blanc - Source : ATMB

Ces deux groupements sont chargés par les sociétés concessionnaires de l'exploitation et de l'entretien de l'ouvrage, de la gestion et de la sécurité du trafic, ainsi que des travaux relevant de leur compétence. Il convient de souligner que le GEIE-TMB assure aussi la perception des péages contrairement au GEF. En outre, le GEIE-TMB réalise les travaux de maintenance extraordinaires et d'amélioration de l'infrastructure et de ses équipements alors que le GEF ne réalise ni les nouveaux travaux, ni les dépenses d'entretien extraordinaires.

En application des conventions signées entre les gouvernements français et italien (la convention du 24 novembre 2006, dite « Convention de Lucques » pour le tunnel du Mont-Blanc, et la convention du 23 février 1972 pour le tunnel du Fréjus), les CIG de chaque tunnel sont chargées, au nom et par délégation des gouvernements italien et français, de suivre l'ensemble des questions liées à la sécurité, l'exploitation, l'entretien, le renouvellement et la modernisation des ouvrages. Les GEIE, en tant qu'exploitants, présentent le bilan d'exploitation des deux tunnels lors des CIG. La CIG de chaque tunnel se réunit deux fois par an, une fois à Rome, et une fois à Paris.

Si les CIG sont compétentes pour approuver les tarifs de péage, elles veillent principalement au respect des règles relatives à la sécurité par les concessionnaires français et italiens et l'exploitant de chaque tunnel. A cette fin, la CIG adopte des règles propres à des tunnels transfrontaliers, notamment un règlement de la circulation du tunnel et un plan de secours binational, avec l'appui et l'expertise d'un comité de sécurité. Ce comité de sécurité est une instance paritaire binationale, plus spécifiquement chargée des questions de sécurité publique dans le tunnel et ses annexes.

Les comités de sécurité peuvent également former des groupes de travail spécifiques à

certaines sujets de première importance comme « le groupe de travail retour d'expérience » dont l'objectif est d'analyser les incidents survenus dans le tunnel ou le groupe de travail inspections détaillées périodiques dont la fonction est d'effectuer un contrôle systématique et précis de l'ouvrage. En 2017, chaque comité de sécurité s'est réuni à plusieurs reprises pour examiner les conclusions des groupes de travail ainsi que des différents contrôles ou inspections menées. Les conclusions des Comités de Sécurité sont ensuite examinées et approuvées par les CIG.

En mai 2017, la CIG des tunnels routiers du Fréjus et du Mont-Blanc a décidé la constitution d'un groupe de travail binational, associant les administrations centrales françaises et italiennes et les préfetures et services territoriaux. La mission de ce groupe est de préciser les conditions et modalités possibles de mise en œuvre de mesures d'interdiction dans les tunnels applicables aux poids lourds EURO III. Ce groupe traite également des augmentations tarifaires transitoires qui pourraient s'avérer nécessaires dans l'attente de l'application effective de ces mesures.

La CIG a retenu l'ensemble des conclusions du groupe de travail binational sur l'interdiction de circulation des poids lourds EURO 3 aux tunnels qui s'est réuni le 11 octobre 2017 à Turin :

- l'interdiction permanente des poids lourds EURO 3 lorsque leur part dans le trafic total sera inférieure à 2% sur un trimestre glissant, indépendamment à chaque tunnel, ce qui laisse envisager selon les projections une interdiction dès le 1er janvier 2019 au Mont-Blanc et à partir du 1er juillet 2019 au Fréjus ;
- dans l'attente de cette interdiction, l'application, dès le 1er avril 2018, d'une majoration tarifaire de 5%.



Focus sur ...

L'interdiction de circulation des poids lourds les plus polluants dans la vallée de l'Arve et les tunnels transalpins

La vallée de l'Arve est particulièrement vulnérable à la dégradation de la qualité de l'air du fait du relief, qui limite la dispersion des substances nocives et de la concentration des activités humaines (habitat, industrie, transport) en fond de vallée. Depuis 2012, la vallée est couverte par un « plan de protection de l'atmosphère »,

plan d'action destiné à réduire, notamment, les émissions de particules fines (PM10). Dans son volet transport, le plan prévoit la possibilité, lors des pics de pollution, de mettre en œuvre des mesures de restriction de circulation des poids lourds.



Aiguille du Midi, Chamonix-Mont-Blanc, Haute-Savoie, située dans la zone du Plan de Protection de l'Air de la Vallée de l'Arve

Dans ce cadre, l'arrêté inter-préfectoral du 18 juillet 2014 permettait d'interdire la circulation des PL de plus de 7,5 tonnes les plus polluants (Euro 0, Euro I, Euro II) dans les vallées de l'Arve, la Maurienne, la Tarentaise et dans les zones urbaines des pays de Savoie lors de certains pics de pollution et dans la limite de 20 jours par an. De plus, cet arrêté prévoit l'interdiction des poids lourds EURO III en transit avec un report sur le tunnel du Fréjus.

Par ailleurs, un arrêté interministériel du 7 avril 2016 relatif au déclenchement des procédures préfectorales en cas d'épisodes de pollution de l'air ambiant, modifié le 26 août 2016 a abrogé l'arrêté du 26 mars 2014 et réformé le dispositif de gestion des pics de pollution atmosphérique. Dès le premier jour de prévision d'un dépassement, des mesures contraignantes pourront être décidées pour le lendemain. Deux jours sont ainsi gagnés par rapport au régime de 2014. L'association des collectivités territoriales est également accrue via la consultation d'un comité dédié. Enfin, les préfets peuvent « évaluer localement l'opportunité de consulter le public au regard des enjeux et du contexte local ». Entre les 19 et 30 janvier 2017, les Alpes ont connu un épisode majeur de pollution aux particules fines PM10 et notamment la vallée de l'Arve, dans laquelle le seuil de $80 \mu\text{g}/\text{m}^3$ de particules fines a été dépassé. Les poids lourds de plus de 7,5 tonnes ont été soumis à des restrictions de circulation dans l'ensemble du périmètre du plan de protection de l'atmosphère

de la vallée de l'Arve. A la suite de la répétition de ces épisodes de pollution dans cette vallée particulièrement vulnérable, la Ministre chargée de l'environnement a souhaité renforcer les mesures applicables en mettant en place un plan d'actions intitulé : « Vallée de l'Arve : territoire respirable à énergie positive ». En février 2017, la ministre de l'écologie a annoncé le renforcement du plan de protection de l'atmosphère.

L'arrêté-cadre a été finalement pris par le préfet de la Haute-Savoie le 9 mai 2017 et est entré en vigueur le 1er septembre 2017. Cet arrêté prévoit qu'en cas de pic de pollution, la circulation des poids lourds de plus de 7,5 tonnes les plus polluants (Euro 0 à III) est interdite dans la vallée.

Depuis le 1er novembre 2012, la circulation des poids lourds de norme Euro 2 est interdite dans le tunnel du Mont-Blanc. La même interdiction s'applique au tunnel du Fréjus depuis 1er juillet 2017. Dans un contexte de renforcement des mesures de protection de la qualité de l'air dans la vallée d'Arve, la commission intergouvernementale a décidé d'étendre cette interdiction aux poids lourds Euro 3 lorsque leur part dans le trafic total sera égal ou inférieur à 2% sur un trimestre glissant. Les discussions entre les autorités françaises et italiennes vont également se poursuivre afin de mieux coordonner ces actions en lien avec la gestion du trafic trans-frontalier empruntant les tunnels du Mont-Blanc et du Fréjus.

PARTIE 5

La passation de nouveaux contrats de concession autoroutière



Trois opérations ont plus particulièrement été suivies dans ce cadre par le département des partenariats public-privé en 2017.

5.1. L'autoroute A 355, le contournement Ouest de Strasbourg

Le projet d'autoroute A355 – Autoroute de Contournement Ouest de Strasbourg (ACOS), long de 24 km et déclaré d'utilité publique en janvier 2008, vise à assurer un itinéraire nord sud d'un bon niveau de service, délestant l'A35 dans l'agglomération de Strasbourg qui supporte un trafic de 170 000 véhicules/jour .

Relancée en février 2014 avec le soutien des collectivités concernées (Métropole de Strasbourg, Conseil départemental du Bas-Rhin et Conseil régional d'Alsace), la procédure de consultation des entreprises s'est achevée le 29 janvier 2016 par la signature de la convention de concession avec la société Arcos, filiale de Vinci concessions. Les études et procédures administratives nécessaires ont dès lors été engagées par le concessionnaire en vue d'un

démarrage des travaux fin 2017. Toutefois, des aléas techniques et administratifs, courant pour ce type de projets, ont repoussé l'obtention des autorisations requises. Celles-ci font l'objet d'un suivi par le DPPP et les différents services techniques de l'État concernés afin de veiller au bon déroulement de l'opération.

En parallèle de ces procédures, l'État a engagé fin 2017 la procédure de prorogation de la déclaration d'utilité publique initiale du projet. Cette procédure a été conclue en janvier 2018 par la publication du décret n° 2018-36 du 22 janvier 2018 prorogeant la DUP pour 8 années, permettant ainsi la poursuite du projet.

La durée de concession est fixée à 54 ans à compter de la date d'entrée en vigueur.

5.2. L'autoroute A 45, Lyon – Saint-Étienne

L'autoroute A45 est un projet d'autoroute à 2x2 voies de 48 km devant relier Lyon et Saint-Étienne qui a fait l'objet d'un décret d'utilité publique en date du 16 juillet 2008.

La procédure de mise en concession a été lancée par la publication de l'avis d'appel public à la concurrence le 24 avril 2012.

Suite à la phase de constitution des offres qui s'est déroulée au cours de l'année 2014, l'analyse des offres s'est achevée en janvier 2015. Compte tenu des enjeux financiers liés à la subvention d'équilibre, la poursuite du projet et la désignation du

concessionnaire pressenti ont été conditionnés par la confirmation des engagements financiers des collectivités cofinanceuses, Saint-Étienne Métropole et le Conseil départemental de la Loire. Ces dernières ont délibéré sur leur soutien au projet et leur participation financière en décembre 2015. Les négociations ont dès lors été conduites avec l'attributaire pressenti au cours de l'année 2016, puis le projet de contrat a fait l'objet d'un avis favorable de l'ARAFER le 19 octobre 2016.

Le contrat n'a pas été signé et des réflexions complémentaires sur les déplacements entre Lyon et Saint-Etienne ont été engagées.



5.3. La route Centre-Europe Atlantique (RCEA)

La RCEA dans l'Allier est un maillon important de la grande liaison transversale Est-Ouest qui relie, au nord du Massif Central, la façade atlantique depuis Royan au sillon rhodanien via Chalon-sur-Saône et Mâcon. De nombreux accidents graves et notamment mortels ont été constatés, dus essentiellement à la configuration de l'axe à 2 voies bidirectionnelles sans séparateur central et au fort trafic de poids lourds.

la gravité de l'accidentologie. Le Conseil d'orientation des infrastructures, mis en place dans le cadre des Assises nationales de la mobilité, a confirmé cette démarche, recommandant de prévoir la poursuite des études et procédures pour la RCEA dans l'Allier avec un engagement du projet concédé au plus tôt.

La mise à 2 x 2 voies avec séparateur central de la RCEA dans l'Allier (A79) par recours à une concession autoroutière a été déclarée d'utilité publique le 20 avril 2017.

Un avis d'appel public à la concurrence a été publié le 21 avril 2017 par le département DPPP. Plusieurs groupements ont remis une candidature et ont été retenus pour la suite de la procédure fin 2017.

Il a été décidé de poursuivre le processus d'appel d'offres compte tenu des spécificités de ce projet et de la nécessité d'apporter une réponse rapide à



Source Département Allier



Source RCEA

PARTIE 6

Le contrôle des contrats en cours



6.1. Le contrôle des hausses annuelles de tarifs de péage

Ce système contractuel est établi sur la base d'un équilibre financier, prévoyant une évolution des tarifs de péages jusqu'à la fin de la concession. Le taux d'évolution des tarifs est proportionnel à l'inflation auquel s'ajoute une constante pour les sociétés sous contrats de plan.

La formule de hausse minimale, définie dans le décret n° 95-81 du 24 janvier 1995 relatif aux péages autoroutiers, est de : $70\% \times \text{inflation}$. Dans le cadre d'un contrat de plan, elle est en général : $85\% \times \text{inflation} + X\%$ (le détail des hausses pour chaque société est rappelé en annexes 6 et 7).

L'article 25 du cahier des charges annexé aux conventions de concession liant l'État aux sociétés concessionnaires définit les règles de fixation des tarifs de péages, notamment les modalités de calcul d'un tarif kilométrique moyen servant de base aux tarifs de péages et qui tient compte de la structure du réseau, des charges d'exploitation et des charges financières de la société, ainsi que les possibilités de modulation de ce tarif kilométrique moyen.

Le réseau de chacune des concessions historiques est découpé en « sections de référence ». Pour chacune est défini un taux kilométrique moyen (TKM) égal à la somme des tarifs applicables sur chacun des trajets possibles internes à la section de référence, rapportée à la somme des longueurs de tous ces trajets. Le TKM du réseau est égal à la moyenne des TKM des sections de référence pondérée par les kilomètres parcourus de l'année précédant la hausse.

Chaque classe de véhicule dispose de son TKM. Lors de la hausse tarifaire annuelle, l'évolution prévue du TKM réseau de la classe 1 (voitures particulières), à kilomètres parcourus inchangés, ne doit pas dépasser la hausse autorisée contrac-

tuellement entre l'État et le concessionnaire (voir définition des classes en annexe 5). En outre, cette hausse ne doit pas conduire à un gain de recettes indu pour la société par la pratique du foisonnement.

Un contrat de plan, conclu pour une durée maximale de cinq années renouvelable entre l'Etat et la société concessionnaire, peut préciser les modalités d'évolution des tarifs de péages pendant la période considérée.

Chaque année, entre les mois d'octobre et de novembre, les sociétés concessionnaires soumettent au concédant leurs projets de grilles tarifaires. En concertation avec la direction générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes, la direction des infrastructures de transport se livre à un contrôle approfondi de ces grilles afin de vérifier que les hausses de tarifs envisagées sont strictement conformes aux stipulations du cahier des charges et, le cas échéant, du contrat de plan.

La conformité de la hausse du taux kilométrique moyen à la hausse maximale contractualisée ainsi que l'absence de foisonnement sont systématiquement vérifiées.

Lorsqu'existe un contrat de plan en vigueur, les propositions tarifaires font l'objet d'un accord tacite. Dans le cas contraire, les tarifs sont approuvés par un arrêté conjoint des ministres chargés de la voirie nationale et de l'économie.

Si les tarifs proposés ne sont pas conformes aux règles définies par les contrats, le concédant peut mettre la société concessionnaire en demeure de les modifier. Dans l'hypothèse où, malgré tout, les tarifs proposés ne respecteraient pas ces règles, les tarifs sont fixés par un arrêté conjoint

des ministres chargés de la voirie nationale et de l'économie.

Les annexes 6 à 9 présentent les différents éléments relatifs aux tarifs de péage 2018 et à leurs évolutions depuis 2006. Les propositions des sociétés pour l'année 2018 ont été réceptionnées fin novembre et courant décembre 2017.

Les nouveaux de tarifs de péage entrent en vigueur au 1er février, sauf exception comme, par exemple, les tarifs du tunnel A 86 duplex concédé à la société COFIROUTE, applicables dès le 1er janvier.

6.2. Le contrôle de la qualité du service rendu aux usagers

La qualité de service aux usagers couvre des domaines multiples et très diversifiés. Ils vont ainsi de l'offre de services sur les aires à la rapidité d'intervention sur incident ou accident, en passant par le bon écoulement des flux en barrière de péage, la surveillance constante du réseau par l'exploitant ou encore la minimisation de l'impact des chantiers sur la circulation...

L'État concédant évalue également le niveau de sécurité des infrastructures routières avant et après mise en service. Il veille à l'intégration par les sociétés concessionnaires des démarches et procédures de sécurité routière.

Le service de contrôle dispose, pour exercer cette mission, d'une palette d'outils dédiés à chaque compartiment de l'activité d'exploitation d'un réseau autoroutier. Cette palette a vocation à s'enrichir et s'adapter au fil du temps et de l'évolution des techniques et des attentes et préoccupations des usagers.

On citera, parmi les principaux outils de contrôle :

- les indicateurs de performance, qui permettent de mesurer concrètement la performance des sociétés concessionnaires d'autoroutes (SCA),
- l'évaluation du ressenti des usagers, au travers d'enquêtes ou de bilans ;
- l'instruction « a priori » des propositions des SCA en matière d'évolution de l'offre, instruction qui doit progressivement s'enrichir d'une évaluation « a posteriori » du gain pour les usagers ;
- des enquêtes particulières suite à des événements notables, afin de s'assurer que l'exploitant a rempli ses obligations et mis

en œuvre tous les moyens utiles et proportionnés à la gestion d'une crise.

Par ailleurs, par sa présence continue auprès de l'utilisateur, l'exploitant est en capacité d'identifier des pistes concrètes d'amélioration de la sécurité routière. Cette action fait elle aussi l'objet d'un suivi et d'un contrôle par le concédant.

6.2.1. Mesurer les performances des sociétés concessionnaires d'autoroutes

Sur certains domaines, les performances globales des sociétés concessionnaires sont mesurables au moyen d'indicateurs (voir annexe 4) et donc pénalisables. Ces indicateurs chiffrés permettent de formaliser, de préciser, voire au fil du temps de renforcer, les exigences de l'État concédant vis-à-vis des sociétés concessionnaires.

La sous-direction mène un travail permanent de réflexion sur ces indicateurs afin de les améliorer et de développer leur champ d'application.

6.2.1.a. Les indicateurs de performance : état des lieux

Les sociétés concessionnaires font l'objet d'une évaluation de leurs performances au moyen d'une batterie d'indicateurs couvrant la sécurité, les services aux usagers, l'exploitation du réseau et l'entretien du patrimoine.

² Procédé consistant à optimiser les recettes en concentrant les hausses annuelles des tarifs de péage sur les barrières de péage les plus fréquentées, entraînant d'importantes distorsions tarifaires et une croissance du chiffre d'affaires annuel, au-delà de la hausse annuelle des tarifs accordée par le concédant

En matière d'exploitation par exemple, suite à un événement impactant la circulation, les délais d'information des usagers via la radio ou les panneaux à message variable ainsi que les délais d'intervention de l'exploitation sur site sont mesurés au quotidien. Les sociétés concessionnaires sont soumises à des délais moyens et / ou maximum limites, au-delà desquels elles peuvent faire l'objet d'une pénalisation financière.

Ces indicateurs ont été mis en place progressivement. Ils sont tous quantitatifs. Grâce à ces indicateurs, l'État concédant dispose ainsi d'un socle d'exigences vis-à-vis de ses concessionnaires, traduites en objectifs chiffrés.

A l'occasion de la signature du plan de relance autoroutier en 2015, l'État a imposé l'inscription de ces indicateurs dans les conventions de concession de toutes les sociétés concessionnaires concernées.

Cette extension de la contractualisation des indicateurs constitue un progrès notable car ces derniers étaient jusqu'alors inscrits dans les contrats récents, les sociétés historiques n'y étant soumises que sur la durée de réalisation des contrats de plan quinquennaux passés avec l'État.

La non-atteinte des objectifs fixés donne lieu, à l'issue d'une analyse contradictoire entre le concédant et la société concessionnaire, à des pénalités financières. Les modalités de calcul de ces pénalités sont fixées au contrat.

En 2016, le lancement d'un nouveau plan d'investissement a été l'occasion de faire évoluer la batterie d'indicateurs en stabilisant les définitions pour les rendre compatibles avec une application annuelle jusqu'à la fin des contrats de concession. Cela a aussi été l'occasion d'introduire des réflexions sur la mise en place ou la généralisation de nouveaux indicateurs.

En 2017, trois sociétés ont fait l'objet de sanctions financières au titre de la non-atteinte des objectifs de performance assignés par l'État au titre des résultats de l'année 2016.

Au-delà de la sanction financière, la construction et le suivi des indicateurs constituent l'une des bases du dialogue avec les concessionnaires dans la perspective d'une amélioration continue du service rendu. En effet, ces indicateurs doivent être adaptés aux spécificités et aux contraintes

de chaque réseau autoroutier ainsi qu'à l'évolution des techniques. Les indicateurs eux-mêmes font ainsi régulièrement l'objet d'améliorations, à l'occasion de chaque renégociation de contrat.

6.2.1.b. Le contrôle de la mesure des indicateurs par les sociétés concessionnaires d'autoroutes : les audits

Afin de s'assurer de l'exhaustivité et de la sincérité des données fournies par les sociétés pour le calcul des indicateurs, la sous-direction GCA déploie depuis 2013 une démarche d'audit du calcul des indicateurs par les sociétés concessionnaires d'autoroutes. En effet, il convient d'accorder une attention particulière à la délimitation du périmètre et au choix des outils de mesure qui sont mobilisés par les sociétés concessionnaires, de même qu'à la manière dont elles calculent et interprètent les résultats, afin de s'assurer que la méthodologie qu'elles adoptent correspond bien aux attentes du concédant.

Par exemple, dans le domaine de l'exploitation (délai d'intervention sur un événement, surveillance du réseau, délai d'information des usagers sur un événement à l'aide de la radio 107.7 ou des panneaux à messages variables), la démarche d'audit est aujourd'hui généralisée et pérennisée, avec l'assistance d'un vivier d'auditeurs issus du Cerema formés à la méthodologie des audits.

En 2017, 3 audits de sociétés concessionnaires d'autoroute ont été réalisés concernant les indicateurs de performance liés à l'exploitation.

Les résultats de ces audits sont pour l'essentiel positifs, montrant une bonne appropriation des indicateurs et de leurs modalités de mesure par les sociétés concessionnaires.

Néanmoins, ils permettent aussi d'identifier certains écarts et en conséquence de procéder à certains recadrages permettant l'amélioration des modalités de calcul des indicateurs ou la traçabilité des données.

Les actions correctrices correspondantes sont exigées des sociétés concernées après analyse contradictoire. Leur mise en œuvre effective fait l'objet d'un suivi et d'échanges réguliers.

Par ailleurs, le déploiement des audits portant sur l'indicateur relatif au délai de réponse des sociétés concessionnaires aux sollicitations de

leurs clients est en cours et un audit à blanc a été réalisé en 2017 pour un déploiement à partir de 2018.

D'autres audits sur les indicateurs de performance et d'entretien du patrimoine sont menés dans les domaines des chaussées et des ouvrages d'art (cf § 6.3.3).

6.2.2. Appréhender le ressenti des usagers

Le niveau de satisfaction des usagers est évalué grâce à deux études menées de manière annuelle depuis 2003 et 2006 : l'« enquête satisfaction », qui correspond à une évaluation de la qualité du réseau par les usagers eux-mêmes et le « bilan des réclamations » adressées aux sociétés concessionnaires par leurs clients.

6.2.2.a. Les enquêtes de satisfaction

Une enquête de satisfaction est commanditée chaque année par l'ASFA et réalisée par un prestataire indépendant. Elle consiste en un questionnement direct des usagers sur certaines aires de services ou de repos. Elle concerne les sociétés concessionnaires gérant un réseau long de plus de 200km (APRR, AREA, ASF, COFIROUTE, ESCOTA, SANEF et SAPN) et s'articule autour de huit thèmes : état de la route, sécurité, conditions de circulation, passage au péage, signalisation et information, esthétique, infrastructures des aires, services sur les aires.

Dans leurs réponses à ces enquêtes, les usagers se déclarent de manière constante globalement très satisfaits du réseau, ce niveau de satisfaction restant globalement stable d'une année à l'autre.

6.2.2.b. Le bilan des réclamations

Ramené au nombre de kilomètres parcourus, le nombre de réclamations adressées par les usagers aux concessionnaires est très faible, de l'ordre de 1,7 réclamations par million de kilomètres parcourus, soit moins de 100 réclamations par million de passages au péage.

Néanmoins les motifs de réclamation, qui ont poussé les usagers à écrire aux sociétés, méritent un examen attentif afin d'identifier les principaux points problématiques et de chercher des mesures correctrices.

On constate une forte augmentation du nombre de réclamations relatives aux dispositifs de péage proprement dits, notamment, selon les résultats de l'année 2016, synthétisés en 2017, des erreurs de classification des véhicules (55%), l'imputation d'un trajet erroné (dont « le trajet le plus cher ») (38,6%) et plus marginalement des problèmes liés à des dysfonctionnements ponctuels des dispositifs de paiement (monnayeurs, bornes...) (5%).

Ces problèmes sont dans leur grande majorité imputables aux dispositifs techniques en voie (87%) et non aux usagers de l'autoroute ou aux émetteurs de badge.

L'État concédant s'assure, au moyen d'un indicateur de performance spécifique, que les sociétés concessionnaires répondent dans des délais raisonnables à leurs usagers.

6.2.2.c. Développer la culture de l'évaluation des gains pour les usagers

Au-delà des contrôles « a priori » sur les projets ou des bilans généraux de satisfaction, la sous-direction GCA incite désormais les SCA à formaliser vis-à-vis du concédant de véritables évaluations « a posteriori » de l'impact des nouvelles réalisations en matière d'exploitation.

Ainsi en est-il en matière d'évolution des systèmes de péage, de fréquentation des sites de covoiturage ou de dispositifs d'information à l'adresse de certaines catégories d'usagers.

Ces évaluations reposent nécessairement et en premier lieu sur l'impact des aménagements sur l'utilisateur lui-même (enquête de satisfaction, bilans de l'utilisation du nouveau service, évolution des débits en barrière...).

Elles permettent d'évaluer le degré de pertinence du déploiement de dispositifs installés à titre de tests à certains endroits, elles permettent aussi aux concessionnaires de tester des dispositifs innovants en partenariat avec l'administration. Cette approche semble particulièrement pertinente en matière d'adaptation des gares de péage aux évolutions du trafic par exemple.

6.2.3. Agir sur les domaines à enjeux pour une qualité de service au quotidien

6.2.3.a. Améliorer la fluidité du passage en gares de péage

Afin d'améliorer l'écoulement du trafic, les barrières de péage font l'objet d'aménagements divers qui peuvent prendre la forme d'augmentation du nombre de voies de passage ou de modernisation des équipements, dont notamment le déploiement du télépéage sans arrêt.

La qualité de ces projets est contrôlée à chaque étape de leur réalisation, mais aussi en fonctionnement courant. Par ces contrôles, le concédant s'assure que, outre la prise en compte des questions de sécurité et de conformité aux règles de l'art, le service rendu à tous les usagers, qu'ils se déplacent en véhicules légers ou en poids lourds, et quel que soit leur mode de paiement, est effectivement amélioré.

Ainsi en 2017 :

- 3 dossiers d'amélioration ont été traités ;
- 3 inspections de sécurité ou de travaux ont été réalisées ;
- 24 barrières en service ont fait l'objet d'une inspection afin de vérifier leur bonne exploitation ainsi que leur bon fonctionnement global.

Ces dernières années, les services de l'État ont dû traiter une vague importante de dossiers de modernisation en raison du processus d'automatisation des péages (mise en place du paiement par badge, puis du télépéage sans arrêt, automatisation des équipements). Les SCA

ayant quasiment atteint leur objectif en matière d'automatisation, le volume des dossiers relatifs à de nouveaux projets tend aujourd'hui à baisser.

De nouveaux enjeux cruciaux se dessinent désormais, avec notamment l'encouragement de l'autorité concédante à l'émergence du péage sans barrière (free-flow ou flux libre).

6.2.3.b. Améliorer les aires de services et de repos et les adapter aux nouvelles attentes

Les aires de service

Le code de la voirie routière prévoit que les sociétés concessionnaires peuvent déléguer l'exploitation des aires de services à des entreprises tierces, sous réserve que les contrats soient passés par voie d'appel à la concurrence. Pour les consultations lancées à compter du 1er avril 2016, les attributaires pressentis doivent être agréés par l'autorité concédante, après avis de l'ARAFER.

L'agrément permet de s'assurer :

- de la bonne gestion du domaine public autoroutier ;
- du respect des conditions d'organisation du service fixées par l'arrêté du 8 août 2016 ;
- du respect des exigences de publicité et de mise en concurrence ;
- des garanties professionnelles et financières du futur prestataire.

Au cours de l'année 2017, les sociétés APRR, ASF, ATMB, SANEF, SAPN et SFTRF ont renouvelé 44 contrats d'exploitation d'activités commerciales sur les aires de services du réseau autoroutier concédé (voir annexe 11).



Source APRR

Zoom sur...

Les aires de demain : le développement de nouveaux services sur les aires

La sous-direction GCA a engagé une réflexion (étude réalisée par le Cerema) sur « l'aire du futur ».

La 1^{ère} partie de cette étude, liée aux services minimum sur aire, a été réalisée en 2016 et a permis de conforter l'arrêté du 8 août 2016, qui constitue un socle robuste et relativement souple.

L'année 2017 a vu l'élaboration de la seconde partie de cette étude. Intitulée Les aires de services autoroutières : analyse complémentaire et éléments de prospective, elle vise à compléter et faire évoluer le référentiel des besoins établi lors de la phase 1 (qui n'a pas permis de questionnements extérieurs aux services de l'État) et à examiner dans une approche prospective comment les aires de service peuvent répondre aux enjeux à moyen et long termes de la mobilité en prenant en compte les principaux changements technologiques et comportementaux prévisibles à ce jour.

Les prochaines phases de cette étude concerneront l'enrichissement du niveau de service de base à partir des besoins des usagers et l'ouverture des aires au service du territoire.

Les aires de repos

Tout projet ambitieux de modification des aires fait l'objet d'un contrôle par le concédant avant le lancement des travaux. Pendant les travaux, des visites sont généralement programmées (gêne à l'utilisateur, cohérence avec le projet initial) et en fin de chantier, la vérification de l'accessibilité des services est contrôlée avant ouverture des nouveaux services.

En 2017, dans le cadre des différents contrats de plan ou plan de relance, ce sont environ 80 aires de repos qui ont ainsi été améliorées par rapport aux exigences contractuelles de base. Ces améliorations ont permis de rendre les aires plus attractives, concourant aux objectifs de sécurité routière par la lutte contre l'hypovigilance, plus écologiques et avec des services accessibles aux personnes à mobilité réduite.

La qualité des aires de repos est par ailleurs évaluée régulièrement au titre des indicateurs de performance. Cette évaluation est menée directement par l'autorité concédante. En 2017, comme chaque année, une centaine d'aires de repos ont fait l'objet d'une visite inopinée par l'autorité de contrôle pour en évaluer le bon état d'entretien et de propreté sur la base d'une grille d'évaluation commune aux différentes SCA concernées.

Les parkings de covoiturage

Le covoiturage fait l'objet d'un recours de plus en plus fréquent en France. En 2015, 11 millions de trajets longue distance ont été réalisés par des covoitureurs.

Cette pratique de mobilité est définie par l'article L.3132-1 du code des transports et est issue de la loi du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour une croissance verte : « l'utilisation en commun d'un véhicule terrestre à moteur par un conducteur et un ou plusieurs passagers, effectuée à titre non onéreux, excepté le partage des frais, dans le cadre d'un déplacement que le conducteur effectue pour son propre compte ».

Le covoiturage répond aux enjeux de développement durable et de la transition énergétique. Dans cette optique, la création et le développement de parkings de covoiturage à proximité des autoroutes devient un enjeu majeur pour la participation de cette pratique.

En 2017, les services de l'État ont traité 14 dossiers et visité 14 sites.

L'objectif de ces parkings est d'être aisément accessibles par les automobilistes se déplaçant en véhicule léger mais aussi de permettre la dépose et la prise de covoitureurs en toute sécurité. Cet objectif de proximité va nécessiter à moyen terme le développement de nouveaux parkings.

6.2.3.c. Minimiser l'impact des chantiers sur la circulation

Les chantiers ayant un impact particulier sur la circulation font l'objet d'un arrêté d'autorisation pris par le Préfet. Cet arrêté est pris sur la base d'un dossier dit « d'exploitation sous chantier » (DESC) explicitant la nature des travaux et les mesures prises pour notamment limiter au mieux la gêne occasionnée pour les usagers.

Le nombre de DESC soumis à l'avis du concédant est en augmentation nette et constante depuis plusieurs années. En effet, une attention particulière est accordée depuis 2012 à la problématique de l'exploitation de l'autoroute en phase de chantiers.

Ainsi, le nombre de Dossiers d'Exploitation Sous Chantier (DESC) transmis par les sociétés a été porté au nombre de 1165 en 2017 en progression de 26% par rapport aux 922 de 2016, 766 en 2015, et seulement 374 en 2012. Cette forte évolution est le reflet direct du plan de relance de 2015 contractualisé entre l'État et les concessionnaires et de la fin des chantiers des contrats de plan.

Dans ce cadre, une vigilance particulière est apportée aux dispositions prises par les gestionnaires pour limiter la gêne aux usagers à l'occasion des chantiers. Lorsque toutes les mesures raisonnables destinées à limiter cette gêne n'ont pas été prises, le concédant invite le concessionnaire à optimiser encore le dispositif proposé.

Sur les chantiers portant des enjeux particulièrement forts en termes de gêne potentielle pour les usagers (chantier de déplacement de l'A9 à Montpellier, élargissements d'A63 et d'A9 vers Perpignan, liaison A89/A6, A16 liaison Ile de France/Francilienne) des réunions préparatoires ont été organisées afin de minimiser l'impact sur la circulation.

6.2.3.d. Évaluer en continu les interventions sur événements majeurs

Les événements (accidents, pannes) entraînant une coupure d'une durée supérieure à 4 heures doivent faire l'objet d'une déclaration systématique à la direction des infrastructures de transports.

Les sociétés concessionnaires produisent ensuite un rapport circonstancié du traitement de l'événement, depuis son signalement jusqu'à la réouverture à la circulation en passant par l'arrivée des secours sur place et l'adoption de mesures de gestion du trafic (entrées et sorties conseillées et ou obligatoires en amont et aval de l'événement). Ces retours d'expérience ont pour objectif d'améliorer la qualité du service rendu à l'utilisateur dans ces circonstances très particulières.

79 événements recensés en 2017 ont fait l'objet d'un rapport. L'analyse de ces rapports montre

une bonne réactivité des exploitants dans la plupart des cas. Seulement 3 événements ont fait l'objet d'analyses et d'échanges approfondis entre les sociétés concessionnaires et le concédant.

6.2.3.e. Le dépannage, la viabilité hivernale et la signalisation

Dépannage

Tomber en panne sur l'autoroute crée une situation d'urgence et de danger, c'est pourquoi les opérations de dépannage, de remorquage et d'évacuation des véhicules sur autoroute sont assurées par des entreprises agréées. L'ensemble du réseau autoroutier concédé est ainsi couvert par des contrats organisant le dépannage.

Les sociétés concessionnaires pilotent les démarches de mise en concurrence par appel d'offre (ouvertures des plis, visites, propositions d'attribution d'agréments).

La DGCCRF contrôle les conditions de mise en concurrence et les préfetures délivrent les agréments sur avis des commissions interdépartementales d'agrément.

Le concédant s'assure, quant à lui, qu'une offre de dépannage agréée est disponible en permanence sur l'ensemble du territoire. En 2017, 16 commissions interdépartementales d'agrément se sont réunies. Un certain nombre de ces réunions ont donné lieu à des échanges préalables avec la sous-direction GCA.

De plus, les méthodes de calcul d'un nouvel indicateur relatif aux délais de dépannage ainsi que les objectifs afférents ont été finalisés en 2016 suite à une collaboration étroite avec deux sociétés concessionnaires (ASF et ESCOTA). Ce dispositif a vocation à être ensuite étendu aux autres sociétés à l'occasion de futures négociations.

Concernant le prix du dépannage, il faut distinguer les tarifs de dépannage des poids lourds de ceux des tarifs des véhicules légers. Depuis l'intervention du décret n° 89-477 du 11 juillet 1989, le prix du dépannage des véhicules légers est réglementé. Au contraire, le prix du dépannage des poids lourds est libre. Chaque année, un arrêté définit et fixe les tarifs de dépannage des véhicules légers sur autoroutes. Il détermine un prix forfaitaire couvrant le déplacement d'un véhicule d'intervention, la réparation sur place

et le remorquage ou le transport du véhicule immobilisé.

Viabilité hivernale

Le bureau GCA2 analyse les bilans annuels des sociétés concessionnaires ainsi que l'atteinte des objectifs de performances fixés dans les contrats et liés aux indicateurs neiges et verglas.

L'analyse des bilans de l'hiver 2016-2017 n'a pas révélé de dysfonctionnement dans le traitement des intempéries hivernales et les objectifs de performances fixés dans les contrats des principales sociétés ont été atteints.

Un audit test des indicateurs neiges et verglas a été lancé en 2017 auprès d'une société concessionnaire. Il aura vocation à servir de référence pour la généralisation des audits auprès de l'ensemble des sociétés concessionnaires concernées par ces indicateurs.

Signalisation

La signalisation a pour objet :

- de rendre plus sûre la circulation routière ;
- de faciliter cette circulation ;
- d'indiquer ou de rappeler diverses prescriptions particulières de police ;
- de donner des informations relatives à l'usage de la route ;
- de guider l'usager de l'autoroute sur son itinéraire.

Bien conçue et réalisée, elle facilite la circulation et réduit les causes d'accident. Insuffisante, trop abondante ou impropre, elle est facteur de gêne et d'insécurité.

La réglementation est définie par l'arrêté modifié du 24 novembre 1967 relatif à la signalisation des routes et des autoroutes ainsi que par l'Instruction Interministérielle sur la Signalisation Routière (IISR) dont la dernière version disponible a été publiée en avril 2016.

Avant la réalisation de sections neuves ou la modification de sections existantes, la signalisation fait l'objet d'études préalables sous la forme de « schéma directeur de signalisation directionnelle » (SDSD) et de projets de définition de signalisation (PDS) qui définissent la signalisation qui sera implantée sur le terrain.

Dans le cadre de l'instruction des SDSD et PDS produits par les concessionnaires, 15 avis sur dossiers ont été émis en 2017 par la sous-direc-

tion GCA. Une vingtaine d'avis ont également été émis sur des demandes de modifications ou compléments ponctuels à la signalisation en place.

Préalablement à la mise en service, les agents de la sous-direction GCA vérifient que les panneaux de signalisation routière respectent la réglementation et les prescriptions émises lors de l'instruction des dossiers de signalisation.

Lors de visites inopinées, les agents de la sous-direction GCA vérifient que les panneaux de signalisation routière respectent strictement la réglementation et que, ce faisant, les concessionnaires respectent leur obligation contractuelle en la matière. Des rappels à la réglementation peuvent alors être effectués si les sociétés concessionnaires apposent des éléments non respectueux de la réglementation.

La sous-direction GCA contribue également à l'évolution de la réglementation en participant à l'évaluation des propositions d'expérimentation émises par les sociétés concessionnaires en particulier dans le cadre des équipements d'exploitation ou de procédures innovantes (signalisation de chantier, équipements dynamiques des parcs de stationnement, covoiturage, péage en flux libre...).

6.2.4. Utiliser les observations des services de l'exploitation pour améliorer la sécurité routière

Tout projet autoroutier fait l'objet d'une évaluation technique amont au titre de la sécurité routière, depuis sa phase de conception jusqu'à sa livraison.

L'évaluation du niveau de sécurité des infrastructures en exploitation restait à développer, ce qui a été mis en œuvre au début des années 2010.

6.2.4.a. Dispositifs généraux : démarches SURE, ISRI et suivi des événements majeurs

En 2013, la sous-direction GCA a impulsé la mise en œuvre sur le réseau autoroutier concédé des démarches SURE, pour « Sécurité des Usagers sur les Routes Existantes ». Après avoir bénéficié d'une formation pilotée par le concédant, les sociétés concessionnaires ont produit les

premières versions de leur diagnostic, à la suite des études d'enjeux validées en 2014.

Cet important travail a fait l'objet d'une restitution fin 2015, à l'issue de laquelle il est apparu opportun de réinterroger la méthodologie d'élaboration des études d'enjeux et de diagnostic, au vu des spécificités du réseau autoroutier concédé.

En 2016, une synthèse de la mise en œuvre de la démarche SURE par les sociétés concessionnaires a été réalisée sous forme d'un rapport d'étude par le Cerema pour le compte de l'Association des sociétés françaises d'autoroutes (ASFA). Sur la base de ce rapport, la sous-direction GCA a demandé à l'ASFA de produire des compléments méthodologiques en s'appuyant sur ses retours d'expériences.

L'analyse de ces compléments n'a pas abouti à une décision majeure de refonte de la méthodologie. Le logiciel Concerto n'est plus utilisé et sera remplacé par un autre logiciel, actuellement en cours de développement par la direction de la sécurité routière.

Dans l'attente de la mise à disposition de ce nouvel outil, la sous-direction GCA a demandé aux sociétés concessionnaires de centrer l'analyse sur les zones d'accumulation des accidents de la circulation (ZAAC) définies à l'aide de la méthode Marion. Cette analyse devra systématiquement passer en revue les sujets liés aux caractéristiques de l'infrastructure.

Les démarches d'inspection de sécurité routière des itinéraires (ISRI) font elles aussi l'objet d'un suivi, notamment quant aux mesures effectivement prises par les sociétés pour pallier les défauts constatés. Par ailleurs, l'information relative aux événements majeurs sur le réseau autoroutier fait l'objet d'un suivi en continu par

l'État, permettant de saisir les sociétés en cas de problèmes récurrents ou d'accidents particuliers.

6.2.4.b. Dispositifs particuliers pour les aménagements récents : bilans et audits de début d'exploitation

Au bout de six mois d'exploitation de tout nouvel aménagement, les sociétés concessionnaires doivent, conformément à la circulaire n° 87-88 du 27 octobre 1987 modifiée relative au réseau concédé, établir un bilan de sécurité. 6 de ces bilans ont été reçus et analysés en 2017.

Par ailleurs, la directive européenne de 2008, retranscrite en droit français par l'arrêté du 15 décembre 2011 et la circulaire du 13 avril 2012, demande que chaque nouvel aménagement ayant un impact sur le débit routier fasse l'objet d'un audit de sécurité routière de début d'exploitation.

Cet audit s'appuie notamment sur le bilan à 6 mois, l'inspection de travaux et sécurité (ITS) avant mise en service, ainsi que sur une visite de terrain et un entretien avec l'exploitant.

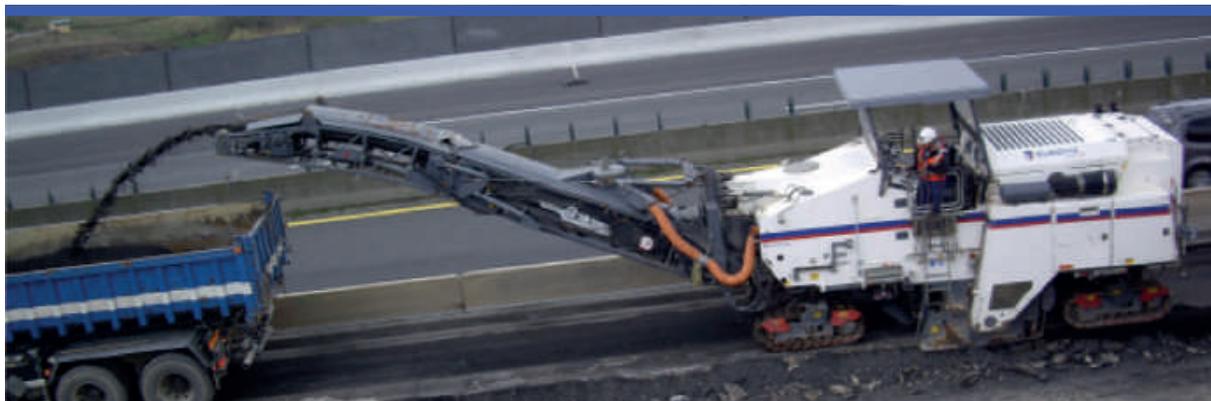
Lorsque le bureau GCA2 ne réalise pas lui-même l'audit, il procède à la désignation, avec leur accord, des auditeurs qualifiés au sein du Cerema, des DIR, des DDT ou des DREAL.

L'audit fait l'objet d'un rapport à l'exploitant, qui doit répondre aux recommandations éventuellement soulevées par les auditeurs. 6 audits d'exploitation ont été réalisés en 2017. Ils portent essentiellement sur des échangeurs ou des élargissements de tronçons autoroutiers.

³ Cette méthode repose sur la notion de seuils : un nombre d'accidents et un nombre de victimes sont choisis sur une certaine période et sur une certaine longueur. Une zaac est donc définie comme une section sur laquelle les seuils fixés sont dépassés.

La circulaire dite « PRAS » (août 1998) définit 3 niveaux de zaac en fonction des seuils suivants sur une longueur de 850 m et sur une période de 5 ans :

- zaac de niveau 1 : au moins 4 accidents corporels et 4 victimes graves ;
- zaac de niveau 2 : au moins 7 accidents corporels et 7 victimes graves ;
- zaac de niveau 3 : au moins 10 accidents corporels et 10 victimes graves.



6.3. Respect des normes techniques et préservation du patrimoine autoroutier

L'audit fait l'objet d'un rapport à l'exploitant, qui doit répondre aux recommandations éventuellement soulevées par les auditeurs. 6 audits d'exploitation ont été réalisés en 2017. Ils portent essentiellement sur des échangeurs ou des élargissements de tronçons autoroutiers.

Dans le cadre de ses missions, l'État s'assure également du respect par les concessionnaires des normes techniques ainsi que de la viabilité, de la sécurité et de la durabilité des infrastructures autoroutières. La sous-direction suit les projets d'opérations, depuis leur instruction jusqu'à leur mise en service. Après la mise en service, la sous-direction GCA poursuit ses contrôles sur toute la durée de vie des infrastructures. Depuis plusieurs années, la sous-direction oriente ses efforts sur la préparation de la fin des conventions de concession. La préservation du patrimoine autoroutier, dont la valeur est estimée à environ 150 milliards d'euros, constitue en effet un enjeu majeur pour l'État, les contribuables et les usagers.

6.3.1. Contrôle avant mise en service

La circulaire n° 87-88 du 27 octobre 1987, modifiée en 2002, définit les procédures d'élaboration et d'instruction des dossiers techniques concernant les opérations d'investissement sur le réseau autoroutier concédé.

Elle distingue schématiquement trois niveaux d'étude :

- le niveau amont est constitué des études permettant à l'administration d'approuver le principe du projet envisagé, ses principales caractéristiques, ainsi qu'une estimation prévisionnelle sommaire de son coût (dossier synoptique ou dossier de demande de principe, selon la nature de l'opération). Ces études sont sanctionnées par une décision ministérielle d'approbation ;
- le niveau des études d'avant-projet, plus détaillé, permet d'affiner les choix techniques et la description du projet envisagé et d'arrêter le coût avec une bonne fiabilité ;
- dans un dernier temps, le niveau des études d'exécution servent à la constitution des pièces techniques des dossiers d'appel d'offres.

Les études de deuxième et troisième niveaux sont de la responsabilité des sociétés concessionnaires et ne font en conséquence pas l'objet d'une approbation ministérielle.

Une fois les études réalisées, l'État concédant contrôle les travaux de construction afin de s'assurer de leur conformité aux normes et de la sécurité des infrastructures. Une décision ministérielle autorise la mise en service.

6.3.1.a. Instruction des dossiers techniques

En 2017, 43 décisions ministérielles ont été prises, portant respectivement sur :

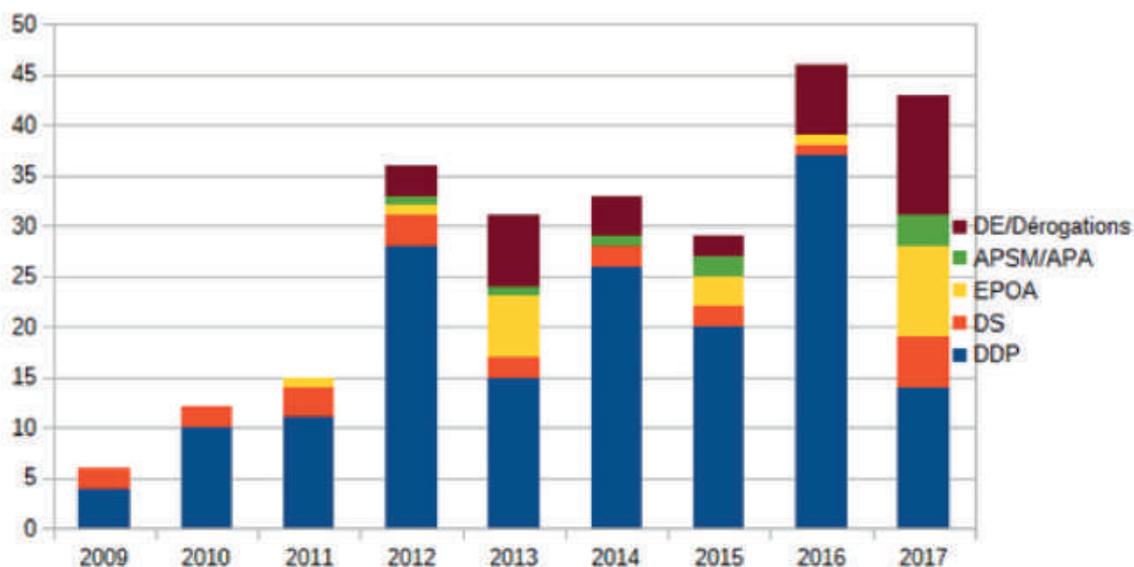
Dossier synoptique (DS)	5
Dossier de demande de principe (DDP)	11
DDP modificatif	3
Etude préliminaire d'ouvrage d'art (EPOA)	9
Droits d'évocation (DE)	3
Demande de dérogation	9
Avant projet sommaire modificatif (APSM) / Avant projet autoroutier (APA)	3

Évolution de l'activité instruction des dossiers depuis les 7 dernières années

L'activité de construction de section neuves a largement diminué ces dernières années, seuls des petits tronçons sont maintenant concernés (A150, A719, A466). En revanche, il est noté que l'activité modernisation et aménagement du réseau existant augmente régulièrement et

constamment avec un nombre de plus en plus important d'opérations ponctuelles et singulières.

Cela conduit la sous-direction GCA à instruire un nombre croissant de dossiers passant du simple au double entre 2009/2011 et 2012/2015 puis au triple depuis 2016.



Audit de sécurité routière

Depuis 2012, certaines opérations d'aménagement, en application de l'article D118-5-4 du code de la voirie routière, doivent faire l'objet d'une procédure d'audits de sécurité routière. Celle-ci, en phase « Étude », nécessite la conduite d'un audit en phase conception (préalable à la déclaration d'utilité publique) et en phase de conception détaillée (avant le démarrage des travaux).

En 2017, la sous-direction a produit 2 audits de phase conception et 7 audits de phase conception détaillée.

Les concessionnaires ont bien pris en compte cette nouvelle procédure et ont mis en place les contrôles de sécurité routière nécessaires à la conduite de ces audits. Ces contrôles restent encore à améliorer notamment dans le cadre de leur anticipation dans le processus des études et le planning des opérations.

6.3.1.b. Contrôle des travaux de construction

Le contrôle des travaux est prévu dans le cahier des charges des concessions et dans la circulaire n° 87-88. Il consiste, à l'issue de l'examen des dossiers d'avant-projet autoroutier (APA) et des visites de chantier, à identifier les points sensibles du projet propres à sa nature, à son environnement et aux choix techniques, et les

risques de non-conformité aux spécifications, à vérifier le respect des règlements et décisions, afin d'évaluer la qualité de la réalisation, et à contrôler la conformité de l'ouvrage garantissant confort et sécurité des usagers. Les investissements sur le réseau concédé en service sont en hausse ces dernières années. L'annexe 13 présente les investissements mis en service au cours de l'année 2017.

Domaine de contrôle	Nb de contrôles
Visite générale	10
Géométrie et signalisation	44
Terrassement chaussées	20
Environnement	30

Domaine de contrôle	Nb de contrôles
Ouvrages d'art	38
Equipement sécurité	23
Tunnels	3
TOTAL	168

Domaine « ouvrages d'art »

Dans le domaine ouvrages d'art, les opérations de contrôle des travaux sur site ont porté en 2017 notamment sur les aménagements suivants comportant des ouvrages d'art courants en grand nombre ou non-courants :

- A9 : déplacement de l'A9 à Montpellier ;
- A9 : élargissement à 2x3 voies entre Perpignan et Le Boulou, comportant 1,2 km d'ouvrages d'art non-courant en cumulé sur la section en cours d'élargissement ;
- L2 Nord à Marseille très marquée par son important linéaire en tranchées couvertes,
- A63 : élargissement à 2x3 voies de la section entre Biarritz Sud et la frontière espagnole ;
- A10 : élargissement à 2x3 voies entre Chambray-lès-Tours et l'A85 ;
- A85 : doublement des viaducs de la Sauldre, du Cher et décharge du Cher ;
- A36 : Nœud de Sevenans ;
- A89-A6 : dont un ouvrage d'art non-courant en acier autopatinable ;
- A16 : L'Isle Adam / Francilienne ;
- A13 : 3e viaduc de Guerville et début de la construction avec des contraintes fortes de conception ;
- A8 et A52 : 4 nouveaux éco-ponts.

D'autres opérations moins importantes en ouvrages d'art ont également fait l'objet d'audit.

Au total, 38 visites de contrôle sur ouvrages d'art dans le cadre d'opérations de construction ou d'élargissement ont été réalisées au cours de l'année 2017. Un grand nombre d'actions de contrôle a concerné l'A507 – L2 (section Nord) à Marseille, comme en 2015 et 2016. 10 visites de terrain ont eu lieu sur la dernière section en construction. L'aménagement de l'A9 à Montpellier s'est également traduit par 6 visites de terrain.

Ces visites donnent lieu à des observations formulées par écrit, qui font l'objet d'échanges avec la société avant d'être retranscrites en observations à lever, soit au travers du procès-verbal d'inspection travaux, soit au travers du procès-verbal d'inspection sécurité.

Les contrôles précités ont mis en évidence deux problématiques notables, aussi bien en étude qu'en exécution :

- la fissuration à 45° de poutres de pont préfabriquées précontraintes (type PRAD) aux abouts (expertise en cours) ;

- la mise en œuvre de renforcement par composites collés et le rappel de l'application des règles de l'art définies dans le guide de l'association française de génie civil (AFGC) sur le thème.

Dans le cadre d'un élargissement, la sous-direction GCA est intervenue rapidement sur une opération au cours de laquelle une pile de grande hauteur a basculé en tête d'environ 30 cm d'après les premières observations, ce qui constitue un aléa de chantier significatif et a conduit à interrompre l'exploitation plusieurs jours, le temps de mettre en sécurité l'appui.

Domaine environnement

En 2017, les opérations en travaux ont fait l'objet d'une trentaine d'inspections sur la thématique environnement. Il s'agit, avec le cas échéant l'appui des directions territoriales géographiquement compétentes du Cerema, de vérifier le respect des différents engagements pris en matière d'environnement lors des études préalables et des obligations réglementaires qui sont imposées aux concessionnaires, notamment en matière de protection des espèces protégées et de la ressource en eau.

Ces inspections visent notamment à vérifier que l'organisation mise en place par les concessionnaires sur la thématique environnement est suffisante pour permettre le respect des objectifs assignés aux différentes opérations. Elles permettent également de s'assurer que les travaux sont menés dans les règles de l'art et que les nuisances induites par les travaux sont réduites au strict minimum.

Dans le cadre des contrats de plan en cours et du plan de relance autoroutier de 2015, les opérations routières s'accompagnent systématiquement d'aménagements en faveur de l'environnement. Ces aménagements s'inscrivent dans les engagements pris par l'État (ou le concessionnaire) lors des procédures qui précèdent la déclaration d'utilité publique (ou de projet) de l'opération. Des prescriptions imposées par les arrêtés pris en application du code de l'environnement (protection des espèces protégées et de la ressource en eau, protections contre le bruit) viennent par la suite compléter ces engagements.

Avec l'appui des directions territoriales du Cerema, la sous-direction GCA s'assure que l'ensemble de ces engagements et obligations

sont pris en compte dans les études menées par les concessionnaires, en particulier au stade de l'avant-projet autoroutier.

Les contrats de plan en cours et le plan de relance autoroutier de 2015 prévoient par ailleurs la réalisation d'opérations spécifiques, l'objectif principal étant de réduire l'impact sur l'environnement de sections autoroutières « anciennes » réalisées à des époques où la prise en compte de l'environnement était moindre (y compris d'un point de vue réglementaire).

Outre des écoponts qui ont souvent un caractère emblématique, les contrats de plan et le plan de relance prévoient la réalisation :

- d'ouvrages de rétablissement de la coupure créée par l'autoroute plus modestes, de type écoduc pour la petite faune, qui sont tout aussi efficaces pour certaines espèces,
- d'aménagements pour protéger la ressource en eau,
- de protections acoustiques pour améliorer le cadre de vie des riverains de l'autoroute.

Sur la base d'études menées par les concessionnaires, et en lien avec les services locaux de l'État, la sous-direction GCA vérifie la pertinence des aménagements proposés préalablement à leur mise en œuvre. Cette vérification se traduit par l'instruction des dossiers d'information ou des dossiers de demande de principe présentés par les concessionnaires.

La mise en œuvre du plan de relance autoroutier de 2015 s'est traduite par l'achèvement, en 2017, des opérations environnementales pour la société ASF. La société COFIROUTE a, pour sa part, engagé la phase travaux pour l'essentiel de ses opérations. La société Sanef, qui doit notamment réaliser un vaste programme de protection de la ressource en eau, a pu engager les travaux sur une dizaine de sites. Outre leur validation préalable par la sous-direction GCA, chacune de ces opérations fait l'objet d'un contrôle de conformité à l'issue de leur réalisation.

Domaine chaussées et ouvrages en terre

Le contrôle des travaux est prévu dans le cahier des charges des concessions et dans la circulaire n° 87-88. Il consiste, à l'issue de l'examen des dossiers d'avant-projet autoroutier et des visites de chantier :

- à identifier les points sensibles du projet propres à sa nature, à son environnement et aux choix techniques, et les risques de non-conformité aux spécifications ;
- à vérifier le respect des règlements et décisions afin d'évaluer la qualité de la réalisation ;
- à vérifier la conformité de l'ouvrage garantissant confort et sécurité aux usagers.

Dans le domaine des chaussées et des terrassements, les opérations de contrôle des travaux sur site ont porté notamment sur les affaires suivantes :

- A507 : rocade L2 à Marseille (mise en service L2 Est et travaux L2 Nord) ;
- A9 : déplacement de l'A9 à Montpellier ;
- A89/A6 : liaison autoroutière entre A89 et A6 ;
- A89 : aire de la Limagne ;
- A75 : création d'une 3e voie à Clermont-Ferrand ;
- A10 : création d'une 3e voie entre tours et Chambray ;
- A6 : élargissement du sens 1 à Auxerre.

Une vingtaine de jours de visites de contrôle sur des projets de construction ont été réalisées au cours de l'année 2017 par la sous-direction GCA sur les thématiques chaussées et terrassements.

Le Cerema, qui est régulièrement mobilisé pour assister la sous-direction GCA dans ses missions de contrôle, apporte son expertise et sa connaissance du contexte local lors des opérations de contrôle.

Exemple de contrôle sur un mur en sol traité sur la liaison A89-A6

Au cours d'une visite de chantier appuyée par le Cerema Centre-Est, une hétérogénéité de traitement a été constatée sur un mur de soutènement. Certaines couches du terroir soutenu sont constituées d'un matériau jugé trop grossier, avec une quantité de fines trop peu importante pour garantir une bonne efficacité du processus de traitement.

Si cette couche non cohésive mais peu épaisse ne remet vraisemblablement pas en cause la stabilité de l'ouvrage, elle introduit une hétérogénéité pouvant favoriser les fissurations à long terme et les venues d'eau.

Il a donc été demandé la mise en œuvre de dispositifs d'étanchement et de drainage supplémentaires en favorisant l'emploi de géotextiles ainsi que la mise en place d'un protocole de suivi à moyen terme.



Zoom sur...

Les inspections avant mise en service

En application de la circulaire n° 87-88 du 27 octobre 1987, toutes les mises en service d'opérations d'aménagement du réseau autoroutier ayant donné lieu à une décision ministérielle d'approbation doivent faire l'objet d'une décision ministérielle de mise en service.

Cette décision est prise après établissement d'un procès-verbal d'inspection de sécurité (IS) pouvant être précédé d'un procès-verbal d'inspection travaux (IT).

Ces inspections relèvent de la responsabilité de la sous-direction GCA, laquelle peut se faire assister autant que nécessaire par le réseau scientifique et technique. La sous-direction peut alors émettre des observations conduisant à des travaux de reprise nécessaires avant la mise en service ou à des travaux de parachèvement pouvant être réalisés dans un délai défini en accord avec la société concessionnaire.

Depuis la fin de l'année 2012, les inspections de sécurité valent rapport d'audit de sécurité routière en application de l'article D. 118-5-4 du code de la voirie routière pour les opérations relevant de la procédure d'audit de sécurité routière.

En 2017, la sous-direction GCA a établi :

- 2 procès-verbaux d'inspection travaux ;
- 1 procès-verbal d'inspection sécurité valant audit de sécurité routière ;
- 13 procès-verbaux d'inspection travaux et sécurité, dont 6 valant audit de sécurité routière.



6.3.2. Principales opérations réalisées en 2017

Autoroute	Ouvrages et aménagements
A13	Diffuseur de Maison Brulée (SAPN). Création d'une bretelle de sortie depuis Paris.
A9	Dédoublément à Montpellier (ASF). Création d'une nouvelle section, à 2x3 voies, au sud de Montpellier et au plus au sud de l'autoroute A 9 actuelle (rebaptisée A 709) entre les diffuseurs de Vendargues et Saint-Jean-de-Védas, sur 14 km.
A81	Aire de La Mayenne (COFIROUTE). Création de l'aire de services de La Mayenne.
A8 -A52	4 Eco-ponts (ESCOTA). Création de 4 éco-ponts (1 sur l'autoroute A52 et 3 sur l'autoroute A8)
A8	A 8 : aire PL du Reyran Création d'une aire de repos de 135 places réservées aux véhicules poids lourds, entre les diffuseurs de Fréjus et des Adrets, dans le sens Aix-en-Provence vers Nice.
A89	Aire de Limagne (ASF) Transformation de l'aire de services en aire bidirectionnelle

6.3.3. Contrôle lié à la conservation du patrimoine

A défaut d'un entretien soigné et régulier, le patrimoine se détériore sous l'action du trafic ou des agressions naturelles. La rénovation et le renouvellement de ce patrimoine se planifient à l'avance et requiert des travaux s'étalant parfois sur plusieurs années, dont les concessionnaires ont la responsabilité.

En amont de la fin des concessions, l'action du concédant en matière de contrôle du patrimoine et de politique d'entretien doit donc s'intensifier afin d'éviter qu'un sous-investissement ne se traduise en dégradation du patrimoine en fin de contrat. Depuis plusieurs années, l'État concédant élabore une stratégie et un plan d'action pour structurer et renforcer l'efficacité de son intervention dans le domaine.

Trois chantiers préliminaires ont été engagés par la sous-direction :

- dresser un inventaire du patrimoine autoroutier concédé ;

- définir des outils et des méthodes permettant de connaître, de contrôler et de suivre l'état fonctionnel du patrimoine ;
- établir le « bon état » cible de ce patrimoine, en vue de la préparation de la fin des concessions.

Plusieurs actions ont été engagées à partir de ces trois axes de travail.

Ainsi, la délimitation du domaine public autoroutier concédé est mise sous contrôle et a continué d'avancer notablement. Cette délimitation permet l'identification précise des espaces relevant de la responsabilité des sociétés concessionnaires, donc de leurs charges d'entretien et de maintenance.

Sur les 3 640 communes traversées par une autoroute concédée, 3430 font l'objet d'une délimitation approuvée, dont 89 nouvelles communes en 2017, portant le taux de « communes délimitées » à 94,2 %.

6.3.2.b. Les tunnels

Dans les domaines des tunnels, la sous-direction GCA contrôle l'avancement des mises à niveau des tunnels en service par rapport au référentiel actualisé au début des années 2000. Cette action est conduite en coopération avec le Centre d'études techniques des tunnels (CETU). Le réseau concédé comporte 48 tunnels de plus de 300 mètres (voir annexe 12).

Des visites spécifiques ont lieu jusqu'à la fin des travaux de mise en conformité ou à la mise en service de nouveaux tunnels. Elles ont pour objectifs de s'assurer :

- du respect du cahier des charges ;
- du fonctionnement des équipements par réalisation de tests.

Depuis 2015, les travaux de mise à niveau des tunnels du réseau concédé sont terminés.

6.3.2.c. Les ouvrages d'art

Suite aux chantiers qui ont lieu sur le domaine concédé, les concessionnaires doivent assurer plusieurs actions de suivi :

- redéfinir précisément l'assiette de la concession en excluant les terrains qui ne sont plus utiles à l'exploitation une fois les travaux achevés ;
- lorsqu'elles réalisent des ouvrages pour des tiers, les sociétés assurent la remise des ouvrages achevés à l'exploitant ;
- les sociétés doivent systématiquement établir un dossier de récolement à l'issue de toute phase de chantier ;
- enfin, les sociétés mettent en place des politiques de maintenance qui visent à assurer la portance des ouvrages d'art tout au long de leur durée de vie.

Conformément à leur cahier des charges, les sociétés d'autoroutes maintiennent les ouvrages en bon état pour assurer la continuité de la circulation dans de bonnes conditions de sécurité et de commodité.

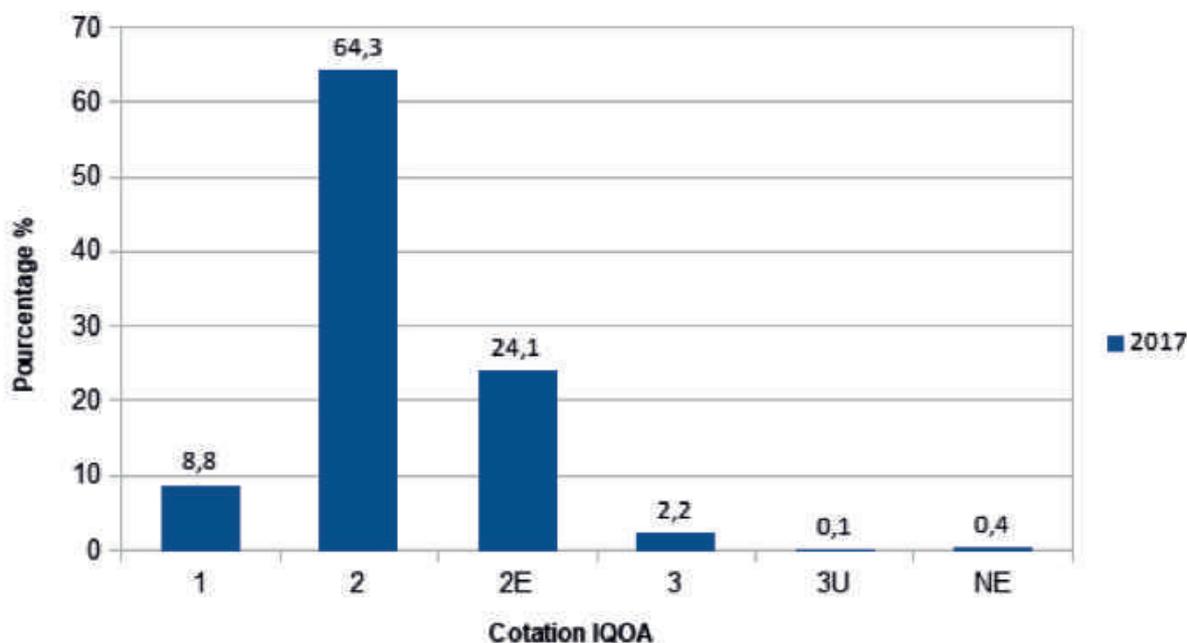
Cet état est assuré par une surveillance visuelle périodique (méthodologie ITSEOA – Instruction Technique pour la Surveillance et l'Entretien des Ouvrages d'Art) et quantifie cet état par une cotation IQOA (Indice Qualité Ouvrages d'Art) selon les classes suivantes :

- classe 1 : bon état apparent, avec possibles désordres sans gravité traitable par entretien courant ;
- classe 2 : structure porteuse en bon état apparent ou présentant des défauts mineurs sans gravité ou caractère d'urgence à être éliminés. Les équipements ou protections présentent des dégradations qui nécessitent un entretien spécialisé sans caractère d'urgence ;
- classe 2E : même cas que le précédent, avec un risque d'évolution rapide des dégradations d'équipement ou de protection qui auraient pour conséquence des désordres de structure à moyen terme et nécessiteraient des réparations plus lourdes et donc plus coûteuses ;
- classe 3 : la structure porteuse est atteinte, sans nécessiter de travaux de réparation urgents ;
- classe 3U : la structure porteuse est atteinte, apparemment de façon préoccupante et nécessite des travaux de réparation a priori urgents.



Une classe supplémentaire notée « NE » concerne les ouvrages dont l'état est non évalué, souvent en raison de difficultés d'accès, comme des ouvrages franchissant des voies ferroviaires en exploitation.

Le diagramme ci-après représente l'état général des ouvrages d'art de l'ensemble du réseau concédé, représentant environ 12 000 ouvrages d'art.



Le contrôle exercé par le bureau GCA3 sur l'état d'entretien et de maintenance des ouvrages d'art s'opère selon plusieurs processus successifs et de profondeur de champ croissante :

- de façon continue, lors de visites non formalisées du réseau, notamment lors des déplacements des équipes ;
- chaque année, par l'examen de l'indicateur « surfaces d'ouvrages de classe IQOA 3-3U » relatif aux ouvrages requérant des réparations de leurs structures ;
- lors d'audits biennaux dans le cadre de procédures organisées avec chaque société, qui consistent à auditer sur pièces le respect par les concessionnaires des procédures qu'ils doivent appliquer ;
- lors de réunions thématiques spécifiques comme sur le gonflement différé des bétons de structures, les tassements miniers ;
- de façon approfondie, lors d'audits de terrain, par l'examen de tronçons de plusieurs centaines de kilomètres d'autoroutes.

a) *Revue de patrimoine*

En 2017, le bureau GCA3 a ainsi procédé à 20 déplacements auprès des sociétés concessionnaires dans leurs bureaux ou sur ouvrages afin d'auditer leur patrimoine ouvrages d'art ou structures au sens large. L'entrée en fonctions d'un nouveau responsable pour le domaine ouvrages d'art a donné lieu à des réunions de prises de connaissance du patrimoine des grandes sociétés et de réaliser une revue de patrimoine pour les réseaux suivants : ASF, COFIROUTE

(y compris Duplex A86), AREA, APRR, CCISE, Sanef, SAPN, ESCOTA, ATLANDES. Ce type de réunions se poursuivra avec les autres sociétés concessionnaires en 2018.

Ces revues permettent d'examiner :

- l'inventaire des patrimoines (ouvrages d'art, murs de soutènement, tunnels, auvents de gare de péage et PPHM - portiques, potences et hauts-mâts) ;
- l'avancement des remises d'ouvrages aux autres gestionnaires ;
- l'inventaire des dossiers d'ouvrages,
- le respect des indicateurs de fonctionnalités, d'état et de sécurité des ouvrages ;
- les programmes de surveillance renforcée de structures ;
- les programmes de renforcement en cours et à venir ;
- le suivi des observations des audits antérieurs...

Dans une perspective de fin de concession, ces bilans sont essentiels et constitue une feuille de route permettant d'avoir une image précise du patrimoine, de son état et de définir les points de contrôle, de vigilance ou de méthodologie à mettre en place en amont de cette fin programmée...

b) *Quelques cas particuliers de désordres sur les ouvrages*

Corrosion des câbles de précontrainte extérieure

Ces dernières années sur le réseau concédé, au moins deux ruptures de câbles de précontrainte par corrosion sur 2 viaducs ont été recensées. Des investigations conduites en 2017 sur un autre ouvrage exceptionnel du réseau concédé d'une vingtaine d'années ont montré des câbles de précontrainte proches de la rupture.



Chaque cas est différent de part sa conception et son exposition. Néanmoins, les facteurs communs sont une ambiance agressive (sels marins ou de déverglaçage) et une mauvaise protection des câbles de précontrainte par défaut d'étanchéité des gaines en polyéthylène haute densité (PEHD) ou de mauvais remplissage des gaines.

Dans toutes ces situations, la sous-direction GCA a été informée de chacune des ruptures conduisant à la fermeture provisoire de l'ouvrage à la circulation, le temps de mettre en sécurité les usagers et les personnels le cas échéant. Dans chaque cas, un agent de la sous-direction s'est immédiatement rendu sur le site pour s'assurer des mesures prises et évaluer la gravité de la situation.

Chaque rupture doit être examinée avec une grande attention, d'autant plus que ses causes peuvent être d'origine systémique, concerner plusieurs câbles ou traduire un effet du vieillissement prématuré pouvant affecter plusieurs ouvrages.

Aussi, en 2017, la sous-direction GCA a demandé aux sociétés concessionnaires de recenser l'ensemble de leur patrimoine concerné, d'identifier les ouvrages exposés à des ambiances agressives, de réaliser des inspections ciblées sur ce patrimoine et enfin de renforcer leur contrôle sur les renforcements en cours et à venir (matériaux et exécution).

Depuis cette initiative, des résultats d'inspections ciblées sur des ouvrages montrent quelques désordres, certes moins préoccupants que ceux déjà constatés, mais qui conduisent à

s'interroger sur la durabilité des gaines comme de la protection par coulis de ciment de la précontrainte extérieure.



Enfin, la sous-direction GCA participe à un groupe de travail constitué du Cerema, de l'IFSTTAR et de deux sociétés concessionnaires sur l'établissement d'un retour d'expérience de pathologies et de diagnostics non-destructifs envisageables pour caractériser l'état de corrosion de la précontrainte extérieure. Des expérimentations à l'aide de bobines électromagnétiques sont à l'étude.

Fissuration d'ouvrages métalliques construits selon des règles de dimensionnement antérieures à 1996

La problématique sur le risque de fissuration en fatigue d'ouvrages métalliques existe depuis 2014. Les sociétés autoroutières ont effectué des analyses de dossier de récolement qui ont orienté les inspections détaillées périodiques. Il s'avère que plusieurs ouvrages métalliques ont ainsi pu être identifiés comme présentant des assemblages pouvant avoir des risques de fissuration, et qui présentaient au final des fissures réelles après inspection visuelle.

Par exemple, sur un viaduc, dès 2014, des fissures transversales sur la tôle de fond d'un caisson métallique avaient été constatées dans les zones d'interruption de raidisseurs longitudinaux.

En 2015 puis 2016, d'autres fissures avaient également été détectées au droit de raidisseurs transversaux d'un caisson métallique, avec principalement une amorce de fissure à la liaison entre l'âme du raidisseur et la semelle supérieure de la poutre principale.

Enfin, en 2016, une ossature bi-poutre mixte construite en 1985 présentait également des fissures principalement dans les zones d'assemblages des montants de raidisseurs sur la semelle supérieure de la poutre principale.

En 2017, aucun nouvel ouvrage n'a été identifié présentant ces pathologies.

Les deux ouvrages présentant des fissures ont été instrumentés et mis sous surveillance renforcée, le temps de concevoir un programme de réparation le plus adapté à chaque cas. Les réparations et renforcements auront lieu courant 2018.



Ces récents retours incitent donc à la vigilance du concédant et des sociétés concessionnaires sur cette famille d'ouvrage pouvant présenter des risques de fissuration pouvant mettre en cause la portance de ces ouvrages à court ou moyen termes.

Renforcement d'ouvrages d'art par composites collés

Depuis plus de vingt-cinq ans en France se développe dans le domaine du génie civil le recours au collage structural et aux matériaux composites.

Pour ce qui est des ouvrages existants, ces matériaux permettent leur réparation, leur renforcement, leur adaptation à l'évolution des besoins (élargissement). Ces matériaux sont particulièrement intéressants, car ils participent à l'augmentation de la durée de vie des structures, la sécurité des usagers et l'économie des ressources naturelles non renouvelables.



Les matériaux composites collés sont ainsi venus compléter la panoplie des techniques de renforcement des ouvrages d'art. Ces procédés sont exigeants en termes d'exécution, de la préparation du support au collage dans des conditions thermo-hydriques définies.

En 2017, les recommandations provisoires de l'AFGC de février 2011 prévoient le recours aux matériaux composites pour remédier à une insuffisance d'aciers passifs des structures. Ce guide précise des précautions d'emploi pour le dimensionnement et leur mise en œuvre.

Au cours de ces contrôles sur site et à plusieurs reprises en 2017, la sous-direction GCA a constaté que ces règles de l'art n'étaient pas toujours appliquées, ce qui a conduit à des expertises et au remplacement complet du renforcement. Suite à ces observations, la sous-direction GCA est très vigilante sur la mise en œuvre de ces renforcements et au contrôle qualité mis en place pour ces opérations.

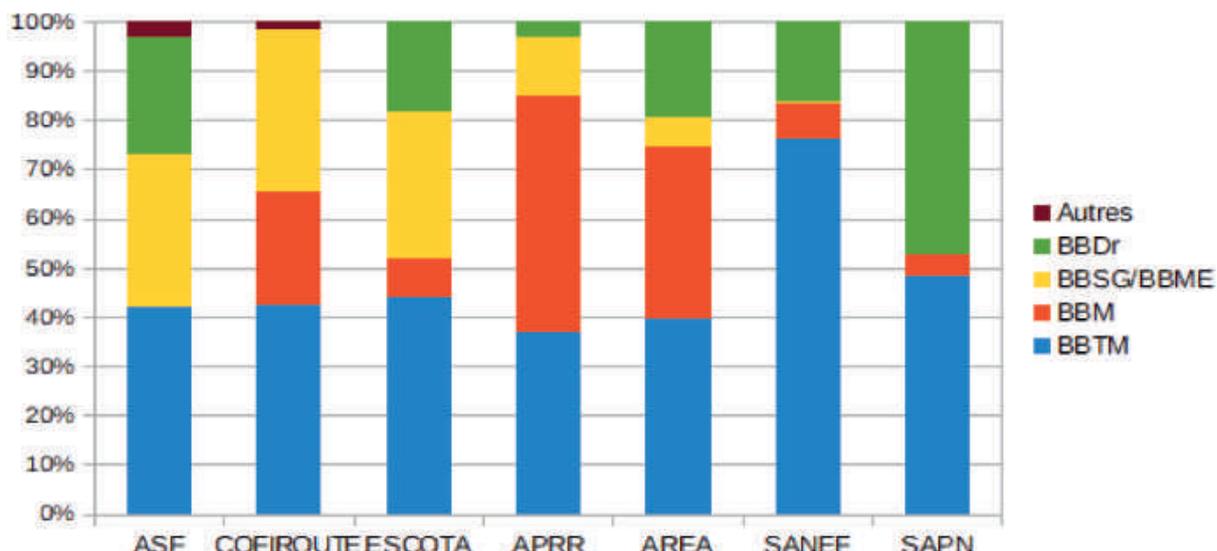
6.3.2.d. Chaussées et ouvrages en terre

Observatoire des chaussées

La sous-direction GCA exerce un rôle d'observatoire de l'entretien des chaussées, en recueillant auprès des Sociétés des données relatives aux différents travaux d'entretien effectués en cours d'année.

En compléments des informations transmises par les sociétés, des réunions d'échanges sur les travaux réalisés et les politiques d'entretien chaussées peuvent être organisées à la demande du concédant. Ces échanges permettent de vérifier la qualité des données transmises et d'assurer une veille sur l'évolution des techniques et l'entretien du réseau (technique, âge des couches de roulement, fréquence d'entretien).

Il existe différentes techniques de couche de roulement. Le choix dépend du contexte local (par exemple, la plus ou moins grande exposition au froid ou à la pluie de la chaussée) et de la stratégie d'entretien adoptée par la société concessionnaire. Le graphique ci-dessous explicite la répartition des techniques de couches de roulement par société.



Emploi des techniques de couche de roulement

BBTM : béton bitumineux très mince ; BBM : béton bitumineux mince ; BBDr : béton bitumineux drainant ; BBSG : béton bitumineux semi-grenu ; BBME : béton bitumineux à module élevé

Procédures d'audit

Outre le recueil des données et l'organisation de réunions d'échanges, le contrôle exercé par la sous-direction GCA sur l'entretien du patrimoine « chaussées » s'opère de façon ponctuelle et approfondie lors d'audits de terrain. Ces audits visent à :

- vérifier le bon état d'entretien du patrimoine ;
- s'assurer des conditions d'application par la société concessionnaire de son cahier des charges, et, le cas échéant, de son contrat de plan, en matière de maintenance du patrimoine chaussées ;
- vérifier la complétude et la justesse des indicateurs annuels de performance ;
- réaliser un suivi périodique du patrimoine.

La méthodologie développée s'appuie :

- sur l'examen détaillé de sections échantillon du réseau, permettant de dresser un constat factuel de l'état du patrimoine ;
- sur des entretiens avec le personnel de la société en charge de la maintenance et de l'entretien du patrimoine chaussées ;
- et sur l'analyse de documents communiqués par la société auditée.

Ces audits permettent d'examiner en détail les politiques mises en œuvre par la société pour gérer le patrimoine chaussées, les moyens mobilisés et les résultats obtenus.

L'audit chaussées des sociétés Sanef et SAPN

Les sociétés concessionnaires Sanef et SAPN ont réalisé un audit chaussées détaillé au cours de l'année 2017. Cet audit s'est appuyé sur l'examen détaillé d'un échantillon du réseau, composé des quatre sections suivantes des autoroutes A4, A2, A29 et A13 et d'un linéaire total de 159 km :

- A4 du PR 40 au PR 85 (Sanef)
- A2 du PR 0 au PR 42 (Sanef)
- A29 du PR 0 au PR 17 (SAPN)
- A13 du PR 30 au PR 85 (SAPN)

Les deux sociétés concessionnaires gèrent, à fin 2017, un linéaire en section courante d'environ 1755 km d'autoroute représentant 19,5 % du réseau autoroutier concédé.

L'audit a permis de confirmer que l'état d'entretien du patrimoine chaussée du réseau Sanef et SAPN est globalement satisfaisant. Ces deux sociétés mobilisent des moyens financiers adaptés pour assurer l'entretien de leur patrimoine chaussées, ce que confirment les indicateurs de suivi et de performance : état de surface (IQRA surface), entretien des structures de chaussée (IQRA Structure), fréquences d'entretien et taux de renouvellement, âge moyen des couches de roulement du réseau.

Par ailleurs, l'état du patrimoine chaussées, constaté lors des visites de terrain est globalement satisfaisant, à l'exception de l'autoroute A4 entre les PR 67 et PR 84 dans les deux sens de circulation. D'autre part, les voies lentes et médianes de l'autoroute A13 doivent faire l'objet d'une évaluation structurelle.

Le groupe Sanef-SAPN a mis en place une stratégie d'entretien préventif du patrimoine chaussée cohérente avec les attentes du concédant. Celle-ci s'appuie essentiellement sur la connaissance, l'expertise et le savoir faire de ses spécialistes chaussées et un processus de qualification d'état fondé sur l'auscultation régulière de l'infrastructure. Au rang des points de vigilance, Sanef devra mettre en place un suivi régulier de l'adhérence des bretelles d'échangeur.

Suite à cet audit, les travaux de reprise de l'A4 sont programmés pour 2018 du PR 38 au PR 85.

Contrôle « continu »

Le contrôle de l'état d'entretien des chaussées et ouvrages en terre s'opère aussi de manière « continue », c'est-à-dire lors de visites non formalisées du réseau et à l'occasion des déplacements. Ce contrôle permet de pointer des zones défaillantes, par recueil d'éléments successifs, et d'attirer l'attention également sur d'autres domaines.

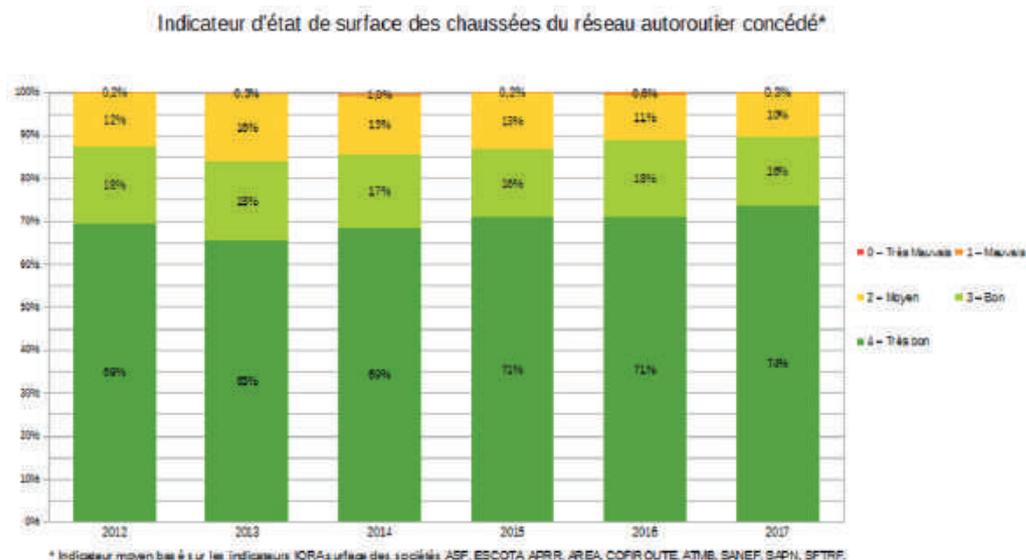
Suivi de l'indicateur IQRA surface – État de surface des chaussées

Les niveaux de performance et de service des chaussées du réseau autoroutier concédé sont suivis par l'État concédant au moyen d'indicateurs d'état de surface (appelés IQRA Surface) contractualisés avec les sociétés concessionnaires. Ils reflètent le niveau de service de la chaussée, en termes de confort et de sécurité, en section courante de l'autoroute (mesures réalisées sur la voie de droite de l'autoroute).

Entre 2011 et 2012, l'État concédant a souhaité durcir la méthode de calcul de l'indicateur d'état de surface des chaussées du réseau concédé. Ces évolutions de méthode ont été entérinées dans le cadre des contrats de plan État - sociétés concessionnaires pour la plupart des réseaux et rendues applicables à partir de l'année 2012. Elles formalisent l'augmentation du niveau d'exigence de l'État vis à vis des sociétés concessionnaires, d'autant que les objectifs de performance associés à ces indicateurs sont restés très élevés.

L'analyse de la répartition des notes permet d'apprécier la part du réseau présentant un bon (note égale à 3) et un très bon état de surface (notes égale à 4), et d'autre part le % du réseau présentant des états plus ou moins « dégradés » (note \leq 2).

Le graphique ci-dessous présente l'évolution des états de surface des chaussées sur le réseau concédé entre 2012 et 2017. L'indicateur ici calculé est un indicateur moyen basé sur les indicateurs IQRA Surface des sociétés ASF, ESCOTA, APRR, AREA, COFIROUTE, Sanef, SAPN, ATMB et SFTRF. Les méthodes de calcul de l'indicateur IQRA surface sont sensiblement différentes pour SANEF et COFIROUTE, ce que ne prend pas en compte cette représentation.



L'état des chaussées reste globalement satisfaisant, avec une légère amélioration des notes au cours de la période 2012-2017 jusqu'à environ 90% du linéaire en état bon ou très bon. La part du réseau en état mauvais ou très mauvais demeure très faible sur la période et n'excède pas 1%. Les contrats des concessionnaires soumis à l'indicateur IQRA Surface prévoient des objectifs de performance et des pénalités en cas de non atteinte de ces objectifs, en particulier si la proportion de linéaire de réseau en mauvais état excède un certain seuil.

L'indicateur IQRA Surface est assorti d'objectifs de performance définis dans la plupart des cas comme suit :

- objectif n°1 : au moins 90% des notes ≥ 3
- objectif n°2 : au moins 95% des notes ≥ 2

En 2017, deux sociétés n'ont pas atteint l'objectif fixé à 90% des notes ≥ 3 (objectif non pénalisable) à fin 2015. Toutefois les notes IQROA Surface de ces sociétés se sont améliorées au cours de l'année par rapport à l'année précédente conformément à leur engagement.

Mise en place de l'indicateur structurel (ISTRU)

L'état structurel des chaussées du réseau autoroutier concédé français est évalué depuis 2007 à partir d'un indicateur appelé « IQRA structure » qui figure parmi la liste des indicateurs de performance inscrits dans les conventions de concession des sociétés concessionnaires d'autoroutes. Cet indicateur apporte

un éclairage au concédant quant à la fréquence des entretiens structurels réalisés sur le réseau ; en revanche, il ne fournit pas d'évaluation directe de l'état des structures des chaussées autoroutières.

L'indicateur « IQRA structure » ne répondant pas complètement aux besoins de l'État concédant, le Cerema et l'IFSTTAR ont engagé depuis 2011, à la demande de GCA, des travaux de développement d'un nouvel indicateur nommé « ISTRU » permettant d'évaluer l'état structurel des chaussées à partir d'auscultations surfaciques à grand rendement des dégradations et de l'uni.

Au cours d'une réunion de présentation de ce projet d'indicateur en septembre 2017, l'État a proposé aux sociétés concessionnaires le principe d'un nouvel indicateur d'état structurel des chaussées pour le réseau concédé. Il a été convenu d'expérimenter cet indicateur sur la campagne d'auscultation 2018 dans le but d'évaluer l'échantillon avant calage des variables de l'ISTRU et en amont de son intégration aux conventions de concession.

L'objectif est de tester l'indicateur si possible sur trois saisons de relevé de dégradations afin de conforter sa construction et de définir des seuils représentatifs de l'état des structures de chaussées.

La sous-direction GCA est extrêmement attentive à la conduite de ce chantier et mobilise les concessionnaires pour aboutir dans les délais annoncés et contractualisés dans le cadre du projet de plan d'investissement autoroutier (PIA).

6.3.3. Environnement

Bilans « LOTI »

La loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs (LOTI) prévoit la production de bilans socio-économiques et environnementaux, trois à cinq ans après la mise en service de grandes infrastructures de transport. Le bilan final prévu à cette échéance est précédé d'un bilan intermédiaire, réalisé un an après la mise en service, en application de la circulaire du 15 décembre 1992, dite « Bianco ».

Ces bilans ont notamment pour objectifs :

- de vérifier le respect des engagements de l'État par les acteurs du projet aux différents stades ;
- d'évaluer l'efficacité des moyens mis en œuvre au titre de l'environnement ou, le cas échéant, d'appliquer des mesures correctives ;
- d'améliorer les connaissances sur les effets des infrastructures sur les territoires traversés d'un point de vue environnemental.

Audits

Des visites dites de « un an après la mise en service » ont été effectuées sur cinq opérations mises en service fin 2014 et en 2015. Ces visites ont pour objectif de s'assurer du bon achèvement des mesures environnementales et d'avoir un premier regard sur leur efficacité.

À l'instar des domaines ouvrages d'art et chaussées, une démarche d'audit a été lancée en 2017 sur la thématique environnement. L'objectif étant de vérifier que cette partie du patrimoine (bassins, clôtures, aménagements spécifiques,..) est maintenue en bon état conformément aux obligations des concessionnaires. Deux sections d'autoroutes assez « récentes », pour lesquelles ce patrimoine est relativement conséquent, ont ainsi été auditées en 2017. Cette démarche a vocation à devenir régulière et à se généraliser sur l'ensemble du réseau concédé.

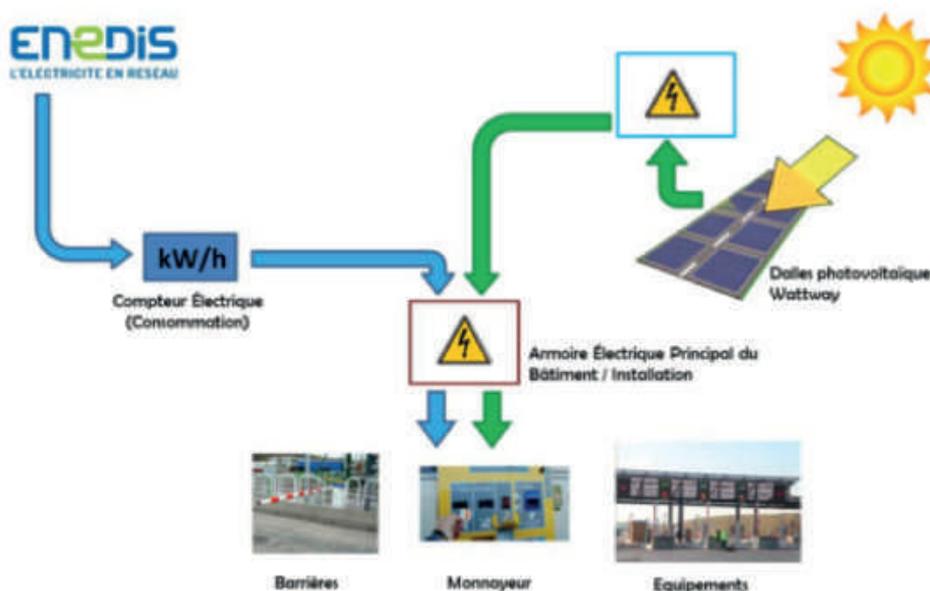


6.3.4. Problématiques particulières traitées en 2017 : expérimentation de dalles Wattway sur l'autoroute A 63

La société ATLANDES, concessionnaire de l'autoroute A 63 Landes, a proposé la mise en place d'une solution innovante expérimentant le revêtement solaire « Wattway » (entreprise Colas) qui permet de produire de l'électricité au moyen de panneaux solaires intégrés dans un revêtement de chaussées en vue d'une autoconsommation de la gare de péage de Saugnac-et-Muret.

Située en Nouvelle Aquitaine, dans une région ensoleillée, orientée essentiellement nord-sud, l'autoroute A63 dans les Landes présente une exposition favorable à la mise en place d'installations photovoltaïques. En particulier, la situation perpendiculaire à l'axe de la route des gares de péage paraît adaptée à ce type de développement.

Compte tenu des besoins limités en énergie de la gare de péage de Saugnac-et-Muret (elle ne consomme que 7 kW en fonctionnement nominal instantané), le site apparaissait particulièrement adapté pour tester cette solution « Wattway ».



Principe de l'aménagement Wattway- BPV de Saugnac-et-Muret - ©ATLANDES

Une dalle Wattway est composée de plusieurs cellules photovoltaïques juxtaposées et recouvertes d'un enduit de surface, au contact des pneumatiques. L'ensemble constitué accepte

un minimum de contraintes (flexion/traction) tout en conservant la rigidité nécessaire pour protéger les composants électroniques.



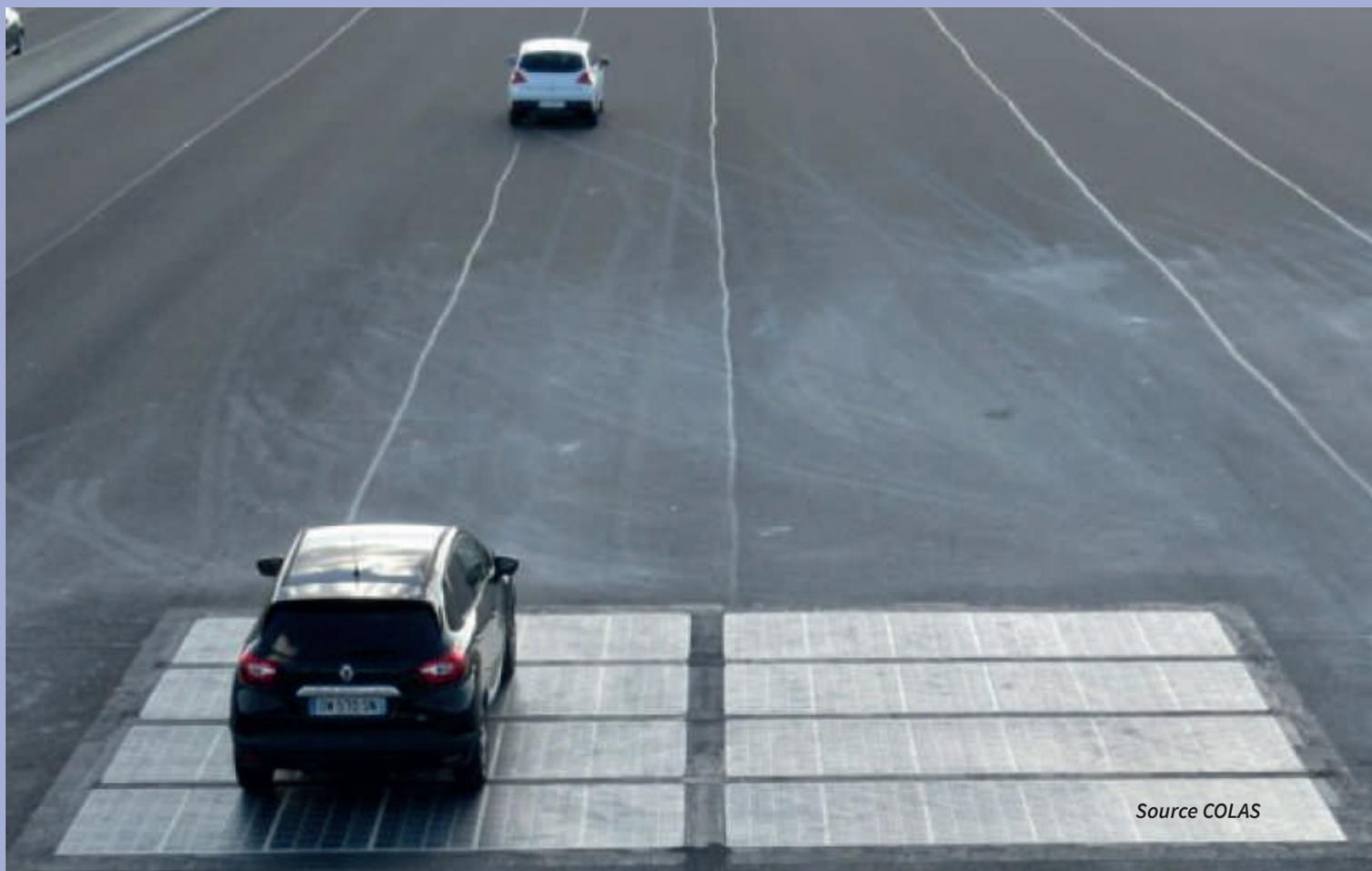
Vue depuis la BPV de Saugnac-et-Muret - ©CEREMA - D.LESBATS

Cette proposition, uniquement retenue au droit des voies de péage réservées aux véhicules légers, a fait l'objet d'une décision ministérielle acceptant l'expérimentation sous réserve de la réalisation d'une évaluation annuelle des points suivants :

- évolution des caractéristiques de surface des dalles et pérennité des dispositifs ; impact sur l'exploitation et la maintenance des chaussées ;
- production d'énergie électrique et évolution des rendements dans le temps ;
- comportement des usagers ;
- suivi des événements de circulation avec les dalles.

Un protocole de suivi a ainsi été mis en œuvre pour s'assurer que les résultats sont compatibles avec les critères de performance et de durabilité de l'infrastructure.

Le Cerema Sud-Ouest assure pour la sous-direction GCA, le suivi des performances en termes de chaussée avec une attention particulière portée à l'adhérence du revêtement.



Installation Wattway sur l'A 63



6.4. Suivre l'exécution et l'équilibre économique des concessions et préparer les négociations à venir

6.4.1. Contrôle de la transmission des informations relatives à l'exécution des contrats

En application des articles 20 et 35 du cahier des charges type annexé aux contrats de concession, les sociétés concessionnaires transmettent à l'État des informations relatives à leurs activités, aux trafics constatés, ainsi qu'un ensemble de données comptables et financières (bilans et comptes annuels, étude financière prévisionnelle sur l'équilibre comptable et financier de la concession, comptes sociaux et leurs annexes, comptes consolidés et leurs annexes, rapport d'activité, compte-rendu d'exécution, programme d'investissements à réaliser dans les cinq années à venir).

Le concédant peut, en outre, demander à la société concessionnaire toute information complémentaire sur le compte rendu de l'exécution de la concession.

Par ailleurs, la société concessionnaire communique deux fois par an au ministre chargé de l'économie, au ministre chargé du budget et au ministre chargé de la voirie nationale, un rapport comprenant l'état d'avancement des liaisons nouvelles et des opérations d'élargissement et indiquant le calendrier d'exécution et l'échéancier financier de chaque opération en projet et en construction. Le concédant est tenu de préserver la confidentialité de ces informations.

Grâce à ces informations, le concédant veille à la bonne exécution du contrat de concession et au

respect des obligations de service public par la société concessionnaire.

En 2017, la sous-direction GCA a ainsi procédé à l'examen de l'ensemble des documents transmis par les concessionnaires, s'est assurée de leur complétude et de leur exhaustivité. Elle a procédé à de nombreuses analyses des données transmises, afin, notamment, de constituer des données consolidées qui donnent à l'État une vision d'ensemble du secteur d'activité. L'annexe 12 rend compte de l'économie générale du secteur.

Ce travail d'information est renforcé depuis l'intervention de l'ARAFER. L'Autorité collecte chaque année auprès des sociétés concessionnaires un ensemble d'informations relatives à leur situation financière et à l'état du secteur en vue de produire une synthèse de leurs comptes et un rapport sur le taux de rentabilité interne des concessions.

Un premier rapport annuel a été réalisé par l'ARAFER sur les comptes des concessions autoroutières de 2015. L'autorité a soulevé une amélioration des performances du secteur qui concerne toutes les sociétés, à la fois les historiques, privées ou publiques, et les sociétés les plus récentes.

6.4.2. Le contrôle financier des concessions

La sous-direction GCA effectue régulièrement des contrôles financiers prévus par certains articles des cahiers des charges annexés aux conventions de concession.

En application de l'article 7, la sous-direction évalue – tous les cinq ans et société par société – d'éventuels indus financiers générés par le retard qui serait survenu dans l'exécution de travaux prévus et compensés au titre de précédents contrats de plan. Cet indu est généré par le décalage dans le temps entre l'échéancier de dépenses initialement contractualisé et l'échéancier réel des dépenses effectuées par la société concessionnaire. La société concessionnaire est alors redevable à l'État d'une compensation au titre de l'avantage financier éventuel découlant de ce retard. Le montant de cet indu est valorisé sous forme de travaux supplémentaires directement mis à la charge de la société concessionnaire. Ces clauses sont pérennisées pour chaque nouvelle opération contractualisée.

En application de l'article 31 du cahier des charges annexé aux conventions de concessions les plus récentes, la sous-direction GCA est chargée de valider la réévaluation des montants de garanties proposés par les sociétés concessionnaires au titre de leurs obligations contractuelles.

Ces garanties permettent notamment de s'assurer que la société concessionnaire pourra faire face à ses créances envers l'État durant

les différentes phases de vie de la concession. Lors des négociations du plan d'investissement autoroutier, la sous-direction a notamment demandé aux sociétés concessionnaires des informations relatives aux charges d'entretien et de renouvellement. L'État travaille à collecter et préciser ses données, notamment en vue de la fin de vie des concessions, pour vérifier le maintien en bon usage des ouvrages.

Enfin, la sous-direction GCA étudie chaque année les comptes sociaux et consolidés que les sociétés concessionnaires sont tenues de lui fournir au titre de l'article 35 de leur contrat de concession. L'étude de ces comptes permet à l'État concédant de suivre l'équilibre économique et financier des contrats et d'évaluer au mieux, dans le cadre de la négociation de contrats de plan, les compensations à accorder aux sociétés concessionnaires au titre de la réalisation de travaux supplémentaires. L'État concédant se sert par ailleurs de ces données pour contrôler les investissements effectués par les sociétés concessionnaires en matière d'entretien du patrimoine. La politique financière déclarée par les sociétés concessionnaires en matière d'entretien du patrimoine peut alors être comparée aux observations faites sur le terrain par les équipes techniques.



PARTIE 7

Les négociations des avenants aux conventions de concession



7.1. Les contrats de plan

Mentionné par le décret n° 95-81 du 24 janvier 1995 relatif aux péages autoroutiers (non codifié), le contrat de plan (ou d'entreprise) a pour objet de définir les modalités de réalisation des nouveaux investissements mais aussi de compléter, voire renforcer, les obligations des sociétés concessionnaires telles que définies dans les conventions de concession.

Document contractuel à part entière, le contrat de plan couvre une période qui ne peut excéder 5 ans. Sa durée limitée facilite l'insertion de clauses améliorant le contrôle des concessions. Le contrat de plan se révèle particulièrement utile lorsqu'il s'agit d'encadrer tout ou partie des responsabilités déléguées au concessionnaire.

Les contrats de plan récents s'attachent ainsi à préciser et à renforcer les obligations contractuelles des sociétés concessionnaires, notamment en matière d'information, de performance et d'entretien du patrimoine. Ce travail est réalisé grâce au suivi d'indicateurs de performance, lesquels peuvent faire l'objet de pénalités. Ils comportent également des dispositions visant à mieux encadrer la fixation des tarifs de péage.

Durant l'année 2016, trois contrats de plan sont arrivés à échéance (ASF, ESCOTA, SFTRF). Trois contrats de plan étaient déjà échus, celui de la société SAPN en 2008, ceux des sociétés Sanef et COFIROUTE en 2014. Dans le cadre du PIA, cinq nouveaux contrats ont été négociés (ASF, ESCOTA, Sanef, SAPN, COFIROUTE) pour la période 2017-2021. Constituant la déclinaison opérationnelle du PIA, ces contrats comportent des engagements sur le suivi et la remise en état du patrimoine ainsi que sur l'évolution d'indicateurs de performance existants ou la

mise au point de nouveaux indicateurs pour les rendre pénalisables en cas d'écart par rapport aux objectifs fixés à la fin des contrats de plan. Les sociétés encore sous contrat de plan avec l'État en 2017 sont APRR et AREA, pour la période 2014-2018. Les fiches techniques relatives à chaque opération ont été introduites dans la convention de concession ainsi que la plupart des dispositions figurant habituellement dans un contrat de plan.

Ces projets de contrats de plan ont été soumis à l'ARAFER le 13 mars 2017 concomitamment avec les projets d'avenants aux conventions de concession dans le cadre du PIA. Suite à la publication le 19 juin 2017 des avis de l'ARAFER, des modifications ont été apportées au contenu et aux modalités du PIA, ce qui a nécessité d'ajuster les projets de contrats de plan.

Le plan de relance autoroutier de 2015

Les négociations du plan de relance ont offert l'occasion d'introduire dans les cahiers des charges de certaines conventions de concession « historiques » les indicateurs de performance (ou de qualité) originellement mis en place dans les contrats de plan. A la suite de la décision favorable de la commission européenne en octobre 2014, les projets de décrets approuvant ces avenants ont reçu un avis favorable du Conseil d'État et été approuvés par trois décrets en date du 21 août 2015.



7.2. Le plan d'investissement autoroutier

D'un montant de près de 700 M€ HT, le plan d'investissement autoroutier (PIA) négocié en 2017 avec les sociétés concessionnaires historiques (ASF, ESCOTA, Sanef, SAPN, APRR, AREA et COFIROUTE) comprend des opérations d'initiative locale, principalement de nouveaux échangeurs ou diffuseurs, visant à améliorer le développement économique et la desserte des territoires, des programmes de réalisation d'aires de covoiturage, ainsi que des aménagements consistant à diminuer l'impact des autoroutes sur l'environnement (ouvrages de franchissement pour la faune, traitement des eaux de ruissellement des autoroutes, mesures ciblées pour supprimer les points noirs bruit...).

Les projets d'avenants aux conventions de concession « historiques » destinés à mettre œuvre le PIA ne se bornent pas à intégrer les nouveaux ouvrages et aménagements à l'assiette des concessions et à prévoir la compensation

tarifaire des concessionnaires pour les nouveaux investissements qui leur sont demandés : ils poursuivent également l'objectif de renforcer les dispositifs de contrôle et d'incitation à la performance, au bénéfice des usagers. L'élaboration d'un nouveau plan autoroutier a fourni l'occasion d'actualiser les clauses du cahier des charges des conventions au cœur des enjeux de régulation pour le concédant.

Afin de limiter les coûts mis à la charge des usagers de l'autoroute, la participation des collectivités financières a été sollicitée pour les opérations d'initiative locale. Par ailleurs, l'entrée en vigueur des hausses tarifaires additionnelles sera étalée sur trois ans, entre 2019 et 2021, afin d'éviter le pic de hausse globale de l'année 2018 notamment dû à la compensation de hausse de la redevance domaniale.

FOCUS SUR une opération du PIA : le réaménagement du nœud autoroutier de Chambéry



Depuis 2012, la sous-direction GCA et la société concessionnaire AREA ont engagé des réflexions concernant le projet de réaménagement de ce nœud autoroutier et de son interconnexion à la RN 201 (VRU) avec l'objectif d'améliorer la fluidité de la gare de péage aux heures de pointe, et à certaines périodes de l'année, notamment lors des migrations d'hiver (accès aux stations de ski), ainsi que de diminuer l'accidentologie, notamment au niveau de la bretelle d'accès à la gare de péage depuis Chambéry ainsi qu'au niveau des franchissements de la Leysse.

L'opération a été inscrite au contrat de plan 2014-2018, pour une 1ère phase estimée à 55 M€. L'aménagement complet des mouvements du nœud de Chambéry a fait l'objet d'études approfondies suivies d'une large concertation et d'un bilan validé en août 2016 permettant de stabiliser

le programme de l'opération : création d'une nouvelle bretelle vers Anney pour dissocier les flux, réaménagement de la plate-forme de péage et reprise de la bretelle actuellement en boucle à la sortie de la VRU et enfin aménagement d'une entrée à deux voies sur l'autoroute A43 vers Lyon.

A la demande de la DIT et conformément au contrat de plan 2014-2018, l'opération complète a été présentée dans un dossier de demande de principe en cours d'instruction par les services de l'État, et fera l'objet d'une enquête publique globale. La deuxième phase de l'opération a été inscrite dans le projet de plan d'investissement autoroutier.

Les travaux démarreront en 2018 pour une mise en service globale fin 2021

Les chiffres du PIA

Le PIA prévoit très exactement 694,6 M€ HT d'investissement sur le réseau autoroutier, répartis comme suit entre les sept sociétés concessionnaires historiques :

SANEF : 91,2 M€ HT, dont 50,8 M€ pour 3 diffuseurs et 40,4 M€ pour 3 programmes d'aménagements environnementaux.

SAPN : 30,8 M€ HT, dont 13 M€ pour 1 diffuseur et 17,8 M€ pour 2 programmes d'aménagements environnementaux.

APRR : 121,4 M€ HT, dont 30,5 M€ pour 2 diffuseurs et 90,9 M€ pour 5 programmes d'aménagements environnementaux.

AREA : 65,9 M€ HT, dont 13 M€ pour 1 diffuseur, 51,7 M€ pour 3 programmes d'aménagements environnementaux et 1,2 M€ pour 1 étude.

COFIROUTE : 116,3 M€ HT, dont 102,8 M€ pour 4 diffuseurs et 13,5 M€ pour 1 programme d'aménagements environnementaux.

ESCOTA : 46,7 M€ HT, dont 13,2 M€ pour 2 diffuseurs et 33,5 M€ pour 4 programmes d'aménagements environnementaux.

ASF : 222,3 M€ HT, dont 210,3 M€ pour 10 diffuseurs et 12 M€ pour 1 programme d'aménagements environnementaux.



PARTIE 8

Activité réglementaire



8.1. Décret du 28 décembre 2017 relatif à la régulation des marchés et contrats dans le secteur des autoroutes

Le décret n° 2017-1816 du 28 décembre 2017 relatif à la régulation des marchés et contrats dans le secteur des autoroutes a été pris en application de l'article 41 de la loi n° 2016-1691 du 9 décembre 2016 relative à la transparence, à la lutte contre la corruption et à la modernisation de la vie économique, dite « Sapin II ».

Ce décret apporte des ajustements aux textes d'application de la loi n° 2015-990 du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques, dite loi « Macron ». Il poursuit notamment l'effort d'alignement du régime applicable aux sociétés concessionnaires sur le droit de la commande publique.

Les dispositions des décrets « concessions » et « marchés publics » de 2016 prévoyant la publication par les pouvoirs adjudicateurs sur leur profil d'acheteur des données essentielles de leurs marchés sont ainsi rendues applicables aux concessionnaires d'autoroutes à capitaux exclusivement ou majoritairement privés.

L'article 1er modifie ainsi la section 4 du chapitre II du titre II du code de la voirie routière relatif à la régulation des marchés passés pour les besoins de la concession et permet aux sociétés concessionnaires privées de pouvoir désormais s'exonérer, au même titre que les pouvoirs adjudicateurs, de l'obligation de publicité et de mise en concurrence pour les marchés répondant à certaines conditions – notamment lorsque les critères de l'urgence impérieuse sont remplis.

L'article 2 modifie, quant à lui, la section 5 relative aux contrats passés par les sociétés concessionnaires en vue de confier à un tiers

l'exploitation des activités commerciales sur les aires de services (distribution de carburant, restauration, boutiques, hôtellerie...). La principale modification concerne la durée des contrats d'exploitation passés par les concessionnaires privés : au-delà de cinq ans, la durée dudit contrat doit être strictement corrélée à la durée d'amortissement des investissements demandés au sous-concessionnaire.

Par ailleurs, le recours par les concessionnaires privés aux procédures dites « restreintes » pour l'attribution des marchés est plus strictement encadré et l'ARAFER se voit confier la compétence de définir le contenu du rapport d'activité établi chaque année par les commissions internes des marchés ainsi que la liste des informations que doivent transmettre les concessionnaires d'autoroutes dans le cadre de la passation de leurs marchés.

En ce qui concerne les sociétés concessionnaires à capitaux exclusivement ou majoritairement publics, qui constituent des pouvoirs adjudicateurs, le seuil de recours aux procédures formalisées pour la passation des marchés de travaux est fixé à 2 millions d'euros HT, un niveau très inférieur au seuil de droit commun, qui est de 5 225 000 d'euros.

Focus sur...

la régulation des marchés passés par les sociétés concessionnaires

Quels marchés sont soumis au contrôle de l'ARAFER ?

L'ARAFER est saisie des marchés passés selon une procédure formalisée.

En ce qui concerne les marchés de travaux, le seuil de procédure formalisée est, conformément aux recommandations de la Commission européenne, fixé à 500 000 euros HT. Ce seuil est plus bas que celui applicable aux pouvoirs adjudicateurs en raison de la prévalence des entreprises liées aux sociétés concessionnaires dans le secteur du BTP. En outre, la publication d'un avis de pré-information est rendue obligatoire pour les marchés de travaux supérieurs à 2 millions d'euros.

En ce qui concerne les marchés de fourniture et de services, le seuil est fixé à 240 000 euros HT.

Quelle procédure les sociétés concessionnaires doivent-elles respecter ?

L'appel d'offres constitue la procédure de principe pour la passation des marchés. Le recours aux autres procédures formalisées (procédure concurrentielle avec négociation et dialogue compétitif) est autorisé dans les hypothèses prévues par l'article 25 du décret du 25 mars 2016 relatif aux marchés publics (solution innovante, circonstances particulières liées à la nature ou à la complexité de l'ouvrage...).

Les sociétés concessionnaires peuvent-elles signer le contrat dès sa transmission à l'ARAFER ?

Non, un délai de dix-huit jours (dit délai de standstill) après réception du dossier doit être respecté afin que l'Autorité puisse, le cas échéant, engager un recours pré-contractuel. En cas de manquements aux obligations de publicité et de mise en concurrence, l'ARAFER a compétence pour saisir le juge du contrat.

Ce délai de standstill ne s'applique évidemment pas en cas d'urgence impérieuse, la signature du contrat pouvant intervenir, dans ce cas, avant même la transmission du contrat à l'ARAFER.

Toutes les sociétés concessionnaires doivent-elles mettre en place une commission des marchés ?

Ce n'est que si la longueur de l'ouvrage concerné est supérieure à 200 km que les concessionnaires doivent instituer une commission des marchés.

Le rôle de cette commission, composée en majorité de personnalités indépendantes, est de définir les règles internes pour la passation et l'exécution des marchés et de veiller au respect des procédures de passation et d'exécution de ces marchés. La composition et le fonctionnement de cette commission interne sont contrôlés par l'ARAFER.

Depuis le mois d'avril 2016, l'ARAFER contrôle l'indépendance des membres composant ces commissions. Les premiers contrôles ont concerné les sociétés du groupe Vinci.



8.2. Autres textes

Arrêtés tarifaires annuels

- Arrêté du 26 janvier 2017 relatif aux péages applicables sur les réseaux autoroutiers concédés à ATMB, SFTRF, CEVM, Alis, Arcour, Adelac, A'lienor, Alicorne, Atlandes, Albea ainsi qu'aux ponts de Normandie et de Tancarville ;
- Arrêté du 26 janvier 2017 relatif aux péages applicables sur les réseaux autoroutiers concédés aux sociétés SANEF et SAPN ;
- Arrêté du 26 janvier 2017 relatif aux péages applicables sur le réseau autoroutier concédé à la société COFIROUTE ;
- Arrêté du 26 janvier 2017 relatif aux péages applicables sur le réseau autoroutier concédé à la société ESCOTA ;
- Arrêté du 26 janvier 2017 relatif aux péages applicables sur le réseau autoroutier concédé à la société ASF ;
- Arrêté du 19 avril 2017 relatif aux péages applicables sur les autoroutes A 9 et A 709 du réseau autoroutier concédé à la société ASF ;
- Arrêté du 18 décembre 2017 relatif aux péages de l'autoroute A86 (COFIROUTE).
- Arrêté du 26 juillet 2017 portant nomination de M. Martin de Wissocq aux comités de sécurité des tunnels routiers du Fréjus et du Mont-Blanc ;
- Arrêté du 29 août 2017 portant nomination de M. Cédric Grail au conseil d'administration du Fonds pour le développement d'une politique intermodale des transports dans le massif alpin ;
- Arrêté du 1^{er} septembre 2017 portant nomination de M. Gérard Sauzet au conseil d'administration du Fonds pour le développement d'une politique intermodale des transports dans le massif alpin.

Nominations

- Arrêté du 16 janvier 2017 portant nomination de Mme Faouzia Fekiri et M. François Ravignon aux commissions intergouvernementales des tunnels routiers du Fréjus et du Mont-Blanc ;
- Décret du 4 mai 2017 portant nomination de M. Thierry Repentin à la présidence du conseil d'administration de la Société concessionnaire française pour la construc-

PARTIE 9

Annexes

ANNEXE 1	
Glossaire	80
ANNEXE 2	
Organigramme	81
ANNEXE 3	
Les concessions d'autoroutes	82
ANNEXE 4	
Trafic sur le réseau concédé en 2017	85
ANNEXE 5	
Liste des indicateurs de performance	86
ANNEXE 6	
Rappel des classes de véhicules	87
ANNEXE 7	
Clauses tarifaires des contrats	88
ANNEXE 8	
Niveaux de hausse de tarifs de péage depuis 2007	91
ANNEXE 9	
Le contrôle des tarifs de péage applicables en 2018	94
ANNEXE 10	
Évolutions de quelques tarifs de péage	96
ANNEXE 11	
Évolution de la situation financière des sociétés concessionnaires	98
ANNEXE 12	
Agréments délivrés par l'État en 2017 pour les sous-concessions	99
ANNEXE 13	
Tunnels de plus de 300 mètres sur le réseau concédé (hors tunnels du Mont-Blanc et du Fréjus)	102
ANNEXE 14	
Liste des investissements complémentaires sur autoroutes en 2017	104
ANNEXE 15	
Répartition des bâtiments par société concessionnaire d'autoroute	105
ANNEXE 16	
Répartition des bâtiments des sociétés concessionnaires d'autoroute suivant leur utilisation	106
ANNEXE 17	
Répartition des bâtiments des sociétés concessionnaires d'autoroutes par région et susceptibles d'être impactés par certains risques naturels	107
ANNEXE 18	
Localisation des bâtiments des sociétés concessionnaires d'autoroute	109

ANNEXE 1 : Glossaire

Lexique des abréviations utilisées

AFCG : Association française de génie civil

ARAFER : Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières

ASFA : Association des sociétés françaises d'auto-routes

BPV : Barrière de péage pleine voie

Cerema : Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement

CETU : Centre d'étude des tunnels

CIG : Commissions intergouvernementales

CPNP : Conseil national de la protection de la nature

DDT : Direction départementale des territoires

DESC : Dossier d'exploitation sous chantier

DIR : Direction interdépartementale des routes

DIT : Direction des infrastructures de transport

DREAL : Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement

DUP : Déclaration d'utilité publique

GCA : Sous-direction de la gestion et du contrôle du réseau autoroutier concédé

IFSTTAR : Institut français des sciences et technologies de transports, de l'aménagement et des réseaux

PIA : Plan d'investissement autoroutier

PL : Poids lourds

PME : Petites et moyennes entreprises

PRA : Plan de relance autoroutier

RTE : Réseau transeuropéen (de transport)

SEMCA : Société d'économie mixte concessionnaire d'autoroute

SCA : Sociétés concessionnaires d'autoroutes

TKM : tarif kilométrique moyen

VL : Véhicules Légers

ZAAC : Zone d'accumulation des accidents de la circulation

Définitions

Auvent de gare de péage : toit en saillie, servant à protéger de la pluie

Câble de précontrainte : câble en acier formés de plusieurs torons utilisé pour précontraindre le béton

IQRA structure : indicateur de mesure pour l'état structurel de la chaussée

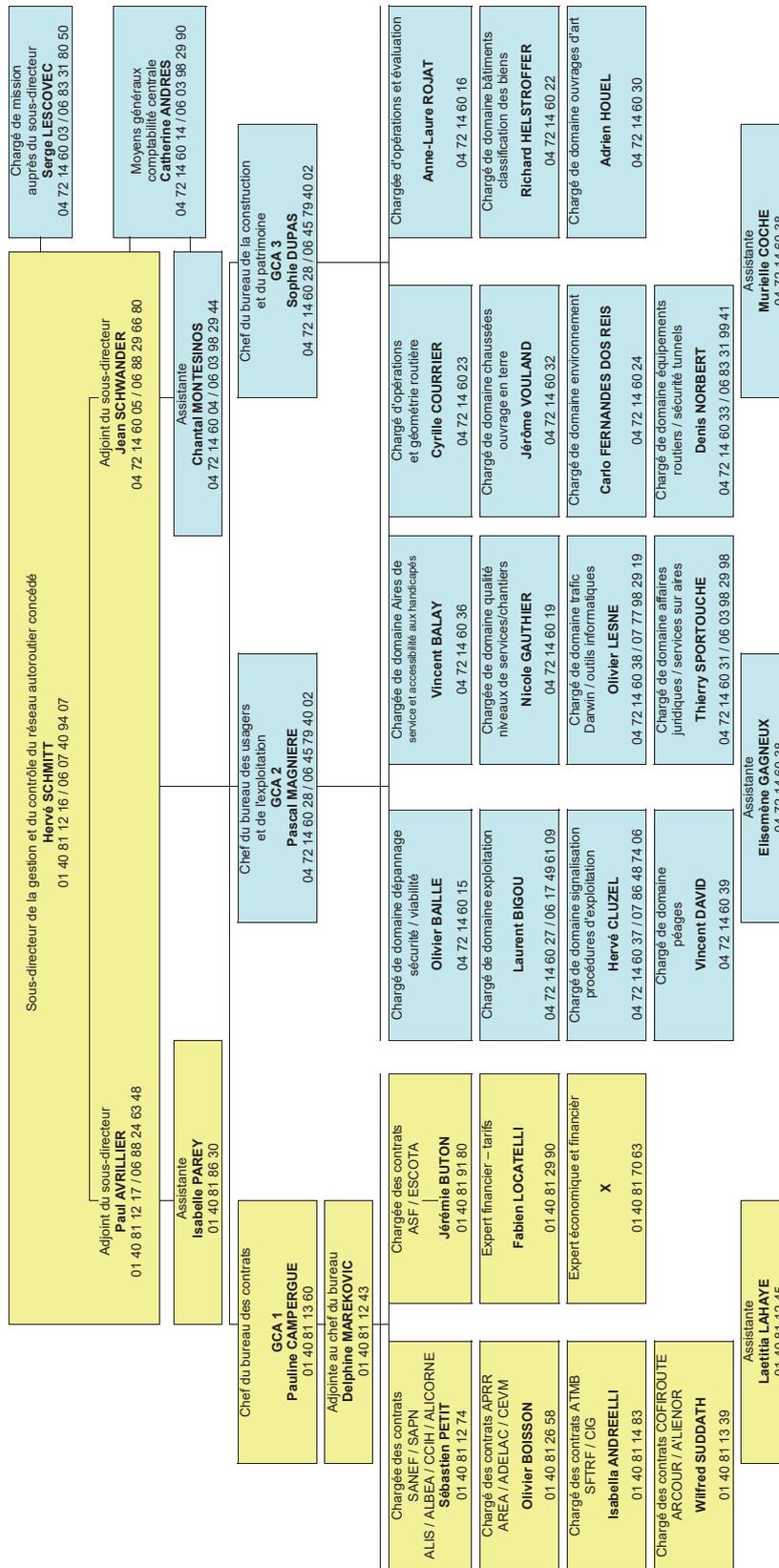
IQRA surface : indicateur de mesure pour l'état de la surface de la chaussée

IQOA : indicateur de la mesure de l'état de la structure des ponts

Toron : ensemble de fils tournés

Tunnel à voussoir : tunnel dont la paroi est constituée d'éléments préfabriqués appelés voussoirs organisés en anneau

ANNEXE 2 : Organigramme



ANNEXE 3 : Les concessions d'autoroutes

Le secteur autoroutier concédé compte au 31 décembre 2017 dix-neuf sociétés concessionnaires, toutes de droit privé, essentiellement des sociétés anonymes. ADELAC et Aliénor présentent la particularité d'être des sociétés par actions simplifiées.

Ces 19 sociétés sont titulaires de 23 contrats de concession, dont 18 d'autoroutes et 5 d'ouvrages d'art.

En dehors des deux sociétés « tunnelières » ATMB (Autoroute et Tunnel du Mont-Blanc) et SFTRF (Société Française du Tunnel Routier du Fréjus), à qui sont concédées respectivement les parties françaises des deux tunnels transfrontaliers nord-alpins du Mont-Blanc et du Fréjus ainsi que leurs autoroutes d'accès, et qui demeurent majoritairement publiques, le secteur autoroutier français concédé est donc désormais quasiment entièrement privatisé, avec 16 sociétés concessionnaires d'autoroutes sur 18 à capitaux entièrement privés.

Les sociétés concessionnaires « historiques » (ASF, ESCOTA, COFIROUTE, APRR, AREA, Sanef, SAPN), et dans une moindre mesure, les sociétés SFTRF et ATMB, ont été en charge de la construction, du financement et de l'exploitation de la plus grande partie du réseau autoroutier français (9158,1 km au 31 décembre 2017) dont elles ont été le vecteur privilégié de développement.

Depuis 1999 et la fin du recours à l'adossement tel que pratiqué jusqu'alors, sont apparues dans le paysage autoroutier français neuf nouvelles sociétés privées dont le réseau est limité à une unique section d'autoroute :

- la société Autoroute de Liaison Seine - Sarthe (ALIS) chargée de financer, construire et exploiter l'autoroute A 28 entre Rouen et Alençon ;
- la Compagnie Eiffage du Viaduc de Millau (CEVM) chargée du financement, de la construction et de l'exploitation du Viaduc de Millau, ouvrage de franchissement du Tarn sur l'autoroute A 75 ;

- la société ARCOUR chargée du financement, de la construction et de l'exploitation de l'autoroute A 19 qui relie Ardenay à Courtenay ;
- la société ADELAC chargée du financement, de la construction et de l'exploitation de l'autoroute A 41 (Autoroute DEs LACs) qui relie Annecy à Genève ;
- la société A'LIENOR, chargée du financement, de la construction et l'exploitation de l'autoroute A 65 qui reliera Langon à Pau ;
- la société Alicorne, chargée du financement, de la construction et l'exploitation de l'autoroute A 88 qui reliera Falaise ouest à Sées ;
- la société ATLANDES chargée du financement, de la construction et de l'exploitation de l'autoroute A 63 entre Salles et Saint-Geours-de-Maremne ;
- la société ALBEA chargée du financement, de la construction et de l'exploitation de l'autoroute A 150 entre Barentin et Écalles-Alix ;
- la société ARCOS chargée du financement, de la construction et de l'exploitation de l'autoroute de contournement ouest de Strasbourg A 355.

S'agissant des ouvrages d'art, cinq sociétés concessionnaires exploitent six ouvrages d'art :

- la SFTRF chargée de l'exploitation du tunnel du Fréjus,
- la société ATMB chargée de l'exploitation du tunnel du Mont-Blanc,
- la société ASF chargée de l'exploitation du tunnel du Puymorens,
- la société COFIROUTE chargée de l'exploitation du tunnel « Duplex » de l'A 86,
- la Chambre de commerce et d'industrie Seine Estuaire (CCISE) chargée de l'exploitation des ponts de Tancarville et de Normandie.

Les éléments suivants détaillent, pour chacun des concessionnaires autoroutiers français ainsi présentés, la longueur totale du réseau exploité, l'échéance de la concession, ainsi que la structure de son capital et de ses actionnaires.

⁴ La société par actions simplifiée (SAS) est régie par les dispositions L. 227-1 à L. 227-20 du code de commerce. Les attributions du conseil d'administration ou de son président sont exercées par le président de la société ou celui ou ceux de ses dirigeants que les statuts désignent à cet effet. La SAS ne peut faire publiquement appel à l'épargne

Nom de la société	Linéaire	Actionnariat au 31/12/17 (sauf mention spécifique)	Date de fin de concession	Commentaires
ASF	2724 km	<ul style="list-style-type: none"> ASF Holding (détenue par Vinci Autoroutes) : 99,99 % Autres : 0,01% 	30/04/2036	
ESCOTA	471 km	<ul style="list-style-type: none"> ASF : 99,29 % collectivités territoriales, chambres consulaires et Caisses d'Épargne : 0,71 % 	29/02/2032	
COFIROUTE	1112 km	<ul style="list-style-type: none"> VINCI Autoroutes : 65,33 % Cofiroute Holding : 34,65 % Autres : 0,00015 % 	30/06/2034 (interurbain) 31/12/2086 (Duplex A86)	Dont le tunnel Duplex A86 (11,5 km)
A R C O U R (A19)	102 km	<ul style="list-style-type: none"> Vinci Autoroutes SAS 100 % 	31/12/2070	
APRR	1867 km	<ul style="list-style-type: none"> Eiffage : 50,1 % Macquarie Autoroutes de France : 49,9 % 	30/11/2035	
AREA	409 km	<ul style="list-style-type: none"> APRR : 99,84 % Collectivités territoriales et APE : 0,16 % 	30/09/2036	
SANEF	1388 km	<ul style="list-style-type: none"> Holding d'Infrastructures de Transport (HIT) : 100% 	31/12/2031	HIT est en passe d'être détenue à 100 % par Abertis. Le 15 mai 2017, le groupe italien Atlantia contrôlé par la famille Benetton a lancé une OPA sur Abertis.
SAPN	372 km	<ul style="list-style-type: none"> SANEF : 99,97 % collectivités territoriales et chambres consulaires 0,03 % 	31/08/2033	
ALIS (A28)	125 km	<ul style="list-style-type: none"> Diomedea Coöperatief (PGGM) : 33 % FIDEPP : 26 % Groupe EGIS : 8 % Aberdeen Infrastructure : 13,16 % SAPN : 8 % Sanef 11,67 % 	31/12/2067	
CEVM (viaduc de Millau)	3,3 km	<ul style="list-style-type: none"> Verdun Participation 2 : 99,99 % 	31/12/2079	Le fonds Verdun 2 est détenu par le groupe Eiffage (51 %) et la Caisse des Dépôts et Consignations (49 %)
ADELAC (A41)	19 km	Actionnariat au 13 juin 2017 : <ul style="list-style-type: none"> AREA : 49,9% Eiffage : 25,00399 % Macquarie Autoroutes de France : 25,096101 % 	31/12/2060	

Nom de la société	Linéaire	Actionnariat au 31/12/17 (sauf mention spécifique)	Date de fin de concession	Commentaires
ALICORNE (A88)	45 km	<ul style="list-style-type: none"> • NGE Concessions : 12,42 % • Valérian : 0,66 % • Spie Batignolles : 12,24 % • Malet : 3,97 % • Demathieu & Bard : 4,96 % • Egis Investment Partners : 4,29 % • Caisse des dépôts et consignations : 45,57 % • AXA Private Equity : 15,40 % 	23/08/2063	
A'LIENOR (A65)	150 km	<ul style="list-style-type: none"> • Eiffage : 65 % • Sanef : 35 %. 	18/12/2066	
ATLANDES (A63)	104 km	<ul style="list-style-type: none"> • European Motorway Investments : 42 % • DIF A63 Luxembourg : 17,3 % ; • Dif Infra 4 PPP : 9,21640 % • Infrastructure Investments (A63) Holding : 13,8246 % • Egis Investment Partners France : 10,2 % • NGE Concessions : 7,477 % 	21/01/2051	
ALBEA (A150)	17 km	<ul style="list-style-type: none"> • NGE Concessions : 16,67 % • FAYAT : 16,67 % • InfraVia : 33,33 % • Société Financière A 150 : 33,33 % 	28/12/2066	
CCISE (ponts de Tancarville et de Normandie)	9,8 km	<ul style="list-style-type: none"> • Chambre de commerce et d'industrie Seine estuaire 	17/05/2027	
ATMB	126 km	<ul style="list-style-type: none"> • FDPITMA : 67,29 • départements de l'Ain et de la Haute-Savoie : 18,62 % • Canton et ville de Genève : 5,42 % • établissements financiers français et suisses : 2,39 % • compagnies d'assurances françaises : 4,76 % • salariés : 1,04 % • autres : 0,49 % 	31/12/2050	
SFTRF	67 km	<ul style="list-style-type: none"> • FDPITMA : 99,94 % • collectivités territoriales : 0,05 % • chambres de commerce et d'industrie et des groupements d'intérêts privés : 0,01 % 	31/12/2050	
ARCOS	24 km	<ul style="list-style-type: none"> • VINCI Concessions: 50% • SOC 44 :50% 	29/01/2070	

A noter : l'attribution à la société ARCOS (Vinci Autoroute à 50%) du contournement ouest de Strasbourg (24 Km de voies nouvelles), actuellement en phase d'études.

ANNEXE 4 : Trafic sur le réseau concédé en 2017

En millions de véhicules. km	Véhicules Légers			Poids Lourds			Ensemble des véhicules		
	2016	2017	%	2016	2017	%	2016	2017	%
APRR	14 819,10	15 098,30	1,9%	3 046,90	3 220,80	5,7%	17 866,00	18 319,10	2,5%
AREA	4 750,90	5 015,20	5,6%	431,80	463,20	7,3%	5 182,70	5 478,40	5,7%
ASF	27 008,20	27 424,70	1,5%	4 372,90	4 561,60	4,3%	31 381,10	31 986,30	1,9%
COFIROUTE	10 091,40	10 074,60	-0,2%	1 549,80	1 610,70	3,9%	11 641,20	11 685,30	0,4%
ESCOTA	6 529,60	6 622,20	1,4%	639,30	662,10	3,6%	7 168,90	7 284,30	1,6%
SANEF	10 039,80	10 096,90	0,6%	2 145,20	2 233,10	4,1%	12 185,00	12 330,00	1,2%
SAPN	3 188,90	3 214,10	0,8%	396,90	416,70	5,0%	3 585,80	3 630,80	1,3%
SFTRF	154,80	157,20	1,6%	50,70	52,90	4,3%	205,50	210,10	2,2%
ATMB	759,50	770,30	1,4%	89,50	95,00	6,1%	849,00	865,30	1,9%
ADELAC	187,50	190,60	1,7%	5,40	5,70	5,6%	192,90	196,30	1,8%
ALICORNE	59,30	61,00	2,9%	7,50	8,90	18,7%	66,80	69,90	4,6%
A'LIÉNOR	345,20	353,40	2,4%	41,30	41,00	-0,7%	386,50	394,40	2,0%
ALIS	316,10	318,60	0,8%	71,00	73,80	3,9%	387,10	392,40	1,4%
ARCOUR	278,70	287,60	3,2%	37,00	41,00	10,8%	315,70	328,60	4,1%
ATLANDES	806,20	824,20	2,2%	326,30	342,90	5,1%	1 132,50	1 167,10	3,1%
ALBEA	43,10	47,50	10,2%	4,00	4,30	7,5%	47,10	51,80	10,0%
TOTAL	79 378,30	80 556,40	1,5%	13 215,50	13 833,70	4,7%	92 593,80	94 390,10	1,9%



ANNEXE 5 : Liste des indicateurs de performance

Domaine	Indicateurs	Ce que mesure l'indicateur
Conservation du patrimoine	Chaussée (IQRA)	État de la structure de chaussée
	Surface chaussées	État de la surface (uni, adhérence)
	État des ouvrages (IQOA)	État de la structure des ponts
	Fonctionnalité des ouvrages	Capacité portante et gabarit des ponts
Exploitation du réseau / Sécurité des usagers	Sécurité des ouvrages	Rapidité de mise en sécurité si un ouvrage présente un risque pour les usagers
	Délai d'information sur panneaux à messages variables et radio autoroutière (107.7)	Rapidité de mise en sécurité si un ouvrage présente un risque pour les usagers
	Délai d'intervention / surveillance du réseau	Capacité d'action des patrouilleurs
	Viabilité hivernale	Délai de retour à des conditions routières de référence
Services aux usagers	Propreté aux abords	Taux de satisfaction des usagers
	Qualité des aires	Niveau d'entretien et adéquation aux besoins des usagers
	Attente au péage	Temps d'attente, en fonction des conditions de circulation
	Délai de réponse aux sollicitations	Délai de réponse aux usagers
	Délai de dépannage	Délai entre l'appel et l'arrivée du dépanneur



ANNEXE 6 : Rappel des classes de véhicules

Classes	Types de véhicule
Classe 1	<ul style="list-style-type: none"> - véhicule ayant une hauteur totale inférieure ou égale à 2 mètres, d'un poids total autorisé en charge (PTAC) inférieur ou égal à 3,5 tonnes ; - ensemble roulant ayant une hauteur totale inférieure ou égale à 2 mètres avec un véhicule tracteur d'un PTAC inférieur ou égal à 3,5 tonnes.
Classe 2	<ul style="list-style-type: none"> - véhicule ayant une hauteur totale supérieure à 2 mètres et inférieure à 3 mètres, d'un PTAC inférieur ou égal à 3,5 tonnes ; - ensemble roulant ayant une hauteur totale supérieure à 2 mètres et inférieure à 3 mètres avec un véhicule tracteur d'un PTAC inférieur ou égal à 3,5 tonnes.
Classe 3	<ul style="list-style-type: none"> - véhicules à 2 essieux ayant soit une hauteur totale supérieure ou égale à 3 mètres soit un PTAC supérieur à 3,5 tonnes.
Classe 4	<ul style="list-style-type: none"> - véhicule à plus de 2 essieux ayant une hauteur supérieure ou égale à 3 mètres ou un PTAC supérieur à 3,5 tonnes ; - ensemble roulant ayant une hauteur totale supérieure ou égale à 3 mètres ; - ensemble roulant avec un véhicule tracteur d'un PTAC supérieur à 3,5 tonnes
Classe 5	<ul style="list-style-type: none"> - moto ; - side-car ; - trike.
Classe A	<ul style="list-style-type: none"> - véhicules à deux essieux dont la hauteur totale est supérieure ou égale à 3 mètres et dont le PTAC est inférieur à 12 tonnes ; - véhicules à deux essieux dont le PTAC est compris entre 3,5 tonnes et 12 tonnes.
Classe B	<ul style="list-style-type: none"> - véhicules à deux essieux dont le PTAC est supérieur à 12 tonnes ; - véhicules à deux essieux et véhicules ou ensembles de véhicules à trois essieux, dont la hauteur totale est supérieure ou égale à 3 mètres ou dont le PTAC est supérieur à 3,5 tonnes.
Classe C	<ul style="list-style-type: none"> - véhicules ou ensembles de véhicules à plus de trois essieux, dont la hauteur totale est supérieure ou égale à 3 mètres ou dont le PTAC est supérieur à 3,5 tonnes.

ANNEXE 7 : Clauses tarifaires des contrats

Taux de hausse autorisé par société pour l'année 2018 et pour les véhicules de classe 1

APRR	85% I + 1,13%
AREA	85% I + 1,17%
ASF	70% I + 0,62%
ESCOTA	70% I + 0,62%
SANEF	70% I + 0,67%
SAPN	70% I + 0,67%
COFIROUTE	70% I + 0,62%
ATMB	100% I
SFTRF	100% I

Formules de calcul

ARCOUR	$TKMP(N) = TKMP(N - 1) * E(N) * \text{Max}\left(80\% \frac{i(N - 1)}{i(N - 2)} + 20\% \frac{TP09(N - 1)}{TP09(N - 2)} + 0,009; 1\right)$
ALIS	$TKMP_n = TKMP_{n-1} \times A_n \times \text{Max}\left(\left[\frac{I_{n-1}}{I_{n-2}} + 0,01\right]; 1\right)$
CEVM été	$T_{n(\text{été})} = T_{n-1(\text{été})} \times \frac{I_{n-1}}{I_{n-2}} + 0,127 \times \frac{I_{n-1}}{I_0}$
CEVM hors été	$T_{n(\text{hors été})} = T_{n(\text{été})} \times \left(1,41 \times \frac{I_{n-1}}{I_0}\right)$
ADELAC	$TKMP_n = TKMP_{n-1} \times \text{Max}\left(\frac{I_{n-1}}{I_{n-2}} + 0,017; 1\right)$
ALICORNE	$TKM_n \leq TKM_{2015} \times \prod_{k=2016}^n \text{max}\left[1; \frac{I_{k-1}}{I_{k-2}}; 70\% \frac{I_{k-1}}{I_{k-2}} + 30\% \text{max}\left[\frac{I_{k-1}}{I_{k-2}} + 1\%, \min\left(\frac{TP09_{k-1}}{TP09_{k-2}}; 1 + 4\%\right)\right]\right]$
A'LIENOR	$TKMP_n = TKMP_{n-1} \times \text{Max}\left(1; \frac{I_{n-1}}{I_{n-2}} + 0,3\%; 70\% \frac{I_{n-1}}{I_{n-2}} + 30\% \frac{TP09_{n-1}}{TP09_{n-2}} + 0,3\%\right)$
ATLANDES	$TKMP_n = TKMP_{n-1} \times \left(1 + 75\% \times \left(\frac{I_{n-1}}{I_{n-2}} - 1\right) + 25\% \times \max\left(\min\left(6\%; \frac{TP09_{n-1}}{TP09_{n-2}} - 1\right); 0\right) + D\right)$
CCISE	$T_n \leq T_{n-1} \times 50\% \frac{I_{n-1}}{I_{n-2}}$
ALBEA	$TKM_n = TKM_{n-1} \times \left(1 + 75\% \times \left(\frac{I_{n-1}}{I_{n-2}} - 1\right) + 5\% \times \max\left(\min\left(\frac{TP01_{n-1}}{TP01_{n-2}} - 1; 4\%\right); 0\%\right) + 20\% \times \max\left(\min\left(\frac{TP09_{n-1}}{TP09_{n-2}} - 1; 4\%\right); 0\%\right) + \dots\right)$

Où I est l'augmentation des prix à la consommation, constatée entre octobre 2016 et octobre 2017.

Coefficients interclasses

Société	Classe 2	Classe 3	Classe 4	Classe 5
APRR	1,54	2,45	3,36	0,60
AREA	1,56	2,26	3,08	0,50
ASF	1,55	2,22	2,94	0,60
ESCOTA	1,50	2,22	3,06	0,62
SANEF	1,50	2,23	3,01	0,60
SAPN	1,51	2,08	3,00	0,59
COFIROUTE	1,56	2,50	3,16	0,62
ATMB	1,76	2,76	3,59	0,62
SFTRF	1,47	3,00	3,97	0,59
ARCOUR	1,50	2,58	3,18	0,50
ALIS	1,68	2,36	3,15	0,63
CEVM	1,50	2,72	3,54	0,49
ADELAC	1,75	2,73	3,89	0,54
ALICORNE	1,70	2,58	3,35	0,57
ALIENOR	1,61	2,41	3,22	0,60
ALBEA	1,60	2,00	2,80	0,60

Société	Classe 2	Classe A	Classe B	Classe C	Classe 4
ATLANDES	1,50	4,04	4,04	4,99	0,50

ANNEXE 8 : Niveaux de hausse de tarifs de péage depuis 2007

Niveaux de hausse annuelle des tarifs de péages par année pour la classe 1

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
ASF	2,25%	2,00%	2,45%	3,12%	0,83%	2,47%	2,42%	2,24%	1,23%	0%	1,63%	1,20%	1,34%
ESCOTA	2,24%	1,81%	2,53%	3,19%	0,89%	2,49%	2,05%	1,74%	0,73%	0%	1,18%	0,59%	1,34%
APRR	2,47%	0,91%	2,47%	1,89%	0,50%	2,12%	2,58%	1,94%	0,80%	0%	1,23%	0,90%	2%
AREA	1,64%	0,75%	1,64%	1,89%	0,49%	2,08%	2,55%	1,94%	0,84%	0%	1,26%	0,92%	2,04%
Sanef	2,05%	0,96%	3,32%	1,89%	0,00%	1,89%	2,31%	1,71%	0,75%	0%	0,86%	0,58%	1,39%
SAPN	2,74%	1,68%	4,32%	3,30%	0,00%	2,48%	3,02%	2,29%	0,35%	0%	0,86%	0,58%	1,39%
Cofiroute	1,61%	0,91%	1,94%	2,71%	0,40%	2,07%	2,53%	1,92%	0,91%	0%	0,82%	0,57%	1,33%
ATMB	1,96%	1,21	1,82%	2,28%	0,00%	1,92%	2,60%	2,09%	1,79%	0,38%	0,00%	0,36%	1,03%
SFTRF	1,73%	1,07%	1,89%	2,68%	0,60%	2,52%	3,75%	3,01%	1,85%	1,79%	0,00%	0,35%	0,87%

Niveaux de hausse annuelle des tarifs de péages par année pour la classe 4

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
ASF	2,61%	2,00%	2,81%	3,77%	1,79%	3,87%	2,42%	2,24%	1,23%	0%	1,63%	1,20%	1,34%
ESCOTA	3,65%	1,81%	2,81%	4,95%	2,94%	4,33%	2,05%	1,74%	0,73%	0%	1,18%	0,59%	1,34%
APRR	3,47%	1,91%	3,46%	1,89%	0,50%	2,12%	2,58%	1,94%	0,80%	0%	1,23%	0,90%	2%
AREA	3,38%	2,55%	3,43%	1,89%	0,49%	2,08%	2,55%	1,94%	1,51%	0%	2,61%	1,58%	2,7%
Sanef	3,10%	1,99%	4,23%	1,89%	0,00%	1,89%	2,31%	1,71%	0,75%	0%	0,86%	0,62%	1,41%
SAPN	3,80%	2,67%	5,32%	3,31%	0,00%	2,48%	3,01%	2,29%	0,16%	0%	1,84%	1,59%	2,36%
Cofiroute	0,80%	1,90%	3,44%	5,39%	1,90%	4,00%	3,51%	2,16%	1,19%	0%	1,07%	0,65%	1,33%
ATMB	2,97%	2,15%	2,85%	3,44%	1,68%	2,92%	3,60%	3,09%	1,68%	1,38%	0,00%	0,36%	1,03%
SFTRF	1,47%	1,08%	1,97%	2,66%	0,61%	2,52%	3,75%	3,19%	1,96%	1,85%	0,04%	0,35%	1,01%

Inflation: Evolution de l'indice des prix à la consommation de octobre à octobre série hors tabac

2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
1,07 %	1,92 %	2,70 %	0,00 %	1,52 %	2,25 %	1,69 %	0,50 %	0,38 %	0,06 %	0,36 %	1,03 %	1,94 %

Les tableaux ci-dessous présentent l'évolution tarifaire de l'année N par rapport à l'inflation de l'année N. Cependant, l'évolution tarifaire de l'année N est calculée à partir de l'inflation de l'année N-1 ce qui peut générer un certain décalage.

Niveaux de hausse annuelle des tarifs de péages par année pour la classe 1, déduction faite de l'inflation

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
ASF	0,34%	0,93%	0,53%	0,42%	0,83%	0,95%	0,17%	0,55%	0,73%	-0,38%	1,57%	0,84%	0,31%
ESCOTA	0,33%	0,74%	0,61%	0,49%	0,89%	0,97%	-0,20%	0,05%	0,23%	-0,38%	1,12%	0,23%	0,31%
APRR	0,56%	-0,16%	0,55%	-0,81%	0,50%	0,60%	0,33%	0,25%	0,30%	-0,38%	1,17%	0,54%	0,97%
AREA	-0,27%	-0,32%	-0,28%	-0,81%	0,49%	0,56%	0,30%	0,25%	0,34%	-0,38%	1,20%	0,56%	1,01%
Sanef	0,14%	-0,11%	1,40%	-0,81%	0,00%	0,37%	0,06%	0,02%	0,25%	-0,38%	0,80%	0,22%	0,36%
SAPN	0,83%	0,61%	2,40%	0,60%	0,00%	0,96%	0,77%	0,60%	-0,15%	-0,38%	0,80%	0,22%	0,36%
Cofiroute	-0,30%	-0,16%	0,02%	0,01%	0,40%	0,55%	0,28%	0,23%	0,41%	-0,38%	0,76%	0,21%	0,30%
ATMB	0,05%	119,93%	-0,10%	-0,42%	0,00%	0,40%	0,35%	0,40%	1,29%	0,00%	-0,06%	0,00%	0,00%
SFTRF	-0,18%	0,00%	-0,03%	-0,02%	0,60%	1,00%	1,50%	1,32%	1,35%	1,41%	-0,06%	-0,01%	-0,16%

Niveaux de hausse annuelle des tarifs de péages par année pour la classe 4, déduction faite de l'inflation

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
ASF	0,70%	0,93%	0,89%	1,07%	1,79%	2,35%	0,17%	0,55%	0,73%	-0,38%	1,57%	0,84%	0,31%
ESCOTA	1,74%	0,74%	0,89%	2,25%	2,94%	2,81%	-0,20%	0,05%	0,23%	-0,38%	1,12%	0,23%	0,31%
APRR	1,56%	0,84%	1,54%	-0,81%	0,50%	0,60%	0,33%	0,25%	0,30%	-0,38%	1,17%	0,54%	0,97%
AREA	1,47%	1,48%	1,51%	-0,81%	0,49%	0,56%	0,30%	0,25%	0,01%	-0,38%	2,55%	1,22%	1,01%
Sanef	1,19%	0,92%	2,31%	-0,81%	0,00%	0,37%	0,06%	0,02%	0,25%	-0,38%	0,80%	0,26%	0,36%
SAPN	1,89%	1,60%	3,40%	0,61%	0,00%	0,96%	0,76%	0,60%	-0,34%	-0,38%	1,78%	1,23%	0,36%
Cofiroute	-1,11%	0,83%	1,52%	2,69%	1,90%	2,48%	1,26%	0,47%	0,69%	-0,38%	1,01%	0,29%	0,30%
ATMB	1,06%	1,08%	0,93%	0,74%	1,68%	1,40%	1,35%	1,40%	1,18%	1,00%	-0,06%	0,00%	0,00%
SFTRF	-0,44%	0,01%	0,05%	-0,04%	0,61%	1,00%	1,50%	1,50%	1,46%	1,47%	-0,62%	-0,01%	-0,16%

ANNEXE 9 : Le contrôle des tarifs de péage applicables en 2018

1 ^{ères} proposition de la société		Contrôle 1 ^{ère} proposition	2 ^{des} propositions de la société	Contrôle 2 ^{des} propositions	Approbation
A'LIENOR – A65	21/11/2017	OK le 20/12/2017			Arrêté du 29/01/2018 TRAT1800561A
ALIS – A28	15/12/2017	OK le 20/12/2017			Arrêté du 29/01/2018 TRAT1800561A
APRR – TML	15/12/2017	OK le 20/12/2017			Approbation tacite
ARCOUR – A19	15/12/2017	Le 20/12/2017	03/01/2018	OK le 03/01/2018	Arrêté du 29/01/2018 TRAT1800561A
ATLANDES – A63	19/12/2017	OK le 02/01/2018			Arrêté du 29/01/2018 TRAT1800561A
ATMB	14/12/2017	OK le 03/01/2018			Arrêté du 29/01/2018 TRA-T1800561A
CCISE	19/12/2017	OK le 22/12/2017			Arrêté du 29/01/2018 TRA-T1800561A
CEVM	24/11/2017	Le 18/12/2017	04/01/2018	OK le 05/01/2018	Arrêté du 29/01/2018 TRA-T1800561A
COFIROUTE – DUPLEX A86	15/11/2017	OK le 16/11/2017			Arrêté du 18/12/2017 TRA-T1732417A
SFTRF	27/12/2017	OK le 03/01/2018			Arrêté du 29/01/2018 TRA-T1800561A

1 ^{ères} proposition de la société		Contrôle 1 ^{ère} proposition	2 ^{des} propositions de la société	Contrôle 2 ^{des} propositions	Approbation
APRR	15/12/2017	OK le 22/12/2017			Approbation tacite
AREA	15/12/2017	OK le 22/12/2017			Approbation tacite
ASF	11/12/2017	OK le 15/12/2017			Arrêté du 29/01/2018 TRAT1800372A
COFIROUTE – INTERURBAIN	15/12/2017	Le 20/12/2017	-	OK le 22/12/2017	Arrêté du 29/01/2018 TRAT1800373A
ESCOTA	11/12/2017	Le 15/12/2017	-	OK le 18/12/2017	Arrêté du 29/01/2018 TRAT1800374A
SANEF	19/12/2017	OK le 21/12/2017			Arrêté du 29/01/2018 TRAT1800375A
SAPN	19/12/2017	OK le 02/01/2018			Arrêté du 29/01/2018 TRAT1800375A
ADELAC – A41	24/11/2017	OK le 13/12/2017			Arrêté du 29/01/2018 TRAT1800561A
ALBEA – A150	27/11/2017	OK le 04/12/2017			Arrêté du 29/01/2018 TRAT1800561A
ALICORNE – A88	12/12/2017	OK le 20/12/2017			Arrêté du 29/01/2018 TRAT1800561A

ANNEXE 10 : Évolutions de quelques tarifs de péage

TARIFS GRANDS AXES (source : ASFA)														
Trajet	Autoroute	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Paris-Lyon A6 (APRR)		29,30 €	29,60 €	30,30 €	30,80 €	30,90 €	31,50 €	32,30 €	32,90 €	33,30 €	33,30 €	33,70 €	34,10 €	34,80 €
			1,0%	2,4%	1,7%	0,3%	1,9%	2,5%	1,9%	1,2%	0,0%	1,2%	1,2%	2,1%
Paris-Metz A4 (SANEF)		21,60 €	22,00 €	22,40 €	22,90 €	22,90 €	23,50 €	24,00 €	24,50 €	25,00 €	25,00 €	25,20 €	25,20 €	25,50 €
			1,9%	1,8%	2,2%	0,0%	2,6%	2,1%	2,1%	2,0%	0,0%	0,8%	0,0%	1,2%
Paris-Lille A1 (SANEF)		13,60 €	13,80 €	14,20 €	14,60 €	14,60 €	15,00 €	15,40 €	15,70 €	16,10 €	16,10 €	16,30 €	16,30 €	16,60 €
			1,5%	2,9%	2,8%	0,0%	2,7%	2,7%	1,9%	2,5%	0,0%	1,2%	0,0%	1,8%
Paris-Rennes A11 (Cofiroute)		25,20 €	25,40 €	26,00 €	26,70 €	26,70 €	27,40 €	28,10 €	28,60 €	28,70 €	28,70 €	28,80 €	28,80 €	29,10 €
			0,8%	2,4%	2,7%	0,0%	2,6%	2,6%	1,8%	0,3%	0,0%	0,3%	0,0%	1,0%
Paris-Clermont-Ferrand A10+A71		32,10 €	32,40 €	33,00 €	33,80 €	33,80 €	34,50 €	35,50 €	36,10 €	36,50 €	36,50 €	36,80 €	38,10 €	38,70 €
			0,9%	1,9%	2,4%	0,0%	2,1%	2,9%	1,7%	1,1%	0,0%	0,8%	3,5%	1,6%
Paris-Bourges A10 (Cofiroute)		19,10 €	19,30 €	19,60 €	20,10 €	20,10 €	20,50 €	21,00 €	21,40 €	21,60 €	21,60 €	21,70 €	21,90 €	22,20 €
			1,0%	1,6%	2,6%	0,0%	2,0%	2,4%	1,9%	0,9%	0,0%	0,5%	0,9%	1,4%
Bourges-Clermont-Ferrand A71 (APRR)		13,00 €	13,10 €	13,40 €	13,70 €	13,70 €	14,00 €	14,40 €	14,70 €	14,90 €	14,90 €	15,10 €	16,20 €	16,50 €
			0,8%	2,3%	2,2%	0,0%	2,2%	2,9%	2,1%	1,4%	0,0%	1,3%	7,3%	1,9%
Paris-Calais A1 + A26 (SANEF)		19,20 €	19,50 €	19,60 €	20,20 €	20,20 €	20,40 €	21,00 €	21,40 €	21,70 €	21,70 €	21,70 €	21,70 €	22,10 €
			1,6%	0,5%	3,1%	0,0%	1,0%	2,9%	1,9%	1,4%	0,0%	0,0%	0,0%	1,8%

TARIFS GRANDS AXES (source : ASFA)

Trajet	Autoroute	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Paris-Bordeauxdeux A 10		47,40 €	48,10 €	49,30 €	50,70 €	50,90 €	52,00 €	53,00 €	53,90 €	54,40 €	54,40 €	54,80 €	55,10 €	55,60 €
			1,5%	2,5%	2,8%	0,4%	2,2%	1,9%	1,7%	0,9%	0,0%	0,7%	0,5%	0,9%
Paris-Tours A10 (Cofiroute)		19,60 €	19,80 €	20,30 €	20,80 €	20,80 €	21,40 €	21,90 €	22,20 €	22,40 €	22,40 €	22,50 €	22,70 €	23,10 €
			1,0%	2,5%	2,5%	0,0%	2,9%	2,3%	1,4%	0,9%	0,0%	0,4%	0,9%	1,8%
Tours-Poitiers A10 (Cofiroute)		10,40 €	10,60 €	10,80 €	11,20 €	11,30 €	11,60 €	11,80 €	12,10 €	12,20 €	12,20 €	12,30 €	12,40 €	12,50 €
			1,9%	1,9%	3,7%	0,9%	2,7%	1,7%	2,5%	0,8%	0,0%	0,8%	0,8%	0,8%
Poitiers-Bordeaux A10 (ASF)		17,40 €	17,70 €	18,20 €	18,70 €	18,80 €	19,00 €	19,30 €	19,60 €	19,80 €	19,80 €	20,00 €	20,00 €	20,00 €
			1,7%	2,8%	2,7%	0,5%	1,1%	1,6%	1,6%	1,0%	0,0%	1,0%	0,0%	0,0%

ANNEXE 11 : Évolution de la situation financière des sociétés concessionnaires

2017	CA (M€)	EBITDA (M€)	Résultat Net (M€)
APRR	1 815	1 320	691
AREA	611	453	300
ASF	3 053	2 203	860
COFIROUTE	1 400	1 047	449
ESCOTA	762	549	224
SANEF	1 228	865	446
SAPN	408	296	122
ATMB	201	120	62
SFTRF	127	89	26
ALIS	80	61	7
ALICORNE	17	10	-3
ADELAC	54	45	-13
CEVM	49	39	21
ALIENOR	59	40	9
ARCOUR	59	43	3
ATLANDES	132	101	4
ALBEA	9	5	-27
TOTAL	10 064	7 285	3 181

ANNEXE 12 : Agréments délivrés par l'État en 2017 pour les sous-concessions

Société	Autoroute	Aire	Activités	Titulaire du contrat
APRR	A6	Venoy Soleil Levant	Restauration Hôtellerie	HRC
	A6	Beaune Tailly	Carburant Restauration (routiers) Boutique	Total Marketing France
	A6	Venoy Grosse Pierre	Carburants Boutique Restauration	Total Marketing France/HRC
	A6	Villabé	Carburants Boutique Restauration	Total Marketing France/ McDonald's France
	A31	Dijon Brognon	Restauration	Autogrill Côté France
	A31	Sandaucourt La Trelle	Restauration Boutique	SIGHOR
	A31	Langres- Perrogney		Thevenin & Ducrot Autoroutes
	A31	Beaune Tailly	Restauration Boutique de produits régionaux	Autogrill Côté France
	A31	Beaune Mercueil	Restauration Boutique de produits régionaux	Autogrill Côté France
	A36	La Porte d'Alsace Nord	Carburants Restauration Boutique	Total Marketing France
	A39	Jura	Restauration Boutique de produits régionaux	Autogrill Côté France
	A46	Mionnay Chatanay	Carburants Boutique Restauration	ENI France/HRC
	A46	Mionnay St-Galmier	Carburants Boutique Restauration	Société des Pétroles SHELL
	A71	Centre de la France	Carburants Boutiques Restauration	Certas Energy France / Autogrill Côté France
AREA	A41	Drumettaz	Carburants Restauration Boutique	Total Marketing France
	A41	La Ripaille	Carburants Restauration Boutique	Total Marketing France

Société	Autoroute	Aire	Activités	Titulaire du contrat
	A41	Fontanelles	Carburants Restauration Boutique	Thevenin & Ducrot Autoroutes
	A41	Mouxy	Carburants Restauration Boutique	ENI France
	A41	Bois claret	Carburants Boutique	Thevenin & Ducrot Autoroutes
	A41	Saint-Nazaire-les-Eymes	Carburants Restauration Boutique	Thevenin & Ducrot Autoroutes
	A410	Les Crêts blancs	Carburants Boutique	Thevenin & Ducrot Autoroutes
	A410	Groisy	Carburants Boutique	Thevenin & Ducrot Autoroutes
	A43	L'Isle d'Abeau Nord	Carburants Restauration Boutique	Total Marketing France/ Autogrill Côté France
	A43	L'Isle d'Abeau Sud	Carburants Restauration Boutique	Thevenin & Ducrot Autoroutes/ Autogrill Côté France
	A43	Le Guiers	Carburants Boutique	Certas Energy France
	A43	L'Abis	Carburants Restauration Boutique	EFR France
	A43	Le Granier	Carburants Restauration Boutique	EFR France/ Autogrill Côté France
	A43	Val Gelon	Carburants Restauration Boutique	ENI France
	A43	L'Arclusaz	Carburants Restauration Boutique	ENI France
	A43	Romagneu	Carburants Restauration Boutique	Thevenin & Ducrot Autoroutes/HRC
	A48	L'île Rose	Carburants Restauration Boutique	ENI France
	A48	Voreppe	Carburants Restauration Boutique	Total Marketing France
	A48	Rives (point de dépannage)	Carburants	ENI France
	A49	Porte de la Drôme	Carburants Restauration Boutique	Certas Energy France/ Autogrill Côté France
	A49	Royans Vercors	Carburants Restauration Boutique	Certas Energy France/ Autogrill Côté France
SANEF	A2	La Sentinelle Ouest	Carburants Restauration Boutique	Total Marketing France

Société	Autoroute	Aire	Activités	Titulaire du contrat
	A4	Brumath Est	Carburants Restauration Boutique	EFR France
	A4	Longeville Sud	Carburants Restauration Boutique	EFR France
	A4	Verdun Nord	Carburants Restauration Boutique	EFR France
	A4	Verdun Sud	Carburants Restauration Boutique	EFR France
ASF	A7	Laçon de Provence Est	Restauration Boutique spécialisée	HRC
	A7	Laçon de Provence Ouest	Restauration Boutique spécialisée	HRC
	A7	Montélimar	Boutique de produits régionaux Restauration Boutique	GIE Internougat/ Autogrill Côté France
	A7	Morières	Carburants Boutique Restauration	Certas Energy France/ Autogrill Côté France

ANNEXE 13 : Tunnels de plus de 300 mètres sur le réseau concédé (hors tunnels du Mont-Blanc et du Fréjus)

Société		Nombre de tunnels	
Autoroute	Nom du tunnel	Longueur tube 1 (en mètres)	Longueur tube 2
ADELAC		1 tunnel	
A 41	Mont Sion	3050	3055
APRR		4 tunnels	
A 40	Chamoise	3217	3157
	Châtillon	704	730
	Saint-Germain	1244	1273
RN 59	Maurice Lemaire (tunnel bidirectionnel, galerie de sécurité : 7050 m)	6950	
AREA		5 tunnels	
A 43	Dullin	1540	1550
	L'Épine	3157	3182
A 51	Sinard (tunnel bidirectionnel, galerie de sécurité : 956 m)	964	
	Petit Brion	519	561
	Uriol	480	462
ASF		7 tunnels	
A 20	Tranchée couverte de Constans	375	375
	Tranchée couverte de Terregaye	400	400
A 89	La Crête	355	355
	Bussière	1030	1055
	Chalosset	750	704
	Violay	3904	3904
	Puymorens (tunnel bidirectionnel)	4820	
ATMB (hors tunnel du Mont-Blanc)		3 tunnels	
A 40	Vuache	1415	1452
RN 205	Chatelard (monodirectionnel)	400	
	Chavants	1015	1015
COFIROUTE		2 tunnels	
A 11	Tranchée couverte d'Angers	1686	1668
A 86 Duplex	Tunnel principal	4549,2	4549,2
	Accès A 861 (D 913)	477	
	Accès A 13 (A 86I)	428	
	Accès A 13 W (A 86)	260	
	Accès D 184 (A 86)	85	
	Accès D 182 (A 86)	400	
	Accès A 86 E (A 13)	423	
	Accès A 86 (A 13 Y)	244,5	
	Accès A 86 (A 13 W)	160	

Société		Nombre de tunnels	
	Accès tunnel A 86I TC Rueil	219,5	
	Accès tunnel A 86E TC Rueil	219,5	

ESCOTA		14 tunnels	
A 8	Canta Galet	515	615
	Cap de Croix	429	431
	La Baume	345	353
	Las Planas	1072	1115
	Pessicart	599	600
	Arme	1112	1105
	Castellar	568	575
	Col de Guerre	293	345
	Coupière	818	809
	Paillon (tunnel monodirectionnel)	404	
	Ricard	405	433
A 51	La Baume	546	465
	Mirabeau	391	351
A 500	Monaco (tunnel monodirectionnel)	1591	

Sanef		2 tunnels	
A 1	Roissy	810	810
A 16	Tranchée couverte d'Hardelot	800	800

SAPN		4 tunnels	
A 14	Saint-Germain-en-Laye	2810	2810
	Tranchée couverte de Saint-Germain-en-Laye	1550	1550
	Tranchée couverte des Migneaux	300	300
	Tranchée couverte Maurice Berteaux	300	300

SFTRF (hors tunnel du Fréjus)		5 tunnels	
A 43	Aiguebelle	926	905
	Sorderettes (des)	372	
	Hurtières	1198	1183
	Orelle (tunnel bidirectionnel)	3684	
	Tranchée couverte de Saint-Etienne	300	300

ANNEXE 14 : Liste des investissements complémentaires sur autoroutes en 2017

Société	Autoroute	Section	Nature	Date MES	Dépt	Observations
ESCOTA	A8	AIRE R. SAINT-HILAIRE	AIRE	15/01/2017	83	EXTENSION : +72 VL+82 PL +3 CARAVANE
ESCOTA	A8	AIRE STOCKAGE PLOLLIERES	AIRE	15/01/2017	83	CREATION : 320 PL
SANEF	A26	AIRE S. SOMMESOUS	AIRE	31/01/2017	51	EXTENSION : +30 PL
SAPN	A14	TUNNEL ET TC ST-GERMAIN-EN-LAYE	OA	21/02/2017	78	CREATION 5EME ISSUE DE SECOURS
SANEF	A4	B.P.V. DE SCHWINDRATZHEIM	PEAGE	21/02/2017	67	TSA + ECH. D'HOCHFELDEN MODIFIE
SANEF	A4	B.P.V. DE TAISSY	PEAGE	21/02/2017	51	TSA
ESCOTA	A8	B.P.V. DE CAPITOU	PEAGE	28/02/2017	83	TSA
APRR	A105	AIRE S. LA GALANDE	AIRE	01/03/2017	77	EXTENSION : +100 PL
SANEF	A4	B.P.V. DE COUTEVROULT	PEAGE	27/03/2017	77	TSA
ESCOTA	A8	AIRE STOCKAGE PL CAMBARETTE	AIRE	31/03/2017	83	CREATION : 685 PL
ESCOTA	A51	DIF. MEYRARGUES	ECH.	01/04/2017	06	MODIF. EXTREMITES BRETelles RD 96
SAPN	A13	DIF. MAISON BRULEE	ECH.	14/04/2017	27	CREATION 1 BRETELLE
SANEF	A4	B.P.V. DE MONTREUIL-AUX-LIONS	PEAGE	26/04/2017	02	TSA (-1 ENTREE +1 SORTIE)
SANEF	A4	AIRE S. DE SAVERNE ECKARTZWILLER	AIRE	30/05/2017	67	EXTENSION : +41 PL
ASF	A9	ECRAN ACOUSTIQUE - PINET	ENVIR.	30/05/2017	34	
SANEF	A26	AIRE R. DE LA GARENNE	AIRE	08/06/2017	51	EXTENSION : +10 PL
SANEF	A26	AIRE R. CHARMONT SOUS BARBUISE	AIRE	12/06/2017	10	EXTENSION : +5 PL
CEVM	A75	AIRE R. DU VIADUC DE MILLAU	AIRE	30/06/2017	12	EXTENSION : +43 VL
ESCOTA	A8	AIRE PL DU REYRAN	AIRE	07/07/2017	83	CREATION : 135 PL
COFIROUTE	A81	AIRE S. LA MAYENNE (LAVAL)	AIRE	12/07/2017	53	CREATION
COFIROUTE	A81	B.P.V. LA GRAVELLE	PEAGE	13/07/2017	53	TSA
ATMB	A40	B.P.V. DE NANGY	PEAGE	30/07/2017	74	CREATION 2 VOIES TSA
ATMB	N205	ECRAN ACOUSTIQUE DES HOUCHES	ENVIR.	31/07/2017	74	
APRR	A6	PROTECTION DE CAPTAGE DES EAUX	ENVIR.	31/08/2017	21-71	BEAUNE ET FARGES
APRR	A42	PROTECTION ACOUSTIQUE PONT D'AIN	ENVIR.	30/09/2017	01	
SANEF	A4	LA VEUVE / SEMECOURT	BAU	09/10/2017	51-55-57	ELARGISSEMENT BAU + CREATION ZAT
ATMB	A40	ECRAN ACOUSTIQUE DE SCIONZIER	ENVIR.	30/10/2017	74	
SANEF	A4	DIF. FERRIERES-EN-BRIE	ECH.	17/11/2017	77	COMPLEMENT
ESCOTA	A52	ECO-PONT DE FUYEAU	OA	30/11/2017	13	CREATION
ESCOTA	A8	ECO-PONT DES ADRETS	OA	30/11/2017	83	CREATION
ESCOTA	A8	ECO-PONT DE VIDAUBAN	OA	30/11/2017	83	CREATION
ESCOTA	A8	ECO-PONT DE POURCIEUX	OA	30/11/2017	83	CREATION
SANEF	A4	AIRE S. DE FERRIERES	AIRE	01/12/2017	77	EXTENSION : +10 PL
ASF	A7	ECRAN ACOUSTIQUE - BOURG-LES-VALENCE	ENVIR.	04/12/2017	26	
SANEF	A1	AIRE S. D'ASSEVILLERS OUEST	AIRE	15/12/2017	80	EXTENSION : +49 PL
ASF	A89	AIRE S. LA LIMAGNE	AIRE	20/12/2017	63	TRANSFORMATION DE L'AIRE
SANEF	A4	AIRE S. DE GUEUX	AIRE	22/12/2017	51	EXTENSION : +12 PL
SANEF	A4	AIRE S. VRIGNY	AIRE	22/12/2017	51	EXTENSION : +14 PL
ASF	A64	PROTECTION MILIEUX AQUATIQUES	ENVIR.	22/12/2017	64	
ASF	A89	ECO-PONT LE CAUSSE - GRANDS GENEVRIERS	OA	22/12/2017	24	CREATION
AREA	A41	ECRAN ACOUSTIQUE GRESY/AIX	ENVIR.	31/12/2017	73	EXTENSION

ANNEXE 15: Répartition des bâtiments par société concessionnaire d'autoroute

SCA	Nombre de tous les bâtiments du parc immobilier	Surface des bâtiments de type Habitation	Surface des bâtiments de type Technique ou administratif	Surface plancher de tous les bâtiments	Valeur des bâtiments de type Habitation	Valeur des bâtiments de type technique et administratif	Valeur totale des bâtiments
ADELAC	41	31,12	2 300,48	2 331,60	46 711,12 €	2 951 515,84 €	2 998 226,96 €
ALBEA	6	0,00	1 799,82	1 799,82	0,00 €	2 309 169,06 €	2 309 169,06 €
ALICORNE	13	0,00	2 753,00	2 753,00	0,00 €	3 532 099,00 €	3 532 099,00 €
A'LIENOR	41	0,00	5 481,00	5 481,00	0,00 €	7 032 123,00 €	7 032 123,00 €
ALIS	24	0,00	5 775,00	5 775,00	0,00 €	7 409 325,00 €	7 409 325,00 €
APRR	2928	0,00	0,00		0,00 €	0,00 €	0,00 €
ARCOUR	34	0,00	4 098,00	4 098,00	0,00 €	5 257 734,00 €	5 257 734,00 €
AREA	503	0,00	0,00		0,00 €	0,00 €	0,00 €
ASF	1864	64 236,56	281 340,54	345 577,10	2 263 508,00 €	360 959 915,10 €	363 223 423,10 €
ATLANDES	50	137,33	21 673,76	21 811,09	0,00 €	27 807 434,08 €	27 807 434,08 €
ATMB	69	0,00	24 902,00	24 902,00	0,00 €	31 949 266,00 €	31 949 266,00 €
CCISE	15	675,98	3 850,46	4 526,44	7 953 897,60 €	4 940 142,75 €	12 894 040,35 €
CEVM	8	0,00	2 326,25	2 326,25	0,00 €	2 984 578,75 €	2 984 578,75 €
COFIROUTE	509	0,00	89 008,68	89 008,68	0,00 €	114 198 136,44 €	114 198 136,44 €
ESCOTA	521	11 141,00	95 627,00	106 768,00	0,00 €	122 689 441,00 €	122 689 441,00 €
SAPN-SANEF	733	19 139,93	207 605,98	226 745,91	28 089 766,35 €	266 358 474,57 €	294 448 240,93 €
SFTRF	28	2 150,00	14 327,40	16 477,40	1 625 583,00 €	18 382 054,20 €	20 007 637,20 €
Total général	7387	97 511,92	762 869,38	860 381,29	39 979 466,07 €	978 761 408,79 €	1 018 740 874,87 €

ANNEXE 16 : Répartition des bâtiments des sociétés concessionnaires d'autoroutes suivant leur utilisation

Typologie	Nombre de tous les bâtiments du parc immobilier
A - Bâtiments administratifs, bureaux et sociaux	247
B - Bâtiments et locaux affectés aux forces de l'ordre	247
C - Bâtiments d'exploitation : ateliers, hangars, garages, magasins, parcs à sel, installation de viabilité hivernale, fabrication de saumure....	1143
D - Bâtiments des gares de péage (et assimilés) : surveillance, locaux techniques associés, espaces clients.....	1051
E - Edicules sanitaires publics	1163
F - Locaux techniques du réseau, stations météo	1970
G - Logements de service	1007
H - Habitations, hors Logements de service	27
I - Bâtiments des sous-concessions	181
X - A définir	351
Total général	7387

ANNEXE 17: Répartition des bâtiments des sociétés concessionnaires d'autoroutes par région et susceptibles d'être impactés par certains risques naturels

SCA	Nombre de tous les bâtiments du parc immobilier	Dont somme de Nombre de bâtiments > 30 ans du parc immobilier	Nom de bâtiments sur zone sismique	Nombre de bâtiments sur zone inondable
ADELAC	41	0	41	41
Auvergne-Rhône-Alpes	41	0	41	41
ALBEA	6	0	0	6
Normandie	6	0	0	6
ALICORNE	13	0	13	13
Normandie	13	0	13	13
A'LIENOR	41	0	41	41
Nouvelle-Aquitaine	41	0	41	41
ALIS	24	0	12	24
Normandie	24	0	12	24
APRR	2928	0	2469	2928
Auvergne-Rhône-Alpes	835	0	835	835
Bourgogne-Franche-Comté	1249	0	1249	1249
Centre-Val de Loire	132	0	66	132
Grand-Est	477	0	319	477
Ile-de-France	235	0	0	235
ARCOUR	34	0	1	34
Bourgogne-Franche-Comté	1	0	1	1
AREA	503	0	503	503
Auvergne-Rhône-Alpes	503	0	503	503
ASF	1864	427	1626	1864
Auvergne-Rhône-Alpes	401	137	401	401
Bourgogne-Franche-Comté	1	0	1	1
Bretagne	1	0	1	1
Centre-Val de Loire	4	0	3	4
Nouvelle-Aquitaine	504	118	386	504
Occitanie	608	104	552	608
Pays-de-la-Loire	183	17	183	183
Provence-Alpes-Côte d'Azur	162	51	99	162
ATLANDES	50	1	50	50
Nouvelle-Aquitaine	50	1	50	50
ATMB	69	7	69	69
Auvergne-Rhône-Alpes	69	7	69	69
CCISE	15	6	2	15
Normandie	15	6	2	15
CEVM	8	0	0	8
Occitanie	8	0	0	8
COFIROUTE	509	77	451	509
Centre-Val de Loire	268	29	226	268
Ile-de-France	47	0	31	47
Normandie	1	0	1	1
Nouvelle-Aquitaine	35	10	35	35

SCA	Nombre de tous les bâtiments du parc immobilier	Dont somme de Nombre de bâtiments > 30 ans du parc immobilier	Nom de bâtiments sur zone sismique	Nombre de bâtiments sur zone inondable
Pays-de-la-Loire	158	38	158	158
ESCOTA	521	189	520	521
Auvergne-Rhône-Alpes	59	4	59	59
Provence-Alpes-Côte d'Azur	462	185	461	462
SANEF-SAPN	566	153	278	566
Grand-Est	204	67	119	204
Hauts-de-France	311	79	159	311
Ile-de-France	46	7	0	46
Normandie	5	0	0	5
SAPN-SANEF	167	40	60	167
Ile-de-France	33	4	33	33
Normandie	134	36	27	134
SFTRF	28	0	28	28
Auvergne-Rhône-Alpes	28	0	28	28
Total général	7387	900	6164	7387

ANNEXE 18 : Localisation des bâtiments des sociétés concessionnaires d'autoroutes





Crédits photos : Cyrille Courrier , IGN, Photothèque VINCI Autoroutes, Pixabay, Jérôme Vouland, Wikipedia

Edité, créé et mis en page par la sous-direction de la gestion et du contrôle du réseau autoroutier concédé
1 place Carpeaux 92800 Puteaux

Achévé d'imprimer sur les presses de l'imprimerie des services centraux du MTES

Imprimé en France

Reproduction interdite sans autorisation des auteurs



Sous-direction de la gestion
et du contrôle du réseau
autoroutier concédé

Bron

25, avenue François Mitterrand
CS 92803
69674 BRON CEDEX
Standard : 04 72 14 60 00
Fax : 04 72 37 39 09

La Défense

Tour Séquoïa
92055 LA DEFENSE CEDEX
Standard : 01 40 81 86 30
Fax : 01 40 81 12 59

www.ecologique-solidaire.gouv.fr

