



MINISTÈRE  
CHARGÉ  
DES TRANSPORTS

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

# EXÉCUTION ET CONTRÔLE DES CONTRATS DE CONCESSIONS D'AUTOROUTES ET D'OUVRAGES D'ART

Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer  
Direction des infrastructures de transport  
[www.ecologie.gouv.fr](http://www.ecologie.gouv.fr)



RAPPORT D'ACTIVITÉ **2021**

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



Après un choc inédit en 2020, la crise sanitaire s'est poursuivie pendant tout le premier semestre 2021. Ses conséquences ont encore durement entravé les déplacements des Français, et réduit les trafics en provenance de l'étranger. La reprise n'a été observée qu'à partir de l'été 2021 avant une stabilisation à l'automne. Pendant toutes ces phases, les femmes et les hommes qui travaillent au quotidien sur le réseau ( agents d'exploitation et de viabilité, opérateurs de gestion de trafic, agents de travaux, agents administratifs...) ont permis aux usagers de profiter du niveau élevé de sécurité et de service du réseau autoroutier.

L'année 2021 a aussi permis des avancées déterminantes en matière de transition écologique et énergétique du réseau autoroutier. En particulier, l'Etat s'est emparé du défi du développement de l'électromobilité : afin d'en faire, pour les véhicules légers, la situation de référence pour tous, il importe de garantir aux usagers l'itinérance lors des trajets longs. Cette itinérance requiert un réseau d'installations de recharge de véhicules électriques (IRVE) de haute puissance, dense et fonctionnel. Afin d'organiser et de stimuler les initiatives privées, d'opérateurs spécialisés ou des concessionnaires, l'Etat a ainsi fixé un cadre permettant d'assurer le déploiement d'IRVE sur la totalité des aires du réseau concédé au 1er janvier 2023. Plusieurs textes précisant le cadre des déploiements et prévoyant la mise en place d'un dispositif d'accompagnement financier des sociétés et des opérateurs, ont ainsi été pris au début de l'année 2021, après une longue phase de consultation de l'écosystème autoroutier.

La transition écologique et énergétique se traduit aussi dans la poursuite du développement des nouvelles mobilités : les préfets ont ainsi été mobilisés, entre le printemps et l'automne 2021, afin de mener une concertation avec les collectivités et tout particulièrement les autorités organisatrices des mobilités pour définir les aménagements à réaliser sur le réseau autoroutier favorisant les nouvelles mobilités. De nombreux projets ont été identifiés : parkings de covoiturage, pôles d'échanges multimodaux ou voies réservées. La réalisation des travaux correspondants commencera dès 2023. De même, entre le volet législatif de la transposition de la directive télépéage et la signature de l'avenant au contrat de la société SAPN relatif au déploiement du flux libre sur l'ensemble de l'axe A13-A14 entre 2024 et 2025, l'année 2021 confirme que la technologie du péage en flux libre devient chaque jour un peu plus une réalité, gage d'un meilleur service aux usagers, d'une réduction de la consommation d'énergie et d'une réduction de l'artificialisation foncière dédiée aux infrastructures autoroutières.



# TABLE DES MATIÈRES

<b>AVANT-PROPOS</b>	<b>3</b>
<b>PARTIE 1</b>	<b>6</b>
Présentation succincte du secteur	
<b>PARTIE 2</b>	<b>8</b>
Les temps forts de l'année 2021	
<b>PARTIE 3</b>	<b>10</b>
<b>Perspectives et enjeux du secteur autoroutier concédé</b>	
3.1. Rétrospective 2021 : encore marquée par la crise sanitaire COVID-19, l'année 2021 a permis la structuration d'un cadre pour le déploiement de l'électromobilité pour les véhicules légers . . . . .	11
3.2. Les spécificités juridiques et économiques des contrats de concession d'autoroutes . . . . .	16
<b>PARTIE 4</b>	<b>21</b>
<b>Gouvernance et organisation du secteur autoroutier concédé</b>	
4.1. L'organisation du ministère chargé des transports pour la passation et la gestion des contrats . . . . .	22
4.2. La collaboration inter-services . . . . .	23
4.3. La Commission européenne . . . . .	24
4.4. L'Autorité de régulation des transports . . . . .	26
4.5. Le Parlement . . . . .	28
4.6. Le comité des usagers du réseau routier national . . . . .	29
4.7. Les commissions intergouvernementales des tunnels transalpins . . . . .	29
<b>PARTIE 5</b>	<b>32</b>
<b>Les nouveaux contrats</b>	
5.1. L'autoroute A 355, le contournement Ouest de Strasbourg . . . . .	33
5.2. L'autoroute A 79, la Route Centre-Europe Atlantique (RCEA) dans l'Allier . . . . .	34
5.3. L'autoroute A 69, Castres-Verfeil . . . . .	34

**Le contrôle des contrats en cours**

6.1. Le contrôle des hausses annuelles de tarifs de péage .....	36
6.2. Le contrôle de la qualité du service rendu aux usagers .....	37
6.3. Respect des normes techniques et préservation du patrimoine autoroutier .....	43
6.4. Suivre l'exécution et l'équilibre économique des concessions et préparer les négociations à venir .....	57

**Les négociations des avenants aux conventions de concession****Activité réglementaire**

8.1. Arrêtés tarifaires annuels .....	66
8.2. Nominations .....	66
8.3. Textes sectoriels .....	66

**Lexique des abréviations utilisées**

1. Organigramme de la sous-direction de la gestion et du contrôle du réseau autoroutier concédé au 31 décembre 2021. ....	68
2. Présentation des sociétés concessionnaires d'autoroutes et d'ouvrages d'art .....	69
3. Trafic sur le réseau concédé en 2021 en million de véhicules.km .....	71
4. Liste des indicateurs de performance .....	72
5. Rappel des classes de véhicules .....	73
6. Les clauses tarifaires des contrats de concession .....	74
7. Les niveaux de hausses de tarifs de péage depuis 2006 .....	75
8. Le contrôle des tarifs de péage applicables en 2022 .....	76
9. Évolutions de quelques tarifs de péage. ....	77
10. Evolution de la situation financière des sociétés concessionnaires d'autoroutes .....	78
11. Les agréments délivrés par l'État en 2021 pour la sous-concession des activités commerciales sur les aires de service. ....	79
12. Tunnels de plus de 300 mètres sur le réseau concédé (hors tunnels du Mont-Blanc, du Fréjus et de la Girarde) .....	80
13. Liste des investissements complémentaires sur autoroutes en service en 2021. ....	82
14. Répartition des bâtiments par société concessionnaire d'autoroute .....	83
15. Répartition des bâtiments des sociétés concessionnaires d'autoroutes suivant leur utilisation. ....	84
16. Localisation des bâtiments des sociétés concessionnaires d'autoroutes .....	85

# Présentation succincte du secteur

---

## Grands chiffres sur le secteur en 2021

<b>9139</b> km	Linéaire total d'autoroutes au 31 décembre 2021.
<b>1</b> %	du linéaire total du réseau routier français absorbe près de <b>15%</b> du trafic routier total (voyageurs et marchandises).
<b>87</b> %	des déplacements des français sont réalisés sur le réseau routier national.
<b>&gt; 150</b> milliards	Valeur estimée du patrimoine, en euros.
<b>20</b>	sociétés concessionnaires.
<b>25</b>	contrats de concession d'autoroutes et d'ouvrages d'art.
<b>91,5</b> milliards	Nombre de kilomètres parcourus sur le réseau autoroutier, dont <b>76,7</b> pour les véhicules légers et <b>14,8</b> pour les poids lourds.
<b>10,66</b> milliards	Chiffre d'affaires, en euros, en <b>2021</b> pour l'ensemble des sociétés concessionnaires d'autoroutes.

<b>Covid-19</b>	Rebond après la crise de 2020 :
<b>+20,7</b> %	de kilomètres parcourus.
<b>+18,4</b> %	de chiffre d'affaires.

## Activité de gestion et de contrôle

<b>3</b>	audits de conception détaillée.
<b>18</b>	mises en service, dont : <ul style="list-style-type: none"><li>• L'autoroute A355 ou contournement Ouest de Strasbourg sur 25 km (ARCOS),</li><li>• L'autoroute A79 entre Montmarault et Sazeret sur 3,9 km (APRR),</li><li>• L'élargissement à 2x3 voies de l'autoroute A41 Nord entre Annecy et Saint-Martin-Bellevue sur 6 km (AREA),</li><li>• L'élargissement à 2x3 voies de l'autoroute A75 Clermont-Ferrand et Le Crest sur 10,5 km (APRR),</li><li>• Le diffuseur de Connerré sur l'autoroute A11 (COFIROUTE).</li></ul>
<b>~ 42 000</b>	tarifs de péage contrôlés.
<b>7</b>	audits des indicateurs de performance exploitation sur site.
<b>37</b>	aires de service sur lesquelles des agréments pour l'exploitation d'activités commerciales ont été délivrés.

# Les temps forts de l'année 2021

---



### 23 février

Lancement, par la publication de l'avis d'appel public à la concurrence, de la procédure de mise en concession de l'autoroute A412 Machilly-Thonon

### 14 février

Parution au Journal officiel du décret relatif aux obligations s'appliquant aux conventions de délégation autoroutières en matière de transition écologique

### 12 février

Parution au Journal officiel du [décret n° 2021-153](#) relatif à l'aide en faveur des investissements relatifs aux installations de recharge rapide pour véhicules électriques sur les grands axes routiers

### 15 février

Parution au Journal officiel de l'arrêté relatif aux modalités de gestion de l'aide en faveur des investissements relatifs aux installations de recharge rapide pour véhicules électriques sur les grands axes routiers

### 16 février

Parution au Journal officiel de l'arrêté modifiant l'arrêté du 8 août 2016 fixant les conditions d'organisation du service public sur les installations annexes du réseau autoroutier concédé

### 1<sup>er</sup> avril

Création de la sous-direction Financements innovants, de la dévolution et du contrôle des concessions autoroutières (FCA), à partir de la fusion de la sous-direction de la gestion et du contrôle du réseau autoroutier concédé (GCA) et du département des partenariats public-privé (DPPP)

### 30 juin

Mise en service de l'élargissement à 2x3 voies de l'A41 Nord entre Annecy Nord et Saint-Martin-Bellevue

### 30 juin

Lancement de la concertation publique relative à l'élargissement à 2x3 voies de l'autoroute A46sud et au réaménagement du nœud de Manissieux. La concertation s'est achevée le 27 septembre.

### 1<sup>er</sup> octobre

Mise en service de l'élargissement à 2x3 voies de l'A75 entre Clermont-Ferrand et Le Crest

### 9 octobre

Publication au Journal officiel de la loi n°2021-1308 du 8 octobre 2021 portant diverses dispositions d'adaptations au droit de l'Union dans le domaine des transports, permettant notamment la transposition de la directive « télépéage ».

### 13 décembre

Publication au Journal officiel du décret approuvant le sixième avenant à la concession du pont de Tancarville et le troisième avenant à la concession du pont de Normandie entre l'Etat et la Chambre de Commerce et d'Industrie du Havre

### 17 décembre

Mise en service de l'A355 ou Contournement Ouest de Strasbourg

### 21 décembre

Parution du [décret n°2021-1726](#) approuvant le douzième avenant à la convention passée entre l'Etat et la Société SAPN (opération flux libre A13-A14)

# Perspectives et enjeux du secteur autoroutier concédé

---

### 3.1.

## Rétrospective 2021 : encore marquée par la crise sanitaire COVID-19, l'année 2021 a permis la structuration d'un cadre pour le déploiement de l'électromobilité pour les véhicules légers

### 3.1.1. Les effets de la crise sanitaire sur le secteur autoroutier ont été bien moindres en 2021 qu'en 2020, même si certaines persistances ont été observées

Après l'effondrement du trafic autoroutier conséquent à pandémie en 2020, les trafics ont fortement crû en 2021, l'impact des mesures sanitaires ayant été moins fort en 2021 qu'en 2020. La seule exception concerne les mois de janvier et de février puisque le premier confinement, qui marque le début des impacts de la pandémie sur le trafic autoroutier, a commencé en mars 2020.

Les trafics autoroutiers ont été plus faibles au premier semestre 2021 qu'au premier semestre 2019, la situation s'est inversée à partir du mois de juillet. Les trafics poids-lourds sur autoroute ont dépassé leur niveau d'avant crise en 2021.

La situation diffère fortement d'une concession à l'autre, en 2021 certaines concessions historiques ont retrouvé plus de 95% de leur trafic pré-crise, d'autres moins de 90%.

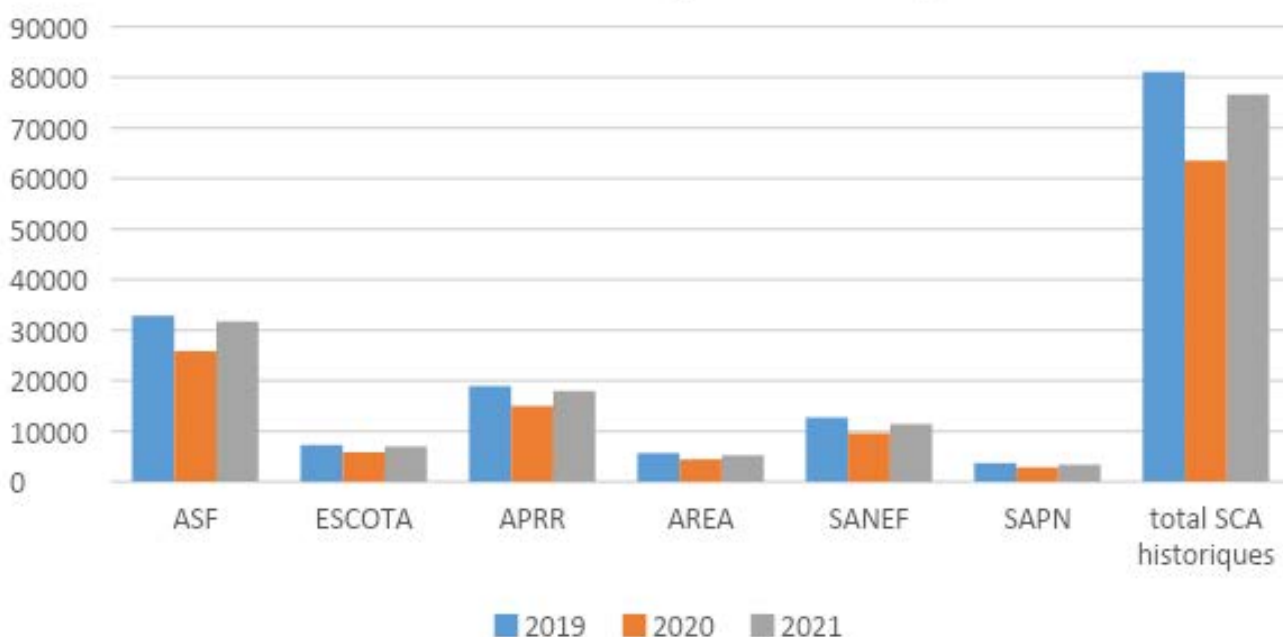
L'essor du télétravail consécutif à la crise sanitaire aura vraisemblablement un impact notable, quoi que

difficilement mesurable sur le trafic autoroutier. Cet impact est beaucoup plus visible sur certains axes comme l'A86-ouest ou l'A14-IdF que sur le reste du réseau.

Les sous-concessionnaires, en charge de l'exploitation des installations commerciales sur le réseau autoroutier, ont été non seulement touchés par la baisse des trafics, mais également par la modification des comportements ou les restrictions spécifiques. De fait, l'impact de la crise sanitaire a été différent selon la nature de l'activité. Si pour la distribution de carburant, le trafic a été l'élément déterminant de l'activité, pour l'offre de restauration, les restrictions spécifiques à ce secteur ont également concerné la restauration (avec placement assis) sur autoroute. La substitution éventuelle par une offre à emporter, présentant un intérêt évident en termes de service à l'utilisateur, a ainsi modifié de manière sensible l'activité.

En vue de tenir compte des impacts de la crise sanitaire et des modifications de comportements des usagers, l'autorité concédante, à l'écoute des problématiques remontées par les concessionnaires et sous-concessionnaires, a fait montre de bienveillance dans l'instruction des différentes demandes d'ajustements contractuels qui lui ont été transmises. Ainsi a été

Evolution des trafics VL+PL des concessions historiques de 2019 à 2021 (source ASFA)



autorisée au cas par cas la prolongation d'un certain nombre de contrats de sous-concession dont l'équilibre économique avait été significativement remis en cause par la crise. Par ailleurs, ont été acceptés l'aménagement ou l'adaptation des concepts de restauration proposés sur les aires de service. En outre, les concessionnaires ont été vivement incités à minorer pour l'année 2021 les montants de redevance contractuellement dus par les exploitants d'installations commerciales.

Enfin, contrairement à 2020, l'activité de travaux n'a pas subi de perturbation en 2021. Seules quelques opérations ont pu subir des difficultés, conséquences de décalages de 2020, en particulier pour les opérations dépendant d'autres opérations impactées en 2020. Par ailleurs, la crise sanitaire a donné lieu à des demandes de reports de délais contractuels de la part des sociétés concessionnaires, impactées tant par l'impossibilité de réaliser des travaux durant plusieurs semaines en 2020 que par les délais supplémentaires dans les phases d'études et d'instruction par les services de l'Etat et des collectivités. Dans l'esprit de l'ordonnance n°2020-319 du 25 mars 2020, l'Etat et les sociétés concessionnaires se sont accordés sur de nouvelles dates contractuelles lorsque les conséquences de la crise sur les calendriers d'opérations ont été jugés justifiées.

### 3.1.2. Le déploiement de l'électromobilité

L'augmentation de la part du véhicule électrique dans le trafic routier général se répercute en particulier sur le réseau autoroutier. Selon les réseaux, le taux de véhicules électriques représente de l'ordre de 1% à 2% du trafic VL. Afin de favoriser l'usage du véhicule électrique, notamment pour les trajets longue distance, l'Etat a mis en place un corpus législatif et des dispositifs de soutien financier permettant le déploiement massif des installations de recharges pour véhicules électrique à l'horizon de janvier 2023.

Réglementairement, le décret du 12 février 2021 relatif aux obligations s'appliquant aux conventions de délégation autoroutières en matière de transition écologique et l'arrêté du 8 août 2016 modifié par arrêté en date du 15 février 2021 fixant les conditions d'organisation du service public sur les installations annexes situées sur le réseau autoroutier concédé ont introduit pour les sociétés concessionnaires l'obligation de mettre en place des infrastructures de distribution d'énergies usuelles (incluant donc l'énergie électrique) sur l'ensemble des aires des services au 1er janvier 2023. Ces textes ont été concertés au préalable avec l'ART et les sociétés concessionnaires d'autoroutes. Malgré cette méthodologie, les sociétés ont attaqué le décret devant le Conseil d'Etat, requête qui a finalement été rejetée fin 2022.

En termes de soutien financier, le décret du 12 février 2021 instaurant une aide en faveur des investissements relatifs aux installations de recharge rapide pour véhicules

électriques sur les grands axes routiers et l'arrêté du 15 février 2021 relatif aux modalités de gestion de l'aide en faveur des investissements relatifs aux installations de recharge rapide pour véhicules électriques sur les grands axes routiers ont mis en place un dispositif de subvention à hauteur de 30% pour accélérer le déploiement de ces installations. En parallèle, l'arrêté du 27 avril 2021 modifiant l'arrêté du 12 mai 2020 relatif à la prise en charge par le tarif d'utilisation des réseaux publics d'électricité du raccordement aux réseaux publics d'électricité des infrastructures de recharge de véhicules électriques a permis de porter à 5 000 kVA la puissance des aires de services éligibles à une prise en charge de 75% des frais de raccordement.

Par ailleurs, via le [décret n° 2021-1177](#) du 10 septembre 2021, le gouvernement a souhaité faciliter les procédures de passation de marchés pour le recrutement d'opérateurs d'IRVE, via la mobilisation de procédures adaptées pour les contrats de sous-concessions dont la valeur est inférieure aux seuils européens (5 548 000 € HT).

Fin 2021, un peu plus de 50% des aires de service du réseau autoroutier concédé étaient équipées d'installations de recharge et l'ensemble des outils nécessaires à l'atteinte de l'objectif du 1er janvier 2023 étaient en place.

### 3.1.3. 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'Etat 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'Etat 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 le dernier plan d'investissement autoroutier 2017-2021. Ces opérations sont nombreuses et d'un montant conséquent. L'Etat 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 constructions 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. Ce plan de relance est entré dans sa phase terminale de réalisation, toutes les opérations étant soit achevées soit en cours de travaux.

#### › État d'avancement des opérations du plan de relance autoroutier au 31/12/2021

Société	Opérations	État d'avancement
APRR	Aménagement à 2x3 voies de l'A75 au sud de Clermont-Ferrand	Approbation du dossier de demande de principe le 30 août 2017. Déclaration d'utilité publique le 25 mai 2018. Travaux en cours. Mise en service réalisée le 1 <sup>er</sup> octobre 2021.
	Dispositif d'échanges entre l'A6, l'A406 et la RN79 (Mâcon)	Déclaration d'utilité publique le 26 avril 2017. Approbation du dossier de demande de principe le 21 juillet 2017. Travaux terminés. Mise en service réalisée le 8 novembre 2019.
	Dispositif d'échanges entre l'A71 et la RN79 (Montmarault)	Déclaration d'utilité publique le 20 avril 2017. Approbation du dossier de demande de principe le 04 janvier 2018. Travaux terminés. Mise en service réalisée le 3 août 2021.
AREA	Mise à niveau des autoroutes A48 et A480 entre Saint-Egrève et Claix	Déclaration d'utilité publique le 23 février 2017. Approbation du dossier de demande de principe le 28 avril 2017. Travaux en cours. <i>Mise en service prévue fin 2022.</i>
ASF	Aménagement à 2x3 voies de l'A9 entre Le Boulou et l'Espagne	Les travaux ont commencé en juillet 2016 avec d'important travaux notamment du fait de 4 viaducs nécessitant des élargissements. Mise en service le 21 février 2020.
	Aménagement à 2x3 voies de l'A63 entre Ondres et Saint-Geours-de-Maremne	Les travaux ont commencé en mai 2017. Mise en service le 23 mars 2020.
	Élargissement à 2x3 voies des extrémités de l'A61 entre les bifurcations A61/A66 et A61/A9	Obtention des arrêtés de DUP et des autorisations administratives en octobre 2018. AVP approuvés en décembre 2018. Travaux en cours. <i>Mises en service en 2023.</i>
	Élargissement de l'A46 Sud entre A7 et A43 – Études	Les études sont en cours. Concertation publique avec garants menée au deuxième semestre 2021.
	Aménagements environnementaux	Les travaux sont tous terminés et mis en service.

Société	Opérations	État d'avancement
COFIROUTE	<b>Aménagement à 2x4 voies de l'A10 entre les bifurcations A10/A19 et A10/A71</b>	La DUP a été prononcée le 9 juillet 2018. Les travaux préparatoires ont eu lieu du 15 octobre au 30 novembre 2018. La bretelle provisoire Tours-Vierzon a été mise en circulation en février 2019. L'APOA a été approuvé par le DG de Cofiroute le 21 mars 2019. <i>La mise en service est prévue mi-2024.</i>
	<b>Aménagement à 2x3 voies de l'A10 entre la bifurcation A10/A85 et Sainte-Maure-de-Touraine</b>	L'arrêté de DUP et d'AE a été obtenu le 24 juillet 2018. Un recours a été déposé au TA contre la DUP le 29 janvier 2019. L'AVP et les deux APOA des viaducs de l'Indre et du Courtineau ont été approuvés par le DG de Cofiroute le 3 septembre 2019. Les travaux de la section courante ont débuté le 9 septembre 2019. <i>La mise en service est prévue fin 2023.</i>
	<b>Aménagements environnementaux</b>	
	› Aménagements pour la petite faune terrestre et la faune piscicole.	Au 30 juin 2019, la totalité du programme a été réalisé et l'ensemble des visites de contrôle a eu lieu.
	› Aménagements hydrauliques sur l'A71 entre Olivet et Theillay.	La mise en service a été prononcée le 29 octobre 2020.
	› Extension et/ou création de parkings de covoiturage	L'ensemble des travaux a été achevé en février 2020.
ESCOTA	<b>Opération d'élargissement de l'A57 à 2x3 voies entre Benoit Malon et la bifurcation avec l'A570.</b>	Les études de l'élargissement sont en cours. L'arrêté de DUP a été signé le 27 novembre 2018. Travaux en cours. <i>Mise en service prévue mi-2026.</i>
SANEF	<b>Aménagement ponctuel de l'A4, Contournement nord-est de Metz</b>	Approbation de l'avant-projet le 16 décembre 2019. Travaux en cours. <i>Mise en service prévue en 2023.</i>
	<b>Aménagement autoroutier des extrémités de la RN42 à St Omer (A26) et à Boulogne (A16)</b>	•A16 : travaux principaux démarrés en juillet 2020. <i>Mise en service envisagée au 2ème semestre 2022.</i> •A26 : décision ministérielle signée le 29/09/2020. <i>Démarrage des travaux principaux au 2ème semestre 2022, et une mise en service en 2025.</i>
	<b>Achèvement de l'A29 (création de BAU)</b>	Mise en service le 23 décembre 2019.
	<b>Aménagements environnementaux</b>	Achèvement des 3 derniers sites en novembre 2019.
	<b>Aménagements des aires d'arrêt</b>	Travaux achevés.
	<b>Réaménagement de l'échangeur A4/A35/A355</b>	Mise en service le 13 décembre 2021 pour l'éco-pont et la section courante de l'A4. Mise en service de l'A355 le 17 décembre 2021 en même temps que la section d'ARCOS.
	<b>Complément de l'échangeur de Bailly-Romainvilliers (A4)</b>	Mis en service le 29 juin 2018.
	<b>Mise en accessibilité des postes d'appel d'urgence</b>	Travaux achevés.
SAPN	<b>Aménagement à 2x3 voies de l'A13 entre Pont l'Evêque et Dozulé</b>	Travaux en cours. <i>Mise en service le 5 mai 2022.</i>
	<b>A13 Desserte de Pont-Audemer (27) : création des demi-diffuseurs de Toutainville et de Bourneville</b>	Aménagements mis en service le 28 novembre 2019.
	<b>A13 – Complément du diffuseur de La Haie-Tondue (14)</b>	Approbation du dossier de demande de principe par décision ministérielle du 9 octobre 2019. Concertation publique menée entre les 3 et 22 décembre 2021. <i>AVP en cours de production.</i>
	<b>A13 – Complément du diffuseur de Maison Brûlée (76)</b>	Mis en service le 13 avril 2017.
	<b>A13 – Viaduc de Guerville</b>	Mis en service du 3ème viaduc le 2 septembre 2019.
	<b>A14 – Sécurisation des tunnels</b>	Opération achevée le 2 février 2017.

Le dernier plan d'investissement autoroutier 2017-2021 comprend près de 40 d'opérations qui sont conduites par les sociétés APRR, AREA, SANEF, SAPN, ASF, ESCOTA et COFIROUTE. Ces opérations font l'objet de travaux nombreux.



› État d'avancement des opérations du plan d'investissement autoroutier au 31/12/2021

Société	Opérations	État d'avancement
APRR	A6 - Création d'un demi-diffuseur à Chalon Champforgeuil	Approbation du dossier de demande de principe le 9 février 2021. <i>Déclaration d'utilité publique fin 2022. Début des travaux début 2023, mise en service fin 2024.</i>
	A46 - Création d'un diffuseur complet à Quincieux	Opération abandonnée en mars 2021, le Grand Lyon s'étant retiré du financement du projet.
	Création de 16 passages à faune	Approbation des dossiers de demande de principe à la mi-2021. <i>Travaux en cours. Mise en service au 1<sup>er</sup> semestre 2023.</i>
	Réalisation de parkings de covoiturage (1700 places)	Travaux en cours. Semoutiers (A5), Balan (A42) et Groissiat (A404) mis en service en 2020/2021. <i>Autres mises en service en 2022/2023.</i>
	Amélioration de la continuité hydraulique des passages inférieurs	Travaux en cours. <i>Mise en service fin 2022.</i>
	Restauration de cours d'eau et de milieux humides	Travaux terminés. Mise en service fin 2021.
	Traitement des eaux sur points particuliers (gares et viaducs)	Travaux terminés. Mise en service fin 2021. <i>NB : le traitement du viaduc de Pont d'Ouche a été englobé dans une opération plus générale incluant l'amélioration des dispositifs de sécurité sur l'ouvrage.</i>
AREA	A41-A43 - Réaménagement du nœud de Chambéry (complément de financement d'une opération du contrat de plan 14-18)	Approbation du dossier de demande de principe le 13 décembre 2017. Déclaration d'utilité publique le 22 février 2019. Travaux en cours. <i>Mise en service début 2023.</i>
	Création de 3 passages à faune	Travaux en cours sur A41 - Porte de Savoie et Montagny-les-Lanches. <i>Aménagements écologiques au printemps 2022.</i> Ouvrage en projet sur A48 - Torchefelon.
	Protection des eaux dans les zones vulnérables	Travaux en cours. 2 sites mis en service en 2021. <i>Mise en service des 6 autres sites en 2022.</i>
	A41 - Etudes de réaménagement du diffuseur d'Annecy Nord	Etude non démarrée, du fait de divergences entre les collectivités sur le périmètre d'étude.
ASF	A61 – diffuseur de la Jonction Est à Toulouse	<i>Concertation publique mi-2022.</i>
	A62 – diffuseur d'Agen Ouest	Travaux en cours. <i>Mise en service prévue fin 2022.</i>
	A64 – diffuseur de Morlaàs	Etudes en cours.
	A64 – diffuseur de Carresse-Cassaber	Etudes en cours. <i>Travaux en 2023.</i>
	A641/RD817 – demi-diffuseur complémentaire	Etudes en cours. <i>Travaux en 2023.</i>
	A641/RD19 – demi-diffuseur complémentaire	Etudes en cours. <i>Travaux en 2023.</i>
	A64 – demi-diffuseur de la Virginie (Orthez)	Etudes en cours. <i>Travaux en 2023/2024.</i>
	A7 – demi-diffuseur de la Vienne Sud	Etudes en cours. <i>Travaux en 2023/2024.</i>
	A7 – demi-diffuseur de Salon Nord	Etudes en cours. <i>Travaux en 2023/2024.</i>
	A7 – diffuseur de Saint-Paul-Trois-Châteaux	Etudes en cours. <i>Travaux en 2023/2024.</i>
	A7 – diffuseur de Porte de DromArdèche	Etudes en cours. <i>Travaux en 2023/2024.</i>
	A8 Ouest -> A51 Nord : branche nouvelle	Etudes en cours. <i>Travaux en 2024/2025.</i>
A7 – demi-diffuseur de Salon Nord	Etudes en cours. <i>Travaux en 2023/2024.</i>	

Société	Opérations	État d'avancement
COFIROUTE	A81 – Diffuseur de Laval	Opération en lien avec le parc d'activité, la concertation a eu lieu en commun en 2019.
	A10 – Diffuseur de Saran-Gidy	Travaux préparatoires initiés en septembre 2021. <i>Mise en service envisagée fin 2023.</i>
	A11 – Diffuseur de Connerré	Mis en service le 26 avril 2021.
	A11 – Réaménagement de la Porte de Gesvres	Travaux en cours depuis juillet 2021. <i>Mise en service envisagée mi-2024.</i>
	Création de 3 écoponts	Travaux à partir de janvier 2022. <i>Mise en service envisagée mi-2023.</i>
ESCOTA	A51 – Diffuseur de Cadarache	<i>Enquête publique en janvier-février 2022. Travaux prévus à partir de début 2023. Mise en service prévue mi-2023.</i>
	A8 – Quart de diffuseur à Beausoleil	Travaux démarrés en août 2021. <i>Mise en service prévue début 2023.</i>
	Traitement des Points Noirs Bruit (A8, A50, A52 et A57)	Programme d'environ 600 isolations de façades et 7 500 ml d'écrans acoustiques. <i>Fin des travaux prévus en 2024.</i>
	Protection des champs captants	<i>Deux sites sont concernés. Les travaux sont prévus en 2022 pour le premier et en 2023 pour le second.</i>
	7 écoducs et 4 rétablissements de continuité piscicole	<i>Ecoducs : travaux prévus en 2022. Continuités piscicoles : travaux prévus en 2023.</i>
SANEF	A4 – Diffuseur de Sycomore (Bussy-Saint-Georges)	Etude en cours, opération couplée avec la création d'un pôle d'échange multimodal
	A1 – Ecopont d'Ermenonville (passage grande faune)	Travaux sur 2021 et 2022.
	A1-A2-A4 – Création de bassins	Travaux sur 2021 et 2022.
SAPN	A13 – Complément du diffuseur n°18 de Heudebouville	DUP le 6 octobre 2021. <i>Travaux sur 2022-2023.</i>
	Création de bassins	Comporte 3 sites. Premier site mis en service le 17 décembre 2021. <i>Les deux autres sites mis en service pour fin 2022.</i>

Outre ces travaux contractualisés avec les sociétés concessionnaires historiques, des travaux dans le cadre de récentes concessions passées après appel d'offre et mise en concurrence ont été contrôlés :

- le contournement ouest de Strasbourg (A355), ouvrage de plus de 500 M€ dont la mise en service a été effective le 17 décembre 2021,
- la Route Centre-Europe Atlantique (A79) entre Sazeret (03) et Digoin (71), avec une mise en service de l'aménagement, l'élargissement et la mise au standard autoroutier prévue à l'automne 2022.

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

### 3.2.1. 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 actionnariat au sein duquel l'État est 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'utilisateur.

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 A75 est attribuée à la Compagnie Eiffage du viaduc de Millau (CEVM). La même année, la concession autoroutière pour l'autoroute A28 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.

Enfin, 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 à compter du 1er janvier 2016 les compétences de l'Autorité de régulation des transports au secteur autoroutier concédé, tout particulièrement s'agissant de l'économie du secteur, des marchés et sous concessions attribués par les sociétés concessionnaires d'autoroutes, ainsi que des modifications contractuelles entraînant la modification des évolutions des péages ou de la durée de concession.

### 3.2.2. Les contrats autoroutiers : définition

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 afférents à la réalisation des travaux, à la performance de l'exploitation et au trafic.

Lorsque la rémunération de la société concessionnaire est insuffisante pour assurer l'équilibre économique de la concession, elle peut être complétée par une subvention publique dite « d'équilibre ».

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

- Les contrats historiques (ASF, ESCOTA, COFIROUTE, 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, ARCOS, ALIAE...), 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), sociétés qui présentent la particularité de porter à la fois un contrat de concession relatif à la partie française d'un des deux tunnels routiers – la partie italienne étant elle-même réalisée dans le cadre d'un contrat de concession attribué par les autorités italiennes – mais aussi un contrat de concession distinct relatif à l'autoroute d'accès audit tunnel,
- 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.

### 3.2.3. 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 fonds des prêteurs.

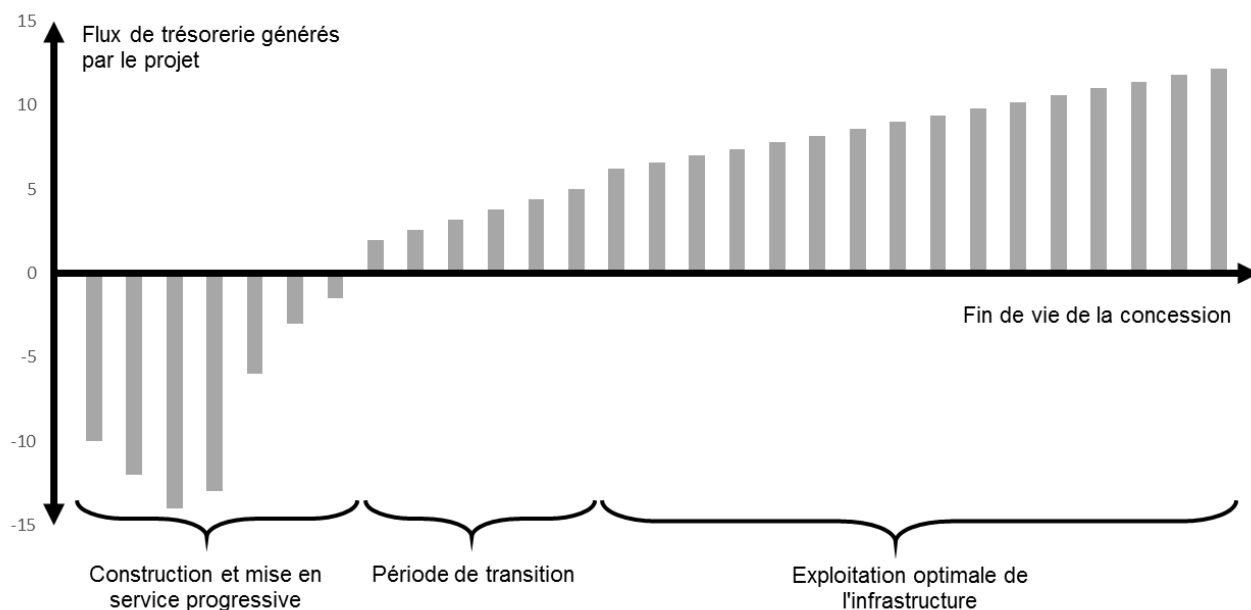
La rémunération des capitaux se fait tout au long du contrat de concession. Dans le cas d'une concession d'autoroute attribuée après appel d'offres, la plus grande partie des dépenses est constituée par les travaux de réalisation de l'ouvrage. Or, pendant toute la phase de construction, la société concessionnaire 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, d'entretien et de renouvellement de l'autoroute puis, en deuxième lieu, pour rembourser la dette levée et enfin pour rémunérer le capital. Les figures suivantes illustrent ces deux phases en rendant compte de l'usage des recettes 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, 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 indexation, 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 à partir de ce moment que la rémunération du capital peut intervenir.

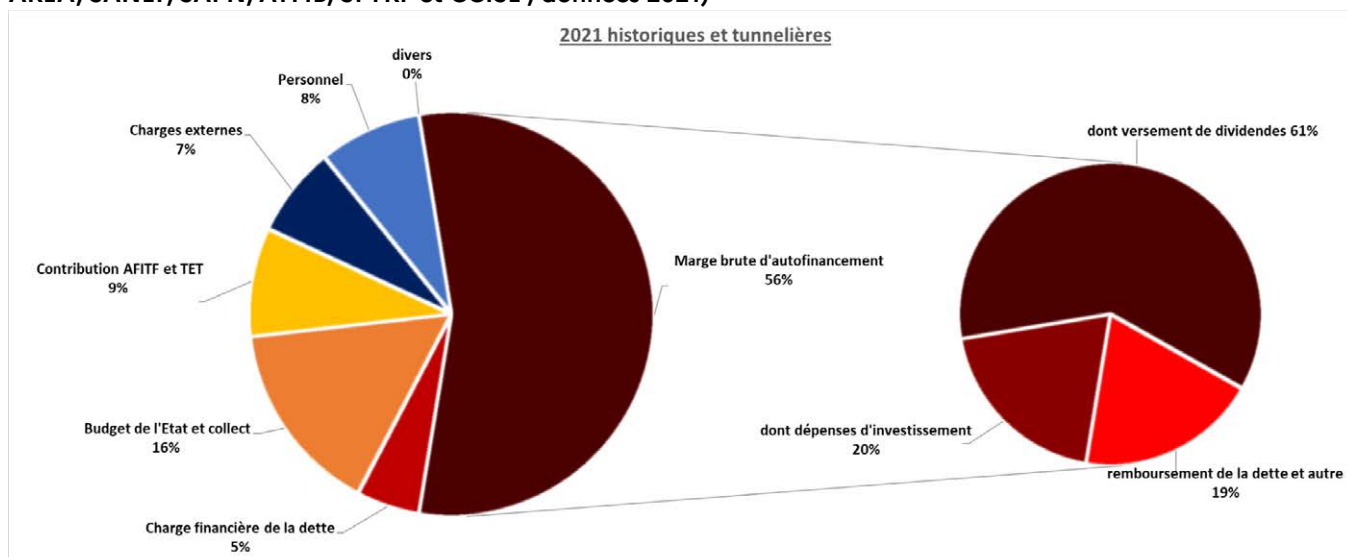
La « rentabilité » des capitaux propres investis n'est constituée pour la concession qu'au terme de cette dernière, une fois l'ensemble des dividendes versés et actualisés.

En cas d'incident ou de sous-performance, les différents apports de financement sont en risque. 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. Les fonds propres peuvent être ainsi partiellement ou totalement perdus.

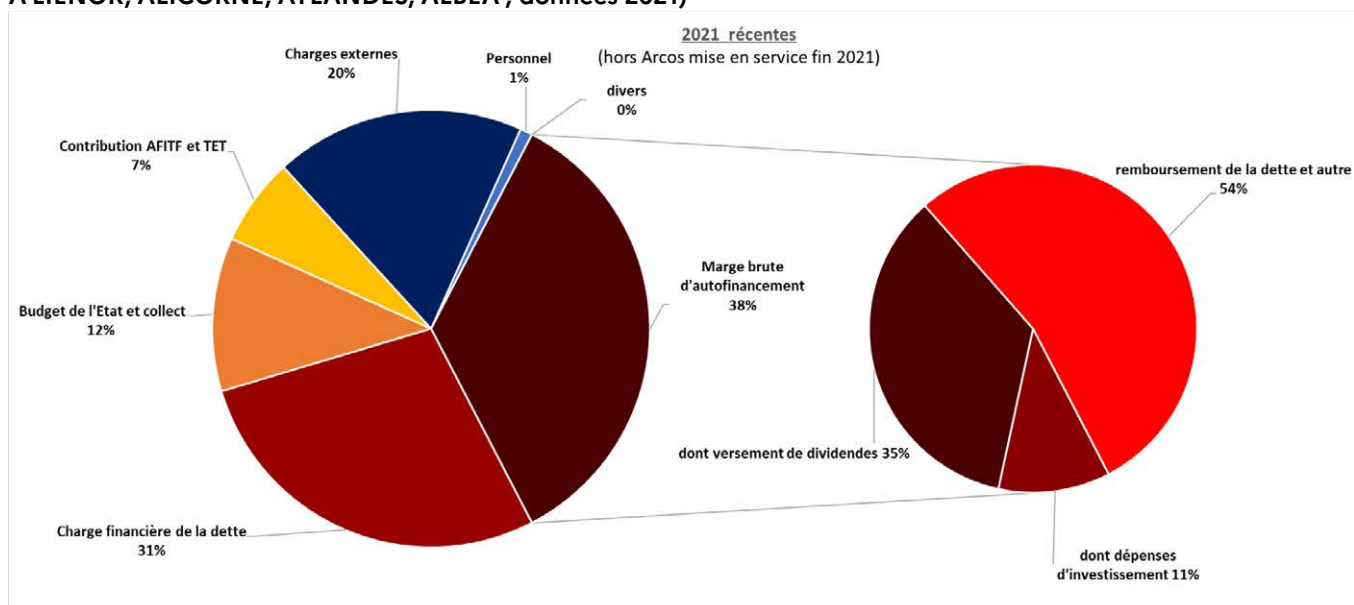
Le trafic en 2021 et son évolution par rapport à 2020 sur le réseau autoroutier concédé figure en [annexe 3](#).

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, SFTRF et CCISE ; données 2021)**



**Usage des recettes de péage par les sociétés concessionnaires récentes (ALIS, CEVM, ARCOUR, ADELAC, A'LIENOR, ALICORNE, ATLANDES, ALBEA ; données 2021)**



Il est à noter que depuis la loi pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques du 6 août 2015, l'Autorité de régulation des transports (ART) est chargée d'établir, au moins une fois tous les cinq ans, un rapport public portant sur l'économie générale des conventions de délégation (cf. partie 3.1.2).

L'ART établit par ailleurs annuellement une synthèse des comptes des concessionnaires. Cette synthèse est publique et transmise au Parlement.



# Gouvernance et organisation du secteur autoroutier concedé

---

Plusieurs acteurs interviennent dans la gouvernance du secteur autoroutier concédé. Tout d'abord, le concédant est représenté par l'État et son ministère en charge des transports, et en son sein, la sous-direction des Financements innovants, de la dévolution et du Contrôle des concessions autoroutières (FCA).

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 de 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 FCA collabore avec plusieurs services, internes et externes à la direction des infrastructures de transport (DIT), tels que :

- 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 contrôle certains avenants aux contrats afin de veiller au respect de la législation européenne en matière de droit de la concurrence (au titre de la réglementation relative aux aides d'État) et de droit de la commande publique. Au titre de la directive « Eurovignette », elle se voit soumise tout nouveau système de péage, 6 mois avant sa mise en œuvre. C'est le cas pour les péages prévus par chaque nouveau contrat de concession.

Depuis 2016, l'ART 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. En outre, le Parlement exerce son contrôle par la mise en place de missions d'information ou de commission d'enquête ad hoc, comme ce fut le cas en 2020 (cf. section 4.1).

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 (ASFA).

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

Ausein de la direction des infrastructures de transport (DIT), le 1er avril 2021, le département des partenariats public-privé (DPPP) en charge de la passation des contrats et la sous-direction de la gestion et du contrôle du réseau autoroutier concédé (GCA) ont fusionné pour former la sous-direction des Financements innovants, de la dévolution et du Contrôle des concessions Autoroutières (FCA). L'organigramme de la nouvelle sous-direction est joint en [annexe 1](#).

La sous-direction FCA compte 42 agents et est composé de 5 bureaux :

- bureau des contrats (FCA1) ;

- bureau de la dévolution (FCA2)
- bureau des usagers et de l'exploitation (FCA3) ;
- bureau de la construction et du patrimoine (FCA4) ;
- bureau de l'expertise juridique (FCA5).

Ses missions sont très diverses. Elle est responsable de la mise en concurrence pour les nouveaux contrats de concession et de marchés de partenariats, assure le contrôle de l'exécution des contrats et contrôle la bonne gestion du réseau autoroutier concédé et du service rendu aux usagers.

Plus particulièrement, les bureaux ont les missions suivantes :

Le **bureau FCA1** 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. 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. Il contrôle les tarifs de péage et analyse l'équilibre économique et financier des concessions. FCA1 mène par ailleurs, en lien avec les bureaux FCA3 et FCA4, les négociations relatives à la modification des contrats de concession et à la conclusion de nouveaux contrats de plan. Le bureau contribue également à la production législative et réglementaire relative au secteur autoroutier.

Le **bureau FCA2** est responsable de l'intégralité des procédures de mise en concurrence pour les nouveaux contrats de concession et de marchés de partenariat en lien avec les Directions régionales de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) concernées. Il s'appuie pour la conduite de ces procédures sur les compétences techniques internes de la sous-direction notamment sur les bureaux FCA3 et FCA4 pour la contractualisation des indicateurs de performance (dimensionnement et scénarios d'entretien des chaussées, aires annexes, péage, exploitation, etc.) et la rédaction de certaines clauses des contrats ou sur le bureau FCA5 pour une assistance financière et juridique. FCA2 s'appuie également pour mener à bien le lancement de nouvelles concessions sur 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 financière et juridique.

Les **bureaux FCA3 et FCA4** 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 FCA3** intervient sur les domaines relatifs aux services aux usagers et à la comodalité. Le bureau est ainsi particulièrement mobilisé sur le développement

des nouvelles mobilités, avec une situation de pivot entre les entités du ministère et interministérielles en charge de l'élaboration de la doctrine (MARRN, CEREMA, DSR,...) et leur appropriation et leur mise en service par les sociétés d'autoroutes. Il assure également le suivi des indicateurs de performance rendant compte du niveau de service rendu aux usagers, et mène les actions correctrices le cas échéant nécessaires vis-à-vis des sociétés concessionnaires. Le **bureau FCA4** intervient quant à lui sur les aspects relatifs à l'aménagement du réseau et au patrimoine. Outre l'instruction des dossiers de conception des sociétés d'autoroute, le bureau assure donc le suivi sur pièce et sur place des opérations d'aménagement menées par les sociétés concessionnaires. Il pilote également l'ensemble des audits menés sur les enjeux constructifs ou patrimoniaux. 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 **bureau FCA5** fournit une assistance juridique à l'ensemble des bureaux de la sous-direction. Plus particulièrement, il assure la production de la doctrine ministérielle en matière de partenariats public-privé et est en charge de sa diffusion et de sa promotion à la fois en interne au ministère mais également vis-à-vis de l'extérieur (IGD notamment). Il assure le pilotage et le contrôle qualité des prestataires (conseil, cabinet d'avocats) mobilisés par la sous-direction.

Le **réseau scientifique et technique** du ministère de la transition écologique et solidaire (Cerema, CETU, UGE) est très activement sollicité par la sous-direction FCA 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.

## 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 ministère chargé du budget** (direction du budget), ainsi qu'avec les **services du ministère de l'économie et des finances** (direction générale du trésor).

- 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 le cas échéant. 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 et financés 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**, les **DDT** et les **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 Savoie et de Haute-Savoie, les sous-préfets de Saint-Jean-de-Maurienne et de Bonneville, des représentants des ministères de l'économie et de l'intérieur et les directions départementales des territoires de Haute-Savoie et de Savoie.

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).

## 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 doivent être notifiés à la Commission européenne afin que celle-ci s'assure soit qu'ils peuvent ne pas être considérés comme relevant d'une aide d'Etat, soit qu'ils doivent être regardés comme constitutif d'une aide d'Etat et la commission s'assure alors de leur compatibilité avec le marché intérieur. Dans un tel cas, tels que ce fut le cas pour les avenants destinés à mettre en œuvre le plan de relance autoroutier, 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.

Après l'adoption par le Parlement européen d'un compromis en mai 2018, les discussions sur la révision de la directive se sont poursuivies depuis 2019 et pendant toute l'année 2021 au sein du Conseil.

La sous-direction FCA apporte son expertise technique et juridique aux évolutions proposées de la directive dans le cadre du processus interministériel national, sous le pilotage, notamment, du SGAE, et en lien avec la Représentation permanente à Bruxelles.

Comme le prévoit la directive, les nouveaux systèmes de péage sont notifiés à la commission au plus tard 6 mois avant leur entrée en vigueur de manière à ce que la commission s'assure de leur conformité avec les dispositions de la directive. En 2021, ce fut le cas pour le système de péage prévu par la concession du contournement ouest de Strasbourg (avis de la Commission C(2021) 8738 du 7 décembre 2021).

### 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 existants 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 de 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 nouvelle directive 2019/520 concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier et facilitant l'échange transfrontalier d'informations relatives au défaut de paiement des redevances routières dans l'Union a été adoptée le 19 mars 2019. Elle comporte deux volets : un volet interopérabilité, dont l'objectif est d'accélérer le développement de l'interopérabilité et de résoudre 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, et notamment sur le second volet, dont les dispositions sont essentielles au développement du péage en flux libre. En complément à cette directive, la Commission européenne a adopté un règlement délégué et un règlement d'exécution d'application immédiate. Le premier concerne la classification des véhicules, les obligations des utilisateurs du service européen de télépéage, les exigences applicables aux constituants d'interopérabilité et les critères minimaux d'éligibilité des organismes notifiés (règlement délégué UE 2020/203), le second est relatif à des obligations détaillées incombant aux prestataires du service européen de télépéage, au contenu minimal de la déclaration de secteur de service européen de télépéage, aux interfaces électroniques, aux exigences applicables aux constituants d'interopérabilité, et abrogeant la décision 2009/750/CE (règlement d'exécution UE 2020/204).

La transposition de cette directive en droit national a été engagée en fin d'année 2020 par la DIT qui a participé à l'élaboration d'un projet de loi portant diverses dispositions d'adaptation au droit de l'Union européenne en matière de transports. Cette loi n°2021-1308 du 8 octobre 2021 portant diverses dispositions d'adaptation au droit de l'Union européenne dans le domaine des transports, de l'environnement, de l'économie et des finances a été définitivement adopté par le Parlement le 28 septembre 2021.

Son article 13 modifie les dispositions de la section 1 du chapitre X du titre 1er du code de la voirie routière, qui avaient été prises pour la transposition de la directive 2004/52CE. L'article L. 119-2 procède à une définition du service européen de télépéage à partir de la notion de service de péage. Un décret d'application définira la notion de service de péage, qui constitue un ensemble de prestations comprenant la mise à disposition d'un équipement embarqué à bord des véhicules permettant leur détection lors de leur passage en gare de péage et la perception du péage auprès des usagers pour le compte des percepteurs de péage et son reversement à ces mêmes percepteurs.

L'article L. 119-3 reprend l'essentiel des dispositions de l'article L. 119-2 actuellement en vigueur. Il prévoit notamment pour les prestataires du service européen de télépéage l'obligation d'être enregistrés dans un Etat membre de l'Union européenne pour pouvoir exercer leur activité en France. Il énumère également les obligations auxquelles les trois catégories d'acteurs du service européen de télépéage (prestataires de service de péage, usagers, percepteurs de péage) sont tenues, et qui seront ensuite déclinées dans les articles réglementaires. La principale innovation de l'article L. 119-3, par rapport aux dispositions de l'article L. 119-2 actuel, est de conférer aux percepteurs de péage le droit d'obtenir des prestataires de service de péage les données nécessaires à l'identification des auteurs d'une infraction que leurs agents sont habilités à constater et consistant dans le défaut de paiement du péage dû en contrepartie de l'usage d'une autoroute ou d'un ouvrage routier ouvert à la circulation publique. Cette possibilité est prévue au paragraphe 5 de l'article 8 de la directive. Elle vise à permettre aux percepteurs de péages de pouvoir identifier les auteurs présumés d'une infraction sans avoir à automatiquement interroger les services de police ou de gendarmerie en application des articles L. 330-2 et R. 330-3 du code de la route.

L'article L. 119-4 du code des transports confie à l'Autorité de régulation des transports trois missions qui relèvent de sa mission de régulation économique. Ces missions sont prévues à l'article 4 de la directive, au chapitre III, et à l'article 21. L'ART est ainsi désormais chargée de l'enregistrement en France des prestataires du service européen de télépéage et de la tenue du registre du service européen de télépéage, missions qui étaient jusqu'alors dévolues à la DGITM. Elle exerce par ailleurs la mission de conciliation entre les percepteurs de péage et les prestataires du service européen de télépéage telle qu'en dispose la directive.

L'article L. 119-5 transpose le 9 de l'article 5 de la directive : il confère le droit à l'Etat, aux collectivités territoriales et à leurs groupements d'obtenir des données de trafic de la part des prestataires de service de péage, pour les besoins des politiques publiques en matière de mobilité et de transports publics dont ils sont responsables et de l'exploitation du domaine public routier dont ils sont affectataires, et dans des conditions de nature à garantir le caractère anonyme de ces données.

L'article 14 de la loi modifie l'article L. 330-2 du code de la route afin de permettre la transmission aux points de contacts nationaux d'autres Etats membres que la France des informations permettant d'identifier les résidents français qui n'auraient pas acquitté des péages dus dans ces Etats membres.

L'article 15 du projet complète les dispositions de l'article L. 1262-3 du code des transports énumérant, au besoin par renvoi à d'autres codes, les missions de l'ART.

Ces dispositions seront complétées à brève échéance dans le champ réglementaire.

## 4.4. L'Autorité de régulation des transports

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'Autorité, maintenant dénommée ART depuis la loi LOM, exerce ces nouvelles compétences depuis le 1er février 2016 et s'est exprimée pour la première fois en octobre 2016 sur les sept projets d'avenants et cinq contrats de plan destinés à mettre en œuvre le plan d'investissement autoroutier.

L'ART dispose de quatre champs de compétences sur le secteur autoroutier concédé développés ci-après.

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

#### 4.4.1.a. Les nouveaux contrats et les projets d'avenants

L'article L.122-8 du code de la voirie routière dispose que l'Autorité de régulation des transports (ART) est consultée sur les projets de modification de la convention de délégation, du cahier des charges annexé ou de tout autre contrat lorsqu'ils ont une incidence sur les tarifs de péage ou sur la durée de la convention de délégation. Elle se prononce dans un délai de trois mois à compter de sa saisine. L'article R.112-27 du même code précise que l'ART transmet son avis au ministre chargé de la voirie routière nationale et au ministre chargé de l'économie dans le délai de trois mois prévu à l'article L. 122-8 et que, passé ce délai, l'avis est réputé donné.

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

L'ART a rendu trois avis en 2021 sur les 3 projets d'avenant suivants :

- Le 29 juillet 2021 sur l'avenant à la convention de concession SAPN relatif au projet de déploiement d'un dispositif de péage en flux libre ;

- Le 28 octobre 2021 sur l'avenant à la convention de concession ADELAC (A41 Nord) relatif aux mesures tarifaires visant à résorber le shunt de Cruseilles ;
- Le 28 octobre 2021 sur l'avenant à la convention de concession ASF relatif à la réalisation du Contournement Ouest de Montpellier.

Les suites données à cet avis sont précisées, conformément aux recommandations de la Cour des comptes, dans la partie 7 de ce rapport présentant l'économie des avenants aux contrats de concession.

#### 4.4.1.b. L'économie générale des concessions autoroutières

En application de l'article L.122-9 du code de la voirie routière, l'ART 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 la rentabilité des concessions.

L'ART a publié en décembre 2022 son sixième rapport sur les comptes des sociétés concessionnaires pour l'exercice 2021.

Dans ce rapport, l'Autorité constate que l'année 2021 est marquée par un rebond des principaux indicateurs financiers agrégés des SCA, qui se rapprochent ou dépassent leur niveau de 2019. Après une dégradation en 2020 du fait de la crise sanitaire, l'année 2021 s'est traduite par un rétablissement de ces indicateurs et ce, malgré la poursuite de la crise sanitaire. Ce rebond provient directement de l'augmentation de trafic, de plus 20,7 %, augmentation qui a été plus marquée pour les véhicules légers (VL, + 22,9 %) que pour les poids-lourds (PL, + 10,1 %). Au total, le trafic VL atteint 93 % de son niveau 2019 et le trafic PL 102 %

L'ART constate également que le chiffre d'affaires des SCA, à 10,6 milliards d'euros, est presque revenu à son niveau de 2019. Cette hausse du chiffre d'affaires, couplée à une hausse plus modérée des charges d'exploitation (+ 10,7 %), se traduit par un rétablissement du taux de marge de l'EBITDA, à 74,1 % contre 70,8 % en 2020. La faible hausse des charges d'exploitation, en comparaison avec la hausse du trafic, s'explique par une maîtrise des dépenses salariales et le plafonnement de la CET, dont profitent les SCA.



À 3,9 milliards d'euros, le résultat net des SCA est en hausse. Il est plus élevé en 2021 qu'en 2020 (+ 47 %) et qu'en 2019 (+ 11 %). Ce résultat est la combinaison de plusieurs facteurs : la hausse de l'EBITDA, mais aussi une diminution du taux de l'impôt sur les sociétés et une baisse des frais financiers. Les flux de trésorerie, mécaniquement en hausse, ont été majoritairement affectés aux dividendes, qui augmentent de près de 40 % par rapport à 2020 et de 5% par rapport à 2019, et au désendettement.

L'Autorité relève que le niveau d'investissement s'établit à 1,8 milliard d'euros, en hausse de 12,7 % par rapport à 2020. Il ne retrouve cependant pas son niveau de 2019, du fait de la diminution des montants engagés au titre du plan de relance, qui se termine, et qui n'est pas compensé par la construction de nouvelles infrastructures ni par les dépenses au titre des autres plans d'investissement, tels que le PIA.

#### 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.

En décembre 2022, l'ART a publié son rapport annuel sur les marchés et les contrats passés par les sociétés concessionnaires d'autoroutes relatif à l'exercice 2021.

En 2021, avec 352 marchés examinés représentant un volume de 646 M€ HT, l'activité des commissions des marchés est restée soutenue. Le nombre de projets de marchés soumis à l'avis des commissions des marchés a augmenté, malgré une baisse en montant par rapport aux deux exercices précédents.

Au total, près de la moitié des marchés en montant (43 %) sont soumis à l'avis des commissions de marchés. Ceux-ci concernent majoritairement des marchés de travaux, en nombre (71 %) comme en montant (82 %).

L'Autorité observe que la demande des SCA est en berne. En effet, pour l'année 2021, la demande de travaux émanant des SCA a représenté un montant de 30

millions d'euros, c'est-à-dire un niveau annuel inférieur à ceux observés depuis 2017. Le nombre de marchés de travaux passés par les SCA a toutefois augmenté par rapport à 2020, passant de 201 à 250.

Elle constate en outre que l'année 2021 se caractérise par une faible part des marchés de « travaux principaux », c'est-à-dire de travaux de création de nouvelles plateformes autoroutières, contrairement aux années 2018 à 2020 ; à l'inverse, les SCA ont majoritairement passé des marchés de chaussées (45,9 %) et des marchés d'ouvrages d'art (31,6 %) en 2021.

En 2021, l'ART note que l'offre reste concentrée. Les SCA ont attribué 81 % de leur volume de marchés à 5 groupes de travaux publics, parmi lesquels se trouvent en tête les groupes Vinci, Bouygues et Eiffage.

Estimant le Plan de relance autoroutier (PRA) suffisamment avancé, l'Autorité a cherché à comparer les montants d'investissement négociés dans le cadre du PRA avec la meilleure estimation à date des coûts de construction. Bien qu'en euros constants le bilan soit globalement équilibré, elle estime que le montant de construction réel serait inférieur au montant négocié et compensé, l'écart s'expliquant principalement par une inflation des prix de la construction bien moindre qu'anticipée.

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

Au titre de l'article L. 122-27 du code de la voirie routière, l'ART 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 cession des contrats d'exploitation des installations annexes sur aires de service (dits de « sous-concession ») initiés postérieurement au 1er avril 2016 par les sociétés concessionnaires.

En matière de contrôle des contrats de sous-concession, l'Autorité a rendu, durant l'année 2021, 15 avis portant sur un total de 27 projets d'installations annexes à caractère commercial sur aires de service. Sur ces 15 avis, 11 ont été favorables, 4 défavorables.

Les 4 avis défavorables ont porté sur des projets d'exploitation d'activités de distribution de carburants, boutique et restauration sur les aires de la Vallée de l'Erve (A81), Meung-sur-Loire (A10), Beaugency-Messas (A10) et Limours Briis-sous-Forges (A10), situées sur le réseau COFIROUTE.

Pour ces 4 projets, l'ART a notamment considéré dans ses avis que la méthode de notation appliquée par le concessionnaire avait pour effet de neutraliser le critère de la modération tarifaire des prix du carburant en minorant les écarts entre les prix proposés par les candidats, de sorte que les offres n'étaient finalement

essentiellement différenciées qu'au regard des autres critères de sélection, méconnaissant ainsi de fait l'exigence d'une pondération dudit critère au moins égale à celle du critère relatif aux rémunérations versées au concessionnaire, telle que prévue au d) du 4° de l'article R. 122-41 du code de la voirie routière.

L'autorité concédante a toutefois délivré son agrément pour l'exploitation des activités en jeu sur ces 4 aires, considérant qu'en l'espèce,

- pour les trois premières aires, l'attributaire pressenti ayant obtenu la meilleure note sur le critère de modération tarifaire des prix du carburant, la mise en œuvre pour ce critère d'une méthode de notation plus discriminante n'aurait pas été susceptible d'avoir pour conséquence une modification du classement final des offres ;
- pour la dernière aire, l'attributaire pressenti ayant été le seul à transmettre une offre, la même conclusion s'imposait.

#### 4.4.4. Régulation du service européen de télépéage en France

Dans le cadre de la transposition de la directive 2019/520 concernant l'interopérabilité des systèmes de

télépéage routier et facilitant l'échange transfrontalier d'informations relatives au défaut de paiement des redevances routières dans l'Union, de nouvelles missions ont été confiées à l'ART dans le domaine de la régulation de l'activité de télépéage en France (cf. 4.3.3.).

Depuis l'entrée en vigueur de la loi n° 2021-1308<sup>1</sup> du 8 octobre 2021 portant diverses dispositions d'adaptation au droit de l'Union européenne dans le domaine des transports, de l'environnement, de l'économie et des finances, l'ART est désormais chargée de l'enregistrement en France des prestataires du service européen de télépéage et de la tenue du registre du service européen de télépéage, missions qui étaient jusqu'alors dévolues à la DGITM.

Elle exerce par ailleurs la mission de conciliation entre les percepteurs de péage et les prestataires du service européen de télépéage telle qu'en dispose la directive. A ce titre, elle peut être saisie par un percepteur de péage ou un prestataire du service européen de télépéage afin de rendre un avis sur tout différend concernant leurs relations ou négociations contractuelles.

Ces compétences, nouvelles en 2021 et nécessitant par ailleurs la prise de textes d'application encore en cours d'élaboration fin 2021, n'ont pas donné lieu à mise en œuvre dans le courant de l'année 2021.

## 4.5. Le Parlement

Ces dernières années, le Parlement a vu ses moyens de contrôle et d'évaluation considérablement renforcés, outre la faculté qu'il conserve de mobiliser une commission d'enquête, faculté mise en œuvre en 2020 avec la conduite d'une commission d'enquête sénatoriale sur le contrôle, la régulation et l'évolution des concessions autoroutières.<sup>2</sup>

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 dans le cas de l'intégration d'ouvrages ou d'aménagements non prévus aux 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'État 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 2021.

1. Qui a modifié l'article L.119-4 du code de la voirie routière.

2. [http://www.senat.fr/commission/enquete/concessions\\_autoroutieres.html](http://www.senat.fr/commission/enquete/concessions_autoroutieres.html)

## 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 2021, le comité des usagers du réseau routier national s'est réuni à trois reprises. Les services de l'État ont notamment présenté au comité :

- Les tarifs des péages autoroutiers pour 2021 et prévisions pour 2022 ;
- Un point d'information sur le programme de déploiement des IRVE (installations de recharge pour les véhicules électriques) sur le réseau routier national concédé ;
- Présentation des projets de création de nouvelles liaisons autoroutières ;
- Evolution de la législation concernant les voies réservées dans les zones de faible émission mobilité (ZFEM)
- Conséquences du projet de loi 3DS en matière de transfert de routes nationales au profit des collectivités territoriales ;
- Schéma d'affectation des aires de service et distribution de carburant sans intermédiaire sur le réseau concédé à APRR ;
- Parkings sécurisés poids-lourds sur le réseau routier national concédé.

## 4.7.

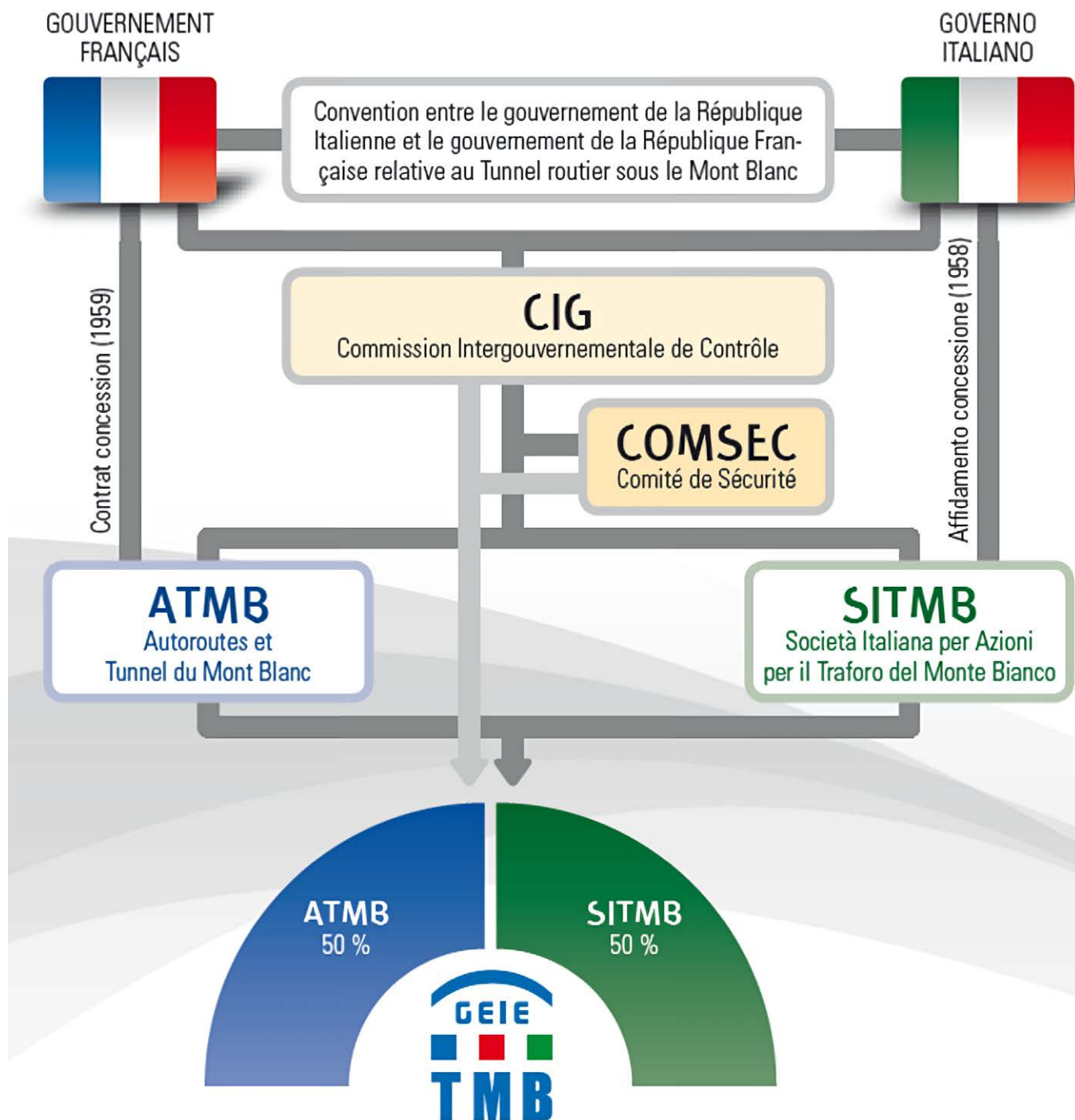
### Les commissions intergouvernementales des tunnels transalpins

La sous-direction FCA 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 de Monsieur l'ambassadeur Philippe Voiry, ambassadeur pour les commissions intergouvernementales, la coopération et les relations transfrontalières, président des délégations françaises.

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 : plaquette 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 CIG sont les « autorités administratives » au sens de la directive 2004/54/CE concernant les exigences de sécurité minimales applicables aux tunnels du réseau routier transeuropéen. 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.

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 certains 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 2021, 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 par les CIG.

L'évolution de la gouvernance du GEIE-TMB est un point à l'ordre du jour des réunions des CIG du tunnel du Mont Blanc. Le projet de réforme vise à recentrer le GEIE-TMB sur les missions de sécurité et d'exploitation, essentielles pour les deux États concédants et nécessite la révision de la Convention de Lucques du 24 novembre 2006 qui régit les relations franco-italiennes pour la gouvernance du tunnel. En 2021, les administrations française et italienne des transports et des affaires étrangères ont partagé un projet de texte révisé. Les CIG du 1er octobre 2021 et du 7 décembre 2021 ont pris acte des bonnes avancées du projet de réforme. Les négociations sur la révision de la Convention de Lucques sont menées directement au niveau des deux États, sous le pilotage en France du ministère de l'Europe et des affaires étrangères.

# Les nouveaux contrats

---





Trois nouvelles concessions autoroutières ou projets de concession ont plus particulièrement été suivies par FCA en 2021

## 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 également l'A35 d'une part de son trafic au droit de l'agglomération de Strasbourg et qui supporte sur cette section un trafic de l'ordre 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.

L'État avait engagé fin 2017 la procédure de prorogation de la déclaration d'utilité publique initiale du projet qui venait à échéance en 2018. 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, sécurisant ainsi la poursuite du projet.

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

Les travaux ont commencé le 30 août 2018 après l'obtention des autorisations requises. Ils ont fait l'objet d'un suivi par les différents services techniques de l'État concernés afin de veiller au bon déroulement de l'opération. Malgré l'arrêt du chantier durant le premier confinement lié à l'épidémie de COVID-19, les travaux se sont achevés en décembre, qui a conduit à la mise en service de cette nouvelle autoroute de 24 km le 17 décembre 2021.



## 5.2.

# L'autoroute A 79, la Route Centre-Europe Atlantique (RCEA) dans l'Allier

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 sur une partie importante de la RCEA dans l'Allier et au fort trafic de poids lourds empruntant cette dernière. Conséquemment, 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.

Suite à cela, il avait été décidé de lancer rapidement le processus d'appel d'offres, compte tenu des spécificités de ce projet et de la nécessité d'apporter une réponse rapide à la gravité de l'accidentologie. Le Conseil d'orientation des infrastructures, mis en place dans le cadre des Assises nationales de la mobilité à l'automne 2017, a confirmé cette démarche, recommandant la poursuite de la procédure qui avait été engagée par la publication d'un avis d'appel public à la concurrence par l'État le 21 avril 2017.

Suite à l'analyse des offres et à une phase de négociation, le groupement mené par Eiffage SA a été désigné concessionnaire attributaire (sous le nom de « ALIAE ») en septembre 2019. En parallèle, la consultation de l'Autorité de régulation des Transports (ART) a été engagée dès juillet 2019 amenant à l'obtention de l'avis réglementaire requis en octobre 2019. Ceci a alors permis d'engager la procédure de prise du décret en Conseil d'État, acte préalable à l'entrée en vigueur du contrat de concession qui s'est conclu le 15 mars 2020, date à laquelle le contrat de



concession est effectivement entré en vigueur. Dès le lendemain, l'exploitation de la RN79, objet du contrat de concession, a été transférée à ALIAE.

La durée de concession est fixée à 48 ans à compter de la date d'entrée en vigueur du contrat.

La reprise de la RN79, la phase de conception et le début des travaux ont été impactés par l'épidémie COVID. Néanmoins, l'autorisation unique environnementale a été obtenue en août 2020 et les travaux ont pu débuter sur l'ensemble du tracé à compter de cette date.

Les travaux ont battu leur plein en 2021 sur les 88 km de cette nouvelle concession mobilisant au plus fort de son activité plus de 1 000 personnes et une multitude de métiers. L'autoroute A79 est la première autoroute de France à bénéficier de la technologie de péage en flux libre contribuant à la fluidification de la circulation. La mise en service de l'ensemble de la section est intervenue en novembre 2022.

## 5.3.

# L'autoroute A 69, Castres-Verfeil

Le projet A69 est une liaison autoroutière à 2x2 voies entre Castres et Verfeil, d'une longueur d'environ 54 km majoritairement en tracé neuf qui a été déclarée d'utilité publique en juillet 2018.

Cette infrastructure répond à l'objectif de désenclavement porté par le Gouvernement et permet d'accompagner le développement économique du bassin de Castres-Mazamet en le reliant efficacement à la métropole de Toulouse. Elle permettra notamment de faciliter l'accès aux grands équipements régionaux, de développer l'attractivité du bassin d'emplois et de simplifier les exports-imports depuis les industries sud-tarnaises. Le projet offrira ainsi une accessibilité autoroutière répondant aux besoins de l'économie locale et de la population en permettant une diminution des

temps de parcours tout en apportant des améliorations en matière de sécurité.

La procédure de mise en concession a été lancée par la publication de l'avis d'appel public à la concurrence le 10 mars 2020. Plusieurs groupements ont remis une candidature et ont été retenus pour la suite de la procédure.

Le 25 septembre 2021, le Premier ministre Jean Castex a annoncé que le candidat NGE est le concessionnaire pressenti unique de cette nouvelle autoroute. Après une période de négociations, le contrat de concession a été signé le 20 avril 2022 pour une mise en service de l'autoroute prévue à l'été 2025.

# Le contrôle des contrats en cours

---

Le droit des sociétés concessionnaires à percevoir le produit du péage en contrepartie de la construction, de l'extension, de l'entretien et de l'exploitation de leur réseau constitue le fondement du contrat de concession autoroutière.

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 contractuellement 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<sup>1</sup>.

Un contrat de plan, conclu pour une durée maximale de cinq années renouvelables entre l'État 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 procède 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 vérifiés.

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 semblent pas conformes aux règles définies par les contrats, le concédant peut mettre la société concessionnaire en demeure de les modifier ou d'apporter la preuve de leur régularité. Dans l'hypothèse où, malgré tout, les tarifs proposés ne respecteraient pas ces règles, les tarifs seraient 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 2021 et à leurs évolutions depuis 2006. Les propositions des sociétés pour l'année 2021 ont été réceptionnées fin novembre et courant décembre 2020.

Les nouveaux tarifs de péage entrent en vigueur au 1er février, sauf exception comme, par exemple, les tarifs du tunnel A86 duplex concédé à la société COFIROUTE, applicables dès le 1er janvier.

La mise en service du contournement autoroutier de Strasbourg en décembre 2021 a donné lieu, par ailleurs, à l'instruction spécifique de la tarification de cette nouvelle section, dans un calendrier différent du calendrier standard. Cette section sera, à partir du 1er février 2023 (pas d'évolution au 1er février 2022 compte tenu de la proximité de la mise à péage), instruite dans le même cadre que les autres, en respectant les stipulations spécifiques du contrat de concession correspondant.

1. 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, bien au-delà de la hausse annuelle des tarifs accordée par le concédant.



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 routières.

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.

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 sites 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 ainsi un socle d'exigences vis-à-vis de ses concessionnaires, traduites en objectifs chiffrés.

Depuis 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.

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 travailler à 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 de nouveaux indicateurs ou de généraliser chez les sociétés « historiques » comme pour le délai de dépannage qui n'avait été travaillé qu'avec deux sociétés lors des derniers contrats de plan, et l'indicateur de gêne au péage qui doit évoluer avec l'automatisation de ces derniers.

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 d'améliorer le contrôle des sociétés concessionnaires d'autoroute, l'État a mis en place contractuellement des objectifs de performances dont le non-respect peut donner lieu à des pénalités. Ces objectifs sont évalués par FCA sur la base d'indicateurs calculés et transmis annuellement par les sociétés elles-mêmes. FCA a initié en 2013 une démarche d'audit afin de vérifier la complétude, l'exactitude et la sincérité des informations fournies.

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 2021, 7 audits ont été réalisés concernant les indicateurs de performance en lien avec l'exploitation, l'attente au péage, la gestion de la viabilité hivernale et le délai de réponse aux sollicitations d'usagers. Lors de ces audits, des analyses techniques poussées sont menées afin de reconstituer toute la chaîne des processus d'élaboration des indicateurs.

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

Néanmoins, ils permettent aussi d'identifier certains écarts et en conséquence de procéder à certains recadrages :

- d'ordre purement technique (amélioration des modalités de calcul des indicateurs),
- plus fondamentaux (compréhension des termes mêmes fondant les indicateurs, amélioration de 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, avec notamment, la réalisation de nouveaux audits pour s'en assurer.

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. Appréhender le ressenti des usagers

Le niveau de satisfaction des usagers est évalué grâce à deux études menées de manière annuelle : « 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 questionnaire direct des usagers sur certaines aires de services ou de repos. Elle concerne les sociétés concessionnaires gérant un réseau long de plus 200 km (APRR, AREA, ASF, COFIROUTE, ESCOTA, Sanef et SAPN) et s'articule autour de huit thèmes : état de l'autoroute, sécurité routière, sécurité sur les aires de services, 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 reste à un niveau faible avec un peu plus de 1 réclamation par million de kilomètres parcourus, ce qui confirme le niveau de satisfaction mesurée au travers de l'enquête ASFA.

Les motifs de réclamation, qui ont poussé les usagers à écrire aux sociétés, sont régulièrement analysés afin d'identifier les principaux points problématiques et de chercher des mesures correctrices.

L'État concédant s'assure par ailleurs, au moyen d'un indicateur de performance spécifique, que les sociétés concessionnaires répondent dans des délais raisonnables aux réclamations formulées par les usagers. Ces délais sont fixés par sociétés. Ils permettent d'assurer une réponse aux usagers pour la plupart des réclamations simples en moins

de 10 jours et en moins d'un mois pour l'ensemble des types de réclamations.

Un rapport d'analyse de ces réclamations est élaboré chaque année par l'Etat concédant, il est diffusé aux sociétés et au président du comité des usagers.

---

### 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

Dans l'attente du développement du péage en flux libre, dont l'année 2019 a consacré les premières mises en service et le nouveau standard des futures concessions, les barrières de péage font l'objet d'aménagements divers afin d'améliorer l'écoulement du trafic. Ces aménagements 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 2021 :

- 17 dossiers d'amélioration ont été traités ;
- 2 inspections de sécurité ou de travaux ont été réalisées ;
- 6 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 par l'autorité concédante de l'émergence du péage

sans barrière (flux libre) de manière systématique dans le cadre des appels d'offres de nouvelles concessions, mais aussi en recherchant la migration de système de péage avec barrière physique sur le réseau déjà en service, en privilégiant, au moins dans un premier temps, les projets présentant la configuration physique la plus favorable, à la fois en termes de gains pour les usagers mais aussi d'un point de vue technique. Ainsi, les systèmes en péages ouverts (avec donc la succession de nombreuses barrières pleine voie pour un même trajet) supportant des trafics élevés sont des cibles privilégiées, à même de justifier les investissements importants et spécifiques à une telle migration, à commencer par la déconstruction des installations physiques de péage.

---

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

##### › Les aires de service

Aux termes du code de la voirie routière et des contrats de concession, les sociétés concessionnaires peuvent déléguer l'exploitation des aires de service à des entreprises tierces, sous réserve que les contrats soient passés par voie d'appel à la concurrence. Les attributaires pressentis doivent être agréés par l'autorité concédante, après avis de l'ART pour les consultations lancées à compter du 1er avril 2016.

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 modifié,
- Du respect des exigences de publicité et de mise en concurrence,
- Des garanties professionnelles et financières du futur prestataire,
- Du caractère non excessif de la durée de la sous-concession au regard de la durée d'amortissement des investissements.

Au cours de l'année 2021, les sociétés ALIAE, APRR, ARCOS, ASF, COFIROUTE ont renouvelé des contrats d'exploitation d'activités commerciales sur 37 aires de service du réseau autoroutier concédé (voir [annexe 11](#)).

##### › 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.

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 2021, 102 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 valeurs à respecter pour les indicateurs ont toutes été atteintes. A l'issue de ces visites, des observations ponctuelles sont également adressées aux sociétés en cas de constats ciblés telles que de la signalisation endommagée, des équipements à remplacer, ...

#### ▸ Les parkings de covoiturage

Le covoiturage fait l'objet d'un recours de plus en plus fréquent en France. La pratique covoiturage touche principalement quatre cibles :

- les déplacements de courte distance par le biais essentiellement de l'accompagnement familial ;
- les déplacements domicile-travail de moyenne distance (entre 20 et 80 kilomètres) : on estime qu'ils représentent 6 milliards de voyageurs.kilomètres, soit environ 10 % du total parcouru pour ce motif ;
- les autres déplacements de moyenne distance, sans qu'il soit possible d'évaluer combien le covoiturage représente quantitativement ;
- les déplacements personnels de longue distance (hors avion) : on estime qu'ils représentent 3,5 milliards de voyageurs.kilomètres, soit 1,6 % des déplacements longue distance.

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 2021, les services de l'État ont traité 35 dossiers et visité 21 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. Ces dossiers font aussi l'objet d'une analyse par le concédant pour contrôler que toutes les mesures nécessaires pour minimiser l'impact des chantiers ont été mises en œuvre.

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 (minimisation des périodes



de coupure, travaux de nuit, ...). Lorsque toutes les mesures raisonnables destinées à limiter cette gêne n'ont pas été prises, le concédant demande au concessionnaire d'optimiser le dispositif proposé.

Sur les chantiers portant des enjeux particulièrement forts en termes de gêne potentielle pour les usagers des réunions préparatoires ont été organisées afin de définir le plus en amont possible les conditions permettant de minimiser l'impact sur la circulation.

En 2021, le concédant a analysé 1060 dossiers d'exploitation sous chantier.

---

### 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.

66 événements recensés en 2021 ont fait l'objet d'un rapport. Un de ces rapports a fait l'objet d'échanges avec la SCA pour préciser certains points ou apporter des éléments complémentaires sur le déroulé des interventions. L'analyse de ces rapports montre une bonne réactivité des exploitants et une adéquation des moyens mis en œuvre aux situations dans la plupart des cas.

---

### 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 préfectures 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.

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 sera étendu aux autres sociétés historiques dans le cadre de la mise en œuvre du plan d'investissement autoroutier. A ce titre des processus de collecte des données ont été définis en vue de la réalisation de premières mesures.

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 FCA3 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 2020-2021 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.

#### › 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'utilisateur 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 2021 par la sous-direction FCA. Ces avis comprennent notamment le projet de définition de signalisation de la Route Centre Europe Atlantique (A79) et la révision du schéma directeur de l'autoroute A6 entre l'Île de France et Beaune.

Préalablement à la mise en service, les agents de la sous-direction FCA vérifient que les panneaux de signalisation routière respectent la réglementation et les prescriptions émises lors de l'instruction des dossiers de signalisation. L'année 2021 a vu en particulier la mise en service de nouveaux ouvrages comme le contournement ouest de Strasbourg (A355) ou le nœud A71-A79, amorce de la future A79 (RCEA).

Lors de visites inopinées, les agents de la sous-direction FCA vérifient que les panneaux de signalisation routière respectent 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, ou ne maintiennent pas en bon état la signalisation existante.



La sous-direction FCA 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...), ainsi qu'aux évolutions réglementaires (code de la route et signalisation) liées aux nouveaux usages de la route (voies réservées aux transports en commun, VR2+...) et à la doctrine technique (guides de conception) qui s'y rattachent. Ces travaux visent à la fois à l'adaptation de la signalisation aux nouveaux usages (technologie de perception du péage en flux libre par exemple), à l'amélioration de celle-ci en termes de visibilité et de service à l'utilisateur mais également au renforcement de la sécurité des agents d'exploitation des sociétés. En 2021, elle a ainsi accompagné la société ALIAE dans l'élaboration d'un dossier d'expérimentation de la signalisation nécessaire à la mise en œuvre du péage en flux libre sur l'A79 dont la mise en service est prévue en 2022.

---

#### 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 FCA 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 FCA 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. Toutefois, afin de la mettre en conformité avec les exigences réglementaires découlant de la transposition en droit français de la directive européenne 2008/96/CE sur la gestion de la sécurité des infrastructures routières, une nouvelle version du guide relatif à l'étude d'enjeux est en cours de rédaction. Le logiciel Concerto a été remplacé par TRAxY, le nouvel outil de gestion des données d'accidents corporels de l'Observatoire National Interministériel à la Sécurité Routière (ONISR). Bien que fonctionnel, il est toujours en cours de développement pour ce qui concerne ces études d'enjeux et l'analyse des zones d'accumulation des accidents de la circulation (ZAAC).

Dans l'attente de l'ajout de ces fonctionnalités, la sous-direction FCA a demandé aux sociétés concessionnaires de centrer l'analyse sur les ZAAC définies à l'aide de la méthode Marion<sup>1</sup>. 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.

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 FCA3 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. 4 audits de début d'exploitation ont été réalisés en 2021 dont celui du nœud de Sevenans A36/RN19 réalisé en commun avec le réseau DIR. Il porte sur l'aménagement d'un diffuseur.

## 6.3. Respect des normes techniques et préservation du patrimoine autoroutier

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 FCA 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 de vie des conventions de concession. La préservation du patrimoine autoroutier, dont la valeur est estimée à environ 150 milliards

1. 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.

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 approuvées par décision ministérielle ;
- 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** sert 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.

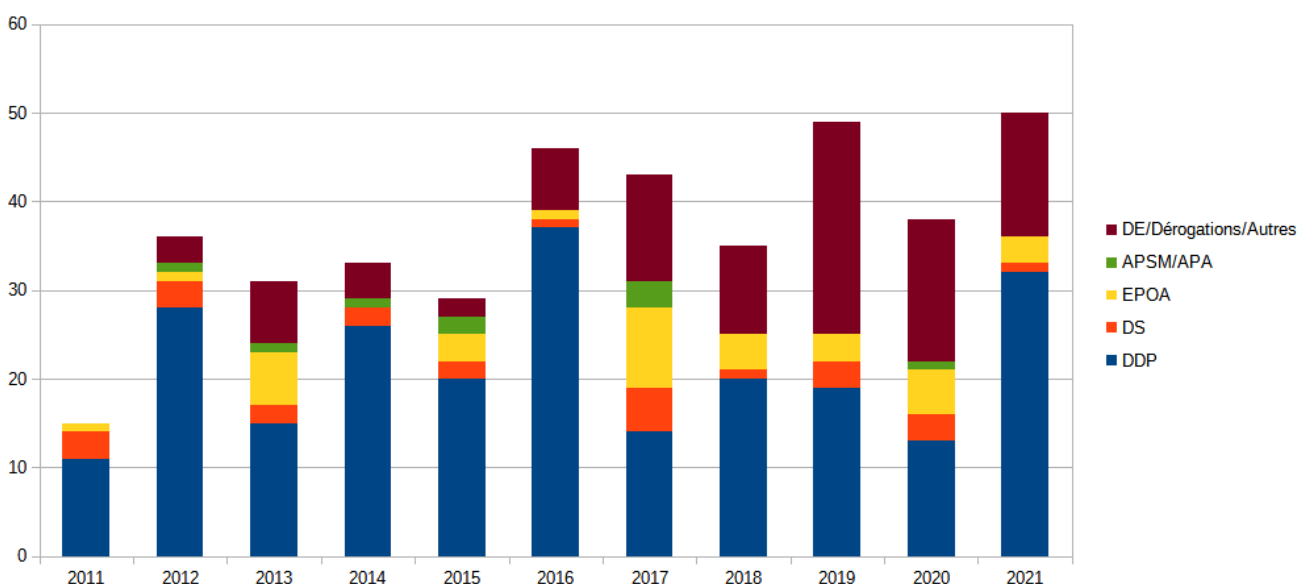
#### 6.3.1.a. Instruction des dossiers techniques

En 2021, 50 décisions ministérielles ont été prises, portant respectivement sur :

Dossier synoptique (DS)	1
Dossier de demande de principe (DDP)	32
Étude préliminaire d'ouvrage d'art (EPOA)	3
Droits d'évocation (DE)	4
Demande de dérogation	7
Avant-projet sommaire modificatif (APSM)	3

#### › Évolution de l'activité instruction des dossiers depuis 10 ans

L'activité de construction de section neuves a largement diminué ces dernières années, seuls des tronçons réduits sont maintenant concernés (A355, A79). En revanche, il est noté que l'activité de modernisation et d'aménagement du réseau existant augmente régulièrement et constamment avec un nombre de plus en plus important d'opérations ponctuelles et singulières.



#### › 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 2021, la sous-direction a commandé 3 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. L'annexe 13 présente les investissements mis en service au cours de l'année 2021.

Domaine de contrôle	Nb de contrôles
Visite générale	21
Géométrie	8
Signalisation	13
Terrassement chaussées	21
Environnement	8
Ouvrages d'art	42
Équipement sécurité	27
<b>Total</b>	<b>140</b>

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 2021, la sous-direction FCA a établi :

- 5 procès-verbal d'inspection travaux,
- 5 procès-verbaux d'inspection sécurité, dont 4 valant audit de sécurité routière,
- 7 procès-verbaux d'inspection travaux et sécurité, dont 4 valant audit de sécurité routière.

4 opérations d'importance ont fortement mobilisé les équipes de FCA dans ces actions importantes

de contrôle garantissant la sécurité des usagers avant mise en service, à savoir :

- L'autoroute A355 ou contournement Ouest de Strasbourg sur 25 km (concessions ARCOS et SANEF),
- L'autoroute A79 entre Montmarault et Sazeret sur 3,9 km,
- L'élargissement à 2x3 voies de l'autoroute A41 Nord entre Annecy et Saint-Martin-de-Bellevue sur 6 km, et
- L'élargissement à 2x3 voies de l'autoroute A75 Clermont-Ferrand et Le Crest sur 10,5 km.

Par ailleurs, les opérations de contrôle des travaux sur site ont notamment porté en 2021 sur les aménagements suivants, tous domaines de construction :

- A10 – élargissement à 2x3 voies entre Tours (A85) et Ste Maure-de-Touraine,
- A10 – élargissement à 2x4 voies entre A19 et A71 (Nord Orléans),
- A11 – diffuseur de Connerré,
- A11 – Portes de Gesvres,
- A13 – élargissement à 2x3voies entre Pont L'Evêque et Dozulé,
- A52 – diffuseur de Belcodène,
- A61 – élargissement à 2x3 voies entre A66 et Villefranche-de-Lauragais et entre A9 et Lézignan,
- A63 – diffuseur n°9, Bretelles de Dax,
- A79 – RCEA (Montmarault – Digoin),
- A85 – mise en configuration définitive du profil en travers entre Romorantin et St-Aignan,
- A85 – doublement du viaduc de la Roumer,
- A85 – diffuseur de Druyes,
- A480 – élargissement à 2x3 voies à Grenoble,
- RN205 – Travaux de réhabilitation de la descente des Egratz,
- Plusieurs passages supérieurs à faunes (A48, A4).

#### › Domaine ouvrages d'art et autres structures

Conformément à la circulaire 87-88, des dossiers concernant exclusivement les ouvrages d'art ont été instruits et ont fait l'objet pour certains de décisions ministérielles (DM) en 2021 :

- 8 Études Préliminaires d'Ouvrage d'Art (EPOA) ou Avant-Projet d'Ouvrage d'Art (APOA) donnant lieu à DM, dont 3 pour réparations de grands ouvrages existants,

- 4 Dossiers de Demande de Principe (DDP) dont un concernant un ouvrage existant pour « réparation innovante » donnant lieu à DM, et deux avis sur un DDP pour des passerelles sous maîtrise d'ouvrage autre que l'État,
- 9 Dossiers d'information faisant l'objet d'observations.

En 2021, des opérations de contrôle sur site ont porté spécialement sur la poursuite de la reconstruction du Viaduc du Charmaix (A43), un ouvrage d'art non courant en zone géotechnique délicate, et dont les travaux avaient dû être interrompus suite à la découverte de malfaçons en 2020, mais également sur le suivi de constructions ou de réparations délicates ou innovantes de grands ouvrages.

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

Au total, 42 visites de contrôle sur ouvrages d'art dans le cadre d'opérations de construction, d'élargissement ou de réparations délicates ont été réalisées au cours de l'année 2021.

Ces visites donnent lieu à des réserves et observations formulées par écrit. Celles-ci font l'objet d'échanges avec la société et donnent lieu à des réserves à traiter soit au travers du Procès-Verbal d'inspection travaux soit au travers de celui d'inspection sécurité. Il est précisé si ces réserves sont à traiter avant mise en service, ou après avec d'un délai.

#### › Domaine dispositifs de retenue routiers

A l'occasion de déplacements pour le contrôle des travaux prévu dans le cahier des charges des concessions et dans la circulaire n°87-88, une partie des dispositifs de retenue routiers est inspectée visuellement afin de vérifier l'état de ces équipements.

En 2021, une partie du TPC d'A52 a fait l'objet d'un audit spécifique en-dehors des opérations de construction et d'aménagement.

#### › Domaine environnement

En 2021, les opérations en travaux ont fait l'objet d'inspections régulières 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, en particulier 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, 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 concernées, la sous-direction FCA 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 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 (notamment d'un point de vue réglementaire). Outre des « écoponts » qui ont souvent un caractère emblématique, les contrats de plans prévoient également la réalisation :

- D'ouvrages plus modestes de rétablissement de la coupure écologique créée par l'autoroute 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 FCA vérifie la pertinence des aménagements proposés préalablement à leur mise en œuvre. Cette vérification passe par l'instruction des dossiers d'information ou des dossiers de demande de principe présentés par les concessionnaires.

La mise en œuvre des aménagements environnementaux du plan d'investissement autoroutier, conclu en 2018, se poursuit et la totalité des travaux sont engagés pour des mises en service à l'horizon 2023.



### › **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 (APA) et des visites de chantier :

- à identifier les points sensibles du projet propres à sa nature, son environnement et aux choix techniques, et les risques de non-conformité aux spécifications (ex : zones inondables ou compressibles, traitement des matériaux du site, renforcement des chaussées existantes,...),
- à vérifier le respect des règlements et décisions afin d'évaluer la qualité de la réalisation (ex : dimensionnement, agréments et formulations,...),
- à vérifier la conformité de l'ouvrage garantissant confort et sécurité aux usagers (ex : uni longitudinal, adhérence, stabilité des talus,...).

21 jours de visites de contrôle sur des projets de construction ont été réalisées au cours de l'année 2021 par FCA sur les thématiques chaussées et terrassements. Le CEREMA, qui est régulièrement mobilisé pour assister la sous-direction FCA dans ses missions de contrôle, apporte son expertise et sa connaissance du contexte local lors des opérations de contrôle.



### 6.3.2. Principales mises en services réalisées en 2021

- › **A85 : Viaduc de la Roumer (COFIROUTE)**
  - Doublement de l'autoroute A85 au droit du viaduc.
  - Mise en service : 7 avril
- › **A11 : Diffuseur de Connerre-Beille (COFIROUTE)**
  - Mise en service : 26 avril
- › **A41 : Annecy Nord – Saint-Martin-Bellevue**
  - Élargissement de l'autoroute A41 à 2x3 voies, sur 6 km
  - Mise en service : 30 juin
- › **A79 : Montmarault / Sazeret (APRR)**
  - Création de l'autoroute A79 à 2x2 voies, entre Montmarault et Sazeret, sur 3,9 km.
  - Mise en service : 3 août
- › **A75 : Clermont-Ferrand / Le Crest (APRR)**
  - Élargissement de l'autoroute A75 à 2x3 voies, entre Clermont-Ferrand et Le Crest, sur 11 km.
  - Mise en service : 1er octobre
- › **A355 : Contournement Ouest de Strasbourg (ARCOS + SANEF)**
  - Section neuve à 2x2 voies de 26 km
  - Mise en service : 17 décembre



## Déconvenues géotechniques sur l'élargissement d'A13 à Pont-L'Évêque

L'opération conduite dans le cadre du Plan de Relance Autoroutier (PRA, publication au Journal Officiel le 23 août 2015 du décret validant le 10ème avenant à la concession SAPN) consiste en la mise à 2 x 3 voies de l'autoroute A 13 entre le nœud A13 / A132 de Pont-l'Évêque (PR 181 300) et le diffuseur n 30 de Dozulé (PR 203 000) soit un élargissement proprement dit de 21,7 km de section courante.

Les travaux ont eu lieu de janvier 2017 à février 2022 (Inspection Sécurité du 10/02/2022) durant lesquels un nombre inhabituel d'aléas géotechniques sont survenus. La nature argileuse des sols et les très importantes précipitations durant des phases de mise en œuvre ont accéléré des phénomènes existants auxquels les équipes travaux ont dû faire face. Le chantier ayant accumulé des retards importants impactant le délai contractuel, le maître d'ouvrage a fait le choix de prioriser la mise en service de la section courante en déployant des solutions de sécurisation des abords et de mettre en œuvre les confortements définitifs dans un second temps. Voici les trois désordres les plus marquants :

### › Glissement du DBT24-2 PR 196+830 stabilisé en palplanches :

Un premier glissement a eu lieu en juillet 2019. Suite à des investigations (puits à la pelle de 3 m de profondeur) relevant de la mission G3 (EXE au sens de la NF P 94 500), un autre glissement s'est déclenché en octobre 2019 plus à l'est sur le même ouvrage élémentaire avec une rupture importante de la crête de talus supportant une voie communale.



Rupture de crête et rideau de palplanches en cours de battage - 31/03/2021 - B. Velly



Suivant les recommandations du « Guide Technique pour la stabilisation des glissements du LCPC – 1998 », la solution retenue a consisté à réaliser un écran de soutènement à l'arrière de la dernière structure indispensable aux travaux de chaussée autoroutière, à savoir le drain des eaux internes. La solution par substitution classique par un masque, au vu de l'instabilité précaire du talus lors des phases provisoires semblait compromise. C'est donc un confortement mixte par clouage / placage granulaire qui a été mis en œuvre.

Le contrôle du concédant a consisté à valider les notes de dimensionnement de la mission G2-PRO pour les solutions de confortement provisoires et définitives.

### › Glissement du déblai en sens 1 au PR 192 :

Un glissement important a eu lieu entre l'inspection travaux du 9 avril 2021 et l'inspection sécurité du 10 février 2022. La mise en œuvre de la couche de roulement définitive ayant déjà eu lieu, le maître d'ouvrage a choisi pour préserver les chaussées neuves de réaliser une bêche de pied provisoire et busée en matériaux granulaires. Le concédant veille par l'inscription d'une réserve à l'IS à la réalisation du confortement lourd par un masque drainant qui aura lieu à l'été 2022.



Glissement stabilisé durant l'inspection sécurité - 26/01/2022 - B. Velly

### › Cavité sous le bassin BR 188 :

A la suite de l'apparition de quatre fontis en fond de bassin du BR 188, le CEREMA a établi, en septembre 2020, un rapport de diagnostic. Ce dernier conclut que le phénomène à l'origine des désordres correspond à un soutirage de la matrice sablo-limoneuse des « argiles à silex » par les eaux météoriques rejoignant l'aquifère principal constitué par le karst de la craie, créant ainsi des « entonnoirs d'absorption ».

Après une phase de surveillance topographique de l'évolution des fontis, une campagne de traitement par sondages et injection de 320 points en fond de bassin a été mise en œuvre à l'été 2021.



Fontis sur le BR 188 - 31/03/2021 - B. Velly



### 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 planifie 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 particulièrement cette année. Cette procédure permet l'identification précise des espaces relevant de la responsabilité des sociétés concessionnaires, donc de leurs charges d'entretien et de maintenance, et de façon plus générale à la définition précise du domaine public de l'État.

Sur les 3 667 communes traversées par une autoroute concédée, 3 612 font l'objet d'une délimitation approuvée, dont 6 nouvelles communes en 2021, portant le taux de « communes délimitées » à 98,5 %. En parallèle, le travail s'oriente de plus en plus vers la préparation et l'approbation de délimitations modificatives pour prendre en compte de nouveaux aménagements sur le réseau. 115 nouvelles délimitations de ce type ont été approuvées en 2021.

Un travail particulier relatif à la remise des ouvrages d'art surplombant le réseau autoroutier concédé, enjeu important en matière patrimoniale car permettant d'identifier « qui fait quoi » en matière d'entretien des ponts, a été initié en 2016. En 2020, pour les sociétés autoroutières historiques, ce travail continu a permis de formaliser des conventions entre les sociétés concessionnaires et les collectivités locales concernées pour environ 72 % des ouvrages d'art. Des engagements ont par ailleurs été pris par toutes les sociétés en matière de planning de résorption de ce manquement. Pour les

sociétés concessionnaires récentes, les conventions de gestion existent.

Le bilan de la remise des rétablissements de communications (voies latérales) est globalement satisfaisant (près de 77%) : COFIROUTE (100%), d'APRR (97%), d'AREA (97%), d'ESCOTA (96%), d'ATMB (91%), de SFTRF (près de 80%), de SAPN (75%), de SANEF (48%), d'ASF (68%), d'Atlandes (25%) et des autres sociétés (100% pour Adelaç, Albea, Alicorne, Aliénor, Alis, Arcour, CCISE, CEVM).

L'action de contrôle se structure ensuite par type de biens composant le patrimoine. Des chargés de domaine suivent l'état des bâtiments, des tunnels, des ouvrages d'art, des chaussées et ouvrages en terre et s'assurent de la prise en compte des mesures environnementales.

Au titre de la définition du bon état d'entretien, l'autorité concédante a initié un audit de fin de concession dès 2019 sur les concessions d'ouvrages d'art de Tancarville et Normandie dont la fin de concession initiale était programmée en mai 2027. Un ensemble de diagnostics a été établi et réalisé par la CCIT-SE (chambre de commerce et d'industrie territoriale Seine Estuaire, concessionnaire des deux ponts) de manière à évaluer la nature des travaux à effectuer d'ici la fin de concession, leur planification et leur coût. Ce programme a été arrêté en 2020. Au final, l'enveloppe des travaux est estimée à 84 M€ TTC pour la concession du pont de Tancarville et 55 M€ TTC pour celle du pont de Normandie, soit environ 140 M€ TTC. L'ordonnancement des travaux principaux d'ici la fin de concession a également été planifié.

#### 6.3.3.a. Les bâtiments

En 2021, la mise à jour annuelle a été effectuée par l'ensemble des sociétés.

L'inventaire des panneaux photovoltaïques sur bâtiments (ou pas) ont été rajouté sur le tableau existant.

Les chiffres clés 2021 sont :

- 6766 bâtiments dont 2500 de plus de 30 ans,
- 1 262 597 m<sup>2</sup> de surface des bâtiments,
- la valeur estimée est d'environ 1,8 Md€ pour tous les bâtiments (en valeur 2021 sur la base d'un prix de référence au m<sup>2</sup> pour les bâtiments tertiaires et pour les logements) .

La répartition des bâtiments (par sociétés, utilisation, région et risques naturels) ainsi que leur localisation figurent en annexe au présent rapport.

### 6.3.3.b. Les tunnels

Dans le domaine des tunnels, la sous-direction FCA contrôle la gestion et l'entretien des tunnels en service. Cette action est conduite en coopération avec le Centre d'études techniques des tunnels (CETU). Le réseau concédé comporte 53 tunnels de plus de 300 mètres hors tunnels binationaux (voir [annexe 12](#)).

Le contrôle exercé sur les tunnels s'effectue de manière continue :

- lors des déplacements,
- par réception des « fiches incidents » du CETU,
- lors des visites thématiques (accessibilité, signalisation, etc.) qui permettent de contrôler de manière inopinée et par échantillon les équipements du tunnel,
- lors des exercices.

Des visites spécifiques ont lieu 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.

### 6.3.3.c. Les ouvrages d'art

L'effondrement du pont Morandi, un pont autoroutier d'environ 1102 m de long, à Gênes en Italie, le 14 août 2018 reste encore très récent dans les mémoires de chacun en raison du bilan humain de cette catastrophe (43 morts et 16 blessés). Cet événement retentit encore médiatiquement en France à l'occasion d'ouvrages mis sous restriction de circulation, voire d'effondrement comme le pont de Mirepoix-sur-Tarn le 18 novembre 2019.

Ces accidents ont rappelé l'importance de la gestion de nos infrastructures au regard des enjeux de sécurité des usagers et de développement des territoires.

Afin d'évaluer les modalités de surveillance et d'entretien des ponts gérés par l'État et les collectivités territoriales, la commission d'aménagement du territoire et du développement durable du Sénat a créé, le 3 octobre 2018, une mission d'information dédiée à la sécurité des ponts. Les rapporteurs ont auditionné quelques représentants des sociétés concessionnaires ainsi que la sous-direction en charge du contrôle de la gestion des ouvrages d'art. La commission sénatoriale a publié son rapport d'information le 26 juin 2019. Ce rapport conclut pour le réseau concédé que « la situation du patrimoine du

réseau national concédé, géré par les sociétés concessionnaires d'autoroutes, est meilleure que celle du réseau non concédé ». Elle précise néanmoins que, « bien que l'État s'assure que les procédures de surveillance et d'entretien des ouvrages d'art ont bien été appliquées par les concessionnaires, le fait que ces derniers déclarent eux-mêmes les indicateurs de performance pose question. Dans d'autres pays, le concessionnaire est tenu de recourir à une tierce partie pour noter l'état du patrimoine dont il a la gestion ». Cette observation est en accord avec la recommandation déjà formulée par l'autorité concédante de mettre en place un contrôle extérieur des inspections détaillées des ouvrages d'art, principe qu'une majorité de sociétés a déjà mis en place.

Plus précisément, les sociétés concessionnaires doivent assurer contractuellement plusieurs actions de suivi et de gestion de leurs ouvrages d'art :

- 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.

Ensuite, conformément à leur cahier des charges, les sociétés d'autoroutes doivent entretenir 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 ITSEO – Instruction Technique pour la Surveillance et l'Entretien des Ouvrages d'Art) et quantifié par une cotation IQOA (Indice Qualité Ouvrages d'Art) selon les classes suivantes échelonnées de 1 à 3U :

- 1 : bon état apparent, avec possibles désordres sans gravité traitable par entretien courant ;
- 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 ;

- 2E : même cas que le précédent, avec une notion de 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 ;
- 3 : la structure porteuse est atteinte, sans nécessiter de travaux de réparation urgents ;
- 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 SNCF en exploitation.

Concernant les ouvrages d'art du RRN concédé, aucun grand ouvrage est coté IQOA 3U. 10 grands ouvrages d'art ont une cotation IQOA 3 au 31/12/2021 :

- le viaduc de pont d'Ouches sur autoroute A6,

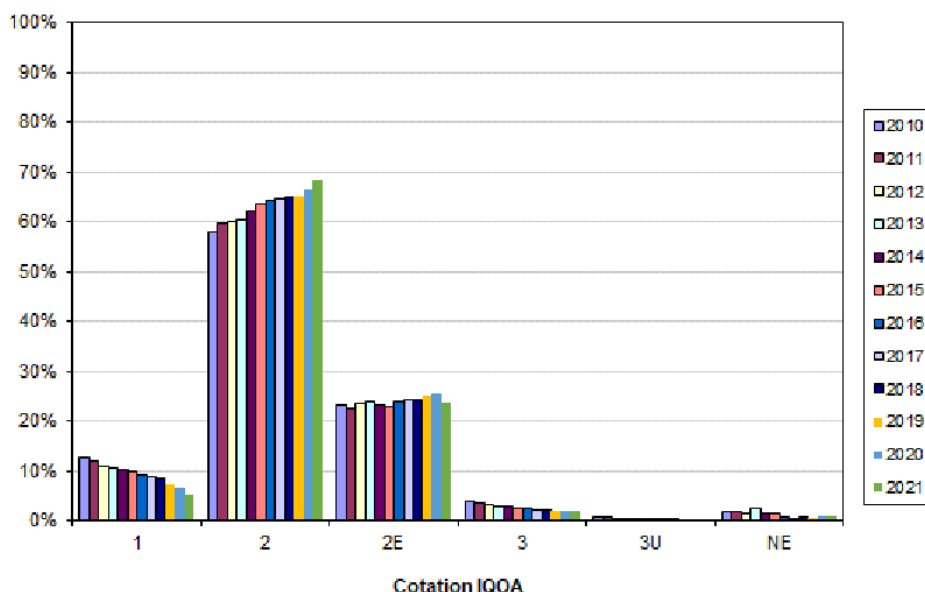
- les deux viaducs de la Durance sur autoroute A7,
- les viaducs d'Oissel et de Guerville sur autoroute A13,
- le viaduc d'Echinghen sur autoroute A16,
- le viaduc de la Rauze sur autoroute A20,
- le viaduc de l'Elle sur autoroute A89,
- le pont de Tancarville sur RN182,
- le viaduc de la Bresle sur autoroute A29.

Pour ces ouvrages, des études de réparation ont été réalisées et des travaux de réhabilitation sont en cours ou programmés dès 2022. Fin 2021, pour l'ensemble du réseau concédé, les ouvrages présentant des désordres structurels représentent 2% du parc (en nombre), chiffre en baisse régulière depuis 2010. Cependant, 24,1% nécessitent un entretien spécialisé à court terme pour prévenir des désordres de structure.

Le tableau et diagramme suivants représentent l'évolution et l'état général des ouvrages d'art de l'ensemble du réseau concédé depuis 2010, soit environ 12 100 ouvrages d'art. Cela représente environ 8 175 000 m<sup>2</sup>. L'âge moyen de ces ouvrages est de l'ordre de 34 ans.

IQOA (% en nombre)	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
1	12,7%	11,8%	11,0%	10,4%	10,3%	9,8%	8,9%	8,7%	8,3%	7,3%	6,4%	5,0%
2	57,8%	59,7%	60,0%	60,5%	62,1%	63,6%	64,1%	64,4%	64,9%	65,2%	65,4%	67,9%
2E	23,1%	22,4%	23,7%	23,9%	23,3%	22,8%	23,7%	24,3%	24,2%	24,9%	24,9%	24,1%
3	4,0%	3,6%	3,3%	2,7%	2,8%	2,4%	2,3%	2,1%	2,0%	2,0%	2,2%	2,0%
3U	0,6%	0,6%	0,4%	0,2%	0,1%	0,2%	0,1%	0,1%	0,1%	0,0%	0,1%	0,1%
NE	1,8%	2,0%	1,6%	2,4%	1,3%	1,3%	0,8%	0,4%	0,5%	0,7%	1,0%	0,9%

IQOA (en nombre)





Concernant les budgets consacrés à l'entretien des ouvrages d'art, le tableau suivant permet d'apprécier les moyens mis en œuvre pour l'entretien et la maintenance des ouvrages d'art sur l'ensemble du réseau routier national concédé (en M€ courants), moyens qui illustrent leur accroissement sensible, de l'ordre du doublement en 10 ans.

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
<b>Entretien OA (M€)</b>	53,9	63,8	75,7	79,2	87,7	89,3	77,8	81,7	89,3	110,6	113,6	139,9

Le contrôle exercé par le bureau FCA4 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 organisés avec chaque société, qui consistent à auditer sur pièce 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, le suivi des ouvrages d'art métalliques, les tassements miniers...,
- de façon approfondie, lors d'audits de terrain, par l'examen de tronçons de plusieurs centaines de kilomètres d'autoroutes.

En 2021, le bureau FCA4 a ainsi procédé de multiples déplacements auprès des sociétés concessionnaires dans leurs bureaux ou sur ouvrages afin d'auditer leur patrimoine ouvrages d'art ou structures au sens large, notamment sur les réseaux suivants : ASF, COFIROUTE, ESCOTA, APRR/AREA, SANEF/SAPN, ATMB, CEVM.

Ces revues englobent :

- la politique de surveillance mise en place par chaque société,
- 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, conformément à la réglementation en vigueur
- 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 la perspective de la fin de concessions, ces bilans sont essentiels et constituent 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.

En particulier, l'année 2021 a été une année importante sur la poursuite des diagnostics menés sur l'ensemble des ouvrages de la concession de la CCITSE en charge de la gestion des Ponts de Normandie et Tancarville dont les fins de concession sont prévues en 2031. Le programme de travaux arrêté en 2020 a été estimé à 84 M€ TTC pour la concession du pont de Tancarville et 55 M€ TTC pour celle du pont de Normandie, soit environ 140 M€ TTC pour la CCITSE.

Les diagnostics réalisés en 2021 avaient pour objectif de définir précisément les travaux à réaliser dans les prochaines années pour maintenir les ouvrages en bon état.

Enfin, au cours de l'année 2021, un grand nombre d'actions de contrôle a été conduit : le chantier de reconstruction du viaduc du Charmaix (A43 - SFTRF), des contributions aux comités d'experts du PI661 (A7 sur RN7 – ASF), des viaducs du Boulonnais (A16 - SANEF) et des viaducs sur le canal de Bourgogne (A36 - APRR) et du Pont d'Ouches (A6 – APRR).

### 6.3.3.d. Chaussées et ouvrages en terre

#### › Observatoire des chaussées

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

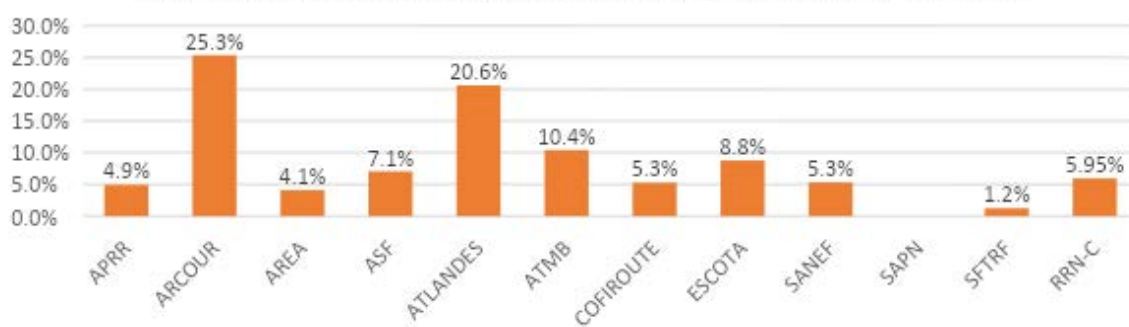
En compléments des informations transmises par les sociétés, des réunions d'échanges sur

les travaux réalisés et les politiques d'entretien chaussées sont organisées annuellement par 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).

Le renouvellement des couches de roulement permet de maintenir le niveau de service de la chaussée. L'histogramme suivant présente les

taux de renouvellement de l'année 2021 sur le RRN-C sur les SCA historiques et les petites SCA ayant entrepris une phase de GER cette année. On observe ainsi que par leurs tailles réduites, ces dernières renouvellent des parts plus importantes de réseau tous les 10-13 ans tandis que les plus grands réseaux peuvent lisser leurs investissements. À noter que pour ces dernières les taux peuvent varier d'une année sur l'autre en fonction des cycles d'entretien.

Taux de renouvellement des couches de roulement en 2021



#### › IQRA surface

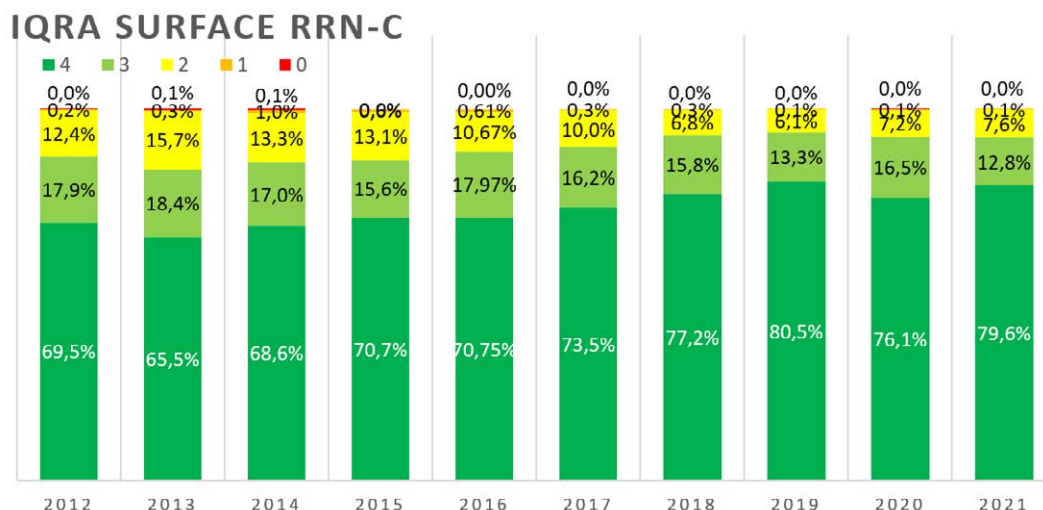
Les niveaux de performance et de service des chaussées du réseau autoroutier concédé sont suivis par l'État concédant au moyen de l'indicateur IQRA Surface contractualisé avec les sociétés concessionnaires. Ils reflètent le niveau de service de la chaussée, en termes de confort (déformations) et de sécurité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

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 ≤ 2).

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

Le graphique ci-dessous présente l'évolution des états de surface des chaussées sur le réseau concédé entre 2012 et 2020. 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.



Les niveaux de performance de surface se stabilisent depuis 2018 avec une proportion de notes inférieures ou égales à 2 contenue en deçà de 8%. En 2021, toutes les SCA atteignent leur objectif 2 limitant la part de notes 0 et 1 les plus préjudiciables pour la sécurité des usagers. L'atteinte de l'objectif 1 limitant en plus la part de notes 2 n'est pas assurée par une SCA historique en 2021.



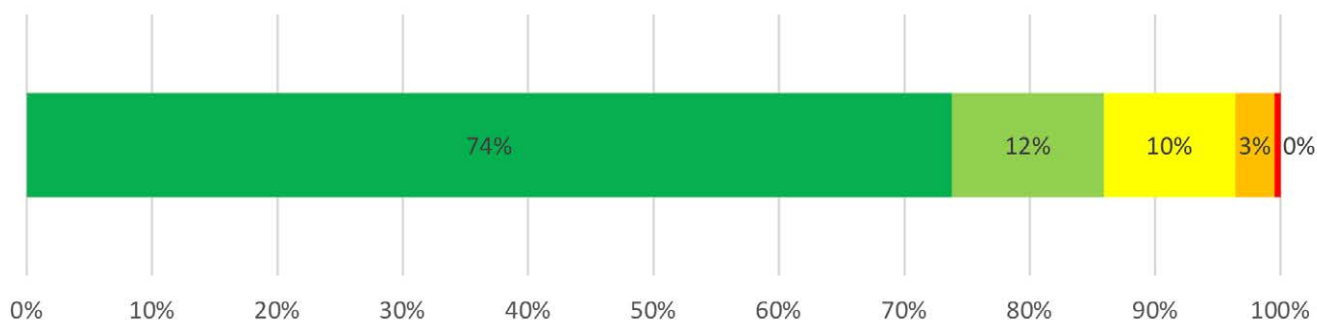
Les études sont engagées en 2020 afin de faire évoluer l'indicateur IQRA surface. L'objectif est d'harmoniser les méthodes de mesure, en particulier de l'adhérence et de mieux prendre en compte le comportement de certaines techniques de couche de roulement.

#### › ISTRU

L'Etat concédant est également vigilant, dans la perspective des fins de concessions, à maintenir le haut niveau de performance des chaussées du réseau concédé. Ainsi, en vue d'une contractualisation, le concédant et les SCA historiques (92% du réseau) ont expérimenté entre 2019 et 2021 un indicateur de qualité structurale appelé ISTRU, élaboré par le CEREMA en 2017 sur la base d'un relevé de dégradations et de déformations. Les résultats sont les suivants :

#### ISTRU RRN-C

■ 4 ■ 3 ■ 2 ■ 1 ■ 0



On observe que moins de 15% du réseau est selon cet indicateur dans un état structural moyen à médiocre et que moins de 1% a besoin d'un entretien structural lourd ce qui est cohérent avec les volumes de travaux de réhabilitation pratiqués par les SCA jusqu'alors suivis par l'indicateur IQRA structure. Ce nouvel indicateur, plus proche de l'état réel du patrimoine, permettra, en complément des actions d'audit, de s'assurer du maintien des investissements d'entretien jusqu'à la fin de la concession.

#### › Contrôle patrimoine du GER de la société CEVM

La société CEVM exploite le viaduc de Millau (2460 m, mise en service en décembre 2004), ses extrémités (~500 m chacune) et son système de péage (barrière pleine voie de Saint-Germain) sur l'autoroute A75 séparé du viaduc par une section de 4km gérée par la DIRMC et l'aire bidirectionnelle du viaduc construite en 2017 (2ème avenant) sur sa rive nord.

La chaussée du viaduc est constituée d'un BBSG Orthoprène®, une formulation spécifique Eiffage créée pour le chantier sur 6cm de 2004 directement mis en œuvre sur le complexe d'étanchéité du tablier métallique et des dalles orthotropes.

Initialement dimensionnée pour 15 ans (2019), cette structure s'est bien comportée sans désordre notable si ce n'est une fissuration longitudinale en bande de roulement. Arrivé à son âge de dimensionnement et en « anticipant » le risque de perte d'élasticité des bitumes donc de fissuration, un dialogue compétitif a été mené par le concessionnaire en 2021 pour effectuer un diagnostic différentiel et proposer une formulation adaptée.

En parallèle, un programme de remise en peinture anticorrosion des longrines (en rive) nécessitant une probable intervention sur l'étanchéité de rive fait l'objet d'un appel d'offres conjoint. L'interaction forte des deux chantiers ont amené la société à privilégier une solution de fraisage partiel de la couche de roulement n'impactant pas l'étanchéité des rives. Les photos suivantes font en effet apparaître l'enjeu de remise en peinture des longrines et la problématique du bourrelet d'étanchéité de la longrine noyé dans les enrobés.



Joint de dilatation sud, A75 sens 2 PR 222+400 Millau (12), 26/10/2020, B. Velty



Maquette taille réelle des encorbellements, les zones en noir sont recouvertes d'enrobés sur le vrai viaduc aire du viaduc de Millau (12), 26/10/2020, B. Velty

#### 6.3.4. Environnement

La démarche d'audit sur la thématique environnement, lancée en 2017, s'est poursuivie en 2021 par l'audit de la section de l'autoroute A19 concédée à la société ARCOUR. L'objectif étant de vérifier que cette partie du patrimoine (bassins, clôtures, aménagements spécifiques...) est maintenue en bon état conformément aux obligations des concessionnaires.

La conclusion de cet audit confirme la pertinence de l'exercice dans la mesure où ont été identifiés des écarts par rapport à l'obligation de « bon état permanent » du concessionnaire. Outre les mesures correctives apportées aux écarts issus de ces audits, l'autorité concédante demande aux sociétés d'intégrer dans leurs politiques d'entretien les enseignements de ces audits.

### 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 2021, la sous-direction FCA 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 l'analyse 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'ART. 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.

### 6.4.2. Le contrôle financier des concessions

La sous-direction FCA 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 contractualisées 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 restitué par la société sous forme de travaux supplémentaires directement mis à sa charge. 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 FCA 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 FCA 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.



## Expérimentation de retraitements bas carbone de l'aire de Nangy (A40 ATMB)

La recherche d'alternatives bas carbone et renouvelables dans le domaine des chaussées agit sur les deux composants principaux des enrobés hydrocarbonés : les granulats et les liants. Les premiers font l'objet de projets de recherche ambitieux (cf. projet MURE ; Multi Recyclage des Enrobés) ou d'expérimentations à forts taux de recyclage d'agrégats d'enrobés comme la planche « 100% recyclé » sur A10 ASF/Eurovia en 2018.

Les seconds connaissent ces dernières années des innovations sur l'emploi de liants bio-sourcés comme l'enrobé Biophalt® d'Eiffage avec des liants hydrauliques (ciments, chaux, laitiers d'aciérie...) ne nécessitant pas de chauffage lors de la mise en œuvre ou encore de l'enrobage à froid avec de l'émulsion de bitume déjà utilisée pour les couches d'accrochage.

La société ATMB a choisi en 2021 d'employer deux techniques bas carbone de la société COLAS pour la rénovation de l'aire de Nangy sur l'A40. La première nommée NOVACOL® est un retraitement « en place » des couches d'assise, c'est à dire ne nécessitant pas d'évacuer les couches fraisées, remises en œuvre in situ après enrobage à l'émulsion de bitume. Deux planches ont été mises en œuvre pour tester deux épaisseurs de retraitement.



Les deux planches de retraitement ont été recouvertes de la même couche de roulement à fort taux d'agrégats d'enrobés recyclé. La solution COLAS s'appelle Bétoflex et intègre 70% d'agrégats d'enrobés.

Le concédant encourage l'expérimentation en s'assurant que les techniques mises en œuvre offrent des niveaux de service satisfaisants en vérifiant les protocoles de suivi mis en œuvre par les sociétés. Dans le cas présent, :

- L'évolution de la rigidité de l'enrobé pendant la période de suivi, notamment à très court terme,
- La réapparition de fissures, et
- Le fluage et l'orniérage dans les zones de stationnement PL.

# Les négociations des avenants aux conventions de concession

---

#### 7.4.1. 18<sup>e</sup> avenant au contrat de concession d'ASF

Les services de l'Etat ont négocié avec la société ASF un projet de dix-huitième avenant à son contrat de concession en vue de l'intégration du Contournement Ouest de Montpellier (COM) à l'assiette de cette concession. Cette opération consiste en un aménagement sur place à 2x2 voies et carrefours dénivelés des routes métropolitaines (RM) 132, 132E2 et 612 permettant de relier efficacement les autoroutes A750 et A709 et faisant office de rocade ouest de la métropole montpelliéraine.

Cet avenant prévoit le financement de cette opération par l'application d'une hausse tarifaire complémentaire de 0,264% par an sur la période 2023-2026. Le projet de modification du cahier des charges de la société ayant une incidence sur les tarifs de péage dès 2023, il a été soumis pour avis à l'examen de l'Autorité de régulation des transports.

L'avis ainsi rendu par l'ART le 28 octobre 2021 a été pris en compte dans un sens favorable aux usagers, notamment par l'ajustement des paramètres socio-économiques.

À titre liminaire, l'ART a été saisie d'un avenant permettant à l'Etat d'exercer des options afin de permettre à l'Etat de définir ex post le périmètre de réseau concerné par l'opération d'adossement. Compte tenu de l'état des discussions avec les collectivités locales, il a finalement été choisi de ne retenir, pour la saisine du Conseil d'Etat ultérieure à celle de l'ART, que le scénario d'adossement total du projet de contournement ouest de Montpellier, l'un des trois scénarios sur lequel l'ART s'est prononcée.

Les recommandations de l'ART peuvent être classées en 2 catégories :

- Celles qui relèvent de la définition de l'opération et de son intégration dans la concession d'ASF ;
- Celles qui concernent l'équilibre économique de l'avenant.

**Concernant la mise à péage du COM (§164 et §142 à 149) :** Les recommandations de l'ART n'ont pas été prises en compte. Tout d'abord, la mise à péage d'une infrastructure est, avant tout, une question d'opportunité politique. Sur ce point, le concédant réaffirme sa décision de ne pas soumettre à péage l'usage du COM. L'absence d'acceptabilité locale pour un péage sur un tel projet, pour lequel la mise à péage n'a jamais été évoquée tout au long du processus de concertation ayant mené à la déclaration d'utilité publique, disqualifie un tel scénario. Dès lors, une concession autonome est impossible. Au surplus, les exemples évoqués par l'ART ne sont pas pertinents. Concernant le périphérique de Lyon, le péage a été abandonné sur la partie du périphérique lyonnais qui venait remplacer le boulevard Laurent Bonnevey gratuit, seule la partie offrant des fonctionnalités nouvelles et un gain de temps majeur (en évitant le tunnel de croix

rousse et la traversée urbaine) est restée à péage. Le Viaduc de Millau, qui ne porte pas de trafic domicile-travail, n'est quant à lui pas comparable.

En tout état de cause, la mise à péage du COM nécessiterait la redéfinition complète d'un projet dont les caractéristiques principales, au premier rang desquelles les trafics, seraient bouleversées par l'introduction d'un péage, se traduisant par la reprise très en amont de la concertation, de nouvelles études préalables et une nouvelle déclaration d'utilité publique.

Concernant le périmètre d'adossement, le concédant s'est écarté de l'analyse du régulateur et a soutenu la possibilité d'un adossement total du COM pour les raisons suivantes :

- Le COM présente un caractère accessoire par rapport à la concession d'ASF (0,1% du linéaire de la concession ; augmentation du Chiffre d'affaires d'ASF résiduelle, de l'ordre de 1%)
- Le COM crée une continuité autoroutière entre A750 et A709, et une part substantielle des usagers du réseau ASF (A709 en l'occurrence) emprunte également le COM (44% à 100% selon les tronçons du COM)

Concernant les paramètres macro-économiques et financiers de l'avenant, les recommandations de l'ART ont été prises en compte selon les lignes suivantes, permettant d'abaisser significativement la hausse tarifaire de compensation. La baisse des coûts de construction de 5%, la baisse des effets réseaux de -67% et la baisse du TRI de 5,5% à 4,7%, conduit à une baisse des hausses tarifaires de 15%. La compensation tarifaire négociée avec ASF dans la version soumise au Conseil d'Etat s'élève donc à 0,264%/an pendant 4 ans, contre 0,312%/an pendant 4 ans dans la version soumise à l'ART.

Par ailleurs, l'Etat et ASF ont introduit suite à l'avis de l'ART une clause de partage du risque lié à l'évolution du trafic, dans la mesure où les prévisions de trafic à horizon court, moyen et long-termes étaient particulièrement difficiles lors de la contractualisation du COM, intervenue au milieu de la crise sanitaire.

Lors de la séance du 18 janvier 2022, la section des travaux publics du Conseil d'Etat n'a apporté que de légères modifications de forme sur la rédaction du décret et a validé le projet d'avenant qui lui a été soumis par le Gouvernement.

L'approbation de cet avenant est intervenue par [décret en Conseil d'Etat n° 2022-81](#) du 28 janvier 2022.

Suite à un recours, le Conseil d'Etat statuant au contentieux a annulé par sa décision du 27 janvier 2023 les dispositions tarifaires introduites par cet avenant afin de compenser la réalisation du COM.

La Haute assemblée a considéré qu'en mettant à la charge de l'ensemble des usagers du réseau autoroutier concédé à la société ASF le financement des

travaux de réalisation du COM dépourvu de péage, la disposition tarifaire attaquée méconnaissait la règle de proportionnalité entre le montant du tarif et la valeur du service rendu. En revanche, le Conseil d'Etat n'a pas remis en cause l'utilité publique de l'opération, ni son adossement à la concession d'ASF, ni la gratuité du contournement. Un travail conjoint entre le concédant et ASF doit permettre de déterminer les modalités de compensation tarifaire, en cohérence avec le jugement tout en respectant l'acceptabilité du péage pour les usagers locaux.

#### 7.4.2. 12<sup>e</sup> Avenant au contrat de concession SAPN

L'Etat et le concessionnaire ont souhaité mettre en place une refonte du système de péage des autoroutes A13 et A14 en y implantant un dispositif de péage en flux libre dans le cadre du douzième avenant à la convention passée entre l'Etat et la Société des autoroutes Paris-Normandie (SAPN), concessionnaire des axes A13 et A14 jusqu'en 2034.

Ce système de péage est dépourvu de barrière, mais doté de portiques comportant des équipements détectant les véhicules, notamment par une lecture de plaque d'immatriculation, et permettant de percevoir le péage. Des moyens de paiement adaptés seront disponibles pour les usagers. Ce type de système existe depuis de nombreuses années sur des autoroutes urbaines aux États-Unis, au Canada, mais également au Portugal, ainsi qu'au Royaume-Uni et au Chili mais demeure limité à des entrées sur le réseau autoroutier français à l'approche des agglomérations.

Sur un trajet Paris – Caen, ce sont 5 barrières de péages, nécessitant chacune un arrêt, qui seront ainsi supprimées, l'ensemble des trajets payants, soit environ 270 000 passages par jour, bénéficiant du projet. L'autoroute ainsi modernisée est plus attractive, plus sécurisée pour les usagers et le personnel exploitant, et génère des gains de temps estimés à environ 1 400 000 h/an. La suppression des barrières de péage réduit la pollution lumineuse, les surfaces artificialisées, estimées à 28 ha, les émissions polluantes, de par les économies de carburant estimées à 9 500 000 l/an, conduisant à une autoroute plus respectueuse de son environnement.

L'accord trouvé avec la société SAPN est particulièrement innovant et associe à une hausse tarifaire réduite et à la consommation des reliquats disponibles sur le contrat, le versement d'une soulte en fin de contrat. Cette soulte, contractualisée comme un montant fixe de 55 M€, correspond à la valeur nette comptable en fin de contrat des aménagements et mises à niveau du projet amortis sur une durée supérieure à la durée résiduelle du contrat. Ce dispositif, validé et recommandé par l'ART, permet de s'affranchir des discontinuités liées au changement de concessionnaire et de partager la charge d'investissement entre les usagers actuels et les usagers futurs. L'accord comprend

également une clause de partage du risque de fraude, prévoyant une restitution des gains et de compensation des pertes, asymétrique en faveur de l'utilisateur, via des hausses ou baisses de tarif automatiques.

Cet avenant ayant des incidences sur la loi tarifaire du contrat de concession a été soumis à l'ART qui a émis un avis favorable le 29 juillet 2021 avec plusieurs observations. Plus en détails :

##### › Rémunération du capital accordée au concessionnaire

L'Autorité estime que le TRI de 4,0% retenu dans le cadre de l'avenant excède ce qui lui paraît raisonnable au regard de l'existence d'une compensation par voie de soulte. Le coût moyen pondéré du capital (CMPC) est la valeur minimale en dessous de laquelle la société concessionnaire n'investira pas dans l'opération. En l'espèce, l'ART a estimé que le recours à un dispositif de soulte réduisait les risques liés au trafic sur une partie de l'investissement.

L'application de la méthode Frontier développée par l'ART conduisait, dans les conditions de marché où l'avenant a été convenu soit début 2021, pour la partie soumise au risque trafic, à un CMPC normatif dont la borne haute est fixée à 4,2%. L'ART considère par ailleurs que le risque associé au financement par soulte doit être rémunéré à 2,5%. Dans ces conditions, l'ART estimait que le TRI aurait dû s'élever à 3,7%.

Toutes choses égales par ailleurs (trafic, inflation, coûts d'opération, hypothèses de fraude), la hausse tarifaire de compensation nécessaire pour un TRI limité à 3,7% s'élève à 0,22% par an pendant 3 ans (versus 0,24% par an pendant 3 ans dans la version soumise à l'ART). L'Etat a donc repris les discussions avec SAPN et obtenu un accord sur ces bases.

##### › Prévisions de trafic prises en compte dans les modélisations financières

L'ART préconise de retenir des prévisions de hausse du trafic des véhicules légers (VL) à partir de 2023 de 1 %/an alors que le projet d'avenant a été bâti en prenant en compte un taux de + 0,69 % / an. L'ART ne revient pas en revanche sur les hypothèses de hausse du trafic poids lourds, fixées dans l'avenant à partir de 2023 à +1,5 %/an. La croissance de trafic VL retenue de 0,69 %/an rejoint l'hypothèse précédemment retenue pour le PIA et se situe dans la fourchette haute des données issues de l'AME et de l'AMS (scénario « officiels » de l'Etat sous-tendant la stratégie nationale bas carbone). L'hypothèse de croissance retenue pour le trafic PL de 1,5 %/an, également reprise par référence au PIA, est également plus élevée que la valeur obtenue via l'AMS.

Au total, les valeurs retenues sont plus élevées que celles résultant de la stratégie définie par l'Etat lui-même pour l'évolution des trafics routiers et témoignent ainsi d'un conservatisme favorable aux usagers et d'une prise de risque significative acceptée par le concessionnaire.

Il est à noter également que des infrastructures ferroviaires structurantes telles que le RE E « Eole » sont

en cours de réalisation et qu'elles vont directement concurrencer le trafic routier sur l'axe A13 et A14 entre Mantes et La Défense à court terme (mise en service en 2024). La crise sanitaire Covid-19 ainsi que les effets du changement climatique vont également avoir un impact sur le niveau de trafic sur l'autoroute. La crise Covid-19 a imposé aux entreprises d'adapter leurs pratiques en mettant en place des mesures de télétravail. Ces pratiques de télétravail seront poursuivies pour beaucoup d'entre elles, selon les analystes, à des fréquences d'une à deux journées par semaine. Cela devrait conduire à des effets de baisse de trafic, en particulier pour le trafic de l'A14 à destination du quartier des affaires de La Défense. Ces effets n'ont pas été pris en compte, au bénéfice des usagers.

#### › Sur la clause «tunnel» d'encadrement du risque de fraude

L'ART estime qu'il conviendrait de privilégier la mise en œuvre d'une « clause de revoyure » permettant d'ajuster la compensation y afférant en fonction des paramètres observés, ou de revoir les paramètres du dispositif prévu s'il était maintenu.

Elle suggère en particulier de revoir le seuil de déclenchement de la clause de correction fixé à 10M€ (pour une restitution d'une partie des sommes perçues sous la forme d'une baisse de péage).

Le Gouvernement juge en premier lieu que le dispositif prévu et décrit à l'annexe FL2 de l'avenant permet au concédant de maîtriser les effets de l'avenant sur l'équilibre économique du dispositif et comporte une clause de revoyure qui permet une correction «automatique» des tarifs permettant de revenir en permanence autour de l'équilibre économique initial du contrat pour assurer une absence de surcompensation.

Les paramètres de la clause sont supervisés annuellement dans le cadre du reporting opéré à l'occasion du rapport annuel d'exécution. Par ailleurs, le concessionnaire communiquera au concédant un bilan de l'accueil du déploiement du dispositif de péage en flux libre par les usagers, et ce durant les trois premières années suivant la mise en service effective du péage en flux libre.

Le mécanisme de revoyure décrit au paragraphe (h) de l'Annexe FL2 encadre l'évolution du coût d'exploitation direct moyen de recouvrement par usager ayant commis une infraction pour non-paiement du péage. Ainsi en cas d'évolution substantielle constatée l'année 3 d'exploitation du nouveau système, il est prévu que l'autorité concédante et la société concessionnaire s'accordent pour réévaluer, à la hausse ou à la baisse, le coût d'exploitation direct moyen de recouvrement par usager ayant commis une infraction pour non-paiement du péage. Cette revoyure permettra de prendre en compte, si nécessaire et le cas échéant, les évolutions significatives liés à l'organisation de l'exploitation qui perturberaient l'équilibre économique de l'avenant.

D'autre part, la réduction des seuils de déclenchement des mécanismes de restitution ou de compensation tarifaires augmenterait la probabilité d'une révision à court terme des tarifs. Le Gouvernement souhaite privilégier le transfert au concessionnaire du risque de fraude, afin de garantir la stabilité des tarifs à court-terme.

#### › Modification des articles 30 bis et 30 ter du cahier des charges

Le projet de 12ème avenant modifie les articles 30 et 30 bis du cahier des charges de la concession SAPN, relatifs respectivement aux sous-concessions pour des installations à caractère annexe et aux installations de télécommunications, et introduit un article 30 ter relatif aux activités de production d'énergies renouvelables. L'avenant introduit en particulier la faculté pour le concessionnaire de conclure avec des tiers des contrats d'exploitation emportant occupation du domaine public dont la durée peut excéder le terme normal de la concession ainsi que le permet l'article L.3132-3 du code de la commande publique.

Si l'Autorité n'a pas contesté pas le bien-fondé de ces nouvelles dispositions, elle a toutefois relevé que les clauses introduites prévoient qu'en l'absence de décision du ministre chargé de la voirie routière nationale dans un délai de deux mois (pour les articles 30 bis et 30 ter), celui-ci est réputé acquis et a fait observer que l'article L.3132-3 du code de la commande publique stipule qu'en de pareilles circonstances l'accord de l'autorité concédante doit être exprimé de façon expresse.

Il a été tenu compte de cette observation de sorte que les dispositions introduisant un accord tacite du concédant ont été supprimées dans les articles 30 bis et 30 ter. L'article 30, qui prévoit pour sa part en amont de la procédure d'agrément du code de la voirie routière (R.122-43), un accord du concédant sur le dossier de consultation des entreprises, est réputé ne pas contredire les dispositions de l'article L.3132-3 du code de la commande publique, dans la mesure l'agrément considéré revêt un caractère exprès en vertu du II de l'article R.122-43 précité.

Compte tenu des éléments exposés ci-avant, le Gouvernement a donc fait évoluer le projet d'avenant avant qu'il soit soumis au Conseil d'Etat pour lever la réserve de l'ART quant au niveau de rémunération accordé au concessionnaire, et pour tenir compte de la remarque de l'ART concernant la conformité au code de la commande publique des clauses des articles 30 bis et 30 ter. L'approbation de cet avenant, qui n'a pas soulevé de difficulté lors de son examen par la section des travaux publics du Conseil d'Etat est intervenue par [décret n° 2021-1726](#) du 21 décembre 2021.

#### 7.4.3. Avenants au contrat de concession d'ouvrages d'art des ponts de Normandie et de Tancarville



L'Etat a concédé à la Chambre de commerce et d'industrie Seine Estuaire (CCISE) la construction et l'exploitation des ponts de Tancarville et de Normandie respectivement le 18 décembre 1950, pour une durée de 75 ans, et le 22 mars 1988, pour une durée de 38 ans.

Les contrats de concession des deux ponts présentent la particularité de prévoir un modèle économique « sans marge », c'est-à-dire que le concessionnaire peut appliquer des tarifs très bas, et donc ne constituer aucune provision financière, car il dispose de la faculté d'augmenter les péages à discrétion pour pouvoir couvrir les coûts – raisonnables et justifiés – de la concession. Cette particularité a largement profité aux usagers des deux ouvrages, et se traduit par la loi d'évolution tarifaire la moins dynamique de l'ensemble des concessions, avec une évolution de 50% de l'inflation seulement, sans terme additionnel. En outre, les tarifs pour les abonnés ont été gelés sur une période de plus de 10 ans. Cette situation a conduit à l'accumulation d'une très importante dette, représentant plusieurs années de résultat. Combinée aux pertes de chiffres d'affaires consécutives à la crise sanitaire, les concessions étaient à fin 2020 dans une situation financière extrêmement précaire, à la fois en termes d'équilibre économique mais même de trésorerie, avec la nécessité pour la CCITSE de négocier des reports d'échéance avec ses prêteurs. Plutôt qu'une très importante augmentation des tarifs de péage, de l'ordre de 60% à 80%, nécessaire pour rétablir l'équilibre économique des concessions, le concédant et le concessionnaire ont recherché un allongement de la durée des deux concessions de 4,5 ans afin de permettre à la CCISE de faire face à l'ensemble de ses charges.

S'agissant de concessions d'ouvrages d'art, régies par les articles L.153-1 et suivant du code de la voirie routière, et non des concessions d'autoroutes, régies par les articles L.122-4 et suivant du code de la voirie routière, elles ne sont pas soumises à la régulation de l'ART. L'autorité n'a donc pas été consultée dans le cadre de l'élaboration de ces avenants. Par ailleurs, des échanges avec les services de la Commission européenne ont permis de valider que ces avenants n'avaient pas la qualification d'aides d'Etat, et ne devaient donc pas être soumis à l'instruction spécifique de la Commission.

La mise en place de cet allongement a requis une modification par avenant des deux contrats de concession qui ont été approuvés par [décret en Conseil d'Etat n° 2021-1632](#) du 13 décembre 2021.

#### 7.4.4. Avenant au contrat de concession ADELAC

Les services de l'Etat ont négocié avec la société ADELAC un projet d'avenant à son contrat de concession en vue d'apporter une solution tarifaire, économiquement neutre sur la durée de la concession, au phénomène de shunt identifié au niveau de la barrière pleine voie (BPV) de St-Martin-Bellevue.

En effet, le shunt de la BPV engendrait des épisodes récurrents de congestion et de remontées de file susceptibles de porter atteinte à la sécurité des usagers, sur les bretelles autoroutières, d'une part, dans le sens sud-nord, de l'A41 (AREA), d'autre part, dans le sens nord-sud, de l'A41 (ADELAC) et de l'A410 (AREA).

Cet avenant, qui ne se traduit par aucun investissement complémentaire, prévoit l'alignement, au 1er février 2022, du tarif kilométrique de la barrière de Cruseilles, franchie par les usagers shuntant la BPV, sur celui de cette dernière. Il prévoit également la mise en place d'un mécanisme liant pour l'avenir les différents tarifs applicables sur le réseau d'ADELAC, afin d'éviter que le phénomène de shunt ne se reconstitue.

Ce projet de modification du cahier des charges de la société ayant une incidence sur les tarifs de péage, et ce, dès le 1er février 2022, il a été soumis, conformément à l'article L.122-8 du code de la voirie routière, à l'Autorité de régulation des transports (ART), préalablement à son examen par le Conseil d'Etat. L'ART a rendu le 28 octobre 2021 un avis favorable sans réserve. Elle a simplement relevé une erreur matérielle dans la modélisation financière de l'avenant, erreur qui a été rectifiée dans le projet d'avenant transmis au Conseil d'Etat.

L'approbation de cet avenant est intervenue par [décret en Conseil d'Etat n° 2022-5](#) du 3 janvier 2022.

#### 7.4.5. 3<sup>e</sup> avenant au contrat de concession d'ATLANDES

Les services de l'Etat ont négocié avec la société ATLANDES ce projet d'avenant portant, à titre principal, sur l'insertion d'une clause destinée à mettre en œuvre dès 2022 des modulations tarifaires en fonction des performances environnementales des motorisations des poids lourds empruntant cette autoroute.

L'article 25.6.3 du cahier des charges de cette convention de concession permettait uniquement une modulation des tarifs des poids lourds selon la classe d'émission EURO. L'évolution du parc roulant poids lourds de l'A63 fait que cette discrimination des véhicules à la seule aune des classes d'émission EURO est devenue obsolète. En effet, la très grande majorité des poids lourds circulant sur l'A63 appartiennent aux classes Euro 5 et 6 tandis que moins de 10% d'entre eux appartiennent aux catégories 1 à 4. La modulation tarifaire sur A63 voyait donc son effet incitatif décliner chaque année et aurait pu devenir inapplicable en raison des contraintes d'amplitude.

La modification des dispositions régissant les modulations tarifaires de cette concession est donc devenue pertinente et s'inscrit dans le cadre de l'article 134 de la loi n° 2021-1104 du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets. Cet article a en effet modifié l'article L.119-7 du code de la voirie routière

afin de prendre en compte l'évolution récente de la composition du parc des poids lourds suite à l'apparition de motorisations au gaz et hybrides, présentant de meilleures performances environnementales que les motorisations thermiques. Cet article permet désormais, en complément de l'application des normes d'émissions EURO, de moduler les péages en fonction des motorisations ou des émissions de dioxyde de carbone.

S'appuyant sur l'avis de l'ART rendu 30 janvier 2020 et ne nécessitant donc pas une nouvelle saisine, l'approbation de cet avenant est intervenue par [décret en Conseil d'Etat n° 2021-1899](#) du 29 décembre 2021.

# Activité réglementaire

---

## 8.1. Arrêtés tarifaires annuels

- [Arrêté](#) du 29 janvier 2021  
relatif aux péages applicables sur les réseaux autoroutiers concédés à APRR et AREA
- [Arrêté](#) du 29 janvier 2021  
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 et au tunnel du Puymorens
- [Arrêté](#) du 29 décembre 2020  
relatif aux péages autoroutiers (A86 Ouest COFIROUTE)

## 8.2. Nominations

- [Arrêté](#) du 22 mars 2021  
portant nomination au conseil d'administration du Fonds pour le développement d'une politique intermodale des transports dans le massif alpin, M. Julien Lenglet
- [Arrêté](#) du 31 mars 2021  
portant nomination de la présidente du conseil d'administration de la Caisse nationale des autoroutes, Mme Sandrine Chinzi
- [Arrêté](#) du 26 avril 2021  
portant renouvellement du mandat d'administrateur de Mme Sandrine Chinzi au conseil d'administration du Fonds pour le développement d'une politique intermodale des transports dans le massif alpin

## 8.3. Textes sectoriels

- [Décret n° 2021-159](#) du 12 février 2021  
relatif aux obligations s'appliquant aux conventions de délégation autoroutières en matière de transition écologique
- [Décret n° 2021-1177](#) du 10 septembre 2021  
portant définition pour les sociétés concessionnaires d'autoroutes n'ayant pas qualité de pouvoir adjudicateur d'une procédure de sélection des opérateurs chargés du déploiement et de l'exploitation d'installations de recharge pour véhicules électriques sur les installations annexes du réseau autoroutier concédé, et extension des obligations relatives à la modération tarifaire aux sources d'énergie usuelles
- [Décret n°2021-1451](#) du 5 novembre 2021  
relatif aux conditions de modulation des péages en application de l'article L. 119-7 du code de la voirie routière
- [Arrêté](#) du 15 février 2021  
portant modification de l'arrêté du 8 août 2016 fixant les conditions d'organisation du service public sur les installations annexes situées sur le réseau autoroutier concédé

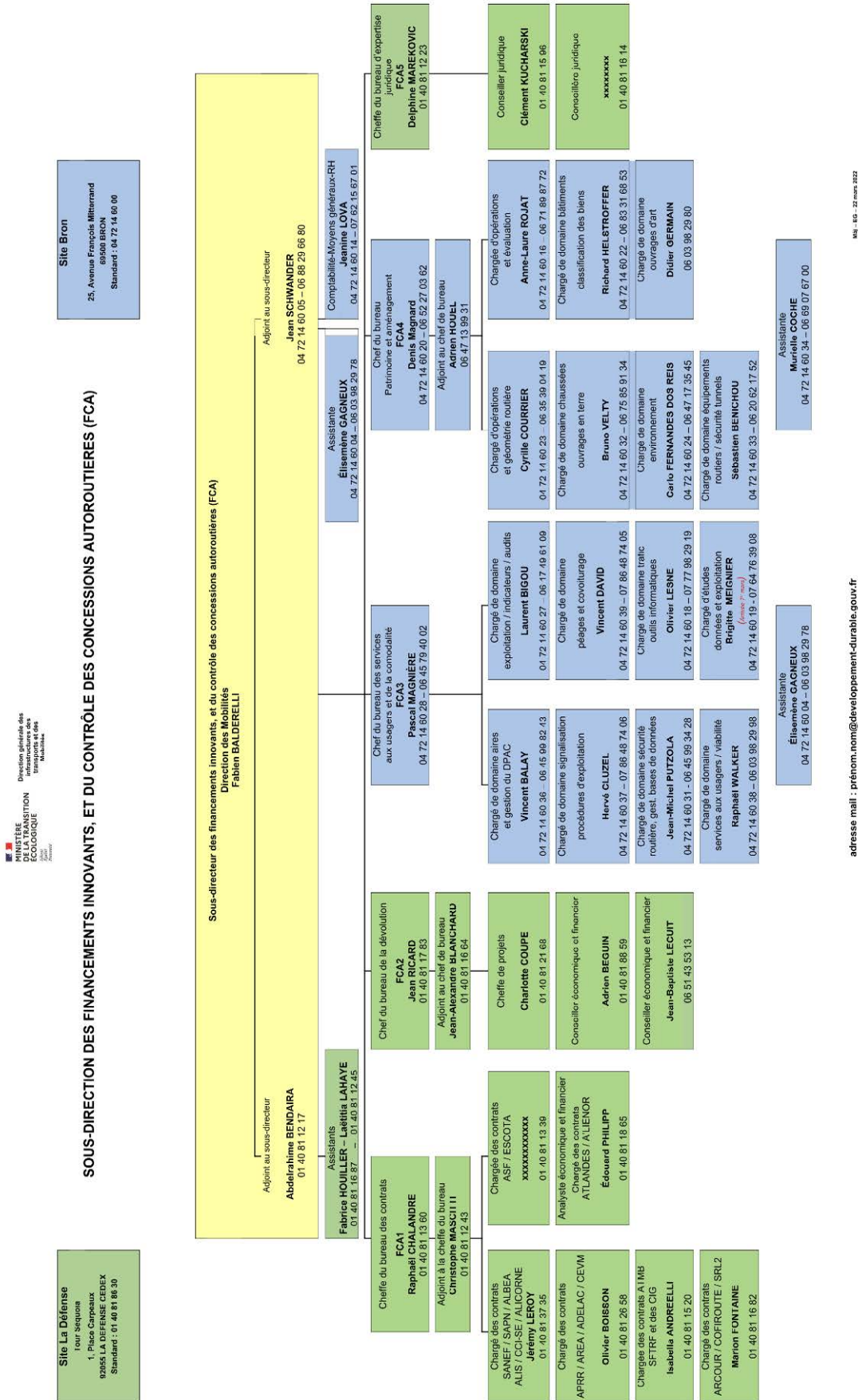
## Lexique des abréviations utilisées

---

- AFCG : Association française de génie civil
- ART : Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières
- ASFA : Association des sociétés françaises d'autoroutes
- 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
- 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
- ZFE : Zone à faibles émission



Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM)  
 Direction des infrastructures de transport  
 Sous-direction de la gestion et du contrôle du réseau autoroutier concédé



Le secteur autoroutier concédé compte au 31 décembre 2021, 21 sociétés concessionnaires, toutes de droit privé, essentiellement des sociétés anonymes. ADELAC et Aliénor présentent la particularité d'être des sociétés par actions simplifiées<sup>1</sup>.

Ces 20 sociétés sont titulaires de 25 contrats de concession, dont 20 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 18 sociétés concessionnaires d'autoroutes sur 20 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 (9139 km au 31 décembre 2021) 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 dix 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 A28 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 A75 ;
- La société ARCOUR, chargée du financement, de la construction et de l'exploitation de l'autoroute A19 qui relie Artenay à Courtenay ;
- La société ADELAC, chargée du financement, de la construction et de l'exploitation de l'autoroute A41 (Autoroute DEs LACs) qui relie Annecy à Genève ;
- La société A'LIENOR, chargée du financement, de la construction et l'exploitation de l'autoroute A65 qui relie Langon à Pau ;
- La société Alicorne, chargée du financement, de la construction et l'exploitation de l'autoroute A88 qui relie Falaise ouest à Sées ;
- La société ATLANDES, chargée du financement, de la construction et de l'exploitation de l'autoroute A63 entre Salles et Saint-Geours-de-Maremne ;
- La société ALBEA, chargée du financement, de la construction et de l'exploitation de l'autoroute A150 entre Barentin et Écalles-Alix ;
- La société ARCOS, chargée du financement, de la construction et de l'exploitation de l'autoroute A355 de contournement Ouest de Strasbourg ;
- La société ALIAE, chargée du financement, de la construction, de l'entretien, et l'exploitation de l'autoroute A79 entre Sazeret et Digoin ;

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

- La SFTRF chargée de la concession de la moitié du tunnel du Fréjus,
- La société ATMB chargée de la concession de la moitié du tunnel du Mont-Blanc,
- La société ASF chargée de l'exploitation du tunnel du Puymorens,
- La Chambre de commerce et d'industrie territoriale Seine Estuaire (CCISE) chargée de l'exploitation des ponts de Tancarville et de Normandie.

1. 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.

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.

Nom de la société	Linéaire	Actionnariat au 31/12/21 (sauf mention spécifique)	Date de fin de concession	Commentaires
ASF	2724 km	<ul style="list-style-type: none"> <li>▸ ASF Holding (détenue par Vinci Autoroutes) : 99,99 %</li> <li>▸ Autres : 0,01%</li> </ul>	30/04/2036 Tunnel de Puymorens : 31/12/2037	
ESCOTA	471 km	<ul style="list-style-type: none"> <li>▸ ASF : 99,29 %</li> <li>▸ collectivités territoriales, chambres consulaires et Caisses d'Épargne : 0,71 %</li> </ul>	29/02/2032	
COFIROUTE	1112 km	<ul style="list-style-type: none"> <li>▸ VINCI Autoroutes : 65,33 %</li> <li>▸ Cofiroute Holding : 34,65 %</li> <li>▸ Autres : 0,00015 %</li> </ul>	30/06/2034 (interurbain) 31/12/2086 (Duplex A86)	Dont le tunnel Duplex A86 (11,5 km)
ARCOUR (A19)	102 km	<ul style="list-style-type: none"> <li>▸ Vinci Autoroutes SAS 100 %</li> </ul>	31/12/2070	
ARCOS (A355)	24 km	<ul style="list-style-type: none"> <li>▸ Vinci Autoroutes 100%</li> </ul>	31/01/2070	
ALIAE (A79)	88km	<ul style="list-style-type: none"> <li>▸ Eiffage SA (99%) et APRR (1%) au 31/12/2020</li> </ul>	15/03/2068	
APRR	1867 km	<ul style="list-style-type: none"> <li>▸ Eiffage : 50,1 %</li> <li>▸ Macquarie Autoroutes de France : 49,9 %</li> </ul>	30/11/2035	
AREA	409 km	<ul style="list-style-type: none"> <li>▸ APRR : 99,84 %</li> <li>▸ Collectivités territoriales et APE : 0,16 %</li> </ul>	30/09/2036	
SANEF	1388 km	<ul style="list-style-type: none"> <li>▸ Holding d'Infrastructures de Transport (HIT) : 100%</li> </ul>	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"> <li>▸ SANEF : 99,97 %</li> <li>▸ collectivités territoriales et chambres consulaires 0,03 %</li> </ul>	31/08/2033	
ALIS (A28)	125 km	<ul style="list-style-type: none"> <li>▸ Diomedea Coöperatief (PGGM) : 40,807 %</li> <li>▸ Core Infrastructure Fund I SCS (CIF I): 33,637%</li> <li>▸ Groupe EGIS : 8,999 %</li> <li>▸ Aberdeen Infrastructure : 16,557 %</li> <li>▸ SAPN : 8 %</li> <li>▸ Sanef 11,67 %</li> </ul>	31/12/2067	
CEVM (viaduc de Millau)	3,3 km	<ul style="list-style-type: none"> <li>▸ Verdun Participation 2 : 99,99 %</li> </ul>	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	<ul style="list-style-type: none"> <li>▸ Actionnariat au 13 juin 2017 :</li> <li>▸ AREA : 49,9%</li> <li>▸ Eiffage : 25,00399 %</li> <li>▸ Macquarie Autoroutes de France : 25,096101 %</li> </ul>	31/12/2060	
ALICORNE (A88)	45 km	<ul style="list-style-type: none"> <li>▸ NC participations : 0,46 %</li> <li>▸ NGE Concessions : 12,42 %</li> <li>▸ Valérian : 0,66 %</li> <li>▸ Malet : 3,97 %</li> <li>▸ AXA Private Equity : 5,78 %</li> <li>▸ FININFRA : 76,68%</li> </ul>	23/08/2063	
A'LIENOR (A65)	150 km	<ul style="list-style-type: none"> <li>▸ Eiffage : 100 %</li> </ul>	18/12/2066	
ATLANDES (A63)	104 km	<ul style="list-style-type: none"> <li>▸ European Motorway Investments : 51,216 %</li> <li>▸ DIF A63 Luxembourg: 17,3 % ;</li> <li>▸ HICL Infrastructure Investments (A63) Holding : 13,825 %</li> <li>▸ Egis Investment Partners France : 10,182 %</li> <li>▸ NGE Concessions : 7,477 %</li> </ul>	21/01/2051	
ALBEA (A150)	17 km	<ul style="list-style-type: none"> <li>▸ NGE Concessions : 16,67 %</li> <li>▸ Aberdeen Infrastructure AYAT : 16,67 %</li> <li>▸ InfraVia : 33,33 %</li> <li>▸ DIF Infra 5: 33,33 %</li> </ul>	28/12/2066	
CCITSE (ponts de Tancarville et de Normandie)	9,8 km	<ul style="list-style-type: none"> <li>▸ Chambre de commerce et d'industrie Seine estuaire</li> </ul>	17/05/2027	
ATMB	126 km	<ul style="list-style-type: none"> <li>▸ FDPITMA : 67,29 %</li> <li>▸ départements de l'Ain et de la Haute-Savoie : 18,62 %</li> <li>▸ Canton et ville de Genève : 5,42 %</li> <li>▸ établissements financiers français et suisses : 2,39 %</li> <li>▸ compagnies d'assurances françaises : 4,76 %</li> <li>▸ salariés : 1,04 %</li> <li>▸ autres : 0,49 %</li> </ul>	31/12/2050	
SFTRF	67 km	<ul style="list-style-type: none"> <li>▸ FDPITMA : 99,94 %</li> <li>▸ collectivités territoriales : 0,05 %</li> <li>▸ chambres de commerce et d'industrie et des groupements d'intérêts privés : 0,01 %</li> </ul>	31/12/2050	

	Véhicules Légers			Poids Lourds			Ensemble des véhicules		
	2020	2021	%	2020	2021	%	2020	2021	%
APRR	11868	14544	22,5	3114	3419	9,8	14982	17963	19,9
AREA	3988	4740	18,9	442	491	11,1	4430	5231	18,1
ASF	21299	26716	25,4	4523	4976	10,0	25822	31692	22,7
COFIROUTE	7768	9621	23,9	1575	1729	9,8	9343	11350	21,5
ESCOTA	5197	6262	20,5	624	700	12,2	5821	6962	19,6
SANEF	7465	9057	21,3	2134	2347	10,0	9599	11404	18,8
SAPN	2452	2943	20,0	402	446	10,9	2854	3389	18,7
SFTRF	117	134	14,5	50	58	16,0	167	192	15,0
ATMB	627	722	15,2	86	93	8,1	713	815	14,3
ADELAC	135	156	15,6	5	6	20,0	140	162	15,7
ALICORNE	50	62	24,0	9	10	11,1	59	72	22,0
A'LIENOR	292	360	23,3	39	40	2,6	331	400	20,8
ALIS	236	293	24,2	70	79	12,9	306	372	21,6
ARCOUR	224	294	31,3	45	50	11,1	269	344	27,9
ATLANTES	622	778	25,1	331	363	9,7	953	1141	19,7
ALBEA	46	55	19,6	4	5	25,0	50	60	20,0
<b>TOTAL</b>	<b>62386</b>	<b>76737</b>	<b>23,0</b>	<b>13453</b>	<b>14812</b>	<b>10,1</b>	<b>75839</b>	<b>91549</b>	<b>20,7</b>

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 diffusion de l'information aux usagers en cas d'évènement grave
	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



Classes	Types de véhicule
Classe 1	<ul style="list-style-type: none"> <li>› 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 ;</li> <li>› 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.</li> </ul>
Classe 2	<ul style="list-style-type: none"> <li>› Véhicule ayant une hauteur totale supérieure à 2 mètres et inférieure à 3 mètres, d'un PTAC inférieur ou égal à 3,5 tonnes ;</li> <li>› 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.</li> </ul>
Classe 3	› 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"> <li>› Véhicule à plus de 2 essieux ayant une hauteur supérieure ou égale à 3 mètres ou un PTAC supérieur à 3,5 tonnes ;</li> <li>› Ensemble roulant ayant une hauteur totale supérieure ou égale à 3 mètres ;</li> <li>› ensemble roulant avec un véhicule tracteur d'un PTAC supérieur à 3,5 tonnes.</li> </ul>
Classe 5	<ul style="list-style-type: none"> <li>› Moto ;</li> <li>› Side-car ;</li> <li>› Trike.</li> </ul>
Classe A	<ul style="list-style-type: none"> <li>› Véhicules à deux essieux dont la hauteur totale est supérieure ou égale à 3 mètres et dont le PTAC est inférieur à 12 tonnes ;</li> <li>› véhicules à deux essieux dont le PTAC est compris entre 3,5 tonnes et 12 tonnes.</li> </ul>
Classe B	<ul style="list-style-type: none"> <li>› Véhicules à deux essieux dont le PTAC est supérieur à 12 tonnes ;</li> <li>› 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.</li> </ul>
Classe C	› 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.

Taux de hausse autorisé au premier février 2022 pour les véhicules de classe 1	
SANEF	$70\% * I + 0,11\%$
SAPN	$70\% * I + 0,32\%$
APRR	$70\% * I + 0,25\%$
AREA	$70\% * I + 0,26\%$
ASF	$70\% * I + 0,39\%$
ESCOTA	$70\% * I + 0,25\%$
COFIROUTE	$70\% * I + 0,1\%$
SFTRF	I
ATMB	$75\% * I + 0,64\%$

où I représente l'évolution des prix à la consommation hors tabac d'octobre 2020 à octobre 2021

Société	Formule de la hausse du taux plafond (classe 1)
ADELAC-A41	La hausse tarifaire 2022 d'ADELAC est déterminée par le premier avenant à ce contrat de concession.
ALBEA-A150	$1 + 75\% \times i_{\text{août}} + 5\% \times \max[\min(\text{tp01}_{\text{août}}; 4\%); 0\%] + 20\% \times \max[\min(\text{tp09}_{\text{août}}; 4\%); 0\%] + D + E$
ALICORNE-A88	$\max\{1; 1 + i_{\text{octobre}}; 1 + 70\% \times i_{\text{octobre}} + 30\% \times \max[i_{\text{octobre}} + 1\%; \min(\text{tp09}_{\text{juin}}; 4\%)]\}$
ALIENOR-A65	$\max(1; i_{\text{octobre}} + 0,3\%; 70\% \times i_{\text{octobre}} + 30\% \times \text{tp09}_{\text{juin}} + 0,3\%)$
ALIS-A28	$An \times \max(i_{\text{octobre}} + 1; 1)$
ARCOUR-A19	$E(n) \times \max[80\% \times i_{\text{octobre}} + 20\% \times \text{tp09}_{\text{août}} + 0,005; 1]$
ATLANDES-A63	$1 + 75\% \times i_{\text{octobre}} + 25\% \times \max[\min(6\%; \text{tp09}_{\text{août}}); 0] + D$
CCISE- Pont de Normandie et Tancarville	$1 + 50\% \times i_{\text{octobre}}$
CEVM-Millau	$\text{prix}_{\text{été}}(n) = \text{prix}_{\text{été}}(n-1) \times i_{\text{octobre}} + 0,127 \times \text{Inflation}_{\text{octobre2019}} / \text{Inflation}_{\text{novembre2000}}$ $\text{prix}_{\text{hors été}} = \text{prix}_{\text{été}} - (1,41 \times \text{Inflation}_{\text{octobre2019}} / \text{Inflation}_{\text{novembre2000}})$
COFIROUTE - DUPLEX A86	$Cn \times (i_{\text{septembre}} + 1)$
ARCOS	pas de hausse tarifaire en 2022

- où  $i_{\text{octobre}}$  représente l'évolution des prix à la consommation hors tabac d'octobre 2020 à octobre 2021
- où  $i_{\text{août}}$  représente l'évolution des prix à la consommation hors tabac d'août 2020 à août 2021
- où  $\text{tp01}_{\text{août}}$  représente l'évolution de l'index  $\text{tp01}$  d'août 2020 à août 2021
- où  $\text{tp09}_{\text{août}}$  représente l'évolution de l'index  $\text{tp09}$  d'août 2020 à août 2021
- où  $\text{tp09}_{\text{juin}}$  représente l'évolution de l'index  $\text{tp09}$  de juin 2020 à juin 2021
- où  $\text{Inflation}_{\text{octobre 2019}}$  représente l'index des prix à la consommation hors tabac d'octobre 2019
- où  $\text{Inflation}_{\text{novembre2000}}$  représente l'index des prix à la consommation de novembre 2000
- où D et E sont des variables spécifiques au contrat d'ALBEA
- où An est une variable spécifique au contrat d'ALIS
- où En est une variable spécifique au contrat d'ARCOUR
- où  $D_{\text{}}$  est une variable spécifique au contrat ATLANDES

Coefficients interclasses effectifs 2022	classe 2	classe 3	classe 4	classe 5
Sanef	1,50	2,23	3,01	0,60
SAPN	1,51	2,08	3,06	0,59
APRR	1,54	2,46	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	3,05	0,63
COFIROUTE	1,56	2,50	3,16	0,62
ATMB	1,76	2,76	3,59	0,62
SFTRF	1,47	3,00	3,98	0,59
ADELAC-A41	1,85	2,78	3,45	0,56
ALBEA-A150 coefficient des classes 3 et 4 avant modulation	1,61	2,00	2,81	0,61
ALICORNE-A88	1,76	2,68	3,48	0,55
ALIENOR-A65	1,67	2,51	3,35	0,60
ALIS-A28	1,68	2,36	3,15	0,63
ARCOUR-A19	1,50	2,60	3,20	0,50
ATLANDES-A63 classe 3 = classe A et B avant modulation classe 4 = classe C avant modulation	1,51	4,07	4,99	0,51
CCISE-Pont de Tancarville	1,27	1,54	2,62	NA
CCISE-Pont de Normandie	1,16	1,25	2,50	NA
CEVM été	1,50	2,72	3,44	0,49
CEVM été	1,49	3,35	4,24	0,60
ARCOS	1,49	2,68	3,05	0,60

## 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	2019	2020	2021	2022
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%	1,90%	0,96%	0,54%	2,19%
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%	1,82%	0,88%	0,46%	2,05%
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%	1,81%	0,87%	0,45%	2,05%
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%	2,00%	1,07%	0,63%	2,06%
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%	1,69%	0,75%	0,33%	1,91%
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%	1,68%	0,73%	0,31%	2,12%
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%	1,65%	0,71%	0,28%	1,90%
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%	2,25%	0,76%	0,64%	2,39%
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%	1,91%	0,51%	0,00%	2,54%

## 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	2019	2020	2021	2022
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%	1,90%	0,96%	0,54%	2,19%
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%	1,82%	0,88%	0,46%	2,05%
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%	1,81%	0,87%	0,45%	2,05%
AREA	3,38%	2,55%	3,43%	1,89%	0,49%	2,08%	2,55%	1,94%	1,51%	0%	2,61%	1,58%	2,70%	2,00%	1,06%	0,65%	2,06%
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%	1,75%	0,71%	0,35%	1,96%
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%	2,66%	1,97%	0,25%	2,11%
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%	1,66%	0,71%	0,28%	2,08%
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%	2,25%	0,76%	0,64%	2,39%
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%	1,92%	0,60%	0,00%	2,55%

	1 <sup>re</sup> proposition de la société	Contrôle 1 <sup>re</sup> proposition	2 <sup>e</sup> proposition de la société	Contrôle 2 <sup>e</sup> proposition	3 <sup>e</sup> proposition de la société	Contrôle 3 <sup>e</sup> proposition	Approbation
<b>APRR</b>	09/12/2021	ok 10/12/2021	modification apportée par la SCA 19/01/2022	erreur détectée dans le correctif, proposition de modification 24/01/2022	24/01/2022	ok 21/01/2022	Arrêté du 27 janvier 2022
<b>AREA</b>	TRAT2201712A	ok 11/01/2022					Arrêté du 27 janvier 2022 TRAT2201712A
<b>APRR – TML</b>	09/12/2021	ok 06/01/2022					Arrêté du 27 janvier 2022 TRAT2201712A
<b>ASF</b>	10/12/2021	ok 10/12/2021					Arrêté du 27 janvier 2022 TRAT2201702A
<b>ASF – T PUYMORENS</b>	10/12/2021	ok 10/01/2022					Arrêté du 27 janvier 2022 TRAT2201702A
<b>ESCOTA</b>	10/12/2021	ok 10/12/2022					Arrêté du 27 janvier 2022 TRAT2201732A
<b>SANEF</b>	17/12/2021	ok 11/01/2022					Arrêté du 27 janvier 2022 TRAT2201710A
<b>SAPN</b>	17/12/2021	ok 14/01/2022					Arrêté du 27 janvier 2022 TRAT2201710A
<b>COFIROUTE – INTERURBAIN</b>	17/12/2021	ok 12/01/2022					Arrêté du 27 janvier 2022 TRAT2201697A
<b>COFIROUTE – DUPLEX A86</b>	18/11/2021	ok 02/12/2021					Arrêté du 27 décembre 2021 TRAT2136071A

	1 <sup>re</sup> proposition de la société	Contrôle 1 <sup>re</sup> proposition	2 <sup>e</sup> proposition de la société	Contrôle 2 <sup>e</sup> proposition	3 <sup>e</sup> proposition de la société	Contrôle 3 <sup>e</sup> proposition	Approbation
<b>SFTRF</b>	04/01/2022	ok 10/01/2022					Arrêté du 27 décembre 2021 TRAT2201714A
<b>ATMB</b>	20/12/2021	ok 10/01/2022					Arrêté du 27 décembre 2021 TRAT2201714A
<b>CCISE</b>	23/11/2021	ok 23/11/2021					Arrêté du 27 décembre 2021 TRAT2201714A
<b>CEVM</b>	27/12/2021	ok 05/01/2022					Arrêté du 27 décembre 2021 TRAT2201714A
<b>ADELAC – A41</b>	12/01/2022	erreur d'arrondi 12/01/2022	correction de l'erreur 13/01/2022	ok 13/01/2022			Arrêté du 27 décembre 2021 TRAT2201714A
<b>ALBEA – A150</b>	19/11/2021	ok 27/11/2021					Arrêté du 27 décembre 2021 TRAT2201714A
<b>ALICORNE – A88</b>	22/11/2021	ok 24/11/2021					Arrêté du 27 décembre 2021 TRAT2201714A
<b>A'LIENOR – A65</b>	16/12/2021	ok 10/01/2022					Arrêté du 27 décembre 2021 TRAT2201714A
<b>ALIS – A28</b>	10/12/2021	non respect d'une contrainte 04/01/2022	correction de l'erreur 07/01/2022	ok 07/01/2022			Arrêté du 27 décembre 2021 TRAT2201714A
<b>ARCOUR – A19</b>	17/12/2021	ok 04/01/2022					Arrêté du 27 décembre 2021 TRAT2201714A
<b>ATLANDES – A63</b>	08/12/2021	ok 05/01/2022					Arrêté du 27 décembre 2021 TRAT2201714A

Trajet	Autoroute	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
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 €	35,40 €	35,70 €	35,80 €	36,50 €
			1,0%	2,4%	1,7%	0,3%	1,9%	2,5%	1,9%	1,2%	0,0%	1,2%	1,2%	2,1%	1,7%	0,8%	0,3%	2,0%
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 €	26,00 €	26,10 €	26,30 €	26,90 €
			1,9%	1,8%	2,2%	0,0%	2,6%	2,1%	2,1%	2,0%	0,0%	0,8%	0,0%	1,2%	2,0%	0,4%	0,8%	2,3%
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 €	16,90 €	17,10 €	17,20 €	17,60 €
			1,5%	2,9%	2,8%	0,0%	2,7%	2,7%	1,9%	2,5%	0,0%	1,2%	0,0%	1,8%	1,8%	1,2%	0,6%	2,3%
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 €	29,50 €	29,50 €	29,50 €	29,70 €
			0,8%	2,4%	2,7%	0,0%	2,6%	2,6%	1,8%	0,3%	0,0%	0,3%	0,0%	1,0%	1,4%	0,0%	0,0%	0,7%
Paris-Clermont-Ferrand	A10+A71	32,10 €	32,40 €	33,00 €	33,80 €	33,80 €	34,50 €	35,40 €	36,10 €	36,50 €	36,50 €	36,80 €	38,10 €	38,70 €	39,40 €	39,40 €	39,50 €	40,20 €
			0,9%	1,9%	2,4%	0,0%	2,1%	2,6%	2,0%	1,1%	0,0%	0,8%	3,5%	1,6%	1,8%	0,0%	0,3%	1,8%
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 €	22,60 €	22,60 €	22,70 €	22,70 €
			1,0%	1,6%	2,6%	0,0%	2,0%	2,4%	1,9%	0,9%	0,0%	0,5%	0,9%	1,4%	1,8%	0,0%	0,4%	0,0%
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 €	16,80 €	16,80 €	16,80 €	17,50 €
			0,8%	2,3%	2,2%	0,0%	2,2%	2,9%	2,1%	1,4%	0,0%	1,3%	7,3%	1,9%	1,8%	0,0%	0,0%	4,2%
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 €	22,50 €	22,70 €	22,80 €	23,40 €
			1,6%	0,5%	3,1%	0,0%	1,0%	2,9%	1,9%	1,4%	0,0%	0,0%	0,0%	1,8%	1,8%	0,9%	0,4%	2,6%
Paris-Bordeaux	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 €	56,20 €	56,20 €	56,20 €	57,20 €
			1,5%	2,5%	2,8%	0,4%	2,2%	1,9%	1,7%	0,9%	0,0%	0,7%	0,5%	0,9%	1,1%	0,0%	0,0%	1,8%
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 €	23,40 €	23,40 €	23,40 €	24,10 €
			1,0%	2,5%	2,5%	0,0%	2,9%	2,3%	1,4%	0,9%	0,0%	0,4%	0,9%	1,8%	1,3%	0,0%	0,0%	3,0%
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 €	12,80 €	12,80 €	12,80 €	13,10 €
			1,9%	1,9%	3,7%	0,9%	2,7%	1,7%	2,5%	0,8%	0,0%	0,8%	0,8%	0,8%	2,4%	0,0%	0,0%	2,3%
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 €	20,00 €	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%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%



2021	CA	EBITDA	Résultat Net
APRR	1 912,8 M€	1 405,2 M€	789,3 M€
AREA	630,1 M€	467,9 M€	253,3 M€
ASF	3 256,6 M€	2 244,9 M€	1 355,6 M€
COFIROUTE	1 438,3 M€	1 094,0 M€	563,4 M€
ESCOTA	773,6 M€	561,0 M€	263,6 M€
SANEF	1 240,1 M€	903,2 M€	665,8 M€
SAPN	412,0 M€	308,7 M€	121,5 M€
ATMB	130,0 M€	76,3 M€	37 M€
SFTRF	44,0 M€	21,9 M€	-15,0 M€
ALIS	92,5 M€	67,7 M€	23,0 M€
ALICORNE	21,0 M€	16,5 M€	-8,7 M€
ADELAC	47,9 M€	39,9 M€	7,6 M€
CEVM	53,5 M€	44,7 M€	29,4 M€
A'LIÉNOR	64,7 M€	45,8 M€	5,6 M€
ARCOUR	72,8 M€	55,8 M€	31,3 M€
ATLANDES	143,2 M€	111,9 M€	23,2 M€
ALBEA	11,3 M€	7,3 M€	-9,9 M€
ARCOS	0,9 M€	0,8 M€	-0,6 M€
<b>TOTAL</b>	<b>10 254,6 M€</b>	<b>7 472,7 M€</b>	<b>4 135,4 M€</b>

Société	Autoroute	Aire	Activités	Titulaire du contrat
ALIAE	A79	Toulon-sur-Allier	IRVE	IONITY
APRR	A36	Porte d'Alsace Sud	Carburants Restauration Boutique	ENI France
APRR	A31	Gevrey Ouest	IRVE	FASTNED
APRR	A36	Ecot	IRVE	FASTNED
APRR	A39	Pont Chêne d'Argent	IRVE	FASTNED
APRR	A39	Pont Val de Saône	IRVE	FASTNED
APRR	A5	Jonchets Grande Paroisse	IRVE	FASTNED
APRR	A5	Jonchets les Récoimpenses	IRVE	FASTNED
APRR	A6	Achères Ouest	IRVE	FASTNED
APRR	A6	Dracé	IRVE	FASTNED
APRR	A6	St-Ambreuil	IRVE	FASTNED
APRR	A39	Pont Chêne d'Argent	Carburants Restauration Boutique	SODIPEC
APRR	A39	Pont Val de Saône	Carburants Restauration Boutique	SODIPEC
APRR	A5	Achères Ouest	Carburants Restauration Boutique	SODIPEC
APRR	A6	Achères Est	Carburants Restauration Boutique	SODIPEC
ARCOS	A355	La Bruche	IRVE	ALLEGRO France
ASF	A62	Agen Porte d'Aquitaine	Restauration Boutique produits régionaux	ARGEDIS
ASF	A89	Manoire	Carburants Restauration Boutique	CERTAS Energy France HRC AREAS
ASF	A61	Port Lauragais Sud	Boutique produits régionaux Maison du tourisme	Conseil départemental de la Haute-Garonne
ASF	A61	Toulouse Sud Sud	Carburants Restauration Boutique	DYNEFF Retail
ASF	A83	Brouzils	Carburants Restauration Boutique	DYNEFF Retail
ASF	A83	Chavagnes-en-Pailliers	Carburants Restauration Boutique	DYNEFF Retail
ASF	A20	Jardin des Causse du Lot	IRVE	FASTNED
ASF	A72	Plaine du Forez Est	IRVE	FASTNED
ASF	A9	Ambrussum Nord	IRVE	FASTNED
ASF	A62	Corbières Sud	IRVE	PICOTY Autoroutes
ASF	A61	Port Lauragais Nord	Carburants Boutique	SODIPEC
ASF	A83	La Canepetière	Carburants Restauration Boutique	SODIPEC
ASF	A83	La Chateaudrie	Carburants Restauration Boutique	SODIPEC
ASF	A10	Roouillé Pamproux Nord	Carburants Restauration Boutique	TOTAL Marketing France
ASF	A61	Port Lauragais Sud	Carburants Boutique	TOTAL Marketing France
ASF	A62	Agen Porte d'Aquitaine	Carburants Boutique	TOTAL Marketing France
ASF	A9	Montpellier Fabrègues Nord	IRVE	TOTAL Energies Marketing France
COFIROUTE	A81	Vallée de l'Erve	Carburants Restauration Boutique	DYNEFF Retail
COFIROUTE	A10	Beaugency-Messas	Carburants Restauration Boutique	SODIPEC
COFIROUTE	A10	Meung-sur-Loire	Carburants Restauration Boutique	SODIPEC
COFIROUTE	A10	Limours Briis-sous-Forges	Carburants Restauration Boutique	TOTAL Energies Marketing France

Société		Nombre de tunnels	
Autoroute	Nom du tunnel	Longueur tube 1 (en mètres)	Longueur tube 2
<b>ADELAC</b>		<b>1 tunnel</b>	
A 41	Mont Sion	3050	3055
<b>APRR</b>		<b>4 tunnels</b>	
A 40	Chamoise	3217	3157
	Châtillon	704	730
	Saint-Germain	1244	1273
RN 59	Maurice Lemaire (tunnel bidirectionnel, galerie de sécurité : 7050 m)	6950	
<b>AREA</b>		<b>5 tunnels</b>	
A 43	Dullin	1540	1550
	L'Epine	3157	3182
A 51	Sinard (tunnel bidirectionnel, galerie de sécurité : 956 m)	964	
	Petit Brion	519	561
	Uriol	480	462
<b>ASF</b>		<b>7 tunnels</b>	
A 20	Tranchée couverte de Constans	375	375
	Tranchée couverte de Terregaye	400	400
A 89	La Crète	355	355
	Bussière	1030	1055
	Chalosse	750	704
	Violay	3904	3904
	Puymorens (tunnel bidirectionnel)	4820	
<b>ATMB (hors tunnel du Mont-Blanc)</b>		<b>3 tunnels</b>	
A 40	Vuache	1415	1452
RN 205	Chatelard (monodirectionnel)	400	
	Chavants	1015	1015
<b>COFIROUTE</b>		<b>12 tunnels</b>	
A 11	Tranchée couverte d'Angers	1686	1668
	Tunnel principal	4549,2	4549,2
A 86 Duplex	Accès A 86I (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	
	Accès tunnel A 86I TC Rueil	219,5	
	Accès tunnel A 86E TC Rueil	219,5	

Société		Nombre de tunnels	
Autoroute	Nom du tunnel	Longueur tube 1 (en mètres)	Longueur tube 2
<b>ESCOTA (hors tunnel de la Giraude)</b>		<b>14 tunnels</b>	
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	
<b>Sanef</b>		<b>2 tunnels</b>	
A 1	Roissy	810	810
A 16	Tranchée couverte d'Hardelot	800	800
<b>SAPN</b>		<b>4 tunnels</b>	
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
<b>SFTRF (hors tunnel du Fréjus)</b>		<b>5 tunnels</b>	
A 43	Aiguebelle	926	905
	Sorderettes (des)	372	
	Hurtières	1198	1183
	Orelle (tunnel bidirectionnel)	3684	
	Tranchée couverte de Saint-Etienne	300	300
<b>SRL2</b>		<b>6 tunnels</b>	
A 507	Sainte-Marthe	1000	1000
	Les Tilleuls	423	398
	Montolivet	1073	7067
	Saint-Barnabé	514	523
	La Fourragère	567	348
	La Parette	537	813

Société	Autoroute	Section	Nature	Longueur	Date Fin	Dépt	Observations
ATLANDES	A63	DIF.9 - BRETELLES DE DAX	ECH.		11/01/2021	40	MISE AUX NORMES AUTOROUTIERES
SAPN	A13	AIRE S. VIRONVAY SUD	AIRE	8,900	15/01/2021	27	EXTENSION : +13 PL
SAPN	A13	VIADUC DE GUERVILLE	OA	3,200	02/02/2021	78	CREATION 3EME TABLIER
APRR	A714	B.P.V. DE BIZENEUILLE	PEAGE	27,700	22/03/2021	03	TELEPEAGE SANS ARRET
COFIROUTE	A85	VIADUC DE LA ROUMER	2X2 VOIES	2,400	07/04/2021	37	DOUBLEMENT
COFIROUTE	A28	LE MANS - ALENCON	EQUIP	41,800	20/04/2021	72	MISE AU PROFIL EN TRAVERS DEFINITIF
COFIROUTE	A11	DIF. DE CONNERRE	ECH.		26/04/2021	72	CREATION
AREA	A48	PASSAGE A FAUNE DE LA BUISSE	OA	21,700	30/04/2021	38	CREATION
SANEF	A4	PASSAGE A FAUNE	OA	2,450	31/05/2021	67	CREATION
APRR	A6-A36	2 VIADUCS ET 6 GARES DE PEAGE	ENVIR.	1,200	30/06/2021	21-25	PROTECTION EAUX
AREA	A41N	ANNECY NORD / ST-MARTIN-BELLEVUE	2X3 VOIES	6,000	01/07/2021	73	MISE À 2X3 VOIES
APRR	A71	NŒUD DE MONTMARSAULT	ECH.		03/08/2021	03	REFONTE ECHANGE A71 / RCEA
COFIROUTE	A85	DIF. LA RECOULIERE	ECH.	6,600	03/08/2021	37	CREATION PAR AIRE JARDINS DE VILLANDRY
COFIROUTE	A85	ST ROMAIN S/CHER - VILLEFRANCHE S/CHER	EQUIP	32,000	05/08/2021	41	MISE AU PROFIL EN TRAVERS DEFINITIF
APRR	A75	CLERMONT-FD / LE CREST	2X3 VOIES	11,000	01/10/2021	63	MISE À 2X3 VOIES
SAPN	A13	MARAIS DE LA DIVES - PROTECTION	ENVIR.	1,500	30/10/2021	14	DISPOSITIFS D'ASSAINISSEMENT
SANEF	A4	PROTECTION EAUX	ENVIR.		30/10/2021	51-55-57	BASSINS + REPRISES ASSAINISSEMENT
SANEF	A4	NŒUD A4/A35/A355	ECH.		17/12/2021	67	RACCORDEMENT AU COS



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
ADELAC	16	0	2 334	2 334
ALBEA	5	0	1 367	1 367
ALICORNE	13	0	2 753	2 753
A'LIENOR	41	0	5 670	5 670
ALIS	24	0	5 775	5 775
APRR	2 392	67 780	280 299	348 079
ARCOUR	34	0	4 098	4 098
AREA	441	10 323	47 851	58 174
ASF	1 867	64 016	265 494	329 511
ATLANDES	50	137	21 836	21 973
ATMB	67	0	26 373	26 373
CCISE	15	676	3 850	4 526
CEVM	9	0	2 359	2 359
COFIROUTE	513	0	102 287	103 287
ESCOTA	523	11 141	95 718	106 860
L2	1	0	2 422	2 422
SANEF-SAPN	565	11 389	151 870	163 260
SAPN-SANEF	163	7 673	56 628	64 301
SFTRF	27	2 150	7 323	9 473
<b>Total général</b>	<b>6 766</b>	<b>175 287</b>	<b>1 087 310</b>	<b>1 262 597</b>

Typologie	Nombre de bâtiments du parc immobilier	Nombre de typologies
A - Bâtiments administratifs, bureaux et sociaux	252	336
B - Bâtiments et locaux affectés aux forces de l'ordre	214	268
C - Bâtiments d'exploitation : ateliers, hangars, garages, magasins, parcs à sel, installation de viabilité hivernale, fabrication de saumure....	1034	1212
D - Bâtiments des gares de péage (et assimilés) : surveillance, locaux techniques associés, espaces clients.....	940	1011
E - Edicules sanitaires publics	1183	1248
F - Locaux techniques du réseau, stations météo	1850	1893
G - Logements de service	965	1129
H - Habitations, hors Logements de service	25	25
I - Bâtiments des sous-concessions	296	297
X - Divers	7	7
Y - Panneaux Photovoltaïques - Placement au sol	0	11
<b>Total général</b>	<b>6766</b>	<b>7437</b>

Certains bâtiments des SCA abritent plusieurs typologies.

SCA / Région	Nombre de tous les bâtiments du parc immobilier	Dont Nombre de bâtiment > 30 ans du parc immobilier	Bâtiment sur zone sismique	Bâtiment sur zone inondable
<b>ADELAC</b>	<b>16</b>	<b>0</b>	<b>16</b>	<b>16</b>
Auvergne-Rhône-Alpes	16	0	16	16
<b>ALBEA</b>	<b>5</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>5</b>
Normandie	5	0	0	5
<b>ALICORNE</b>	<b>13</b>	<b>0</b>	<b>13</b>	<b>13</b>
Normandie	13	0	13	13
<b>A'LIENOR</b>	<b>41</b>	<b>0</b>	<b>41</b>	<b>41</b>
Nouvelle-Aquitaine	41	0	41	41
<b>ALIS</b>	<b>24</b>	<b>0</b>	<b>12</b>	<b>24</b>
Normandie	24	0	12	24
<b>APRR</b>	<b>2392</b>	<b>1237</b>	<b>2024</b>	<b>2392</b>
Auvergne-Rhône-Alpes	708	396	708	708
Bourgogne-Franche-Comté	1048	587	1048	1048
Centre-Val de Loire	121	26	58	121
Grand-Est	310	158	210	310
Ile-de-France	205	70	0	205
<b>ARCOUR</b>	<b>34</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>34</b>
Bourgogne-Franche-Comté	1	0	1	1
Centre-Val de Loire	33	0	0	33
<b>AREA</b>	<b>441</b>	<b>139</b>	<b>441</b>	<b>441</b>
Auvergne-Rhône-Alpes	441	139	441	441
<b>ASF</b>	<b>1867</b>	<b>511</b>	<b>1628</b>	<b>1867</b>
Auvergne-Rhône-Alpes	405	154	405	405
Bourgogne-Franche-Comté	1	0	1	1
Bretagne	1	0	1	1
Centre-Val de Loire	4	0	3	4
Nouvelle-Aquitaine	504	115	385	504
Occitanie	608	158	552	608
Pays-de-la-Loire	182	27	182	182
Provence-Alpes-Côte d'Azur	162	57	99	162
<b>ATLANDES</b>	<b>50</b>	<b>1</b>	<b>50</b>	<b>50</b>
Nouvelle-Aquitaine	50	1	50	50
<b>ATMB</b>	<b>67</b>	<b>10</b>	<b>67</b>	<b>67</b>
Auvergne-Rhône-Alpes	67	10	67	67
<b>CCISE</b>	<b>15</b>	<b>7</b>	<b>2</b>	<b>15</b>
Normandie	15	7	2	15
<b>CEVM</b>	<b>9</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>9</b>
Occitanie	9	0	0	9
<b>COFIROUTE</b>	<b>513</b>	<b>96</b>	<b>455</b>	<b>513</b>
Centre-Val de Loire	269	45	227	269
Ile-de-France	48	7	32	48
Normandie	1	0	1	1
Nouvelle-Aquitaine	35	12	35	35
Pays-de-la-Loire	160	32	160	160
<b>ESCOTA</b>	<b>523</b>	<b>294</b>	<b>522</b>	<b>523</b>
Provence-Alpes-Côte d'Azur	523	294	522	523
<b>L2</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>1</b>
Provence-Alpes-Côte d'Azur	1	0	1	1
<b>SANEF-SAPN</b>	<b>565</b>	<b>165</b>	<b>281</b>	<b>565</b>
Grand-Est	198	67	117	198
Hauts-de-France	316	90	164	316
Ile-de-France	46	8	0	46
Normandie	5	0	0	5
<b>SAPN-SANEF</b>	<b>163</b>	<b>40</b>	<b>57</b>	<b>163</b>
Ile-de-France	33	4	33	33
Normandie	130	36	24	130
<b>SFTRF</b>	<b>27</b>	<b>0</b>	<b>27</b>	<b>27</b>
Auvergne-Rhône-Alpes	27	0	27	27
<b>Total général</b>	<b>6766</b>	<b>2500</b>	<b>5638</b>	<b>6766</b>



Crédits images & photos :  
Vincent Balay, Sébastien Benichou, Cyrille Courier, Vincent David, Carlo Fernandes Dos Reis,  
Didier Germain, Adrien Houel, Olivier Lesne, Anne-Laure Rojat, Bruno Veltly, ASF, ATMB, ESCOTA

Édité par la sous-direction des financements innovants et du contrôle des concessions autoroutières  
| direction des mobilités routières  
| direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités  
1 place Carpeaux 92800 Puteaux

Créé et mis en page par Vincent GIFFARD  
Reproduction interdite sans l'autorisation des auteurs





**MINISTÈRE  
CHARGÉ  
DES TRANSPORTS**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

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

[www.ecologie.gouv.fr](http://www.ecologie.gouv.fr)

### Bron

25 avenue François Mitterrand  
CS 92 803  
69 674 BRON Cedex  
Standard : 04 72 14 60 00  
Télécopie : 04 72 37 39 09

### La Défense

Tour Séquoïa  
92 055 LA DÉFENSE Cedex  
Standard : 01 40 81 86 30  
Télécopie : 01 40 81 12 59

---