



MINISTÈRE  
CHARGÉ  
DES TRANSPORTS

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

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

Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer

Direction des infrastructures de transport

[www.ecologique-solidaire.gouv.fr](http://www.ecologique-solidaire.gouv.fr)

## Rapport d'activité 2018



L'année 2018 a été marquée par la mise en œuvre opérationnelle du plan d'investissement autoroutier avec la publication en août puis en novembre, des avenants aux contrats de concession.

D'un montant total de près de 700 M€ au niveau national, ce plan s'inscrit dans les priorités du Gouvernement pour améliorer la mobilité des français, et s'est placé dans une logique partenariale avec les collectivités territoriales, au cœur des enjeux de leurs bassins de vie :

- Il répond aux besoins de mobilité au quotidien, en permettant la création de nouveaux points d'échanges autoroutiers, la plupart situés sur des axes de trajets domicile-travail aux abords de grandes agglomérations comme dans les territoires ruraux ;
- Il permet de diminuer l'impact des autoroutes sur l'environnement, avec notamment la réalisation d'ouvrages de franchissement pour la faune, l'amélioration du traitement des eaux de ruissellement ou la suppression de points noirs bruit. Ce sont ainsi environ 230 M€ qui seront investis pour rendre plus propre la mobilité sur les autoroutes concédées ;
- Il prévoit enfin la création de plus de 4 500 places de covoiturage aux abords des autoroutes, pour favoriser l'essor de ces nouvelles mobilités partagées.

L'année 2018 a été aussi marquée par le travail préparatoire sur le projet de loi d'orientation des mobilités. Faisant suite aux Assises nationales de la mobilité, les réflexions ont porté sur les enjeux de la mobilité d'aujourd'hui et de demain en ambitionnant une refonte de la politique des transports.

Responsable de près de 30% des émissions de gaz à effet de serre de notre pays, le transport doit être capable de se réinventer et d'innover pour faire face à l'urgence climatique. Le développement de « zones à faibles émissions » pour limiter la congestion et la pollution dans les grandes agglomérations, la participation des sociétés concessionnaires aux pôles d'échanges multimodaux, la clarification des compétences des collectivités territoriales dans les projets de transports sont autant de sujets portés par le Gouvernement, destinés à améliorer la gouvernance des mobilités et mieux répondre aux besoins quotidiens des citoyens.

Parallèlement, l'axe de la révolution numérique des mobilités pour donner à chacun plus de choix de mobilités, mais aussi l'innovation technologique et le développement de l'utilisation d'énergies alternatives, sont des chantiers importants auquel le secteur autoroutier sera associé pour la mobilité de demain.

L'année 2018 a enfin été marquée par le travail continu sur l'évaluation de l'état du patrimoine autoroutier. Le terrible effondrement du pont Morandi à Gênes (Italie) le 14 août 2018 a rappelé l'importance de cette évaluation et de son suivi dans le temps, sujets sur lequel l'Etat concédant est particulièrement vigilant.

Le présent rapport exprime ainsi de façon opérationnelle l'évolution de l'activité, en 2018, sur le réseau autoroutier concédé. Il illustre la transversalité des thématiques et la rigueur du travail quotidien des agents du ministère de la transition écologique et solidaire chargés de la gestion et du contrôle de ce réseau.

Jean-Baptiste DJEBBARI,  
Ministre délégué auprès de la ministre de la  
Transition écologique, chargé des Transports

#### Article 7 du décret n° 2009-1102 du 8 septembre 2009 relatif à la création du comité des usagers du réseau routier national

Le ministre chargé de la voirie nationale établit chaque année [...] un rapport sur l'exécution et le contrôle des contrats de concession d'autoroutes et d'ouvrages d'art.

#### Article L. 119-8 du Code de la voirie routière

Le Gouvernement remet au Parlement un rapport annuel sur l'évolution des péages pour chaque exploitant autoroutier.

# Table des matières

<b>PARTIE 1</b>	
<b>Présentation succincte du secteur</b> .....	<b>07</b>
1.1. Activité de gestion et de contrôle	07
<b>PARTIE 2</b>	
<b>Les temps forts de l'année 2018</b> .....	<b>09</b>
<b>PARTIE 3</b>	
<b>Perspectives et enjeux du secteur autoroutier concédé</b> .....	<b>11</b>
3.1. Rétrospective de l'année 2018 : un réseau en mouvement, au service des usagers et de la transition écologique et solidaire	11
3.1.1. Le plan d'investissement autoroutier	11
3.1.2. La loi d'orientation des mobilités	12
3.2. Deux enjeux majeurs pour le secteur autoroutier : suivre les opérations et anticiper la fin des concessions	13
3.2.1 Assurer le suivi des opérations	13
3.2.2. Préparer le terme des contrats de concessions en veillant à l'entretien du patrimoine autoroutier	16
3.3. Les spécificités juridiques et économiques des contrats de concession d'autoroutes	17
3.3.1. Histoire du développement du réseau autoroutier concédé	17
3.3.2. Qu'est-ce que les contrats autoroutiers ?	18
3.3.3. L'économie des sociétés concessionnaires d'autoroutes	18
<b>PARTIE 4</b>	
<b>Gouvernance et organisation du secteur autoroutier concédé</b> .....	<b>25</b>
4.1. Organisation du ministère chargé des transports pour la passation et la gestion des contrats	
4.1.1. La passation des contrats	26
4.1.2. La gestion et le contrôle des contrats	
4.2. Collaboration inter-services	28
4.3. La Commission européenne	28
4.3.1. Le contrôle des aides d'État	28
4.3.2. L'encadrement des péages applicable aux poids-lourds	28
4.3.3. L'encadrement du télépéage	29
4.4. L'Autorité de régulation des transports	29
4.4.1. Régulation des tarifs de péage et suivi de l'économie des concessions	30
4.4.2. Régulation des marchés passés par les sociétés concessionnaires d'autoroutes	31
4.4.3. Régulation des contrats de sous-concession passés pour l'exploitation d'activités commerciales sur les aires de services	31
4.5. Le parlement	32
4.6. Le comité des usagers du réseau routier national	32
4.7. Les commissions intergouvernementales des tunnels transalpins	33
<b>PARTIE 5</b>	
<b>La passation de nouveaux contrats</b> .....	<b>37</b>
5.1. L'autoroute A 355, le contournement Ouest de Strasbourg	37
5.2. L'autoroute A 79, la Route Centre-Europe Atlantique (RCEA) dans l'Allier	37

<b>PARTIE 6</b>	
<b>Le contrôle des contrats en cours</b> .....	<b>41</b>
6.1. Le contrôle des hausses annuelles de tarifs de péage	41
6.2. Le contrôle de la qualité du service rendu aux usagers	44
6.2.1. Mesurer les performances des sociétés concessionnaires d'autoroutes	44
6.2.2. Appréhender le ressenti des usagers	46
6.2.3. Agir sur les domaines à enjeux pour une qualité de service au quotidien	47
6.2.4. Utiliser les observations des services de l'exploitation pour améliorer la sécurité routière	50
6.3. Respect des normes techniques et préservation du patrimoine autoroutier	53
6.3.1. Contrôle avant mise en service	53
6.3.2. Principales mises en services réalisées en 2018	60
6.3.3. Contrôle lié à la conservation du patrimoine	62
6.4. Suivre l'exécution et l'équilibre économique des concessions et préparer les négociations à venir	70
6.4.1. Contrôle de la transmission des informations relatives à l'exécution des contrats	70
6.4.2. Le contrôle financier des concessions	71
<b>PARTIE 7</b>	
<b>Les négociations des avenants aux contrats de concession</b> .....	<b>73</b>
<b>PARTIE 8</b>	
<b>Activité réglementaire</b> .....	<b>77</b>
8.1. Arrêtés tarifaires annuels	77
8.2. Nominations	77
<b>PARTIE 9</b>	
<b>Annexes</b> .....	<b>79</b>
Glossaire	79
Lexique des abréviations utilisées	79
Définitions	79
Annexe 1 : Organigramme de la sous-direction de la gestion et du contrôle du réseau autoroutier concédé au 31 décembre 2018	80
Annexe 2 : Présentation des sociétés concessionnaires d'autoroutes et d'ouvrages d'art	81
Annexe 3 : Trafic sur le réseau concédé en 2018	85
Annexe 4 : Liste des indicateurs de performance	86
Annexe 5 : Rappel des classes de véhicules	87
Annexe 6 : Les clauses tarifaires des contrats de concession	88
Annexe 7 : Les niveaux de hausses de tarifs de péage depuis 2006	90
Annexe 8 : Le contrôle des tarifs de péage applicables en 2018	91
Annexe 9 : Évolutions de quelques tarifs de péage	93
Annexe 10 : Évolution de la situation financière des sociétés concessionnaires d'autoroutes	94
Annexe 11 : Les agréments délivrés par l'État en 2018 pour la sous-concession des activités commerciales sur les aires de service	94
Annexe 12 : Tunnels de plus de 300 mètres sur le réseau concédé (hors tunnels du Mont-Blanc et du Fréjus)	95
Annexe 13 : Liste des investissements complémentaires sur autoroutes en service en 2018	99
Annexe 14 : Répartition des bâtiments par société concessionnaire d'autoroute	101
Annexe 15 : Répartition des bâtiments des sociétés concessionnaires d'autoroutes suivant leur utilisation	102
Annexe 16 : Localisation des bâtiments des sociétés concessionnaires d'autoroutes	103

# PARTIE 1

## Présentation succincte du secteur

### Grands chiffres sur le secteur en 2018

9 106 km Linéaire total d'autoroutes  
au 31 décembre 2018

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

87 % Pourcentage des déplacements des français qui sont  
réalisés sur le réseau routier national

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

95 MdVéh.km Nombre de kilomètres parcourus sur le réseau  
autoroutier, dont 80,7 pour les véhicules légers  
et 14,3 pour les poids lourds.

24 Nombre de contrats de concession d'autoroutes et  
d'ouvrages d'art

152,2 Md€ Valeur estimée du patrimoine

10,365 Md€ Chiffre d'affaires de l'ensemble des sociétés  
concessionnaires d'autoroutes

### Activité de gestion et de contrôle

Nombre d'audit  
de conception réalisé 1

Nombre d'audits de conception détaillée 11

Nombre de tarifs de péage contrôlés 42 000

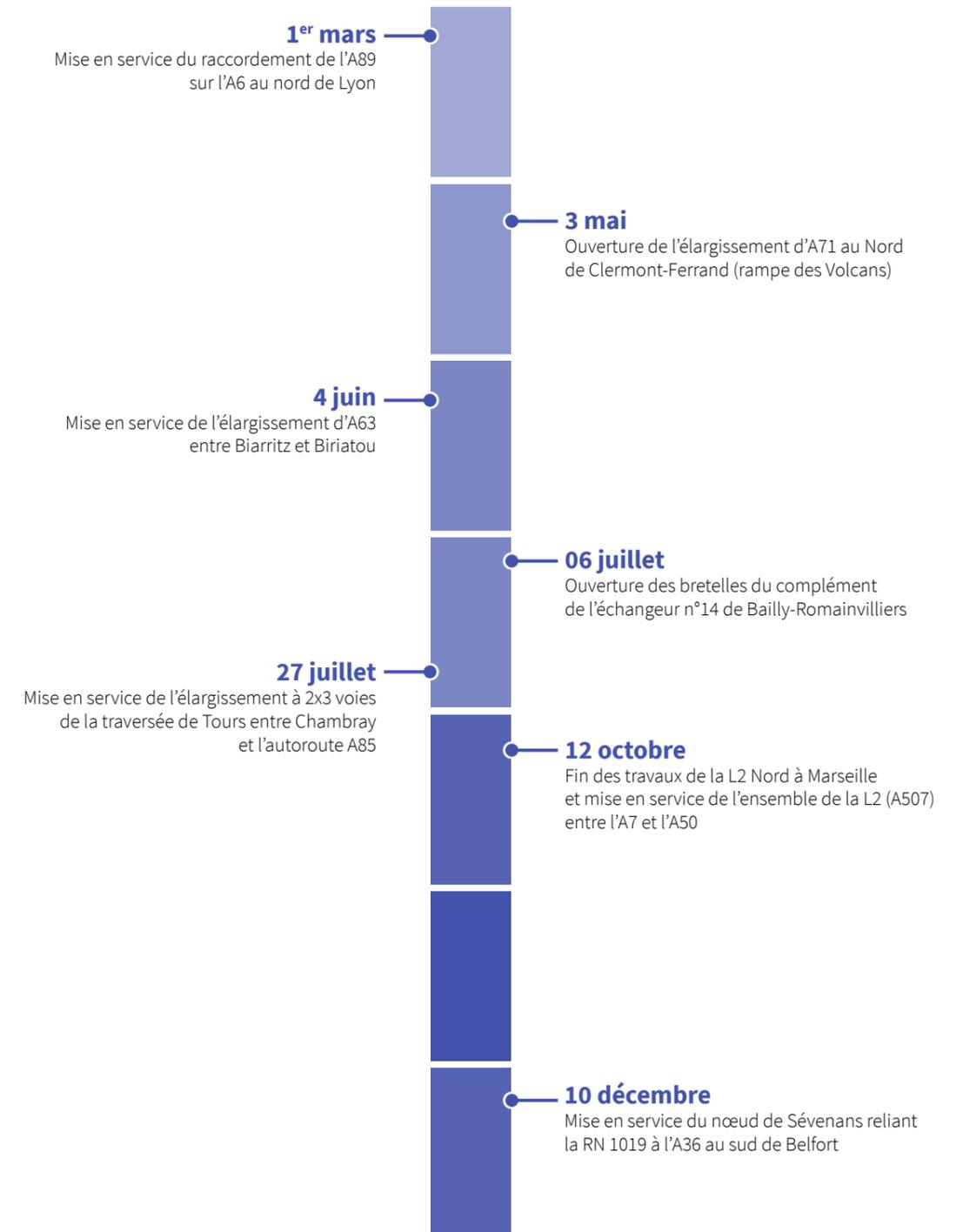
Nombre d'agréments délivrés  
pour l'exploitation d'aires de services 5

Nombre de kilomètres d'autoroutes  
mises en service dont les 5,7 km  
de prolongement de l'autoroute A89  
à l'autoroute A6 au nord de Lyon 43



# PARTIE 2

# Les temps forts





## PARTIE 3

# Perspectives et enjeux du secteur concédé

## 3.1. Rétrospective de l'année 2018: un réseau en mouvement, au service des usagers et de la transition écologique et solidaire

### 3.1.1. Le plan d'investissement autoroutier

D'un montant total de près de 700 M€ au niveau national, ce plan, négocié en 2017 et dont la mise en œuvre opérationnelle a été lancée en 2018 avec la publication en août puis en novembre, des avenants aux contrats de concession, s'inscrit dans les priorités du Gouvernement pour améliorer la mobilité des français :

Il répond aux besoins de mobilité au quotidien, en permettant la création de nouveaux points d'échanges autoroutiers, la plupart situés sur des axes de trajets domicile-travail aux abords de grandes agglomérations comme dans les territoires ruraux ;

Il permet de diminuer l'impact des autoroutes sur l'environnement, avec notamment la réalisation d'ouvrages de franchissement pour la faune, l'amélioration du traitement des eaux de ruissellement ou la suppression de points noirs bruit. Ce sont ainsi environ 230 M€ qui seront investis pour rendre plus propre la mobilité sur les autoroutes concédées ;

Il prévoit enfin la création de plus de 4 500 places de covoiturage aux abords des autoroutes, pour favoriser l'essor de ces nouvelles mobilités partagées.

Ce plan répond à une demande forte des collectivités locales à travers tout le pays, qui sont à l'origine et portent depuis des années des projets utiles à la desserte de leur territoire, et qui attendaient un tel levier pour les rendre possible. A ce titre, ce sont les collectivités locales concernées qui assureront environ la moitié du financement de ces nouveaux diffuseurs autoroutiers.

Ce plan comprend au total 23 opérations de création ou d'aménagement d'échangeurs ou de diffuseurs, ainsi que 20 opérations consistant à diminuer l'impact des autoroutes sur l'environnement. La liste des opérations. La liste des opérations est décrite dans la partie 7. Les autoroutes concernées par ce plan, exploitées par les sociétés historiques, représentent un réseau de plus de 8000 km, composante structurante du réseau transeuropéen de transport (RTE-T).

Ce nouveau plan d'investissement se traduit par la création de plusieurs milliers d'emplois, tant pour les grandes entreprises que les PME locales. Celles-ci peuvent se positionner sur les différentes opérations réparties sur le territoire national, dans le cadre des appels d'offres auxquels sont astreintes les sociétés concessionnaires historiques.

### 3.1.2. La loi d'orientation des mobilités

Pour aller plus loin dans la réponse aux enjeux de la mobilité d'aujourd'hui et de demain, le Gouvernement a pris l'initiative de lancer une large concertation de septembre à décembre 2017 qui a permis d'associer l'ensemble des acteurs du secteur et les citoyens-usagers des transports : les Assises nationales de la mobilité.

En effet, le transport reste aujourd'hui à l'origine de près de 30 % des émissions de gaz à effet de serre de notre pays et cette proportion a peu évolué ces dernières années, en fort contraste avec d'autres secteurs de l'économie française comme la production d'électricité ou l'industrie manufacturière. Dans ce contexte, la transition écologique constitue une priorité absolue face à l'urgence climatique et l'asphyxie croissante de nos agglomérations dans la continuité des engagements pris par la France dans le cadre de l'Accord de Paris, du Plan Climat et de la loi de transition énergétique pour la croissance verte.

De ces réflexions ont émergé le projet de loi d'orientation des mobilités, refondant la politique des transports et la tournant vers l'avenir, à l'instar de la loi d'orientation des transports intérieurs de 1982.

Des ambitions du projet de loi dont l'objet est plus vaste, certaines impacteront durablement le secteur autoroutier concédé, qui doit être au cœur d'une nouvelle stratégie de mobilité.

La réussite de la transition écologique et énergétique des mobilités passe par le développement d'incitations au changement des comportements des usagers vers des mobilités

plus propres. Dans le secteur autoroutier, cette ambition pourra amener le développement de « zones à faibles émissions » pour limiter la congestion et la pollution dans les grandes agglomérations. Il est envisagé également de développer la participation des SCA aux pôles d'échanges multimodaux.

Pour améliorer la gouvernance des mobilités et mieux répondre aux besoins quotidiens des citoyens, des territoires et des entreprises, le projet de loi contribue à clarifier les compétences entre collectivités territoriales (communes, intercommunalités et régions) dans un environnement où les différents modes de transports doivent devenir de plus en plus interfacés (PEM, VRTC,...). Cela devrait également accroître la participation de ces acteurs dans les projets autoroutiers.

Sur l'axe de la révolution numérique des mobilités pour donner à chacun plus de choix de mobilité : le projet de loi présente notamment comme priorité l'accès aux données nécessaires au développement des services de mobilité. C'est un chantier important auquel le secteur autoroutier sera associé.

Enfin, le projet de loi prévoit des dispositions pour le développement des infrastructures de recharge de véhicules électriques à la fois dans les bâtiments d'habitation et d'entreprises et sur la voie publique, ainsi que des stations de gaz naturel pour véhicules (GNV), et promeut également l'innovation avec l'accompagnement du développement du véhicule autonome. Ces dispositions sont de nature à permettre la pleine implication du secteur autoroutier pour participer au développement de ces infrastructures indispensables à la mobilité de demain.



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

### 3.2.1. Assurer le suivi des opérations

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

Un premier enjeu consiste à effectuer le suivi des opérations en cours, inscrites dans les contrats de plan, le plan de relance autoroutier de 2015 et désormais dans le plan d'investissement autoroutier. Ces opérations sont nombreuses et d'un montant conséquent. L'État doit effectuer

un contrôle régulier de la réalisation des travaux, afin de s'assurer qu'ils sont conformes aux cahiers des charges et aux attentes des usagers et du concédant. Ce contrôle est d'autant plus essentiel que la réalisation de certaines opérations demande de résoudre des questions complexes. Les opérations de 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. Durant l'année 2016, la réalisation des travaux, d'un montant de 3,27 milliards d'euros, a débuté.

État d'avancement des opérations du plan de relance autoroutier au 31/12/18

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. Etudes d'avant-projet en cours. Travaux en cours. Mise en service prévue pour mi-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. Mise en service prévue pour fin 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 en cours. Mise en service prévue pour fin 2021.
	Dispositif d'échanges entre l'A36, la RN1019 et la RD437 (Sévenans)	Approbation du dossier de demande de principe le 18 octobre 2016. Déclaration d'utilité publique le 3 février 2017. Mise en service du nœud en décembre 2018. Fin des travaux pour fin 2019.
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. Mise en service prévue pour 2022.
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 S1 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 S1 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. Démarrage des travaux en 2019.
	Élargissement de l'A46 Sud entre A7 et A43 – Études	Les études sont en cours.
	Aménagements environnementaux	Les travaux sont tous terminés et mis en service.
COFIROUTE	Aménagement à 2x4 voies de l'A10 entre la bifurcation A10/A19 et la bifurcation A10/A71	DUP prononcée le 9 juillet 2018. Début des travaux préparatoires fin 2018.
	Aménagement à 2x3 voies de l'A10 entre la bif. A10/A85 et Sainte-Maure-de-Touraine	DUP et l'AE ont été obtenues le 24 juillet 2018.

Société	Opérations	État d'avancement
COFIROUTE	Aménagements environnementaux	Les travaux sur une partie des écoducs sont terminés et permettent le début du suivi écologique des écoducs construits.
	Aménagements pour la petite faune terrestre et la faune piscicole.	L'avant-projet approuvé mi-2018.
	Extension et/ou création de parkings de covoiturage	La création de 600 places de parking est répartie sur plus de 10 sites. La concertation avec les acteurs locaux est en cours pour l'implantation définitive des sites et des bornes électriques.
ESCOTA	Opération d'élargissement de l'A57 à 2x3 voies entre Benoît Malon et la bifurcation avec l'A570.	Les études de l'élargissement sont en cours. L'arrêté de DUP a été signé le 27 novembre 2018.
Sanef	Aménagement ponctuel de l'A4, Contournement nord-est de Metz	L'autorisation environnementale a été obtenue le 21 septembre 2018. L'enquête publique a été lancée le 03 décembre 2018.
	Aménagement autoroutier des extrémités de la RN42 à St Omer(A26) et à Boulogne (A16)	A16 : l'enquête publique est et avant-projet en préparation et les études d'avant-projet sont en engagées. A26 : le dossier de demande de principe est en cours de modification pour tenir compte du retour de la concertation.
	Achèvement de l'A29 (création de BAU)	Les travaux sont achevés depuis le 04 juillet 2018.
	Aménagements environnementaux	Travaux en cours. 21 sites sont réalisés en décembre 2018.
	Aménagements des aires d'arrêt	5 aires de services et 21 aires de repos réalisées en 2018.
	Réaménagement de l'échangeur A4/A35/A355	Décision ministérielle d'approbation du dossier de demande de principe signée le 25 avril 2018. Première phase de déboisement réalisée en octobre 2018.
	A4 – Complément de l'échangeur de Bailly-Romainvilliers	Décision ministérielle autorisant la mise en service du diffuseur complet publiée le 29 juin 2018.
Mise en accessibilité des postes d'appel d'urgence sur A26	Les travaux sont en cours. 2 PAU ont été réalisés en 2018 sur A34.	
SAPN	Aménagement à 2x3 voies de l'A13 entre Pont l'Évêque et Dozulé	Travaux en cours.

Société	Opérations	État d'avancement
SAPN	A13 Desserte de Pont-Audemer (27): création des demi-diffuseurs de Toutainville et de Bourneville	Travaux en cours.
	A13 – Complément du diffuseur de La Haie-Tondue (14)	Le dossier de demande de principe a été finalisé le 14 juin 2018 pour instruction auprès de l'autorité concédante.
	A13 – Complément du diffuseur de Maison Brûlée (76)	Ouvrage en service depuis le 13 avril 2017.
	A13- Viaduc de Guerville	Les travaux sont en cours. Le bétonnage du tablier a débuté en novembre 2018.
	A14 – Sécurisation des tunnels	Opération achevée le 2 février 2017.

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

Un second enjeu, majeur, correspond à l'entretien et à la préservation du patrimoine autoroutier, estimé à près de 150 milliards d'euros. Au terme des contrats de concession, ce patrimoine reviendra à l'État. Ce patrimoine correspond à ce que la jurisprudence qualifie de « biens de retour ». Le Conseil d'État définit ces biens comme les biens nécessaires à l'exploitation du service<sup>1</sup>. Ces biens doivent revenir à l'autorité concédante à la fin de concession afin de lui permettre de poursuivre l'exploitation des infrastructures.

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

Le cycle de renouvellement des infrastructures autoroutières (chaussées, bâtiments, ouvrages d'art, tunnels) s'étend sur 10-15 ans. Les premières fins de concessions interviendront quant à elles à partir de 2027 (fin des contrats de concession des ponts de Normandie et de

Tancarville) et 2031 (fin du contrat de concession de la société Sanef). Il convient donc de s'assurer dès à présent que les autoroutes demeurent en bon état et que les concessionnaires respectent bien leurs obligations en la matière. Les agents de l'État réalisent déjà de nombreux audits et contrôles sur site. La définition d'une méthodologie adéquate constitue un élément clé de l'efficacité du contrôle. Aussi l'Etat améliore-t-il sans cesse ses indicateurs, instruments et méthodes de mesure.

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

Les efforts de conservation se traduisent par des travaux publics et des emplois, avec un effet positif pour le secteur à court et moyen termes. Ils n'engendrent aucune dépense publique et n'impliquent aucune modification des contrats de concession puisqu'ils relèvent des obligations contractuelles des sociétés concessionnaires. L'enjeu que constitue l'entretien du patrimoine mérite donc d'être visualisé par l'ensemble des acteurs de la communauté autoroutière. L'opportunité d'entreprendre de nouvelles opérations de construction doit être mesurée à l'aune des moyens alloués à cette mission.

<sup>1</sup> Conseil d'État, Assemblée, *Commune de Douai*, 21 décembre 2012, n° 342788.

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

### 3.3.1. Histoire du développement du réseau autoroutier concédé

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

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

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

Au milieu des années 1970, les sociétés concessionnaires d'autoroutes sont confrontées à une conjoncture économique moins favorable et le système autoroutier doit faire l'objet d'une restructuration : trois sociétés privées déficitaires sont transformées en sociétés d'économie mixte concessionnaires d'autoroutes (SEMCA) et reviennent dans le périmètre du secteur public. En revanche, la société COFIROUTE, qui n'est pas en difficulté, demeure privée.

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

Parallèlement en 1993, la loi n° 93-122 du 29 janvier 1993 relative à la prévention de la corruption et à la transparence de la vie économique et des procédures publiques (dite « loi Sapin I ») limite

fortement les possibilités de recours à la pratique de l'adossement, pratique dont le Conseil d'État, dans un avis rendu le 16 septembre 1999, estime qu'il est contraire aux règles de la commande publique issues du droit communautaire.

Suite à l'entrée en vigueur du décret n° 95-81 du 24 janvier 1995 relatif aux péages autoroutiers, des contrats de plan sont conclus pour une durée de cinq ans entre l'État et les sociétés concessionnaires afin de formaliser les engagements de chacune des parties en matière de travaux, d'investissements, de politique tarifaire et de service à l'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 A 75 est attribuée à la Compagnie Eiffage du viaduc de Millau (CEVM). La même année, la concession autoroutière pour l'autoroute A 28 entre Rouen et Alençon est attribuée à la société ALIS.

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

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 1<sup>er</sup> 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 modification des évolutions des péages.



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

Les contrats autoroutiers sont, pour l'essentiel, des contrats de concession, conclus aux risques et périls de la société concessionnaire. Ils constituent plus précisément des contrats de **concession de travaux**, tels que définis à l'article L.1121-2 du code de la commande publique.

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

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 ».

### 3.3.3. L'économie des sociétés concessionnaires d'autoroutes

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

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

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

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

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.

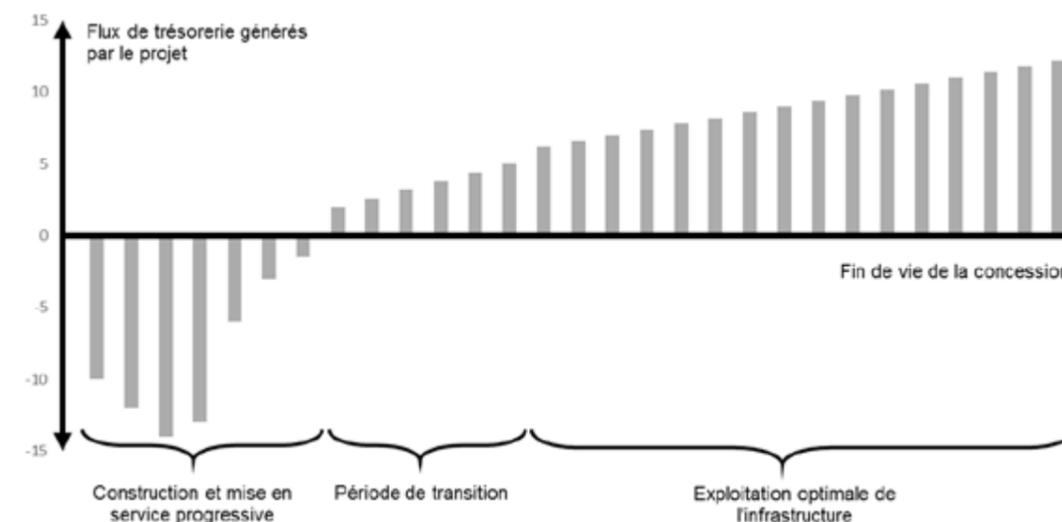
À partir de la mise en service, la société peut mobiliser le produit des péages pour assurer, en premier lieu, les frais d'exploitation, d'entretien et de renouvellement de l'autoroute puis, en deuxième lieu, pour rembourser la dette levée et enfin pour rémunérer le capital. Les figures suivantes illustrent 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 généralement à partir de ce moment que la rémunération du capital peut intervenir.

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

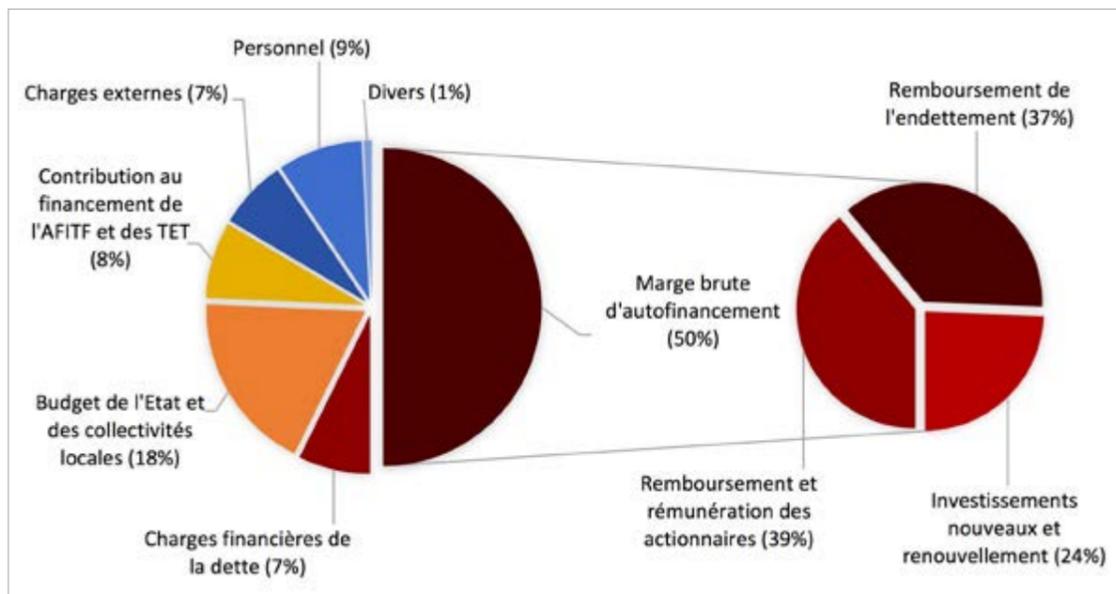
En cas d'incident ou de sous-performance, les différents apports de financement sont mis en

risque par le fonctionnement du contrat. Les risques peuvent provenir d'un mauvais déroulement des travaux, d'une moindre performance de l'exploitation ou encore de trafics moins dynamiques qu'anticipés. Les fonds propres peuvent être ainsi partiellement ou totalement perdus.

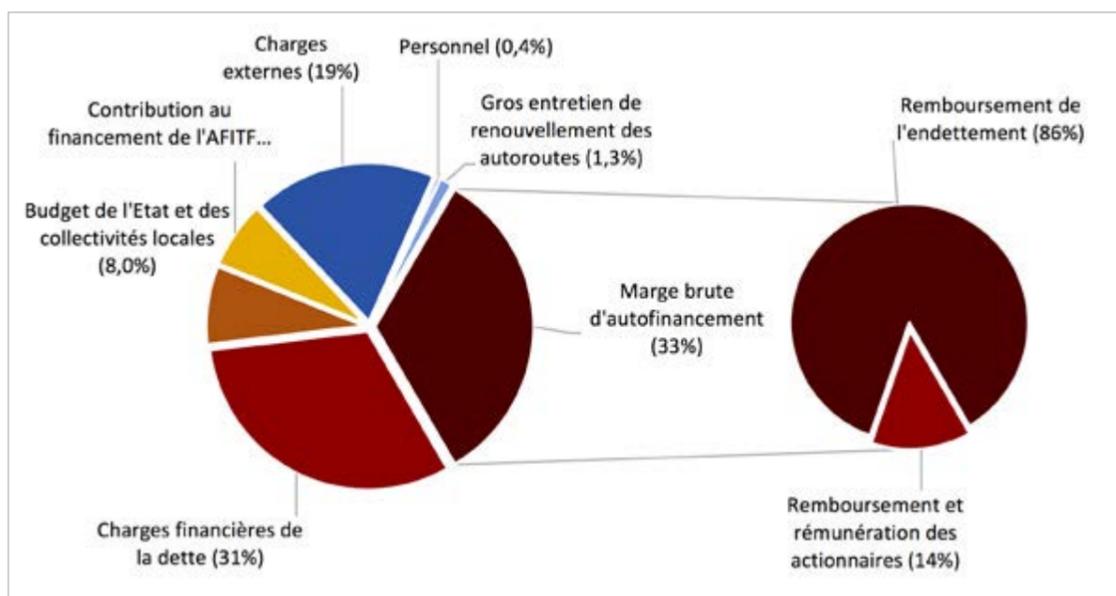
Le trafic en 2018 et son évolution par rapport à 2017 sur le réseau autoroutier concédé figure en annexe 3.

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 2018)



Usage des recettes de péage par les sociétés concessionnaires récentes (ALIS, CEVM, ARCOUR, ADELAC, A'LIENOR, ALICORNE, ATLANDES, ALBEA ; données 2018)



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.

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

## Équilibre du protocole 2015

Suite aux débats qui ont concerné le secteur autoroutier depuis 2013, un accord a été trouvé au printemps 2015 pour rééquilibrer les relations entre les concessionnaires et l'État. Cet accord<sup>1</sup> s'est traduit par :

- Le renforcement des clauses contractuelles, avec notamment l'insertion de clauses d'encadrement et de rétrocession de la rentabilité, soit en durée soit en gel de tarif ;
- La réalisation par les sociétés d'autoroutes d'un programme de 3,27 milliards d'euros de travaux afin d'améliorer le réseau autoroutier. Ces travaux permettront d'améliorer la sécurité des automobilistes, de fluidifier le trafic et de rendre les autoroutes plus facilement accessibles depuis le réseau secondaire, tout en générant des milliers d'emplois.
- Le versement par les sociétés d'autoroutes d'un milliard d'euros au profit de l'amélioration des infrastructures de transport du pays.

Avec cet accord, le gouvernement a atteint les trois objectifs qu'il avait fixés :

- 1 - Rééquilibrer les contrats dans l'intérêt des usagers et de l'Etat et ainsi remédier aux difficultés issues des conditions dans lesquelles les concessions autoroutières ont été privatisées en 2006.
- 2 - Dégager des ressources nouvelles pour le financement des infrastructures de transport.
- 3 - Contribuer à la relance de l'activité économique et permettre des créations d'emploi dans le secteur des travaux publics.

Dans son rapport de 2019<sup>2</sup>, la Cour des Comptes a chiffré les revenus attendus de l'allongement des

durées de concession décidés dans le cadre du protocole du 9 avril 2015 par rapport aux investissements du plan de relance autoroutier (PRA). Ces montants ne peuvent être comparés sans prendre en compte l'actualisation, qui permet de mettre en cohérence le décalage temporel, de même que l'exposition au risque de ces différents flux : Un taux d'actualisation est ainsi nécessaire pour comparer les euros dépensés en 2015 et les euros à percevoir – qui plus est avec une incertitude tenant aux paramètres de prévision pris en compte (inflation, évolution des trafics, taux d'intérêt,...) – en 2030. La Commission européenne a ainsi expressément validé l'équilibre du plan de relance autoroutier en 2014 et tout particulièrement le taux d'actualisation retenu, dans son avis du 28 octobre 2014, rendu public<sup>3</sup>. La Cour des Comptes s'est quant à elle interrogée sur l'opportunité du recours à l'allongement des concessions. Elle n'a en aucun cas conclu à l'existence d'une surcompensation.

Enfin, il convient de rappeler que des mécanismes contractuels ont été introduits par l'Etat, à la demande de la Commission européenne, relatifs aux tarifs et aux durées de concession qui permettront de rééquilibrer les cas échéant les flux de la concession. Ainsi, une meilleure performance pendant les années d'allongement se traduirait soit par une modération automatique de l'évolution des tarifs par rapport à celle prévue, soit par la réduction des allongements de durée. A l'inverse, les concessionnaires restent seuls exposés aux risques d'exécution de la concession : une baisse des trafics par exemple, comme c'est le cas pour l'exercice 2020 dans une ampleur inédite (sur l'ensemble de l'année 2020, la baisse cumulée, tout véhicule confondu, sera de l'ordre de 20 à 25% en fonction des réseaux), ne donnerait lieu à aucune compensation.

1. Publié sur le site du ministère de la transition écologique : [https://www.ecologie.gouv.fr/societes-concessionnaires-dautoroutes-sca#scroll-nav\\_2](https://www.ecologie.gouv.fr/societes-concessionnaires-dautoroutes-sca#scroll-nav_2)

2. <https://www.ccomptes.fr/fr/publications/le-plan-de-relance-autoroutier>

3. [https://ec.europa.eu/competition/state\\_aid/cases/252816/252816\\_1614582\\_186\\_2.pdf](https://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases/252816/252816_1614582_186_2.pdf)

## Les dotations aux amortissements en concession : l'amortissement de caducité

La technique de l'amortissement de caducité, fondée notamment sur le 2° de l'article 112 du code général des impôts et reconnue par la doctrine administrative (cf. BOI-BIC-AMT-20-40-40 du 12 septembre 2012), est admise de longue date pour les concessionnaires de service public devant remettre gratuitement à l'autorité concédante en fin de concession leurs équipements et installations.

Ce mécanisme permet de pallier une éventuelle perte du cocontractant qui résulterait d'une durée contractuelle trop courte par rapport à la durée d'amortissement technique des biens

qu'il a financés pour la réalisation du contrat. Ce traitement des dépréciations des biens n'étant pas complet au terme de la convention, le cocontractant n'aurait d'autre choix que de constater un manque à gagner et donc de l'anticiper en augmentant le niveau de ses tarifs. C'est pour éviter la survenance d'un tel phénomène que le droit fiscal autorise le concessionnaire à pratiquer cet amortissement de caducité. Ainsi utilisé, ce mécanisme n'a pas pour but de défavoriser le renouvellement du patrimoine, mais au contraire de compléter l'amortissement technique.



## PARTIE 4

# Gouvernance et organisation du secteur autoroutier concédé

Plusieurs acteurs interviennent dans la gouvernance du secteur autoroutier concédé. L'État, par le biais du ministère en charge des transports, et en son sein, de la sous-direction de la gestion du réseau autoroutier concédé (GCA). Le ministère des Finances, via la Direction générale de concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes (DGCCRF) exerce également le contrôle relevant du concédant, notamment s'agissant des péages. Le concédant définit les obligations contractuelles des sociétés concessionnaires et en contrôle le respect. Il mène les renégociations 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 GCA collabore avec plusieurs services, internes et externes à la direction des infrastructures de transport (DIT), tels que :

- Le département des partenariats public privé (DIT/ DPPP),

- La mission d'appui du réseau routier national (DIT/ MARRN),
- Le Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (Cerema),
- Les services de la direction du budget du ministère des comptes publics,
- La direction générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes (DGCCRF) du ministère de l'Économie,
- Le CETU (centre d'études des tunnels),
- 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 et de droit de la commande publique.

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.

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.

## Focus

### Audit du plan de relance autoroutier (PRA) en 2018

L'année 2018 a été marquée par la réalisation par la Cour des comptes, en application des dispositions de l'article L. 111-3 du code des juridictions financières, d'un audit du plan de relance autoroutier (PRA) de 2015, étendu au plan d'investissement autoroutier (PIA), qui lors de la mise en œuvre du contrôle, était encore en cours de finalisation. Les magistrats financiers se sont penchés à la fois sur :

- Les programmes d'investissements, en examinant les projets et les infrastructures sélectionnées,
- Les conditions économiques de mise en œuvre, en regardant en particulier les coûts de travaux et les paramètres ayant présidé à l'élaboration des modèles financiers,
- Les conditions juridiques de réalisation des deux plans.

Ce contrôle s'est conclu à la fin de l'année 2018 et a donné lieu le 23 janvier 2019 à un référé de la Cour des Comptes. Trois observations ont été émises par la Cour concernant l'allongement de la durée des contrats de concession, le caractère compensable des opérations inscrites aux plans autoroutiers et le calcul de la compensation. Ces observations ont été assorties de trois recommandations concernant une normalisation accrue du caractère compensable des opérations, les hypothèses économiques fondant les compensations accordées aux sociétés concessionnaires d'autoroutes, ainsi que l'introduction d'une nouvelle clause de retour à meilleure fortune.

Ce référé a donné lieu à une réponse publique du ministre de la transition écologique et solidaire et de la ministre chargée des transports, en date du 4 avril 2019, qui apporte des éléments précis sur chacun des points évoqués.

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

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

### 4.1.1. La passation des contrats

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

Le DPPP s'appuie pour la conduite de ces procédures sur les compétences techniques internes au ministère et notamment les entités territoriales et les directions techniques du Centre

d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (Cerema), ainsi que la mission d'appui du réseau routier national (MARRN) et sur une assistance externe dans les domaines juridique et financier.

La sous-direction de la gestion et du contrôle du réseau autoroutier concédé (GCA) est associée à ces démarches et y apporte notamment sa compétence pour la contractualisation des indicateurs de performance (dimensionnement et scénarios d'entretien des chaussées, aires annexes, péage, exploitation, etc.) et la rédaction de certaines clauses des contrats.

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

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

### 4.1.2. La gestion et le contrôle des contrats

La mission de la **sous-direction GCA** (organigramme en annexe 1) est d'assurer une bonne gestion du réseau autoroutier concédé et du service rendu aux usagers. Elle assure le contrôle de l'exécution de 23 contrats de concession d'autoroutes ou d'ouvrages d'art pour le compte de l'État ainsi qu'une veille législative et réglementaire.

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

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

Le **bureau GCA1** veille à la bonne exécution des contrats, en particulier dans leurs dimensions juridique et financière. Ses locaux sont situés sur le site de la Défense de la DGITM. Outre l'équipe d'encadrement, le bureau comprend cinq chargés de contrat et deux chargés d'expertise financière. Chaque chargé de contrat assure le suivi des projets d'aménagement et des opérations concernant la partie du réseau concédé couverte par les contrats dont il est responsable, en lien avec les chargés de domaines techniques basés à Bron (bureaux GCA2 et GCA3 décrits ci-dessous). Il est l'interlocuteur des sociétés

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

concessionnaires, ainsi que des services déconcentrés et des services techniques des collectivités locales des réseaux dont il s'occupe. Les chargés d'expertises financières sont chargés du contrôle des tarifs de péage et de l'analyse de l'équilibre économique et financier des concessions. GCA1 mène par ailleurs, en lien avec les bureaux GCA2 et GCA3, les négociations relatives à la modification des contrats de concession et à la conclusion de nouveaux contrats de plan.

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

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

Le **réseau scientifique et technique** du ministère de la transition écologique et solidaire (Cerema, CETU, IFSTTAR) est très activement sollicité par la sous-direction GCA à l'appui de son activité de contrôle. Pour le contrôle des travaux, les principaux domaines d'intervention du Cerema sont l'environnement, notamment le contrôle du respect des exigences environnementales en phase chantier, les ouvrages d'art au travers d'audits thématiques et les audits de sécurité. La collaboration avec le Cerema est appelée à se renforcer encore dans la période à venir, tout particulièrement en matière de réalisation d'audits à thèmes et la préparation de la fin des concessions.

## 4.2. La collaboration inter-services

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

- Les avenants aux contrats de concession sont négociés et validés en partenariat avec les services du ministre chargé du budget, ainsi qu'avec les services du ministre de l'économie et des finances.
- S'agissant des tarifs de péage, la direction générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes (DGCCRF) est conjointement responsable du contrôle annuel des hausses de tarifs de péage, qu'elle reçoit, examine et valide le cas échéant, en partenariat avec la DIT. Elle est en particulier cosignataire des arrêtés approuvant des tarifs de péage 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 et DIR.

Les **commissions intergouvernementales** (CIG) des tunnels du Mont-Blanc et du Fréjus (voir partie 4.7) qui régissent l'exploitation des tunnels alpins, intègrent un ambassadeur, président des délégations françaises aux CIG des tunnels du Mont-Blanc et du Fréjus, dont la DIT assure la vice-présidence, les préfets de 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 (FDPIITMA).

## 4.3. La Commission européenne

### 4.3.1. Le contrôle des aides d'État

L'allongement de la durée d'une concession est susceptible de revêtir le caractère d'une aide d'État. Aussi les projets d'avenants prévoyant un tel allongement, tels que ceux destinés à mettre en œuvre le plan de relance autoroutier, doivent être notifiés à la Commission européenne afin

que celle-ci s'assure de leur compatibilité avec le marché intérieur. La Commission vérifie notamment que la période d'allongement consentie compense strictement les charges nouvelles imposées à la société concessionnaire. Les paramètres financiers qui ont abouti à l'estimation de la compensation font, dans ce cadre, l'objet d'un examen attentif.

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

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

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

Les discussions sur la révision de la directive se sont poursuivies pendant toute l'année 2018

et ont vocation à se prolonger dans les années suivantes, sans qu'une date d'aboutissement de ces discussions puisse être définie. A noter toutefois la perspective éventuelle d'un élargissement du périmètre de la Directive aux véhicules légers, et non plus seulement aux poids lourds.

La sous-direction GCA 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.

### 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 relatif au télépéage européen. Cette directive prévoit la création d'un service européen de télépéage (SET) visant à mettre les opérateurs en condition de fournir aux usagers intéressés un équipement embarqué compatible avec tous les systèmes de péage électronique existant et à venir dans l'Union Européenne. Le SET a été défini le 8 octobre 2009 par la décision 2009/750/CE adoptée par la Commission avec accord du Conseil et du Parlement européen.

Le SET repose sur une architecture ouverte constituée des normes communes. Les presta-

taires du SET sont tenus de proposer aux usagers un équipement permettant de s'acquitter des péages à travers toute l'Union Européenne. Le SET connaît une mise en place complexe qui nécessite une évolution du cadre juridique.

La proposition de refonte de la Commission comporte deux volets : un volet interopérabilité, dont l'objectif est d'accélérer le développement de l'interopérabilité, et d'adresser les obstacles identifiés dans la première version du régime de 2004, ainsi qu'un volet relatif à l'échange de données transfrontalières en vue de la lutte contre la fraude au péage. La France a vivement soutenu l'atteinte d'un compromis sur ce texte sous présidence autrichienne, et notamment sur le second volet, dont les dispositions sont essentielles au développement du péage en flux libre.

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



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

##### Le plan d'investissement autoroutier

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

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

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

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

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

Ces avis, quoique non contraignants, ont été dûment pris en compte par les services de l'État,

lesquelles ont procédé à une analyse détaillée de l'ensemble des critiques émises par l'Autorité. S'agissant du coût des opérations, deux contre-expertises ont ainsi été commandées, qui ont conforté les estimations de la DIT.

Le Gouvernement a saisi en 2018 le Conseil d'Etat d'un projet de plan amendé : huit opérations insuffisamment mûres ou dont le coût pouvait sembler surestimé ont été retirées ou réduites ; et surtout le taux de rentabilité interne a été renégocié à la baisse.

Par ailleurs, le Conseil d'Etat a estimé dans ces avis rendus courant 2018 que l'utilité ou la nécessité d'un ouvrage ou d'un aménagement n'est pas à apprécier au regard de ses seuls effets sur l'exploitation de l'autoroute, mais bien, plus largement au regard des besoins actuels en matière de desserte des territoires.

Enfin, l'ART a été officiellement saisie en avril 2018 d'un projet d'avenant à la convention de concession passée entre l'Etat et la société ATMB relative à la compensation de la hausse de la redevance domaniale intervenue en 2013. L'Autorité a rendu son avis le 9 juillet 2018.

##### 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.

En novembre 2018, l'ART a rendu son troisième rapport sur les comptes des sociétés concessionnaires pour l'exercice 2017. Dans ce rapport, l'ART note que le secteur autoroutier concédé français demeure dynamique même si la hausse de chiffre d'affaire enregistrée en 2017 demeure plus faible que celle de 2016.

L'ART relève que la hausse des recettes tarifaires s'explique par une croissance du trafic, et plus particulièrement du trafic poids lourd, qui sous l'effet de la reprise économique, poursuit son rattrapage depuis la crise de 2009, tandis que la croissance du trafic de véhicules légers se tasse.



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

En application de l'article L. 122-14 du code de la voirie routière, l'Autorité veille à l'exercice d'une concurrence effective et loyale. A ce titre, elle assure le respect des règles applicables à la passation, l'exécution et la modification des marchés, notamment de travaux, passés par les sociétés concessionnaires pour les besoins de la concession. Elle dispose d'un pouvoir d'instruction lui permettant de demander toutes informations utiles aux sociétés concessionnaires. Elle a, par ailleurs, compétence pour engager des recours pré-contractuels et contractuels. L'Autorité se prononce également sur la composition des commissions des marchés internes aux sociétés ainsi que sur les règles que ces commissions édictent pour la passation et l'exécution de leurs marchés. Enfin, l'Autorité élabore un rapport public annuel sur les marchés passés par les sociétés concessionnaires et les travaux réalisés en exécution de ces marchés.

Le 30 juin 2018, l'ART a publié son deuxième rapport annuel sur l'activité des commissions des marchés des sociétés concessionnaires d'autoroutes relatif à l'exercice 2017.

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

Si l'exercice 2016 constituait une année de transition avec deux dispositifs juridiques distincts, pour l'exercice 2017, le régime juridique applicable aux sociétés concessionnaires s'est stabilisé et n'a plus été modifié s'agissant des règles de passation de leurs marchés ou de la composition et de la définition des règles internes de leur commission des marchés (pour les neuf sociétés soumises à cette obligation). La publication tardive du décret n° 2017-1816 du 28 décembre 2017 relatif à la régulation des marchés et contrats dans le secteur des autoroutes n'a eu aucun effet sur les marchés passés par les sociétés concessionnaires pour l'année examinée.

Ce rapport constitue ainsi un premier bilan sur un exercice complet du nouveau cadre juridique applicable aux sociétés concessionnaires ainsi que de l'action de l'ART dans l'exercice de ses nouvelles missions.

Sous réserve des ajustements de périmètre dus à la définition des besoins de la concession qui fait toujours l'objet d'interprétations divergentes, l'Autorité constate en conclusion de son rapport que la majorité des achats (en montant) des sociétés concessionnaires fait l'objet d'une procédure transparente et objective de mise en concurrence au bénéfice de l'ensemble des opérateurs économiques.

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-concessions ») initiés postérieurement au 1<sup>er</sup> avril 2016 par les sociétés concessionnaires.



## 4.5. Le Parlement

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

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

## 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 2018, le comité des usagers du réseau routier national s'est réuni à deux reprises. Les services de l'Etat ont notamment présenté au comité :

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

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

- Les hausses tarifaires validées pour l'année 2018 et prévisionnelles pour l'année 2019 ;
- L'audit externe du patrimoine du réseau routier national non concédé menée à la demande de la DIT
- La surveillance et l'entretien des ouvrages d'art du réseau routier national concédé
- Un panorama et les perspectives d'interopérabilité du télépéage en Europe

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

## 4.7. Les commissions intergouvernementales des tunnels transalpins

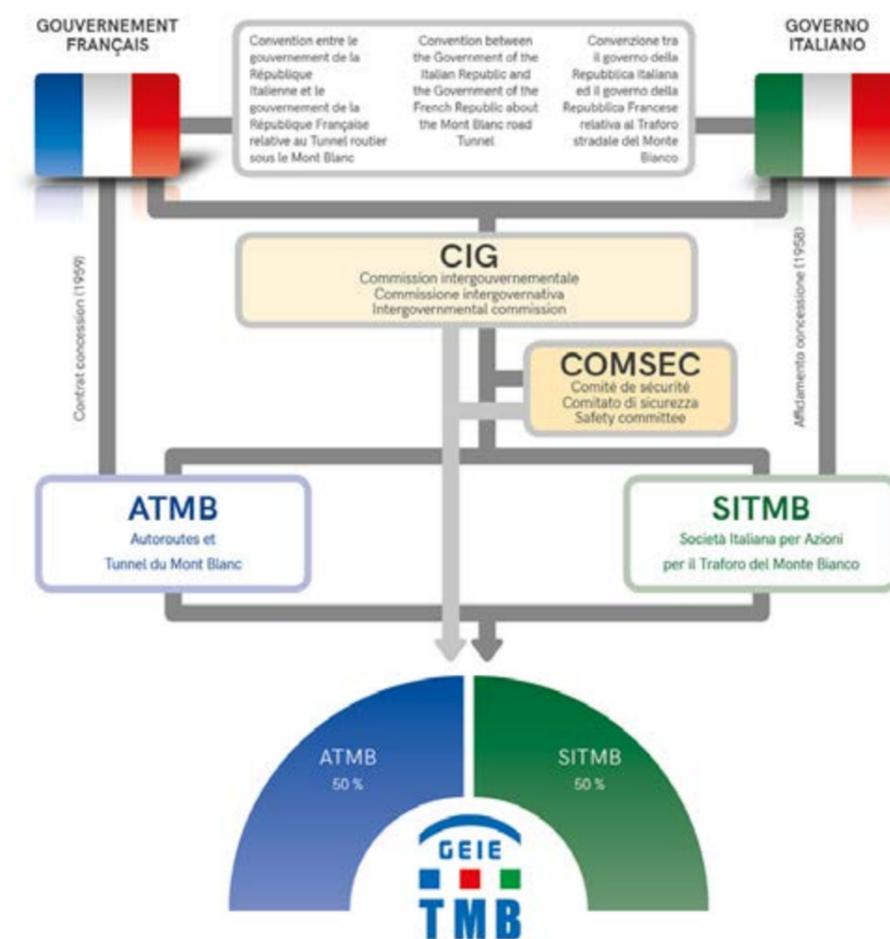
La sous-direction GCA assure la vice-présidence et le secrétariat des délégations françaises aux Commissions intergouvernementales (CIG) des tunnels du Mont-Blanc et du Fréjus, sous l'autorité, en 2018, de Monsieur l'Ambassadeur Jacques Champagne de Labriolle, président des délégations françaises, et qui a succédé à Monsieur l'Ambassadeur Maxime Lefèbre.

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 GEIE, en tant qu'exploitants, présentent le bilan d'exploitation des deux tunnels lors des CIG. La CIG de chaque tunnel se réunit deux fois par an, une fois à Rome, et une fois à Paris.

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

questions de sécurité publique dans le tunnel et ses annexes.

Les comités de sécurité peuvent également former des groupes de travail spécifiques à 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 2018, chaque comité de sécurité s'est réuni à plusieurs reprises pour examiner les conclusions des groupes de travail ainsi que des différents contrôles ou inspections menées. Les conclusions des Comités de Sécurité sont ensuite examinées et approuvées par les CIG.

En mai 2017, la CIG des tunnels routiers du Fréjus et du Mont-Blanc a décidé la constitution d'un groupe de travail binational, associant les administrations centrales françaises et italiennes et les préfetures et services territoriaux. La mission de ce groupe est de préciser les conditions et modalités possibles de mise en œuvre de mesures d'interdiction dans les tunnels applicables aux poids lourds Euro 3. Ce groupe traite également des augmentations tarifaires transitoires qui pourraient s'avérer nécessaires dans l'attente de l'application effective de ces mesures.

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

- L'interdiction permanente des poids lourds Euro 3 lorsque leur part dans le trafic total sera inférieure à 2% sur un trimestre glissant,



indépendamment à chaque tunnel, ce qui laisse envisager selon les projections une interdiction dès le 1<sup>er</sup> janvier 2019 au Mont-Blanc et à partir du 1<sup>er</sup> juillet 2019 au Fréjus ;

- Dans l'attente de cette interdiction, l'application, dès le 1<sup>er</sup> avril 2018, d'une majoration tarifaire de 5%.

Par la suite, les CIG des 23 et 24 novembre 2017 ont décidé l'interdiction permanente de la circulation des PL Euro 3 aux tunnels du Fréjus et du Mont-Blanc, dès lors que leur part passe sous le seuil de 2% du trafic total des PL sur un trimestre glissant à chaque ouvrage.

La part des PL Euro 3 sur le trimestre août/septembre/octobre 2018 inférieure au seuil de 2% au Mont-Blanc, a conduit la CIG de fin novembre 2018 à entériner l'interdiction des PL Euro 3 dès le 1<sup>er</sup> janvier 2019. Au tunnel du Fréjus en revanche, le seuil n'a pas été atteint

sur le trimestre août/septembre/octobre 2018, conduisant à reporter l'interdiction.

A la CIG de mai 2018, la délégation française a par ailleurs suggéré que soit engagée une étude prospective sur l'interdiction des poids lourds Euro 4 aux deux tunnels selon les mêmes modalités que celles applicables aux Euro 3. Leur part dans le trafic global est encore plus faible que celle des poids lourds Euro 3 du fait d'une commercialisation plus brève. La question de leur interdiction peut légitimement se poser car la norme Euro 4 a apporté une réduction des rejets de NOx mais pas de particules fines PM 10.

La CIG de fin novembre 2018 a demandé la constitution d'un groupe de travail binational associant les sociétés, les administrations et les gestionnaires des tunnels, portant sur les conditions de mise en œuvre des mesures d'interdiction des PL Euro 4.

Trois projets de nouvelle concession autoroutière ont plus particulièrement été suivies par le département des partenariats public-privé en 2018.

## 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. Les études et procédures administratives nécessaires ont dès lors été engagées par le concessionnaire en vue d'un démarrage des travaux fin 2017. Toutefois, des

aléas techniques et administratifs, courants pour ce type de projets, ont repoussé l'obtention des autorisations requises jusqu'au 30 août 2018. À compter de cette date, Arcos a pu progressivement engager les travaux définitifs du projet sur l'ensemble du tracé. Ces derniers font l'objet d'un suivi par les différents services techniques de l'État concernés afin de veiller au bon déroulement de l'opération.

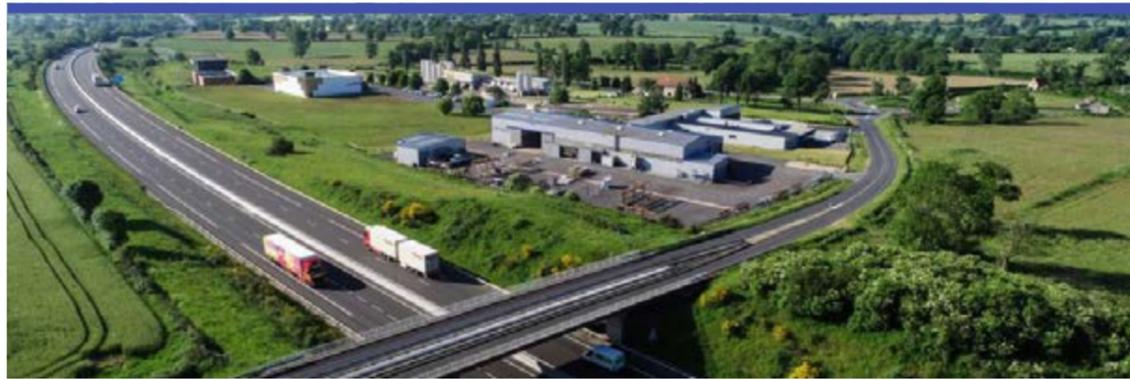
L'État avait engagé fin 2017 la procédure de prorogation de la déclaration d'utilité publique initiale du projet qui venait à échéance en 2018. Cette procédure a été conclue en janvier 2018 par la publication du décret n° 2018-36 du 22 janvier 2018 prorogeant la DUP pour 8 années, sécurisant ainsi la poursuite du projet.

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

# PARTIE 5

# La passation de nouveaux contrats





## 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.

A l'issue de cette phase de candidatures, cinq groupements ont été retenus pour participer la suite de la procédure, décision qui leur a été notifiée le 26 décembre 2017. Le dossier de consultation des entreprises a été communiqué à ces derniers le 9 février 2018, et la date limite de remise des offres fixée au 25 juin 2018. Tous les groupements candidats ont remis dans les délais leurs dossiers d'offres.

Les services techniques de l'État ont procédé à l'analyse des offres et deux groupements ont été désignés « concessionnaires pressentis » en décembre 2018. Ces derniers ont été invités à remettre des offres améliorées courant 2019, en vue du choix du concessionnaire attributaire.





# PARTIE 6

# Le contrôle des contrats en cours

## 6.1. Le contrôle des hausses annuelles de tarifs de péage

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.

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

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

La conformité de la hausse du taux kilométrique moyen à la hausse maximale contractualisée ainsi que l'absence de foisonnement sont systématiquement 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 2018 et à leurs évolutions depuis 2006. Les propositions des sociétés pour l'année 2018 ont été réceptionnées fin novembre et courant décembre 2017.

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

## Légalité de l'indexation des péages sur l'inflation

La question de la compatibilité de l'indexation des péages sur l'inflation, prévue par le décret de 1995 relatif aux péages autoroutiers, avec l'article L112-2 du code monétaire et financier (CMF), a pu être posée par des observateurs du secteur. En effet, l'article L112-2 du CMF dispose que : « Dans les dispositions statutaires ou conventionnelles, est interdite toute clause prévoyant des indexations fondées sur le salaire minimum de croissance, sur le niveau général des prix ou des salaires ou sur les prix des biens, produits ou services n'ayant pas de relation directe avec l'objet du statut ou de la convention ou avec l'activité de l'une des parties » :

- A titre liminaire, il convient de rappeler que la question soulevée n'est pas nouvelle : elle a été maintes fois examinée, tant par l'administration que le Conseil d'Etat notamment lors de l'examen des décrets approuvant les contrats de concession et leurs avenants. Elle a par ailleurs suscité l'attention du législateur en 2013, de manière à clore de manière définitive la question.

- L'article 11 de la loi n° 2013-431 du 28 mai 2013 est en effet venu modifier l'article L. 112-3 du code monétaire et financier, pour prévoir, par dérogation aux dispositions de l'article L. 112-1 et des premier et deuxième alinéas de l'article L. 112-2, et selon des modalités définies par décret, que peuvent être indexées sur le niveau général des prix « 11. Les rémunérations des cocontractants de l'Etat... au titre des contrats de concession [...] dans le domaine des infrastructures et des services de transport ».

- Les travaux parlementaires ayant présidé à l'adoption de cette disposition établissent très clairement qu'il s'agissait surtout de conforter juridiquement la pratique contractuelle de l'Etat et des sociétés concessionnaires de recours à un indice d'évolution plutôt favorable soit à l'Etat soit aux usagers. En outre, cette modification du code monétaire et financier avait le mérite de donner une accroche législative au décret de 1995 sur les péages autoroutiers, considéré désormais comme les modalités définies par décret de l'article L. 112-3.





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

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

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

### 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.

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, de 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.

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 site sont mesurés au quotidien. Les sociétés concessionnaires sont soumises à des délais moyens et / ou maximum limites, au-delà desquels elles peuvent faire l'objet d'une pénalisation financière.

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

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

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

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

En 2016, le lancement d'un nouveau plan d'investissement a été l'occasion de 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.

En 2017 et 2018, respectivement trois et deux sociétés ont fait l'objet de sanctions financières au titre de la non-atteinte des objectifs de performance assignés par l'État au titre des résultats des années 2016 et 2017.

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 GCA sur la base d'indicateurs calculés et transmis annuellement par les sociétés elles-mêmes. GCA a initié en 2013 une démarche d'audit afin de vérifier la complétude, l'exactitude et la sincérité des informations fournies.

Afin de s'assurer de l'exhaustivité et de la sincérité des données fournies par les sociétés pour le calcul des indicateurs, la DIT déploie depuis 2013 une démarche d'audit du calcul des indicateurs par les SCA. 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 2018, 3 audits de sociétés concessionnaires d'autoroute ont été réalisés concernant les indicateurs de performance Exploitation.

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

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

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

## 6.2.2. Appréhender le ressenti des usagers

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

### 6.2.2.a. Enquête de satisfaction

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

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

### 6.2.2.b. Le bilan des réclamations 2018

Ramené au nombre de kilomètres parcourus, le nombre de réclamations adressées par les usagers aux concessionnaires est très faible, de l'ordre de 1,6 réclamations par million de kilomètres parcourus, soit moins de 100 réclamations par million de passages au péage.

l'objet d'un suivi, avec notamment, la réalisation de nouveaux audits pour s'en assurer.

Par ailleurs, le déploiement des audits portant sur les indicateurs relatifs au délai de réponse des SCA aux sollicitations de leurs clients et à la viabilité hivernale est effectif, avec deux audits réalisés en 2018 (un sur chaque thématique).

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).

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

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

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

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

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

Elles permettent d'évaluer le degré de pertinence du déploiement de dispositifs installés à titre de tests à certains endroits, elles permettent aussi aux concessionnaires de prendre leur risque en matière d'innovation sans qu'un refus leur soit opposé a priori par l'administration. Cette approche semble particulièrement pertinente en matière d'adaptation des gares de péage aux évolutions du trafic par exemple.



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

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

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

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

Ainsi en 2018 :

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

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

d'automatisation, le volume des dossiers relatifs à de nouveaux projets tend aujourd'hui à baisser. De nouveaux enjeux cruciaux se dessinent désormais, avec notamment l'encouragement de l'autorité concédante à l'émergence du péage sans barrière (free-flow ou flux libre).

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

#### ► Les aires de service

Aux termes du code de la voirie routière et des contrats de concession, les sociétés concessionnaires peuvent déléguer l'exploitation des aires de services à des entreprises tierces, sous réserve que les contrats soient passés par voie d'appel à la concurrence. Les attributaires pressentis doivent être agréés par l'autorité concédante, après avis de l'ART pour les consultations lancées à compter du 1<sup>er</sup> 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,
- 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,
- Et de la nécessité d'une remise en concurrence périodique.

Au cours de l'année 2018, les sociétés ASF et Sanef ont renouvelé 5 contrats d'exploitation d'activités commerciales sur les aires de services du réseau autoroutier concédé (voir annexe 11).

Également, dans le cadre du plan de relance 2015, SANEF réalise des travaux de rénovations des parkings PL sur les aires de service en cours de renouvellement. Ainsi, 7 aires de services ont fait l'objet de travaux en 2018.

## Focus

### La procédure d'agrément par l'Etat des exploitants d'activités commerciales sur les aires de service

L'agrément de l'Etat est obligatoire pour toute exploitation d'activité commerciale sur les aires de service du réseau autoroutier concédé (distribution de carburant, boutique, restauration, etc.).

L'encadrement législatif et réglementaire de cet agrément est issu de la loi Macron du 6 août 2015 et de ses textes d'application, codifiés aux articles L.122-23 à L.122-29 et R.122-40 à R.122-45 du code de la voirie routière.

Ces textes définissent notamment les modalités d'appel d'offres à respecter par la société concessionnaire en vue de sélectionner l'attributaire pressenti pour l'activité objet de la consultation, et la procédure d'agrément d'icelui par l'Etat.

Les modalités d'appel d'offres sont pour l'essentiel calquées sur celles relatives aux contrats de concession, telles que définies au code de la commande publique, moyennant quelques adaptations.

Pour les sous-concessions, les critères d'attribution doivent spécifiquement comprendre :

- a) La qualité des services rendus aux usagers ;
- b) La qualité technique et environnementale ;

- c) L'ensemble des rémunérations versées par l'exploitant au concessionnaire ;
- d) Si le contrat d'exploitation porte sur la distribution de carburants, la politique de modération tarifaire pratiquée par l'exploitant.

Les dossiers de demande d'agrément sont transmis pour avis à l'autorité de régulation des transports (ART), qui se prononce sur la régularité de la procédure mise en œuvre au regard des textes susmentionnés et des grands principes de la commande publique (égalité de traitement entre les candidats, transparence des procédures, etc.).

L'agrément de l'Etat peut être refusé notamment dans les cas suivants :

- 1° L'offre présentée ne permet pas de garantir la bonne gestion du domaine public autoroutier ou ne respecte pas les conditions d'organisation du service public définie par l'arrêté du 8 août 2016 ;
- 2° La durée du contrat d'exploitation est excessive au regard des investissements à réaliser ou de la nécessité d'une remise en concurrence périodique ;
- 3° L'avis de l'ART n'est pas favorable ;
- 4° L'attributaire pressenti ne présente pas les garanties professionnelles, techniques et financières suffisantes pour assurer le bon accomplissement des missions qui lui sont confiées.

### ► 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'usager, cohérence avec le projet initial) et en fin de chantier, la vérification de l'accessibilité des services est contrôlée avant ouverture des nouveaux services.

En 2018, dans le cadre des différents contrats de plan ou plan de relance, ce sont environ 24 aires de repos qui ont ainsi fait l'objet de travaux d'amélioration significatifs. Ces améliorations ont permis de rendre les aires plus attrayantes, concourant aux objectifs de sécurité routière par la lutte contre l'hypovigilance, plus écologiques et avec des services accessibles aux personnes à mobilité réduite.

La qualité des aires de repos est par ailleurs évaluée régulièrement au titre des indicateurs de performance. Cette évaluation est menée directement par l'autorité concédante. En 2018, comme chaque année, une centaine d'aires de repos ont fait l'objet d'une visite inopinée par l'autorité de contrôle pour en évaluer le bon état d'entretien et de propreté sur la base d'une grille d'évaluation commune aux différentes SCA concernées.

### ► Les parkings de covoiturage

Le covoiturage fait l'objet d'un recours de plus en plus fréquent en France. 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 2018, les services de l'État ont traité 17 dossiers et visité 37 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 covoituteurs en toute sécurité. Cet objectif de proximité va nécessiter à moyen terme le développement de nouveaux parkings.

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

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

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

Ainsi, le nombre de Dossiers d'Exploitation Sous Chantier (DESC) transmis par les sociétés est resté élevé en 2018 avec 1110 dossiers reçus. Si on observe une légère baisse par rapport à 2017 (1165) cela reste significativement au-dessus des 922 de 2016, 766 en 2015, et seulement 374 en 2012. Cette forte évolution est le reflet direct

3. Loi n° 2015-990 du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques.

4. Arrêté du 8 août 2016 fixant les conditions d'organisation du service public sur les installations annexes situées sur le réseau autoroutier concédé.



du plan de relance de 2015 contractualisé entre l'État et les concessionnaires et de la fin des chantiers des contrats de plan.

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

Sur les chantiers portant des enjeux particulièrement forts en termes de gêne potentielle pour les usagers (chantier d'élargissement d'A480 à Grenoble, élargissement d'A9 vers l'Espagne) des réunions préparatoires ont été organisées afin de minimiser l'impact sur la circulation.

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

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

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

83 événements recensés en 2018 ont fait l'objet d'un rapport. 25 de ces rapports ont fait l'objet

d'échanges avec les 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 préfetures délivrent les agréments sur avis des commissions interdépartementales d'agrément.

Le concédant s'assure, quant à lui, qu'une offre de dépannage agréée est disponible en permanence sur l'ensemble du territoire

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

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

##### ► Viabilité hivernale

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

L'analyse des bilans de l'hiver 2017-2018 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. Le traitement des épisodes neigeux intervenus sur A9 en février et A89 en octobre a fait l'objet d'analyses particulières et d'échanges avec ASF en vue d'identifier des pistes d'amélioration.

Après un audit test des indicateurs neiges et verglas lancé en 2017 auprès d'une société concessionnaire un premier audit a été mené en 2018. Il a confirmé la bonne organisation de la société auditée tout en identifiant des pistes de progrès notamment en ce qui concerne la traçabilité des mesures.

##### ► 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, 10 avis sur dossiers ont été émis en 2018 par la sous-direction GCA. Des avis complémentaires ont également été émis sur des demandes de modifications ou compléments ponctuels à la signalisation en place, en particulier les réflexions sur la signalisation des nouvelles bifurcations A9/A709 et sur le schéma directeur d'A4.

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

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

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

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

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

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

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

En 2013, la sous-direction GCA a impulsé la mise en œuvre sur le réseau autoroutier concédé des démarches SURE, pour « Sécurité des Usagers sur les Routes Existantes ». Après avoir bénéficié d'une formation pilotée par le concédant, les sociétés concessionnaires ont produit les premières versions de leur diagnostic, à la suite des études d'enjeux validées en 2014.

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



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

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

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

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

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

Au bout de six mois d'exploitation de tout nouvel aménagement, les sociétés concessionnaires doivent, conformément à la circulaire n° 87-88 du 27 octobre 1987 modifiée relative au réseau concédé, établir un bilan de sécurité.

Par ailleurs, la directive européenne de 2008, retranscrite en droit français par l'arrêté du

5. 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.

15 décembre 2011 et la circulaire du 13 avril 2012, demande que chaque nouvel aménagement ayant un impact sur le débit routier fasse l'objet d'un audit de sécurité routière de début d'exploitation.

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

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

L'audit fait l'objet d'un rapport à l'exploitant, qui doit répondre aux recommandations éventuellement soulevées par les auditeurs. 14 audits d'exploitation ont été réalisés en 2018. Ils portent essentiellement sur des échangeurs ou des élargissements de tronçons autoroutiers.

## 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 GCA poursuit ses contrôles sur

toute la durée de vie des infrastructures. Depuis plusieurs années, la sous-direction oriente ses efforts sur la préparation des fins de concession dont les contrats arrivent à échéance (voir Annexe 2). La préservation du patrimoine autoroutier, dont la valeur est estimée à environ 150 milliards d'euros, constitue en effet un enjeu majeur pour l'État, les contribuables et les usagers.

### 6.3.1. Contrôle avant mise en service

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

Elle distingue schématiquement trois niveaux d'étude :

- Le niveau amont est constitué des **études permettant à l'administration d'approuver le principe du projet envisagé**, ses principales caractéristiques, ainsi qu'une estimation prévisionnelle sommaire de son coût (dossier synoptique ou dossier de demande de principe, selon la nature de l'opération). Ces études sont sanctionnées par une décision ministérielle d'approbation ;
- Le niveau des **études d'avant-projet**, plus détaillé, permet d'affiner les choix techniques et la description du projet envisagé et d'arrêter le coût avec une bonne fiabilité ;
- Dans un dernier temps, le niveau des **études d'exécution** 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 2018, 35 décisions ministérielles ont été prises, portant respectivement sur :

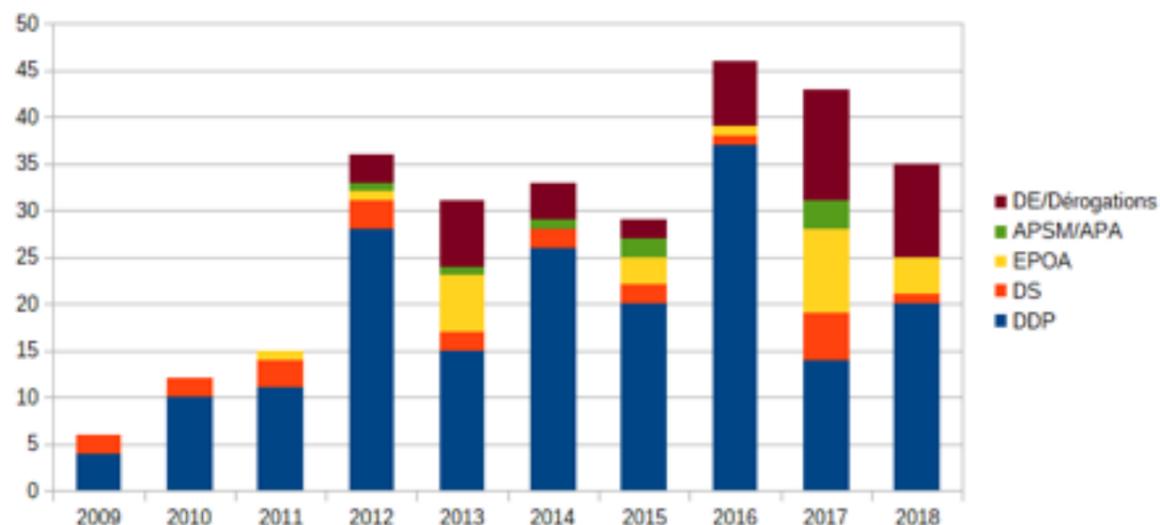
Dossier synoptique (DS)	1
Dossier de demande de principe (DDP)	15
DDP modificatif	5
Etude préliminaire d'ouvrage d'art (EPOA)	4
Droits d'évocation (DE)	6
Demande de dérogation	4
Avant-projet sommaire modificatif (APSM) / Avant-projet autoroutier (APA)	0

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

L'activité de construction de section neuves a largement diminué ces dernières années, seuls des petits tronçons sont maintenant concernés (A355, A89/A6). En revanche, il est noté que l'activité modernisation et aménagement du réseau existant augmente régulièrement et

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

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



► **Audit de sécurité routière**

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

En 2018, la sous-direction a produit 1 audit de phase conception et 11 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 2018.

Domaine de contrôle	Nb de contrôles
Visite générale	14
Géométrie et signalisation	35
Terrassement chaussées	16
Environnement	20
Ouvrages d'art	40
Équipement sécurité	25
Tunnels (tranchées couvertes L2)	5
<b>Total</b>	<b>155</b>

**DOMAINE OUVRAGES D'ART ET AUTRES STRUCTURES DU RRN CONCÉDÉ :**

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) :

- 4 EPOA (études préliminaires OA) dont 1 non approuvé donnant lieu à DM
- 4 DDP dont 1 concernant un ouvrage existant pour « réparations délicates » donnant lieu à DM
- 1 dossier de compatibilité électrique donnant lieu à DM
- 1 dossier de droit d'évocation donnant lieu à DM
- 2 dossiers d'information faisant l'objet d'observations
- 6 demandes de dérogation.

• **A85** – Doublement des viaducs du Cher et décharge du Cher

• **A36** – Nœud de Sevenans

• **A16** – L'Isle Adam / Francilienne

• **A13** – 3<sup>e</sup> viaduc de Guerville et le démarrage de la construction avec des contraintes fortes de conception

• **A406-N79** – Nœud de Mâcon Sud dont le viaduc de Varennes, un ouvrage d'art non courant.

• **A75** – Élargissement à 2x3 voies à Clermont-Ferrand

• **A43** – Reconstruction du Viaduc du Charmaix, un ouvrage d'art non courant en zone géotechnique délicate

• **A26/RD301** – Construction d'un bow-string, ouvrage d'art non courant par le CD62

Dans le domaine ouvrages d'art, les opérations de contrôle des travaux sur site ont porté en 2018 notamment sur les aménagements suivants comportant des ouvrages d'art courants en grand nombre ou non-courants :

• **A9** – Élargissement à 2x3 voies entre Perpignan et Le Boulou, comportant 1,2 km d'ouvrages d'art non-courants en cumulé sur la section en cours d'élargissement

• **A355 (ARCOS)** à Strasbourg – Début de la construction du viaduc de Vendenheim en atelier

• **A355 (ARCOS)** – Écoponts neufs sur les réseaux COFIROUTE et AREA

• **A63** – Élargissement à 2x3 voies de la section entre Ondres et Saint-Geours de Marenne

• **A10** – Élargissement à 2x3 voies entre Chambray-lès-Tours et l'A85



A9 - Élargissement entre Le Boulou et la frontière espagnole



A85 - Viaducs du Cher



A43 - Viaduc du Charmaix

## Focus

### Élargissement de l'autoroute A9 – Le Boulou / Frontière espagnole

L'autoroute A9, qui relie la vallée du Rhône à la frontière espagnole, a été intégralement ouverte en 1978 et ses différentes sections progressivement élargies à 2x3 voies. La section entre Le Boulou et Le Perthus était l'un des deux derniers tronçons encore à 2x2 voies. Cet axe, stratégique pour les échanges européens, constitue l'un des deux accès majeurs à la péninsule ibérique à travers la barrière pyrénéenne, par le col du Perthus.

Son aménagement à 2x3 voies permettra d'améliorer les conditions de sécurité et le confort de circulation sur ce tronçon à la géométrie très contraignante et fortement chargé en poids lourds (ceux-ci représentent près de 30 % du trafic, soit environ 10 000 poids lourds par jour).

Cet élargissement est le 1<sup>er</sup> grand projet du plan de relance autoroutier (PRA) décidé en 2015 qui officialise un accord entre l'État et le secteur privé pour moderniser les infrastructures autoroutières, soutenir la croissance économique et contribuer à la création de milliers d'emplois.

Cette section de l'A9 franchit trois vallées ; sa localisation en montagne, sa forte exposition venteuse et les conditions météorologiques parfois capricieuses sont un environnement spécifique.

Une forte pente jusqu'à 5 % est en présence pour atteindre le col du Perthus.

La portion compte quatre viaducs de grande hauteur, dont trois perchés à plus de 50 m. Enfin, l'ensemble des travaux sont réalisés sous exploitation, avec une moyenne de 40 000 véhicules par jour.

L'environnement est une préoccupation à forme multiple dans ce chantier :



- en phase travaux, cela se traduit par la mise en œuvre de mesures de réduction des impacts sur les espèces, habitats protégés et eaux souterraines et superficielles.

L'ensemble étant accompagné et contrôlé par des AMO (Assistant à Maitrise d'Ouvrage) environnement et écologues spécialisés.

- en phase exploitation, une attention particulière est portée sur la protection de la ressource en eau avec la création de 9 bassins de rétention (qui servent au stockage des eaux pluviales de l'autoroute, et à la décantation avant le rejet des eaux claires dans le milieu naturel) ;

- et au-delà, environ 127 hectares sont identifiés au titre des mesures compensatoires avec une répartition entre 4 sites en milieux humides, de plaines agricoles ou forestières, avec une gestion favorable notamment à l'émyde lépreuse, la loutre d'Europe, le lézard ocellé, l'hirondelle de fenêtre, le Silène à fleurs toujours vertes, l'Anthyllis de Gérard.

Le coût de l'élargissement de cette section d'autoroute s'élève à 180 millions d'euros.

Les travaux ont commencé en 2016.

La mise en service est prévue au premier semestre 2020.

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

Au total, 40 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 2018.

L'année 2018 a été une nouvelle fois marquée par un grand nombre d'actions de contrôle pour l'A507 – L2 (section Nord) à Marseille comme les années précédentes. Rien qu'en 2018, cela s'est traduit par 7 visites de terrain sur la dernière section en construction.

Ces visites donnent lieu à des observations formulées par écrit. Celles-ci font l'objet d'échanges avec la société pour se terminer en observations à lever soit au travers du Procès-Verbal d'inspection travaux soit au travers de celui d'inspection sécurité.

En 2017, ces contrôles avaient mis en évidence une nouvelle problématique aussi en étude qu'en exécution : la fissuration à 45° de poutres de pont préfabriquées précontraintes (type PRAD) aux abouts. En 2018, l'expertise menée par le CEREMA a conduit à préciser des vérifications complémentaires sur la diffusion de la précontrainte

aux abouts des poutres au travers d'un courrier à l'ensemble des sociétés concessionnaires.

#### DOMAINE DISPOSITIFS DE RETENUE ROUTIERS :

Dans le domaine des dispositifs de retenue routiers, les opérations de contrôle des travaux sur site ont porté en 2018 notamment sur les aménagements suivants :

- **A9/A61** – Complément de la bifurcation,
- **A10** – Création de voies « flux libre » au péage de l'échangeur de Tours Nord,
- **A10** – Création d'une 3<sup>e</sup> voie entre Tours et Chambray,
- **A10/A85** – Complément de l'échangeur
- **A29** – Élargissement de la BAU entre l'A1 et Saint-Quentin,
- **A36** – Réalisation d'un échangeur à Sévenans,
- **A85** – Doublement des viaducs du Cher et de la Sauldre,
- **A837** – Création de voies « flux libre » au péage de l'échangeur de Tonnay-Charente.



A10 – Création de voies « flux libre » au péage de l'échangeur de Tours Nord



A36 – Réalisation d'un échangeur à Sévenans

### ► **Domaine environnement**

En 2018, 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 GCA s'assure que l'ensemble de ces engagements et obligations sont pris en compte dans les études menées par les concessionnaires, en particulier au stade de l'avant-projet autoroutier.

Les contrats de plan en cours prévoient par ailleurs la réalisation d'opérations spécifiques, l'objectif principal étant de réduire l'impact sur l'environnement de sections autoroutières « anciennes » réalisées à des époques où la prise en compte de l'environnement était moindre (y compris d'un point de vue réglementaire). Outre des « écoponts » qui ont souvent un caractère emblématique, les contrats de plans prévoient également la réalisation :

- D'ouvrages rétablissement de la coupure créée par l'autoroute plus modestes de type « écoduc » pour la petite faune qui

- sont tout aussi efficaces pour certaines espèces ;
- D'aménagements pour protéger la ressource en eau ;
- De protections acoustiques pour améliorer le cadre de vie des riverains de l'autoroute.

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

La mise en œuvre du plan de relance autoroutier, conclu en 2015, s'est poursuivie en 2018 pour les sociétés COFIROUTE et SANEF ; la société ASF ayant achevé son programme en tout début d'année conformément à ses obligations contractuelles. Pour ces 2 sociétés, l'état d'avancement de leurs opérations laisse augurer du respect des délais contractuels respectifs.

### ► **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, à son environnement et aux choix techniques, et les risques de non-conformité aux spécifications,
- à vérifier le respect des règlements et décisions afin d'évaluer la qualité de la réalisation,
- à vérifier la conformité de l'ouvrage garantissant confort et sécurité aux usagers.

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

- **A406** – Amélioration de la connexion à la RCEA
- **A75** – Création d'une 3<sup>e</sup> voie à Clermont-Ferrand
- **A10** – Création d'une 3<sup>e</sup> voie entre tours et Chambray
- **A71** – Création d'une 3<sup>e</sup> voie « Rampe des volcans »

- **A36** – Réalisation d'un échangeur à Sévenans
- **A4** – Complément du diffuseur de Bailly-Romainvilliers
- **A16** – Prolongement jusqu'à la francilienne
- **A85** – doublement des viaducs du Cher et de la Sauldre
- **A10/A85** – Complément de l'échangeur

- **A29** – Élargissement de la BAU entre l'A1 et Saint-Quentin

Seize jours de visites de contrôle sur des projets de construction ont été réalisées au cours de l'année 2018 par GCA sur les thématiques chaussées et terrassements. Le CEREMA, qui est régulièrement mobilisé pour assister la sous-direction GCA dans ses missions de contrôle, apporte son expertise et sa connaissance du contexte local lors des opérations de contrôle.

## Focus

### *Exemple d'emploi d'un matériau innovant dans un remblai allégé*

Au stade de l'avant-projet, un remblai allégé est prévu au niveau de la future bretelle de sortie de l'autoroute A36 dans le sens Beaune-Mulhouse. Les études ont conclu à la nécessité de mettre en œuvre un remblai allégé le long de l'A36 et de la gravière sud, pour assurer la stabilité du talus autoroutier. Des plaques de polypropylène extrudé (NIDAPLAST) étaient initialement retenues avant que le groupement constructeur ne propose d'utiliser un matériau granulaire de faible densité en adoptant un produit élaboré à partir de verre

recyclé (98%) et mélangé à une poudre minérale (2%), le MISAPOR.

Bien que le matériau présente de nombreuses références urbaines en Allemagne et des débuts en France, il s'agit de son premier emploi autoroutier. Après analyse avec l'appui du laboratoire du CEREMA de Bron du dossier d'information contenant les agréments techniques et conditions d'emploi du produit, le concédant a demandé un complément de calcul de stabilité, un renforcement de l'instrumentation du talus ainsi qu'un protocole de suivi annuel à moyen terme.



Vue sur le remblai allégé de l'A36

### 6.3.2. Principales mises en services réalisées en 2018

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 2018, la sous-direction GCA a établi :

- 3 procès-verbaux d'inspection travaux,
- 5 procès-verbal d'inspection sécurité valent audit de sécurité routière,
- 6 procès-verbaux d'inspection travaux et sécurité, dont 1 valent audit de sécurité routière.

3 opérations d'importance ont fortement mobilisé les équipes de GCA dans ces actions importantes de contrôle garantissant la sécurité des usagers avant mise en service à savoir :

- le raccordement d'A89 à l'A6,
- l'élargissement à 2X3 voies d'A63 entre Biarritz et Biriadou,
- l'élargissement à 2X3 voies de l'A10 dans la traversée urbaine de Tours.

#### A89 : liaison A89-A6 au nord de Lyon (APRR)

Prolongement de l'autoroute A89 jusqu'à l'autoroute A6 au Nord de Lyon, sur 5,7 km.

Mise en service : 1<sup>er</sup> mars 2018



#### A71 : rampe des Volcans (APRR)

Élargissement de l'autoroute A71, à 3 voies, au Nord de Clermont-Ferrand, dans la rampe des Volcans, sur 7,1 km.

Mise en service : 3 mai 2018

#### A63 : Biarritz - Biriadou (ASF)

Élargissement de l'autoroute A63, à 3 voies, dans les 2 sens, entre Biarritz et Biriadou, sur 21,2 km.

Mise en service : 4 juin 2018



#### A85 : Viaduc de la Sauldre (COFIROUTE)

Doublement du viaduc de la Sauldre sur l'autoroute A85.

Mise en service : 29 juin 2018



#### A4 : diffuseur de Bailly-Romainvilliers (SANEF)

Complément du diffuseur de Bailly-Romainvilliers sur l'autoroute A4.

Mise en service : 29 juin 2018



#### A10 : Chambray - A10/A85 (COFIROUTE)

Élargissement de l'autoroute A10, à 3 voies, dans les 2 sens, entre Chambray et la bifurcation avec l'autoroute A85, sur 6,3 km.

Mise en service : 27 juillet 2018

#### A10 : Passage Grande Faune du Bas Bry (COFIROUTE)

Création d'un passage grande faune sur l'autoroute A10 au Sud de Tours.

Mise en service : 14 septembre 2018



#### A36 : noeud de Sevenans (APRR)

Refonte des échanges entre l'autoroute A36 et la RN19, avec création d'un barreau de raccordement au niveau de Sevenans.

Mise en service : 11 décembre 2018

#### A85 : bifurcation A10 / A85 (COFIROUTE)

Création de deux branches autoroutières assurant les mouvements entre Tours et Angers (bifurcation entre les autoroutes A10 et A85).

Mise en service : 20 décembre 2018



### 6.3.3. Contrôle lié à la conservation du patrimoine

À 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, 3 563 font l'objet d'une délimitation approuvée, dont 154 nouvelles communes en 2018, portant le taux de « communes délimitées » à 97,2 %.

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 2018, il révèle de fortes marges de progrès (près de 61 % des ouvrages font l'objet d'une convention entre les sociétés concessionnaires et les collectivités locales concernées). Des engagements ont été pris par toutes les SCA en matière de planning de résorption de ce retard.

En revanche, le bilan de la remise des rétablissements de communications (voies latérales) est plus satisfaisant (près de 77%), même s'il reste encore quelques marges de progrès, à l'exception des nouvelles sociétés ainsi que de COFIROUTE (100%), d'APRR (97%), d'AREA (97%), d'ESCOTA (96%), d'ATMB (91%).

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.

#### 6.3.3.a. Les bâtiments

En 2018, une mise à jour a été effectuée par l'ensemble des Sociétés Concessionnaires d'Autoroutes (SCA).

Les chiffres clés 2018 (arrondis) :

- 7 000 bâtiments (âge moyen 21 ans) dont 2 500 de plus de 30 ans (âge moyen 42 ans),
- 1 400 000 m<sup>2</sup> de surface des bâtiments,
- 40% des bâtiments se trouvent en Auvergne-Rhône-Alpes et Bourgogne-Franche-Comté.

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

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 jusqu'à la fin des travaux de mise en conformité ou à la mise en service de nouveaux tunnels. Elles ont pour objectifs de s'assurer :
  - Du respect du cahier des charges,
  - Du fonctionnement des équipements par réalisation de tests.

Depuis 2015, les travaux de mise en sécurité des tunnels du réseau concédé sont terminés.

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

L'année 2018 a été marquée par l'effondrement du pont Morandi à Gênes en Italie le 14 août, un pont autoroutier d'environ 1102 m de long. Le bilan de cette catastrophe est de 43 morts et 16 blessés.

Cet événement a retenti médiatiquement en France et a rappelé l'importance de la gestion de nos infrastructures au regard des enjeux de sécurité des usagers et de développement des territoires.

Pour le réseau concédé français, 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 quantifie cet état par une cotation IQOA (Indice Qualité Ouvrages d'Art) selon les classes suivantes échelonnées entre 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.

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

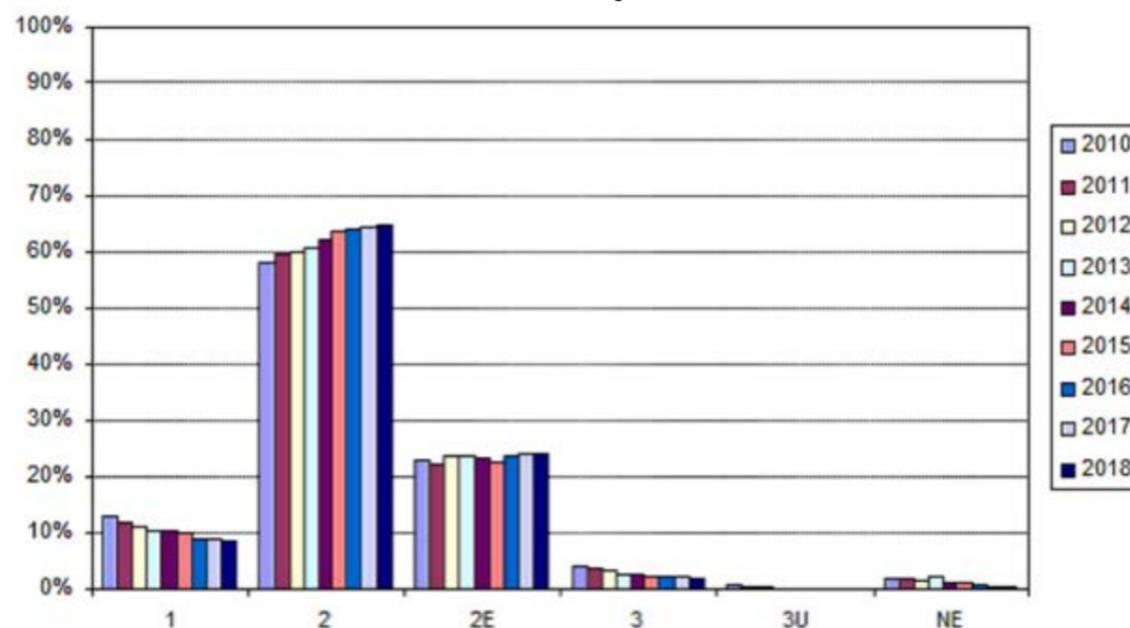
- de façon continue, lors de visites non formalisées du réseau, notamment lors des déplacements des équipes ;
- chaque année, par l'examen de l'indicateur « surfaces d'ouvrages de classe IQOA 3-3U » relatif aux ouvrages requérant des réparations de leurs structures ;
- lors d'audits biennaux dans le cadre de procédures organisées avec chaque société, qui consistent à auditer sur 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, les tassements miniers ;
- de façon approfondie, lors d'audits de terrain, par l'examen de tronçons de plusieurs centaines de kilomètres d'auto-routes.

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 12 000 ouvrages d'art. Cela représente environ 8 112 000 m<sup>2</sup>. L'âge moyen de ces ouvrages est de l'ordre de 31 ans.

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

Cotation IQOA



Suite à 2 ans d'audits des pratiques des sociétés autoroutières et à l'effondrement du pont Morandi en Italie, GCA a sollicité l'ensemble des sociétés pour fournir un recensement de l'ensemble de leurs ouvrages sous un format harmonisé.

GCA a également organisé le 4 décembre 2018 avec la collaboration du CEREMA et de l'Ifsttar, et à l'attention de toutes les sociétés concessionnaires, une journée technique sur la surveillance des ponts sur le réseau routier national,

de manière à rappeler le référentiel technique minimal actuel et à proposer des pistes d'amélioration tant sur le fond que la forme des rapports d'inspection.

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

- De façon continue, lors de visites non formalisées du réseau, notamment lors des déplacements des équipes ;

- Chaque année, par l'examen de l'indicateur « surfaces d'ouvrages de classe IQOA 3-3U » relatif aux ouvrages requérant des réparations de leurs structures ;
- Lors d'audits biennaux dans le cadre de procédures organisés avec chaque société, qui consistent à auditer sur pièces le respect par les concessionnaires des procédures qu'ils doivent appliquer ;
- Lors de réunions thématiques spécifiques comme sur le gonflement différé des bétons de structures, les tassements miniers ;
- De façon approfondie, lors d'audits de terrain, par l'examen de tronçons de plusieurs centaines de kilomètres d'auto-routes.

### Revue de patrimoine

En 2018, le bureau GCA3 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, AREA, APRR, CCISE, ALIENOR, CEVM.

Ces revues s'intéressent à :

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

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

## Focus

### La corrosion des câbles de précontrainte extérieure

Ces dernières années, une pathologie interpelle de plus en plus la communauté des experts « ouvrages d'art » du Réseau Scientifique et Technique et GCA : la corrosion des câbles de précontrainte extérieure, constitués de plusieurs torons tendus en acier dans une gaine collective en PEHD.

Sur l'ensemble du réseau national concédé, GCA a recensé 85 ouvrages possédant de la précontrainte extérieure avec une gaine PEHD, et 1 ouvrage avec une gaine plastique. Parmi ces 86 ouvrages, 9 sont exposées directement aux sels marins ou sels de déverglaçage. Ce recensement sera élargi en 2019 auprès d'autres gestionnaires, dont le réseau national non concédé (étude CEREMA en cours).



## FOCUS (suite)

Les premières conceptions utilisaient des torons en acier nus, protégés par une injection de la gaine à l'aide de coulis de ciment ou de produits souples (pour plus d'informations, voir la « Note de sensibilisation sur les ouvrages existants à précontrainte extérieure » - note d'information n°3 du CEREMA - Novembre 2018). Cette technique est toujours utilisée aussi bien pour des ouvrages neufs que des ouvrages existants qui nécessitent d'être renforcés.

La gaine collective et l'injection jouent un rôle crucial sur la pérennité des câbles et donc des ouvrages utilisant cette conception.

Les pathologies rencontrées, qui peuvent conduire à la rupture brutale de câbles par corrosion, sont le résultat d'une défaillance de

l'une ou l'autre de ces protections, voire des deux.

Dans le cas de l'injection au coulis de ciment, les zones les plus sensibles se situent généralement au droit des ancrages, dans des bossages en béton inaccessibles et présentant souvent des défauts d'injection dès la mise en œuvre. A ce jour, deux techniques non destructives peuvent être utilisées pour tenter d'évaluer la corrosion des torons :

- Une méthode par ultrasons (dite « Uscan ») si les fils des torons de précontrainte sont accessibles depuis leur extrémité.
- La mise en place d'une surveillance acoustique qui permet d'identifier des ruptures énergétiques de fils corrodés.



Dans le cas des gaines collectives, le risque de corrosion vient de la gaine qui peut ne plus être étanche :

- La composition chimique peut induire un vieillissement prématuré qui se traduit par la fissuration de la gaine.
- Lors de l'exécution, les éléments de raboutage des gaines ou événements d'injection n'étaient pas réalisés avec suffisamment de soin et contrôlés.
- Dans le cas des injections des gaines à l'aide de produits souples, les très fortes disparités de dilatation thermique entre l'acier et le PEHD engendrent des ruptures de gaines.

Aujourd'hui, l'utilisation de bobines électromagnétiques actives permet de diagnostiquer la présence de corrosion sous réserve que les câbles

soient accessibles. En France, seul le CEREMA réalise cette prestation.

Pour le patrimoine existant, des inspections ciblées sur les câbles de précontrainte permettent de recenser les désordres et de définir un état « référence », afin d'évaluer les possibles évolutions des désordres. Pour les ouvrages les plus exposés, des travaux de réparations des gaines sont ou seront entrepris à court terme de manière à reconstituer l'étanchéité des gaines. Les spécialistes en plasturgie étant très peu nombreux dans le monde des ouvrages d'art, GCA s'est rapproché du domaine de l'industrie pour en savoir plus sur ce matériau, tant pour améliorer la conception que pour obtenir des réparations étanches.

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

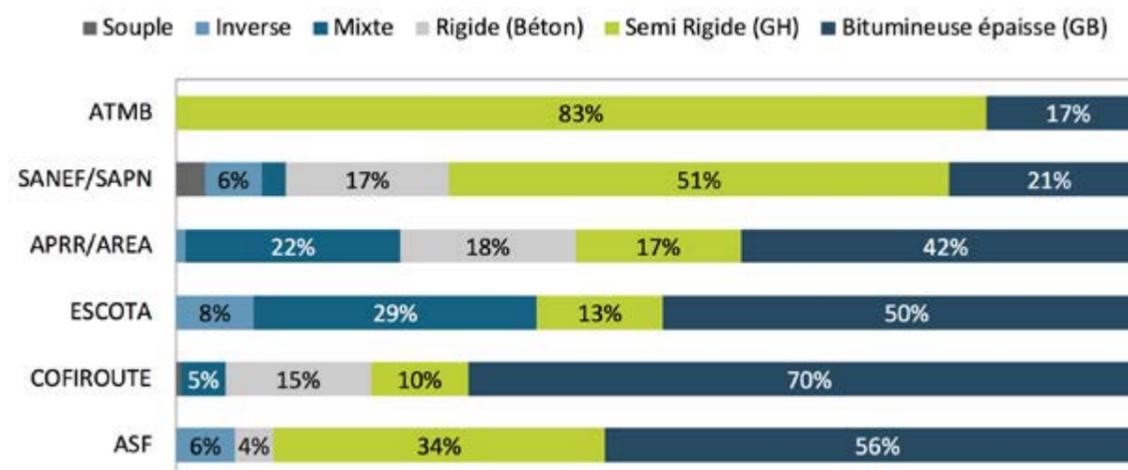
#### ► Observatoire des chaussées

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

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

L'évolution, les mécanismes de dégradation et les techniques d'entretien d'une chaussée dépendent de sa structure. Il existe 6 types de structures intégrant couches de graves non traitées, de matériaux traités aux liants hydrauliques ou aux liants hydrocarbonés (bitumes) dans des proportions variées. Si les structures neuves sont désormais quasi-systématiquement du type bitumineuses épaisses, l'utilisation de liants hydrauliques (chaux, ciment...) a historiquement permis de réduire les besoins en bitume dans des contextes de crise pétrolière ou encore d'employer des sous-produits d'industrie comme les laitiers ou les cendres volantes. Les réseaux historiques sont ainsi plus variés que les concessions récentes.

Répartition des types de structures



#### ► IQRA surface

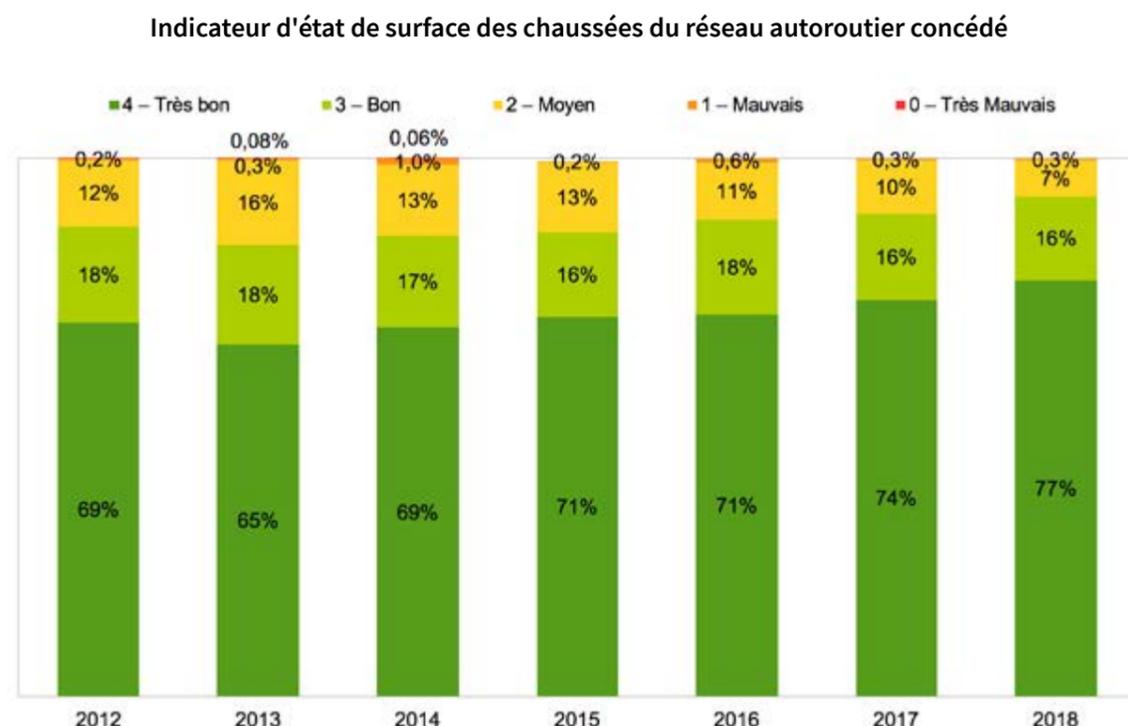
Les niveaux de performance et de service des chaussées du réseau autoroutier concédé sont suivis par l'État concédant au moyen d'indicateurs d'état de surface (appelés IQRA Surface) contractualisés avec les sociétés concessionnaires. Ils reflètent le niveau de service de la chaussée, en termes de confort (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 2018. 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 niveaux de performance de surface continuent de s'améliorer en 2018. L'ensemble des SCA poursuit son programme de travaux et atteint ses objectifs.

► **ISTRU**

La démarche de déploiement du nouvel indicateur structure se poursuit en 2018 avec les premières questions méthodologiques des SCA portant principalement sur les définitions des différentes dégradations à relever afin de modifier leurs marchés d'auscultation.

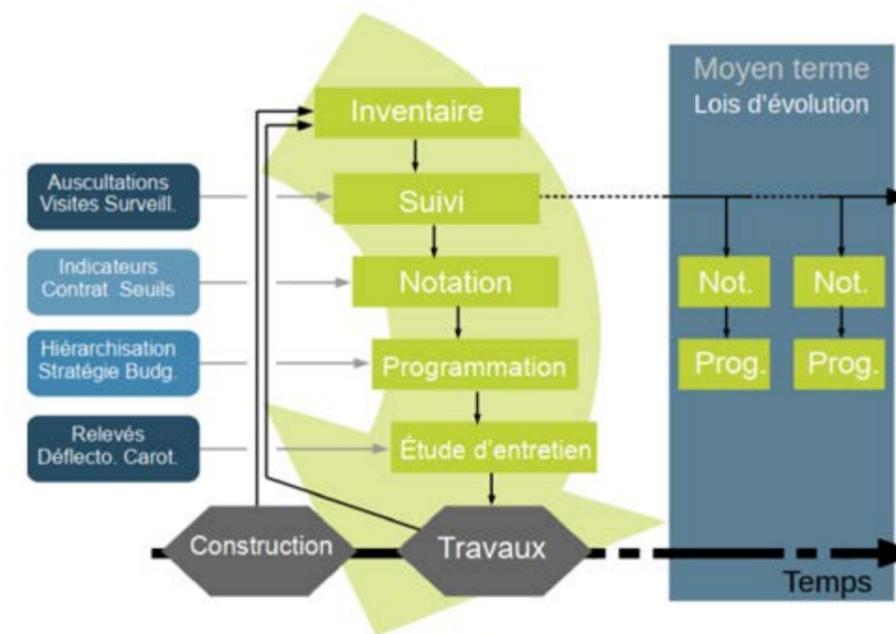
Les discussions et les problématiques de mise en concurrence des mesureurs ont levé la question de la qualification des matériels assurant la répétabilité et la fiabilité des mesures effectuées aux moyens d'appareils aux performances variables. L'opportunité d'une telle mission est évaluée par le CEREMA à qui les besoins de GCA en termes de vérification des chaînes de mesure ont été exprimés.

Concernant l'ISTRU, les groupes SANEF/SAPN et APRR/AREA ont mesuré un échantillon de leur réseau en 2018 et entament l'auscultation par tiers annuel à partir de 2019. Le groupe VINCI entame sa démarche de mesure directement par le tiers 2019. Ces trois années de mesure et de questions méthodologiques aboutiront à un indicateur complet en 2022. Il sera ensuite possible de fixer seuils et objectifs.

► **Tour d'horizon des politiques d'entretien des chaussées**

L'année 2018 a permis de privilégier un état des lieux des politiques d'entretien des différentes SCA historiques afin de dresser le panel des éléments constitutifs d'une stratégie de programmation de cycles d'entretien des chaussées.

**Cycle de gestion patrimoine chaussées**



En 2019, cette représentation permettra de structurer les audits chaussées avec la création d'un groupe d'auditeurs du CEREMA et de formaliser la méthodologie.

► **Problématiques particulières traitées en 2018 : Chantier ASF/Eurovia A10 « 100 % recyclé »**

Dans le cadre d'un appel à projet de l'ADEME visant à augmenter le taux d'agréats d'enrobés recyclés dans les chantiers d'entretien, Eurovia et MARINI-ERMONT ont développé la centrale TRX100 permettant de remobiliser d'avantage le bitume des agréats dans une opération à très fort enjeu médiatique et technique.

ASF a choisi le chantier d'entretien d'A10 entre Pons (17) et Saint-Aubin (33) pour expérimenter des taux allant (selon les plots) jusqu'à 100 % d'AE en couches d'assise, 95 % en BBSG liaison et 70 % en BBTM roulement.

Si le cadre de l'ADEME le marché ASF/EUROVIA a prévu une batterie d'essais complémentaires pour le suivi du chantier, les préoccupations « patrimoine » du concédant ont nécessité la rédaction, avec le CEREMA de Bordeaux, d'un protocole de suivi porté sur la performance et la durabilité des lots innovants.

6.3.3.e. **Environnement**

► **Audits**

La démarche d'audit sur la thématique environnement, lancée en 2017, s'est poursuivie en 2018. L'objectif étant de vérifier que cette partie du patrimoine (bassins, clôtures, aménagements spécifiques..) est maintenue en bon état conformément aux obligations des concessionnaires.

Les premières conclusions des 2 audits menés en 2017 confirment la pertinence de l'exercice dans la mesure où ces démarches ont permis d'identifier des écarts par rapport à l'obligation de « bon état permanent » due contractuellement par les concessionnaires. Outre les mesures correctives apportées aux écarts issus de ces audits, l'autorité concédante a demandé aux 2 sociétés d'intégrer dans leurs politiques d'entretien les enseignements de ces audits.

En 2018, cette démarche s'est poursuivie par l'audit de 2 autres sociétés dont les conclusions sont attendues début 2019.



La centrale d'enrobés TRX100 sur le chantier d'A10 "100% recyclé"

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

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



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

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

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

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

En application des articles 20 et 35 du cahier des charges type annexé aux contrats de concession, les sociétés concessionnaires transmettent à l'État des informations relatives à leurs activités, aux trafics constatés, ainsi qu'un ensemble de données comptables et financières (bilans et comptes annuels, étude financière prévision-

nelle 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 2018, la sous-direction GCA a ainsi procédé à l'examen de l'ensemble des documents transmis par les concessionnaires, s'est assurée de leur complétude et de leur exhaustivité. Elle a procédé à de nombreuses analyses des données transmises, afin, notamment, de constituer des données consolidées qui donnent à l'État une vision d'ensemble du secteur d'activité. L'annexe 12 rend compte de l'économie générale du secteur.

Ce travail d'information est renforcé depuis l'intervention de l'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 GCA effectue régulièrement des contrôles financiers prévus par certains articles des cahiers des charges annexés aux conventions de concession.

En application de l'article 7, la sous-direction évalue – tous les cinq ans et société par société – d'éventuels indus financiers générés par le retard qui serait survenu dans l'exécution de travaux prévus et compensés au titre de précédents contrats de plan. Cet indu est généré par le décalage dans le temps entre l'échéancier de dépenses initialement contractualisées et l'échéancier réel des dépenses effectuées par la société concessionnaire. La société concessionnaire est alors redevable à l'État d'une compen-

sation 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 GCA est chargée de valider la réévaluation des montants de garanties proposés par les sociétés concessionnaires au titre de leurs obligations contractuelles.

Ces garanties permettent notamment de s'assurer que la société concessionnaire pourra faire face à ses créances envers l'État durant les différentes phases de vie de la concession. Lors des négociations du plan d'investissement autoroutier, la sous-direction a notamment demandé aux sociétés concessionnaires des informations relatives aux charges d'entretien et de renouvellement. L'État travaille à collecter et préciser ses données, notamment en vue de la fin de vie des concessions, pour vérifier le maintien en bon usage des ouvrages.

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

## PARTIE 7

# Les négociations des avenants aux contrats de concession



L'année 2018 a été marquée par l'approbation des avenants du Plan d'investissement autoroutiers pour les sociétés historiques (ASF, ESCOTA, COFIROUTE, Sanef, SAPN, APRR et AREA), ainsi que par l'approbation du septième avenant au cahier des charges de la société ATMB.

### a. Pour ce qui concerne le PIA

La structure du plan, les conditions de son élaboration et de sa négociation sont détaillées dans le rapport d'activité 2017.

L'élaboration du plan d'investissement autoroutier s'est conclue par la passation de 7 avenants aux contrats de concession en cours, avenants approuvés par décrets en Conseil d'Etat.

Société	n° de l'avenant	Date du décret	no du décret	Lien internet
COFIROUTE	18 <sup>e</sup> avenant	28 août 2018	n° 2018-758	<a href="http://www.legifrance.gouv.fr/eli/decret/2018/8/28/TRAT173553D/jo/texte">www.legifrance.gouv.fr/eli/decret/2018/8/28/TRAT173553D/jo/texte</a>
SANEF	13 <sup>e</sup> avenant	28 août 2018	n° 2018-759	<a href="http://www.legifrance.gouv.fr/eli/decret/2018/8/28/TRAT1818519D/jo/texte">www.legifrance.gouv.fr/eli/decret/2018/8/28/TRAT1818519D/jo/texte</a>
SAPN	11 <sup>e</sup> avenant			
ASF	17 <sup>e</sup> avenant	6 novembre 2018	n° 2018-959	<a href="http://www.legifrance.gouv.fr/eli/decret/2018/11/6/TRAT1819516D/jo/texte">www.legifrance.gouv.fr/eli/decret/2018/11/6/TRAT1819516D/jo/texte</a>
ESCOTA	16 <sup>e</sup> avenant			
APRR	18 <sup>e</sup> avenant	6 novembre 2018	n° 2018-960	<a href="http://www.legifrance.gouv.fr/eli/decret/2018/11/6/TRAT1819517D/jo/texte">www.legifrance.gouv.fr/eli/decret/2018/11/6/TRAT1819517D/jo/texte</a>
AREA	16 <sup>e</sup> avenant			



Les opérations constitutives de ce plan d'investissement sont détaillées ci-après.

#### COFIROUTE

- Accès autoroutier au Parc de Développement Economique de Laval-Mayenne (PDELM)
- Diffuseur du Quart Nord-Ouest de l'agglomération orléanaise (Saran Gidy)
- Aménagement de l'échangeur de la Porte de Gesvres
- Diffuseur de Connerré
- Aménagement de 3 éco-ponts

#### SANEF

- Diffuseur de Calais Sud
- Complément ouest du diffuseur n° 15 de Coutevroult
- Diffuseur de Bussy- Saint-Georges
- Réalisation de parkings de covoiturage (provision)
- Amélioration de la protection de la ressource en eau
- Passage à faune à Ermenonville

#### SAPN

- Complément diffuseur d'Heudebouville
- Réalisation de parkings de covoiturage
- Amélioration de la protection de la ressource en eau

#### ASF

- Diffuseur de la Jonction Est
- Diffuseur d'Agen Ouest
- Demi-diffuseur de Caresse Cassaber
- Demi-diffuseur complémentaire de Vienne Sud
- Demi-diffuseur complémentaire de Salon Nord
- Demi-diffuseur complémentaire BARO / RD817

- Demi-diffuseur de la Virginie
- Diffuseur de Porte de DrômArdèche
- Diffuseur de Saint-Paul-Trois-Châteaux
- Complément du nœud A8/A51
- Programme de réalisation de parkings de covoiturage

#### ESCOTA

- Quart de diffuseur de Beausoleil
- Diffuseur de Cadarache
- Protection de champs captants
- Aménagement de 7 éco-ducs et de 4 rétablissements de continuité piscicole
- Traitement de points noirs bruit (PNB)
- Programme de réalisation de parkings de covoiturage

#### APRR

- Création d'un demi-diffuseur à Chalon Champforgeuil
- Création d'un diffuseur à Quincieux
- Création de 16 passages à faune
- Réalisation de parkings de covoiturage
- Amélioration de la continuité hydraulique des passages inférieurs
- Restauration de cours d'eau et de milieux humides
- Traitement des eaux sur points particuliers (gares et viaducs)

#### AREA

- Achèvement du réaménagement du nœud de Chambéry
- Création de 3 passages à faune
- Réalisation de parkings de covoiturage
- Protection des eaux dans les zones vulnérables
- Études de réaménagement du diffuseur d'Annecy Nord

### b. Pour ce qui concerne le 7<sup>e</sup> avenant conclu avec la société ATMB

La société Autoroute et Tunnel du Mont-Blanc (ATMB), concessionnaire de l'autoroute A40, verse annuellement à l'Etat, comme toutes les sociétés concessionnaires d'autoroute, une redevance pour occupation du domaine public.

Cette redevance a été instituée par le décret n° 97-606 du 31 mai 1997. Son assiette est constituée de deux composantes : une composante R1 exprimant la valeur locative des voies autoroutières exploitées par le concessionnaire ; et une composante R2, dite « variable », qui vise à refléter l'avantage économique tiré par le concessionnaire de l'occupation privative du domaine public et qui consiste en une fraction du chiffre d'affaires. Le décret n° 2013-436 du 28 mai 2013 a révisé la formule de calcul de la redevance en augmentant la fraction du chiffre d'affaires prise en compte dans le calcul de la composante R2.

En 2018, ATMB était la seule société concessionnaire d'autoroutes à ne pas avoir bénéficié d'une compensation pour la majoration de la redevance domaniale. Le septième avenant au cahier des charges annexé à la convention de concession de la société, approuvé par le décret du 26 octobre 2018 a ainsi prévu, pour la période 2019-2023, les hausses additionnelles de tarifs de péage de 0,31% destinées à compenser, pour le passé et les années restant à courir jusqu'à la fin de la concession, en 2050, la charge nouvelle induite par la modification de la formule de calcul de la redevance domaniale intervenue en 2013.

Cette modification ayant une incidence sur les tarifs de péage, l'Autorité de régulation des transports, en application de l'article L. 122-8 du code de la voirie routière, été consultée le 23 avril 2018 sur le projet d'avenant. Dans son avis n° 2018-054 du 9 juillet 2018, l'Autorité ne s'est pas prononcée sur le niveau de la compensation. En revanche, jugeant que les conditions d'application de la théorie du fait du prince n'étaient pas remplies, l'Autorité a contesté le caractère compensable de la hausse de la redevance domaniale.

Toutefois, le Gouvernement a considéré qu'il existe un lien direct entre la charge nouvelle précitée et les missions confiées au concessionnaire, permettant la répercussion de ladite charge dans le péage. Or la redevance domaniale

est bien au nombre des « dépenses de toute nature » dont le péage a vocation à assurer la couverture comme le prévoit le 2<sup>e</sup> alinéa de l'article L. 122-4 du code de la voirie routière. L'assemblée générale du Conseil d'État relève ainsi que ladite redevance « présente un lien suffisamment étroit avec l'exploitation de la concession pour être prise en compte dans la détermination des tarifs de péage », analyse confirmée par le Conseil d'État statuant au contentieux (décision du 28 juillet 1999, Cofiroute).

Dans ces conditions, l'autorité concédante a pu légalement décider d'autoriser le concessionnaire à compenser la hausse de la redevance domaniale par une hausse des tarifs des péages. Ces hausses sont entrées en vigueur à compter du 1<sup>er</sup> février 2019.





## PARTIE 8

# Activité réglementaire

### 8.1. Arrêtés tarifaires annuels

- Arrêté du 29 janvier 2018 relatif aux péages applicables sur les réseaux autoroutiers concédés à ATMB, SFTRF, CEVM, Alis, Arcour, Adelaç, A'lienor, Alicorne, Atlandes, Albea ainsi qu'aux ponts de Normandie et de Tancarville ;
- Arrêté du 29 janvier 2018 relatif aux péages applicables sur les réseaux autoroutiers concédés aux sociétés SANEF et SAPN ;
- Arrêté du 29 janvier 2018 relatif aux péages applicables sur le réseau autoroutier concédé à la société COFIROUTE ;
- Arrêté du 29 janvier 2018 relatif aux péages applicables sur le réseau autoroutier concédé à la société ESCOTA ;
- Arrêté du 29 janvier 2018 relatif aux péages applicables sur le réseau autoroutier concédé à la société ASF ;
- Arrêté du 26 décembre 2018 relatif aux péages de l'autoroute A86 (COFIROUTE).

### 8.2. Nominations

- Arrêté du 28 mars 2018 portant nomination de Mme Sandrine Chinzi à la présidence du conseil d'administration de la Caisse nationale des autoroutes ;
- Arrêté du 30 avril 2018 portant nomination de Mme Sandrine Chinzi au conseil d'administration du FDPITMA (fonds pour le développement d'une politique intermodale des transports dans le massif alpin) ;
- Arrêté du 14 mars 2018 portant nomination de M. Champagne de Labriolle comme représentant des délégations françaises aux commissions intergouvernementales des tunnels routiers du Fréjus et du Mont-Blanc

## Glossaire

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

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

**PIA** : Plan d'investissement autoroutier

**PL** : Poids lourds

**PME** : Petites et moyennes entreprises

**PRA** : Plan de relance autoroutier

**RTE** : Réseau transeuropéen (de transport)

**SEMCA** : Société d'économie mixte concessionnaire d'autoroute

**SCA** : Sociétés concessionnaires d'autoroutes

**TKM** : tarif kilométrique moyen

**VL** : Véhicules Légers

**ZAAC** : Zone d'accumulation des accidents de la circulation

## PARTIE 9

## Annexes

## Définitions

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

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

**IQRA structure** : Indicateur de mesure de l'état structurel de la chaussée

**IQRA surface** : Indicateur de mesure de l'état de surface de la chaussée

**IQOA** : Indicateur de la mesure de l'état des ouvrages d'art (structures et équipements)

**Toron** : Ensemble de fils tournés

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



S'agissant des ouvrages d'art, 5 sociétés concessionnaires exploitent 6 ouvrages d'art :

- La SFTRF chargée de l'exploitation du tunnel du Fréjus
- La société ATMB chargée de l'exploitation du tunnel du Mont-Blanc
- La société ASF chargée de l'exploitation du tunnel du Puymorens
- La société COFIROUTE chargée de l'exploitation du tunnel « Duplex » de l'A86
- La Chambre de commerce et d'industrie Seine Estuaire (CCISE) chargée de l'exploitation du pont de Tancarville et du pont de Normandie

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

Nom de la société	Linéaire	Actionnariat au 31/12/17 (sauf mention spécifique)	Date de fin de la concession	Commentaire
ASF	2724 km	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ASF Holding (détenue par Vinci Autoroutes) (&gt; 99,99 %) ;</li> <li>• Autres (&lt; 0,01 %)</li> </ul>	30/04/2036	
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	
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)<sup>3</sup> (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.

<sup>6</sup> La société par actions simplifiée (SAS) est régie par les dispositions L. 227-1 à L. 227-20 du code de commerce. Les attributions du conseil d'administration ou de son président sont exercées par le président de la société ou celui ou ceux de ses dirigeants que les statuts désignent à cet effet. La SAS ne peut faire publiquement appel à l'épargne.

Nom de la société	Linéaire	Actionnariat au 31/12/17 (sauf mention spécifique)	Date de fin de la concession	Commentaire
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) (33,17 %) ;</li> <li>• Mirova Core Infrastructure Fund (26,00 %) ;</li> <li>• EGIS (8,00 %) ;</li> <li>• Aberdeen Infrastructure (13,16 %) ;</li> <li>• SAPN (8,00 %) ;</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 : AREA (49,9%) ;</li> <li>• Eiffage (25,00399 %) ;</li> <li>• Macquarie Autoroutes de France 2 (25,096101 %) ;</li> </ul>	31/12/2060	
ALICORNE (A88)	45 km	<ul style="list-style-type: none"> <li>• NGE Concessions : 12,42 % ;</li> <li>• Valérian : 0,66 % ;</li> <li>• Spie Batignolles : 12,24 % ;</li> <li>• Malet : 3,97 % ;</li> <li>• Demathieu &amp; Bard : 4,96 % ;</li> <li>• Egis Investment Partners : 4,29 % ;</li> <li>• Caisse des dépôts et consignations : 45,57 % ;</li> <li>• AXA Private Equity : 15,40 %</li> </ul>	23/08/2063	
A'LIENOR (A65)	150 km	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Eiffage (65 %) ;</li> <li>• Sanef (35 %)</li> </ul>	18/12/2066	
ATLANDES (A63)	104 km	<ul style="list-style-type: none"> <li>• European Motorway Investments : 42 % ;</li> <li>• DIF A63 Luxembourg : 17,3 % ;</li> <li>• Dif Infra 4 PPP : 9,21640 % ;</li> <li>• Infrastructure Investments (A63) Holding : 13,8246 % ;</li> <li>• Egis Investment Partners France : 10,2 % ;</li> <li>• NGE Concessions : 7,477 %</li> </ul>	21/01/2051	

Nom de la société	Linéaire	Actionnariat au 31/12/17 (sauf mention spécifique)	Date de fin de la concession	Commentaire
ALBEA (A150)	17 km	<ul style="list-style-type: none"> <li>• NGE Concessions (16,67 %) ;</li> <li>• FAYAT (16,67 %) ;</li> <li>• InfraVia (33,33 %) ;</li> <li>• La Société Financière A-150 (33,33 %)</li> </ul>	28/12/2066	
CCISE (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	

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

### ANNEXE 3 Trafic sur le réseau concédé en 2018

(en milliers de véhicules/km) - Source : ASFA

	Véhicules Légers (classes 1,2 et 5)			Bus et Poids Lourds (classes 3 et 4)			Ensemble des véhicules		
	2017	2018	%	2017	2018	%	2017	2018	%
APRR	15 098,30	15 354,00	1,7%	3 220,80	3 372,00	4,7%	18 319,10	18 726,00	2,2%
AREA	5 015,20	5 101,00	1,7%	463,20	484,00	4,5%	5 478,40	5 585,00	1,9%
ASF	27 424,70	27 181,00	-0,9%	4 561,60	4 645,00	1,8%	31 986,30	31 826,00	-0,5%
COFIROUTE	10 074,60	10 177,00	1,0%	1 610,70	1 672,00	3,8%	11 685,30	11 849,00	1,4%
ESCOTA	6 622,20	6 392,00	-3,5%	662,10	656,00	-0,9%	7 284,30	7 048,00	-3,2%
SANEF	10 096,90	10 230,00	1,3%	2 233,10	2 351,00	5,3%	12 330,00	12 581,00	2,0%
SAPN	3 214,10	3 226,00	0,4%	416,70	432,00	3,7%	3 630,80	3 658,00	0,7%
SFTRF	157,20	157,00	-0,1%	52,90	56,00	5,9%	210,10	213,00	1,4%
ATMB	770,30	781,00	1,4%	95,00	96,00	1,1%	865,30	877,00	1,4%
ADELAC	190,60	192,00	0,7%	5,70	6,00	5,3%	196,30	198,00	0,9%
ALICORNE	61,00	64,00	4,9%	8,90	10,00	12,4%	69,90	74,00	5,9%
A'LIÉNOR	353,40	364,00	3,0%	41,00	44,00	7,3%	394,40	408,00	3,4%
ALIS	318,60	329,00	3,3%	73,80	82,00	11,1%	392,40	411,00	4,7%
ARCOUR	287,60	302,00	5,0%	41,00	49,00	19,5%	328,60	351,00	6,8%
ATLANDES	824,20	826,00	0,2%	342,90	355,00	3,5%	1 167,10	1 181,00	1,2%
ALBEA	47,50	51,00	7,4%	4,30	5,00	16,3%	51,80	56,00	8,1%
TOTAL	80 556,40	80 727,00	0,2%	13 833,70	14 315,00	3,5%	94 390,10	95 042,00	0,7%

## ANNEXE 4 Liste des indicateurs de performance

Domaine	Indicateurs	Ce que mesure l'indicateur
Conservation du patrimoine	Chaussée (IQRA)	État de la structure de chaussée
	Surfaces chaussées	État de la surface (uni, adhérence)
	État des ouvrages (IQOA)	État des ouvrages d'art (structures et équipements)
	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'événement 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 réponses aux sollicitations	Délai de réponse aux usagers
	Délai de dépannage	Délai entre l'appel et l'arrivée du dépanneur

## ANNEXE 5 Rappel des classifications des véhicules

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 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: <ul style="list-style-type: none"> <li>soit une hauteur totale supérieure ou égale à 3 mètres</li> <li>soit un PTAC supérieur à 3,5 tonnes</li> </ul>
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	Véhicules à deux essieux dont la hauteur totale est supérieure ou égale à 3 mètres et dont le poids total autorisé en charge (PTAC) est inférieur à 12 tonnes; véhicules à deux essieux dont le poids total autorisé en charge (PTAC) est compris entre 3,5 tonnes et 12 tonnes
Classe B	Véhicules à deux essieux dont le poids total autorisé en charge (PTAC) est supérieur à 12 tonnes, véhicules à deux essieux et véhicules ou ensembles de véhicules à trois essieux, dont la hauteur totale est supérieure ou égale à 3 mètres ou dont le poids total autorisé en charge (PTAC) est supérieur à 3,5 tonnes
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 poids total autorisé en charge (PTAC) est supérieur à 3,5 tonnes

## ANNEXE 6 Clauses tarifaires des contrats

## Taux de hausse autorisé par société pour l'année 2019 et pour les véhicules de classe 1

Société	Hausse autorisée en 2017
APRR	70% * I + 0,448%
AREA	70% * I + 0,649%
ASF	70% * I + 0,536%
ESCOTA	70% * I + 0,465%
Sanef	70% * I + 0,335%
SAPN	70% * I + 0,318%
COFIROUTE	70% * I + 0,295%
ATMB	100% * I + + 0,31%
SFTRF	100% * I
ARCOUR	$TKMP(N) = TKMP(N-1) * E(N) * \text{Max}(80\% \frac{i(N-1)}{i(N-2)} + 20\% \frac{TP09(N-1)}{TP09(N-2)} + 0,005; 1)$
ALIS	$TKMP_n = TKMP_{n-1} \times A_n \times \text{Max}\left(\frac{I_{n-1} + 0,01}{I_{n-2}}; 1\right)$
	Tarif été Tarif hors été
CEVM	$T_{n(\text{été})} = T_{n-1(\text{été})} \times \frac{I_{n-1}}{I_{n-2}} + 0,127 \times \frac{I_{n-1}}{I_0}$ $T_{n(\text{hors été})} = T_{n(\text{été})} \times \left(1,41 \times \frac{I_{n-1}}{I_0}\right)$
ADELAC	$TKMP_n = TKMP_{n-1} \times \text{Max}\left(\frac{I_{n-1} + 0,017; 1}{I_{n-2}}\right)$
ALICORNE	$TKM_n \leq TKM_{2015} \times \prod_{k=2016}^n \text{max}\left[1; \frac{I_{k-1}}{I_{k-2}}; 70\% \frac{I_{k-1}}{I_{k-2}} + 30\% \text{max}\left[\frac{I_{k-1}}{I_{k-2}} + 1\%; \min\left(\frac{TP09_{k-1}}{TP09_{k-2}}; 1 + 4\%\right)\right]\right]$
A'LIENOR	$TKMP_n = TKMP_{n-1} \times \text{Max}\left(1; \frac{I_{n-1}}{I_{n-2}} + 0,3\%; 70\% \frac{I_{n-1}}{I_{n-2}} + 30\% \frac{TP09_{n-1}}{TP09_{n-2}} + 0,3\%\right)$
ATLANDES	$TKMP_n = TKMP_{n-1} \times \left(1 + 75\% \times \left(\frac{I_{n-1}}{I_{n-2}} - 1\right) + 25\% \times \text{max}\left(\min\left(6\%; \frac{TP09_{n-1}}{TP09_{n-2}} - 1\right); 0\right) + D\right)$
CCISE	$T_n \leq T_{n-1} \times 50\% \frac{I_{n-1}}{I_{n-2}}$
ALBEA	$TKM_n = TKM_{n-1} \times \left(1 + 75\% \times \left(\frac{I_{n-1}}{I_{n-2}} - 1\right) + 5\% \times \text{max}\left(\min\left(\frac{TP01_{n-1}}{TP01_{n-2}} - 1; 4\%\right); 0\%\right) + 20\% \times \text{max}\left(\min\left(\frac{TP09_{n-1}}{TP09_{n-2}} - 1; 4\%\right); 0\%\right) + D + E\right)$

Où I est l'augmentation des prix à la consommation, constatée entre octobre 2017 et octobre 2018.

## Coefficients interclasses effectifs

Société	Classe 2	Classe 3	Classe 4	Classe 5
APRR	1,54	2,45	3,36	0,60
AREA	1,56	2,26	3,08	0,50
ASF	1,55	2,22	2,94	0,60
ESCOTA	1,50	2,22	3,06	0,62
SANEF	1,50	2,23	3,01	0,60
SAPN	1,51	2,08	3,03	0,59
COFIROUTE	1,56	2,50	3,16	0,62
ATMB	1,76	2,76	3,59	0,62
SFTRF	1,47	3,00	3,97	0,59
ARCOUR	1,50	2,60	3,20	0,50
ALIS	1,68	2,36	3,15	0,63
CEVM	1,50	2,72	3,49	0,49
ADELAC	1,76	2,76	3,42	0,55
ALICORNE	1,72	2,60	3,38	0,56
ALIENOR	1,62	2,44	3,25	0,60
ALBEA	1,60	2,00	2,80	0,60

Société	Classe 2	Classe A	Classe B	Classe C	Classe 5
ATLANDES	1,50	4,02	4,02	4,92	0,50

## ANNEXE 7 Les niveaux de hausses de tarifs de péage depuis 2006

### 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
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%
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%
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%
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%
Sanef	2,05%	0,96%	3,32%	1,89%	0%	1,89%	2,31%	1,71%	0,75%	0%	0,86%	0,58%	1,39%	1,69%
SAPN	2,74%	1,68%	4,32%	3,30%	0%	2,48%	3,02%	2,29%	0,35%	0%	0,86%	0,58%	1,39%	1,68%
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%
ATMB	1,96%	1,21%	1,82%	2,28%	0%	1,92%	2,60%	2,09%	1,79%	0,38%	0%	0,36%	1,03%	2,25%
SFTRF	1,73%	1,07%	1,89%	2,68%	0,60%	2,52%	3,75%	3,01%	1,85%	1,79%	0%	0,35%	0,87%	1,91%

### Niveau 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
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%
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%
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%
AREA	3,38%	2,55%	3,43%	1,89%	0,49%	2,08%	2,55%	1,94%	1,51%	0%	2,61%	1,58%	2,7%	2,00%
Sanef	3,10%	1,99%	4,23%	1,89%	0%	1,89%	2,31%	1,71%	0,75%	0%	0,86%	0,62%	1,41%	1,75%
SAPN	3,80%	2,67%	5,32%	3,31%	0%	2,48%	3,01%	2,29%	0,16%	0%	1,84%	1,59%	2,36%	2,66%
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%
ATMB	2,97%	2,15%	2,85%	3,44%	1,68%	2,92%	3,60%	3,09%	1,68%	1,38%	0%	0,36%	1,03%	2,25%
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%	1,921%

## ANNEXE 8 Le contrôle des tarifs applicables pour 2018

	1 <sup>ère</sup> proposition de la société	Contrôle 1 <sup>ère</sup> proposition	2 <sup>ème</sup> proposition de la société	Contrôle 2 <sup>ème</sup> proposition	3 <sup>ème</sup> proposition de la société	Contrôle 3 <sup>ème</sup> proposition	Arrêté d'approbation
ADELAC – A41	14/12/2018	OK le 14/12/2018					Arrêté du 28/01/2019 TRAT1901990A
ALBEA – A150	27/11/2018	OK le 30/11/2018					Arrêté du 28/01/2019 TRAT1901990A
ALICORNE – A88	28/11/2018	OK le 30/11/2018					Arrêté du 28/01/2019 TRAT1901990A
A'LIENOR – A65	14/12/2018	14/12/2018	16/01/2019	16/01/2019	22/01/2019	22/01/2019	Arrêté du 28/01/2019 TRAT1901990A et Arrêté du 01/02/2019 TRAT1903452A
ALIS – A28	14/12/2018	OK le 14/12/2018					Arrêté du 28/01/2019 TRAT1901990A
APRR – TML	14/12/2018	OK le 17/12/2018					Approbation tacite
ARCOUR – A19	19/12/2018	OK le 19/12/2018					Arrêté du 28/01/2019 TRAT1901990A
ATLANDES – A63	19/12/2018	OK le 19/12/2018					Arrêté du 28/01/2019 TRAT1901990A
ATMB ou B 41	29/11/2018	OK le 30/11/2018					Arrêté du 28/01/2019 TRAT1901990A
CCISE	13/12/2018	OK le 28/12/2018					Arrêté du 28/01/2019 TRAT1901990A
CEVM	14/12/2018	OK le 14/12/2018					Arrêté du 28/01/2019 TRAT1901990A
COFIROUTE – DUPLEX A86	16/11/2018	OK le 20/11/2018					Arrêté du 28/12/2018
SFTRF	27/12/2018	27/12/2018	18/01/2019	OK le 18/01/2019			Arrêté du 26/01/2017 DEVT1700861A

	1 <sup>ère</sup> proposition de la société	Contrôle 1 <sup>ère</sup> proposition	2 <sup>ème</sup> proposition de la société	Contrôle 2 <sup>ème</sup> proposition	Approbation
APRR	14/12/2018	OK le 17/12/2018			Arrêté du 28/01/2019 TRAT1901999A
AREA	14/12/2018	OK le 17/12/2018			Arrêté du 28/01/2019 TRAT1901999A
ASF	10/12/2018	OK le 10/12/2018			Approbation tacite
COFIROUTE INTERURBAIN	18/12/2018	OK le 19/12/2018			Approbation tacite
ESCOTA	10/12/2018	OK le 10/12/2018			Approbation tacite
Sanef	18/12/2018	OK le 19/12/2018			Approbation tacite
SAPN	18/12/2018	OK le 28/12/2018			Approbation tacite

## ANNEXE 9 Évolutions de quelques tarifs de péage

Tarifs grands axes - Source : ASFA

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
<b>Paris-Lyon, A6 (APRR)</b>	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 €
		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%
<b>Paris-Metz, A4 (Sanef)</b>	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 €
		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%
<b>Paris-Lille, A1 (Sanef)</b>	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 €
		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%
<b>Paris-Rennes, A11 (Cofiroute)</b>	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 €
		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%
<b>Paris-Clermont-Ferrand, A10+A71</b>	32,10 €	32,40 €	33,00 €	33,80 €	33,80 €	34,50 €	35,50 €	36,10 €	36,50 €	36,50 €	36,80 €	38,10 €	38,70 €	39,40 €
		0,9%	1,9%	2,4%	0,0%	2,1%	2,9%	1,7%	1,1%	0,0%	0,8%	3,5%	1,6%	1,8%
<b>Paris-Bourges A10 (Cofiroute)</b>	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 €
		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%
<b>Bourges-Clermont-Ferrand, A71 (APRR)</b>	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 €
		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%
<b>Paris-Calais, A1 + A26 (Sanef)</b>	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 €
		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%
<b>Paris-Bordeaux, A10</b>	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 €
		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%
<b>Paris-Tours, A10 (Cofiroute)</b>	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 €
		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%
<b>Tours-Poitiers, A10 (Cofiroute)</b>	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 €
		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%
<b>Poitiers-Bordeaux, A10 (ASF)</b>	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 €
		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%

## ANNEXE 10 Évolution de la situation financière des sociétés concessionnaires

2018	CA	EBE	Résultat Net
APRR	1 900,20 M€	1 407,70 M€	781,20 M€
AREA	638,10 M€	480,90 M€	237,20 M€
ASF	3 095,10 M€	2 242,80 M€	1 126,00 M€
COFIROUTE	1 441,20 M€	1 019,70 M€	490,30 M€
ESCOTA	749,60 M€	541,40 M€	218,00 M€
SANEF	1 278,80 M€	911,90 M€	515,90 M€
SAPN	421,40 M€	306,70 M€	116,80 M€
ATMB	209,70 M€	128,10 M€	63,50 M€
SFTRF	139,60 M€	90,80 M€	30,50 M€
ALIS	90,10 M€	69,40 M€	16,30 M€
ALICORNE	17,80 M€	11,00 M€	-3,40 M€
ADELAC	56,10 M€	46,30 M€	8,50 M€
CEVM	49,80 M€	40,30 M€	22,20 M€
A'LIÉNOR	62,60 M€	43,70 M€	26,10 M€
ARCOUR	66,60 M€	49,50 M€	16,50 M€
ATLANDES	138,30 M€	105,80 M€	9,50 M€
ALBEA	10,00 M€	5,90 M€	-10,10 M€
<b>Total</b>	<b>10 365,00 M€</b>	<b>7 501,90 M€</b>	<b>3 665,00 M€</b>

## ANNEXE 11 Les agréments délivrés par l'État en 2018 pour la sous-concession des activités commerciales sur les aires de service

Société	Autoroute	Aire	Activités	Titulaire du contrat
ASF	A7	Lançon de Provence Est	Carburants Boutique	Total Marketing France
ASF	A7	Lançon de Provence Ouest	Carburants Boutique	Total Marketing France
ASF	A61	Port Lauragais Sud	Port fluvial	Nicol's Yacht
SANEF	A1	Ressons Est	Carburants Restauration Boutique	Total Marketing France Autogrill Côté France
SANEF	A25	Saint-Laurent	Carburants Restauration Boutique	EG Group

## ANNEXE 12 Tunnels de plus de 300 mètres sur le réseau concédé (hors tunnels du Mont-Blanc et du Fréjus)

Société		Nombre de tunnels	
Autoroute	Nom du tunnel	Longueur tube 1 en m	Longueur tube 2 en m
<b>ADELAC</b>			
<b>1 tunnel</b>			
A41	MONT SION	3050	3055
<b>APRR</b>			
<b>4 tunnels</b>			
A40	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>			
A43	DULLIN	1540	1550
	L ÉPINE	3157	3182
A51	SINARD (tunnel bidirectionnel) (galerie de sécurité : 956 m)	964	
	PETIT BRION	519	561
	URIOL	480	462
<b>ASF</b>			
<b>7 tunnels</b>			
A20	TRANCHÉE COUVERTE DE CONSTANS	375	375
	TRANCHÉE COUVERTE DE TERREGAYE	400	400
A89	LA CRÈTE	355	355
	BUSSIÈRE	1030	1055
	CHALOSSET	750	704
	VIOLAY	3904	3904
	PUYMORENS (tunnel bidirectionnel)	4820	
<b>ATMB (hors Tunnel du Mont-Blanc)</b>			
<b>3 tunnels</b>			
A40	VUACHE	1415	1452
RN205	CHATELARD (monodirectionnel)	400	
	CHAVANTS	1015	1015

COFIROUTE		2 tunnels *	
A11	TRANCHÉE COUVERTE D'ANGERS	1689	1668
A86 DUPLEX	PRINCIPAL	4549,2	4549,2
	ACCES - A 86I (D 913)	477	
	ACCES - A 13 (A 86I)	428	
	ACCES - A 13W (A 86)	260	
	ACCES - D 184 (A 86)	85	
	ACCES - D 182 (A 86)	400	
	ACCES - A 86E (A 13)	423	
	ACCES - A 86 (A 13Y)	244,5	
	ACCES - A 86 (A 13W)	160	
	ACCES - Tunnel A 86I - TC Rueil	219,5	
ACCES - Tunnel A 86E - TC Rueil	219,5		

\* La série de tunnels A86 est exploitée comme un seul tunnel

ESCOTA		14 tunnels	
A8	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
	COUPIERE	818	809
	PAILLON (tunnel monodirectionnel)	404	
	RICARD	405	433
A51	LA BAUME	546	465
	MIRABEAU	391	351
A500	MONACO (tunnel bidirectionnel)	1591	

Sanef		2 tunnels	
A1	ROISSY	810	810
A16	TRANCHÉE COUVERTE D'HAR- DELOT	800	800

SAPN		4 tunnels	
A14	SAINT GERMAIN EN LAYE	2810	2810
	TRANCHÉE COUVERTE DE SAINT GERMAIN EN LAYE	1550	1550
	TRANCHÉE COUVERTE DES MIGNEAUX	300	300
	TRANCHÉE COUVERTE MAURICE BERTEAUX	300	300

SFTRF (hors Tunnel du Fréjus)		5 tunnels	
A43	AIGUEBELLE	926	905
	DES SORDERETTES (tunnel monodirec- tionnel)	372	
	HURTIERES	1198	1183
	ORELLE (tunnel bidirectionnel)	3684	
	TRANCHÉE COUVERTE DE SAINT ÉTIENNE	300	300

## ANNEXE 13 Liste des investissements complémentaires sur autoroutes en service (ICAS) en 2018

Société	Autoroute	Section	Nature	Date MES	Département	Observations
COFIROUTE	85	A71 - ROMORANTIN	EQUIP	23/01/2018	41	MISE AU PROFIL EN TRAVERS DEFINITIF
ASF	A7	ÉCRANS ACOUSTIQUES	ENVIR.	26/01/2018	84	MONDRAGON / COURTHEZON / SORGUES
COFIROUTE	A71	PS 73/7 - PD 73BIS	OA	26/01/2018	18	DECONSTRUCTION / RECONSTRUCTION
ASF	A72	ÉCO-PONT DE LA GRANDE PINÉE	OA	26/01/2018	42	CRÉATION
ASF	A89	ÉCO-PONT DE LA PLAINE DES VARENNES	OA	26/01/2018	63	CRÉATION
ASF	A89	ÉCO-PONT DE LA POLOGNE	OA	26/01/2018	19	CRÉATION
AREA	A41	ÉCRAN ACOUSTIQUE - LA MOTTE SERVOLEX	ENVIR.	31/01/2018	73	
ASF	A10	PROTECTION MILIEUX AQUATIQUES	ENVIR.	16/02/2018	79	
ASF	A7A	PROTECTION MILIEUX AQUATIQUES	ENVIR.	16/02/2018	26	
SANEF	A1	AIRE R. SURVILLIERS OUEST	AIRE	30/03/2018	95	EXTENSION : +19 PL
SANEF	A1	AIRE R. SURVILLIERS EST	AIRE	30/03/2018	95	EXTENSION : +28 PL
ESCOTA	A52	ÉCO-PONT DE FUVEAU	OA	30/04/2018	13	CRÉATION
ESCOTA	A8	ÉCO-PONT DES ADRETS	OA	30/04/2018	83	CRÉATION
ESCOTA	A8	ÉCO-PONT DE VIDAUBAN	OA	30/04/2018	83	CRÉATION
ESCOTA	A8	ÉCO-PONT DE POURCIEUX	OA	30/04/2018	83	CRÉATION
APRR	A71	RAMPE DES VOLCANS	3° VOIE	03/05/2018	63	CRÉATION 3° VOIE

Société	Autoroute	Section	Nature	Date MES	Département	Observations
SANEF	A1	GARE D'ARSY	PEAGE	31/05/2018	60	TSA
ASF	A63	BIARRITZ - BIRIATOU	2X3 VOIES	04/06/2018	64	MISE A 2X3 VOIES
ATMB	A40	DIF. ELOISE	ECH.	06/06/2018	74	CRÉATION GIRATOIRE RD 1508
COFIROUTE	A85	VIADUC DE LA SAULDRE	2° VOIE	29/06/2018	41	DOUBLEMENT
SANEF	A4	DIF. BAILLY - ROMAINVILLIERS	ECH.	29/06/2018	77	COMPLEMENT
AREA	A43	PROTECTION RIVIERE GUIERS	ENVIR.	30/06/2018	38-73	
SANEF	A29	HALTE B.P.V. JULES VERNE NORD	PEAGE	30/06/2018	80	EXTENSION : +38 PL
ASF	A89	DIF. BALBIGNY	ECH.	06/07/2018	42	RACCORD RN82
COFIROUTE	A10	CHAMBRAY - BIF. A10/A85	2X3 VOIES	27/07/2018	37	MISE A 2x3 VOIES
SANEF	A1	AIRE S. WANCOURT EST	AIRE	29/07/2018	62	EXTENSION : +46 PL
SANEF	A4	AIRE S. DE LONGEVILLE SUD	AIRE	30/07/2018	57	EXTENSION : +9 PL
COFIROUTE	A10	P.G.F. DU BAS BRY	OA	14/09/2018	37	PASSAGE GRANDE FAUNE
SANEF	A16	AIRE S. DE LA BAIE DE SOMME	AIRE	15/09/2018	80	EXTENSION : +12 PL
ATMB	N205	ÉCRAN ACOUSTIQUE DE PASSY	ENVIR.	28/09/2018	06	
APRR	A36	AIRE S. DE BESANCON CHAMPOUX	AIRE	30/09/2018	25	EXTENSION : +25 PL
SANEF	A4	AIRE S. METZ SAINT-PRIVAT	AIRE	30/09/2018	67	EXTENSION : +37 PL
ESCOTA	A8	ÉCRAN ACOUSTIQUE ROUSSET	ENVIR.	30/10/2018	13	
ASF	A10	DIF. 40A-40B	ECH.	26/11/2018	33	INTERFACE LGV SEA

Société	Autoroute	Section	Nature	Date MES	Département	Observations
SANEF	A1	BASSIN DE CONFINEMENT	ENVIR.	30/11/2018	60	1 BASSIN CRÉE À ROBERVAL
SANEF	A4	BASSINS DE CONFINEMENT	ENVIR.	30/11/2018		14 BASSINS CRÉES
ATMB	A40	B.P.V. DE NANGY	PEAGE	30/11/2018	74	CRÉATION 4 VOIES TSA
APRR	A36	NŒUD DE SEVENANS	ECH.	11/12/2018	90	REFONTE ECH. A36 / RN1019 / RD437
COFIROUTE	A85	BIF. A10/A85	ECH.	20/12/2018	45	MOUVEMENTS TOURS - ANGERS
SANEF	A1	AIRE S. D'ASSEVILLERS EST	AIRE	31/12/2018	80	EXTENSION : +5 PL
SANEF	A26	AIRE S. DE RELY	AIRE	31/12/2018	62	EXTENSION : +20 PL
SANEF	A1	GARE D'ARRAGEOIS	PEAGE	31/12/2018	60	TSA

## ANNEXE 14 Répartition des bâtiments par société concessionnaire d'autoroute - Source : sociétés concessionnaires

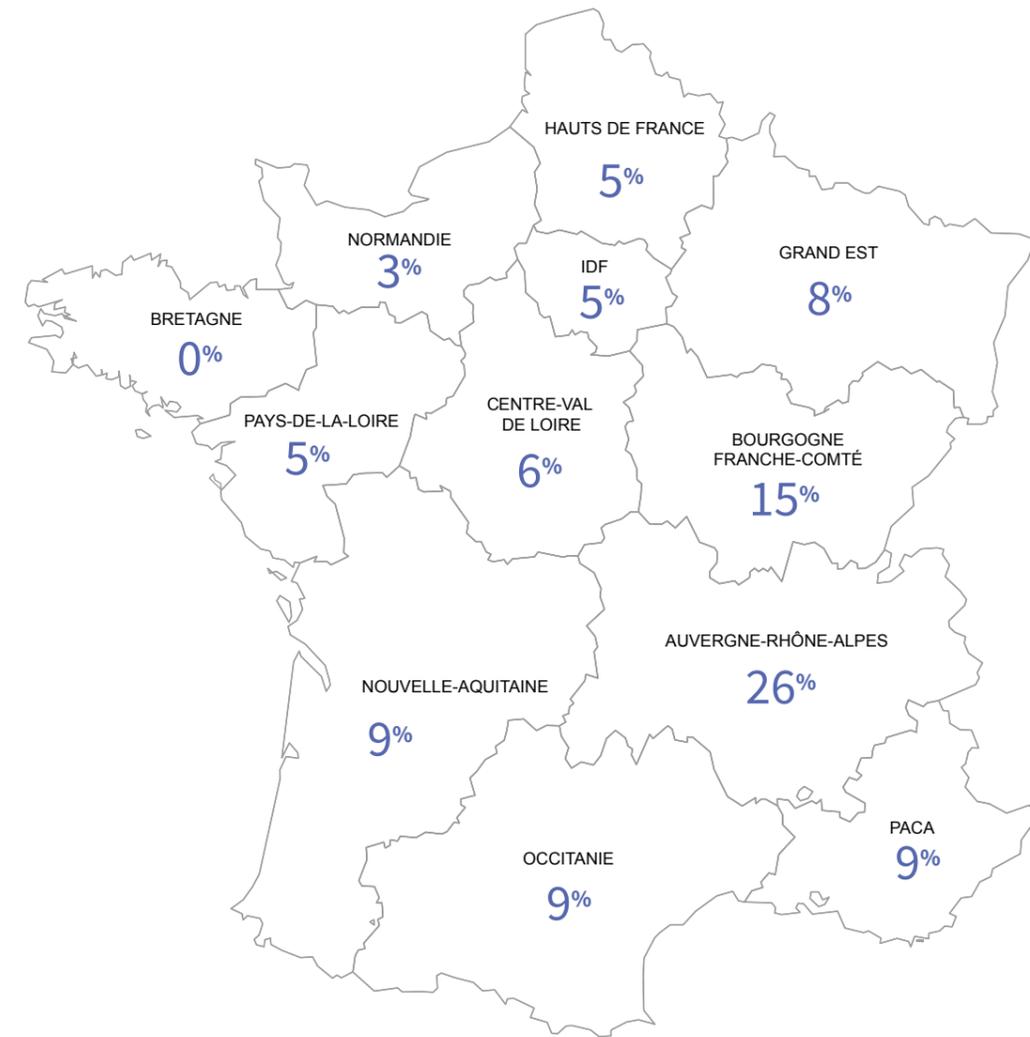
Sociétés	Nombre de bâtiment	Surface des bâtiments de type habitation (m <sup>2</sup> )	Surface des bâtiments de type technique ou administratif (m <sup>2</sup> )	Surface plancher de tous les bâtiments (m <sup>2</sup> )
ADELAC	41	31,12	2 300,48	2 331,60
ALBEA	5	0,00	1 367,22	1 367,22
ALICORNE	13	0,00	2 753,00	2 753,00
A'LIENOR	41	0,00	5 670,00	5 670,00
ALIS	24	0,00	5 775,00	5 775,00
APRR	2 623	70 350,99	355 627,17	425 978,16
ARCOUR	34	0,00	4 098,00	4 098,00
AREA	340	0,00	57 783,19	57 783,19
ASF	1 877	64 236,56	282 427,34	346 663,90
ATLANDES	50	137,33	21 835,76	21 973,09
ATMB	66	0,00	24 972,00	24 972,00
CCISE	14	675,98	3 542,46	4 218,44
CEVM	8	0,00	2 326,25	2 326,25
COFIROUTE	511	0,00	102 992,85	102 992,85
ESCOTA	523	11 141,00	95 718,93	106 859,93
SANEF-SAPN	571	11 389,38	154 868,06	166 257,44
SAPN-SANEF	165	7 673,62	55 014,28	62 687,90
SFTRF	26	2 150,00	7 040,40	9 190,40
<b>Total</b>	<b>6 933</b>	<b>167 785,98</b>	<b>1 188 534,85</b>	<b>1 356 320,83</b>

## ANNEXE 15 Répartition des bâtiments des sociétés concessionnaires d'autoroutes suivant leur utilisation

Typologie	Nombre de bâtiments du parc immobilier
A - Bâtiments administratifs, bureaux et sociaux	235
B - Bâtiments et locaux affectés aux forces de l'ordre	227
C - Bâtiments d'exploitation : ateliers, hangars, garages, magasins, parcs à sel, installation de viabilité hivernale, fabrication de saumure...	1 049
D - Bâtiments des gares de péage (et assimilés) : surveillance, locaux techniques associés, espaces clients...	951
E - Édicules sanitaires publics	1 153
F - Locaux techniques du réseau, stations météo	1 874
G - Logements de service	981
H - Habitations, hors Logements de service	26
I - Bâtiments des sous-concessions	430
X - Divers	7
<b>Total général</b>	<b>6 933</b>

Certains bâtiments des SCA abritent plusieurs typologies.

## ANNEXE 16 Localisation des bâtiments des sociétés concessionnaires d'autoroutes



Carte de répartition des bâtiments des SCA par région (%)





Crédits photos : Sébastien Benichou, Adrien Houel, Bruno Velly, Cyrille Courier, Anne-Laure Rojat, ASF, APRR, ATMB, Cyrille Courier, Pixabay, Carlo Fernandes Dos Reis, Vincent Balay, Wikipedia

Édité par la sous-direction de la gestion et du contrôle du réseau autoroutier concédé  
1 place Carpeaux 92800 Puteaux

Créé et mis en page par Edwige GANDON

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

Imprimé en France

*Reproduction interdite sans autorisation des auteurs*



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

---

Bron

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

---

La Défense

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

[www.ecologique-solidaire.gouv.fr](http://www.ecologique-solidaire.gouv.fr)