



MINISTÈRE
CHARGÉ
DES TRANSPORTS

*Liberté
Égalité
Fraternité*

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

Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer
Direction des infrastructures de transport
www.ecologie.gouv.fr



RAPPORT D'ACTIVITÉ **2020**

Rapport sur l'exécution et le contrôle des contrats de concession d'autoroutes et d'ouvrages d'art
(art. 7 du décret n° 2009-1102 du 8 septembre 2009 portant création du comité des usagers du réseau routier national)

&

Rapport annuel sur l'évolution des péages pour chaque exploitant autoroutier
(art. L. 119-8 du code de la voirie routière)

AVANT-PROPOS



Evoquer l'année 2020 c'est d'abord et avant tout évoquer la pandémie due à la COVID-19 qui, au-delà de son aspect strictement sanitaire, a particulièrement touché le secteur des transports.

La brutalité avec laquelle la crise s'est manifestée en France, de même que partout en Europe et dans le monde, a tout d'abord suscité d'inattendues questions opérationnelles : si les plans de continuité d'activité des opérateurs ont permis d'assurer, à tout moment, la sécurité des usagers, la COVID-19 a rendu complexe des sujets qui n'auraient pas été soupçonnés pouvoir l'être, comme de permettre aux transporteurs de disposer de solutions de restauration ou des commodités de base. De la même façon, l'activité de travaux, brutalement interrompue mi-mars, a repris dès le mois d'avril, avec un rythme de croisière retrouvé dès l'été 2020. A ce titre, je souhaite saluer le professionnalisme et le sens du service public de l'ensemble des acteurs. En termes économiques, la pandémie en 2020 aura tout simplement conduit à la baisse la plus importante jamais observée sur le réseau concédé depuis 1960 et la signature des premiers contrats de concession. C'est plus de 20% du chiffre d'affaires du secteur qui s'est évaporé en 2020 par rapport à l'année précédente.

Paradoxalement et malgré la très forte baisse des trafics – au plus fort de la crise, elle atteignit près de 95% pour les véhicules légers et plus de 50% pour les poids lourds – la crise sanitaire a rappelé le rôle indispensable des transports pour le fonctionnement de notre société : elle aura mis en avant, après les soignants – les « première ligne » encore aujourd'hui durement sollicités – tout un écosystème de « 2^{ème} ligne » : gestionnaires d'infrastructure, agents d'exploitation, transporteurs, logisticiens, dont le maintien d'activité s'est avéré vital.

Malgré l'ampleur de l'impact, le secteur a réussi à faire preuve d'une grande résilience, démontrant la

pertinence et le bienfondé d'un système concessif pourtant injustement décrié : ainsi le maintien en condition opérationnelle des plus de 9.000 km d'autoroutes concédées au plus fort de la crise n'aura pas coûté un centime aux contribuables, à rebours de tant d'autres secteurs d'activités dans notre pays.

L'année 2020 a également permis de poursuivre la transition écologique du réseau : les premières voies réservées au covoiturage et aux transports en commun ont ainsi été mises en service sur l'A48, dans la périphérie de Grenoble, en septembre, de même que de nombreux parcs de covoiturage prévus par le plan d'investissement autoroutier de 2018. L'année 2020 a également été marquée par la signature du contrat de concession de la RCEA, première concession pour laquelle la technologie de péage en flux libre, alliant gains de temps pour les usagers et réduction des emprises pour les milieux humains et naturels, sera mise en œuvre intégralement, sur près de 90 km. La signature de ce contrat permettra également d'achever en un temps record – dès 2022 – la mise à 2x2 voies de cet axe dans l'Allier : elle illustre ainsi, de même que les 45 km d'élargissement à 2x3 voies mis en service en 2020, la formidable capacité d'accélération d'investissement du système concessif.

Le présent rapport exprime de façon opérationnelle l'évolution de l'activité, en 2020, 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 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

TABLE DES MATIÈRES

AVANT-PROPOS	3
PARTIE 1	6
Présentation succincte du secteur	
PARTIE 2	8
Les temps forts de l'année 2020	
PARTIE 3	10
Perspectives et enjeux du secteur autoroutier concédé	
3.1. Rétrospective 2020 : une année marquée par la crise sanitaire COVID-19 et riche en évaluations contrastées	11
3.2. Deux enjeux majeurs pour le secteur autoroutier : suivre les opérations et anticiper la fin des concessions	15
3.3. Les spécificités juridiques et économiques des contrats de concession d'autoroutes	20
PARTIE 4	24
Gouvernance et organisation du secteur autoroutier concédé	
4.1. L'organisation du ministère chargé des transports pour la passation et la gestion des contrats	25
4.2. La collaboration inter-services	27
4.3. La Commission européenne	27
4.4. L'Autorité de régulation des transports	28
4.5. Le Parlement	30
4.6. Le comité des usagers du réseau routier national	30
4.7. Les commissions intergouvernementales des tunnels transalpins	31
PARTIE 5	34
La passation de nouveaux contrats	
5.1. L'autoroute A 355, le contournement Ouest de Strasbourg	35
5.2. L'autoroute A 79, la Route Centre-Europe Atlantique (RCEA) dans l'Allier	36
5.3. L'autoroute A 69, Castres-Verfeil	37

Le contrôle des contrats en cours

6.1. Le contrôle des hausses annuelles de tarifs de péage	39
6.2. Le contrôle de la qualité du service rendu aux usagers	39
6.3. Respect des normes techniques et préservation du patrimoine autoroutier	47
6.4. Suivre l'exécution et l'équilibre économique des concessions et préparer les négociations à venir	63

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

8.1. Arrêtés tarifaires annuels	67
8.2. Nominations	67

Lexique des abréviations utilisées

1. Organigramme de la sous-direction de la gestion et du contrôle du réseau autoroutier concédé au 31 décembre 2020	69
2. Présentation des sociétés concessionnaires d'autoroutes et d'ouvrages d'art	70
3. Trafic sur le réseau concédé en 2020 en million de véhicules.km.	72
4. Liste des indicateurs de performance	73
5. Rappel des classes de véhicules	74
6. Les clauses tarifaires des contrats de concession	75
7. Les niveaux de hausses de tarifs de péage depuis 2006	76
8. Le contrôle des tarifs de péage applicables en 2021.	77
9. Évolutions de quelques tarifs de péage.	78
10. Evolution de la situation financière des sociétés concessionnaires d'autoroutes	79
11. Les agréments délivrés par l'État en 2020 pour la sous-concession des activités commerciales sur les aires de service	80
12. Tunnels de plus de 300 mètres sur le réseau concédé (hors tunnels du Mont-Blanc, du Fréjus et de la Girarde)	81
13. Liste des investissements complémentaires sur autoroutes en service en 2020	83
14. Répartition des bâtiments par société concessionnaire d'autoroute	84
15. Répartition des bâtiments des sociétés concessionnaires d'autoroutes suivant leur utilisation.	85
16. Localisation des bâtiments des sociétés concessionnaires d'autoroutes	86

Présentation succincte du secteur

Grands chiffres sur le secteur en 2020

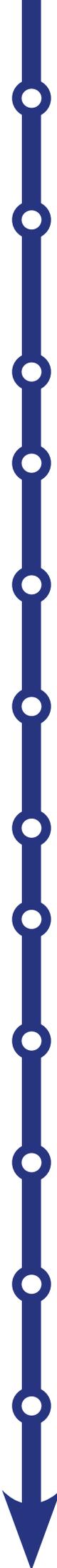
9114 km	Linéaire total d'autoroutes au 31 décembre 2020.
1 %	du linéaire total du réseau routier français absorbe près de 15% du trafic routier total (voyageurs et marchandises).
87 %	des déplacements des français sont réalisés sur le réseau routier national.
> 150 milliards	Valeur estimée du patrimoine, en euros.
20	sociétés concessionnaires.
25	contrats de concession d'autoroutes et d'ouvrages d'art.
76 milliards	Nombre de kilomètres parcourus sur le réseau autoroutier, dont 62 pour les véhicules légers et 14 pour les poids lourds.
9 milliards	Chiffre d'affaires, en euros, en 2020 pour l'ensemble des sociétés concessionnaires d'autoroutes.

Covid-19	Impact de la crise :
-21,8 %	de kilomètres parcourus.
-17,2 %	de chiffre d'affaires.

Activité de gestion et de contrôle

1	audit de conception.
5	audits de conception détaillée.
19	mises en service, dont : <ul style="list-style-type: none">• l'élargissement à 2x3 voies de l'A63 entre Ondres et Saint Geours de Maremne sur 27,7 km,• l'élargissement à 2x3 voies de l'A9 entre Le Boulou et Le Perthus sur 8,9 km, et• l'élargissement à 2x3 voies de l'A52 entre Pas de Trets et Pont de l'Etoile sur 8,7 km.
~ 42 000	tarifs de péage contrôlés.
3	audits des indicateurs de performance exploitation sur site.
58	agrément délivrés pour l'exploitation d'activités commerciales sur aires de service.

Les temps forts de l'année 2020

A vertical blue arrow pointing downwards, with white circles at each tick mark, serving as a timeline indicator.

21 février

mise en service de l'élargissement à 2x3 voies de l'A9 entre Le Boulou et la frontière espagnole

15 mars

Parution de décret approuvant le contrat de concession attribué à ALIAE pour la construction, l'entretien, et l'exploitation de l'autoroute A79 entre Sazeret (03) et Digoin (71)

17 mars

Début du 1^{er} confinement national lié à la COVID-19

18 mars

mise en service de l'élargissement à 2x3 voies de l'A52 entre Pas de Trets et Pont l'Etoile

24 mars

mise en service de l'élargissement à 2x3 voies de l'A63 entre Ondres et St Geours de Maremne et des bretelles de Dax

31 juillet

publication du 1^{er} rapport sur l'économie générale des concessions autoroutières de l'autorité de régulation des transports

31 juillet

mise en service de la première phase de l'aménagement du nœud A8 / A51

2 septembre

approbation par le Conseil d'État du 19^{ème} avenant au contrat de concession de COFIROUTE

9 septembre

mise en service des premières voies VR2+ et VRTC sur l'A48 à l'entrée de Grenoble

18 septembre

publication du rapport de la commission d'enquête du Sénat sur le contrôle, la régulation et l'évolution des concessions autoroutières

13 novembre

approbation par le Conseil d'État du 2^{ème} avenant au contrat de concession d'ATLANDES

2 décembre

approbation par le Conseil d'État du 8^{ème} avenant au contrat de concession d'ATMB

Perspectives et enjeux du secteur autoroutier concédé

3.1.1. Le secteur autoroutier face à la crise COVID-19

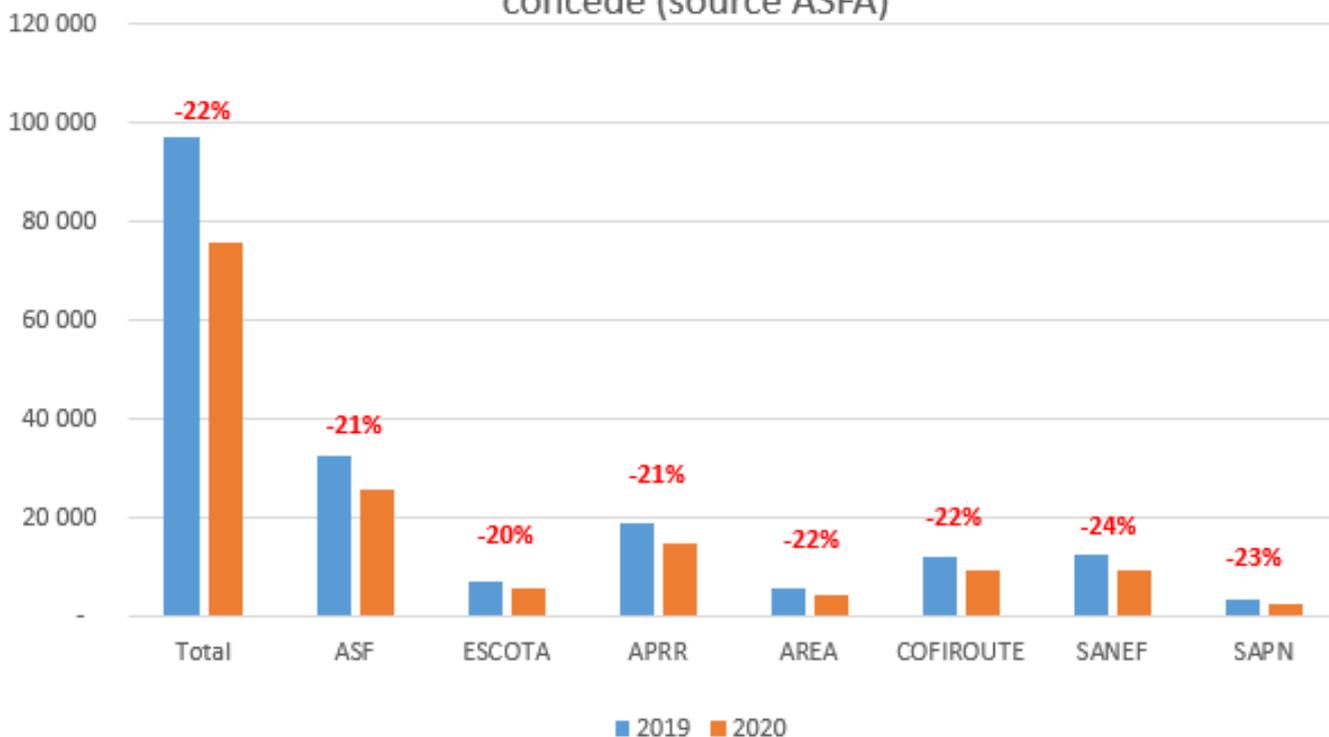
La crise sanitaire consécutive à la pandémie de COVID-19 a eu pour le secteur autoroutier concédé des conséquences à triple titre :

1. **L'effondrement des trafics.** Le graphe ci-dessous permet d'illustrer, tout au long de l'année 2020, les conséquences sur les trafics de la situation sanitaire. La plus forte baisse des trafics s'observe pendant la période mi-mars – mai, avec une reprise progressive se traduisant même, dans l'été 2020, par des trafics égaux voire supérieurs à la référence 2019, illustrant les effets conjugués de l'absence de restrictions aux déplacements des français sur le territoire national et les restrictions/réticences aux voyages à l'étranger. La reprise du mois de septembre se traduit toutefois par un rythme inférieur à la situation 2019, avec une baisse plus marquée à partir du mois de novembre jusqu'à la fin de l'année.

période de mars-mai – mais également entre réseaux du fait de typologies d'usages (domicile – travail, loisir, ...) et d'usagers (français / étrangers) différents.

2. **les conséquences opérationnelles sur l'organisation du service**, notamment dans les premières semaines où la doctrine sanitaire (équipements de protection individuels des agents au contact du public ou en charge de l'entretien notamment) était en cours de calage, mais également à moyen / long terme sur l'économie des sous-concessionnaires. Les sous-concessionnaires, en charge de l'exploitation des installations commerciales sur le réseau autoroutier, ont été en effet non seulement impacté par les trafics, mais également par la modification des comportements ou les restrictions spécifiques. Ainsi, l'impact est différent en fonction de la nature de l'activité : pour la distribution de carburant, le trafic est l'élément déterminant de l'activité. En revanche,

Evolution du trafic VL+PL en Mveh.km de 2019 à 2020 sur le RRN concédé (source ASFA)



Au-delà de ces chiffres globaux, les trafics sont marqués par des disparités fortes – tout d'abord entre véhicules légers et poids lourds, ces derniers n'étant très significativement impactés que pendant la première

pour l'offre de restauration, les restrictions spécifiques au secteur de la restauration ont également concerné l'activité sur autoroutes (avec placements assis), la substitution éventuelle

par une offre à emporter, présentant un intérêt évident en termes de service à l'utilisateur, modifiant de manière sensible l'activité. Au global, en 2020, le chiffre d'affaires de l'ensemble des installations annexes sur l'autoroute a subi une baisse de l'ordre de 40%.

3. **les conséquences sur l'activité de travaux,** avec notamment la suspension, à l'initiative de la totalité des entreprises, des chantiers. Les échanges engagés, avec l'appui de l'ensemble des services de l'Etat concernés et notamment des ministères du travail, de la santé et des transports, par la FNTP et l'OPPBT ont permis d'élaborer dès avril 2020 la première version du « *guide de préconisations de sécurité sanitaire pour la continuité des activités de construction en période d'épidémie de coronavirus Covid-19* ». Ce guide, régulièrement mis à jour, a permis d'éviter depuis tout arrêt de chantier systémique. Les travaux ont ainsi repris progressive à partir d'avril 2020, avec un rythme de croisière retrouvé à la fin de l'été. Afin d'accompagner ces perturbations relevant de la force majeure, et sur la base notamment de l'ordonnance n° 2020-319 du 25 mars 2020 portant diverses mesures d'adaptation des règles de passation, de procédure ou d'exécution des contrats soumis au code de la commande publique et des contrats publics qui n'en relèvent pas pendant la crise sanitaire née de l'épidémie de covid-19, le concédant a engagé des discussions avec les concessionnaires autoroutiers afin que ceux-ci ne soit pas pénalisés en terme de délais de réalisation des opérations d'investissement impactées. Ces discussions se sont menées au cas par cas, l'impact dépendant d'une part du stade d'avancement des projets et des périodes d'interruption proprement dites, mais aussi d'éventuels impacts indirects, en termes de modification de l'ordonnancement général des opérations, ou de la saisonnalité de certains travaux.

3.1.2. Le rapport de l'ART sur l'économie générale des concessions

Le 31 juillet 2020, l'Autorité de régulation des transports a publié son premier rapport sur l'économie des concessions d'autoroutes. La loi n° 2015-990 du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques a confié à l'Autorité de régulation des transports (ART), des missions relatives au secteur routier à partir du 1^{er} février 2016. En particulier, elle a introduit l'article L. 122-9 du code de la voirie routière, aux termes duquel l'Autorité « *établit, au moins une fois tous les cinq ans, un rapport public portant sur l'économie générale des conventions de délégation* » et réalise un « *suivi annuel des taux de rentabilité interne de chaque concession* ». Ainsi, l'Autorité a analysé la rentabilité des concessions d'autoroutes, la tarification de leur usage et

les principaux enjeux à venir, c'est-à-dire ceux liés à la fin des contrats historiques et à l'avenir des infrastructures concédées.

Ce rapport, très étayé et à visée pédagogique, donne une évaluation claire et argumentée de l'économie générales des concessions autoroutières à date. Les principales conclusions sont les suivantes :

- Concernant la rentabilité des concessions, l'ART conclut que sur la période 2017-2019, les taux de rentabilité interne (TRI) des concessions, estimés à 7,8% pour les concessions historiques et à 6,4% pour les concessions récentes, ont enregistré une évolution favorable mais modérée. L'ART a ainsi choisi de conserver son approche, basée sur l'analyse des variations du TRI prévisionnel de fin de concession d'une année sur l'autre, malgré les réserves émises par la DGITM dans le cadre de la concertation, compte tenu de l'impact significatif de l'évolution des hypothèses macroéconomiques sur les plans d'affaires prévisionnels. L'ART a toutefois choisi de communiquer sur le niveau absolu du TRI agrégé, tout en rappelant l'incertitude entourant cette estimation. **Le niveau de TRI affiché, notamment pour les concessions historiques, n'identifie aucune sur-rentabilité de ces contrats.**

- Concernant l'impact de la crise sanitaire, l'ART conclut qu'à court terme un impact 2020 entraînant la perte de 2 milliards d'euros de chiffre d'affaires, ne remet pas en cause l'économie générale des concessions. Concernant les effets de long terme, l'ART rappelle qu'ils sont incertains et tributaires d'une part d'une éventuelle prolongation de la situation de crise sanitaire mais aussi des éventuels changements de comportements des usagers (développement du télétravail, choix de relocalisation et éviction des transports en commun), mais qu'ils ne devraient pas remettre en cause les modèles économiques des concessions, historiques ou récentes.
- En matière tarifaire, l'ART, s'appuyant sur les résultats du rapport Duron, met en garde contre l'adossement aux réseaux interurbains des sections terminales non concédées proches des agglomérations, afin de ne pas mettre à contribution les usagers du réseau concédé interurbain, pour des coûts qu'ils n'induisent pas, sauf, le cas échéant, par des hausses de tarifs ciblées sur les extrémités du réseau interurbain, s'il apparaît que les usagers sont les mêmes que ceux du réseau périurbain. Par ailleurs, l'ART suggère que l'évolution des tarifs soient indexés, non plus sur l'évolution des coûts, mais sur des indices de la disposition moyenne des usagers à payer, tel que le taux de croissance du PIB/habitant.
- Concernant le niveau d'endettement des SCA et leurs capacités à faire face à leurs engagements contractuels et notamment à la remise en état de leur réseau en fin de concession, l'ART confirme,

sur le fondement des plans d'affaires élaborés en 2019 par les SCA, et même après prise en compte de la crise sanitaire, que les SCA historiques disposent de marges de manœuvre pour respecter leurs obligations contractuelles.

- Concernant l'évolution du modèle concessif, l'ART préconise la réduction du transfert de risque trafic ; que le délégataire ne maîtrise pas ; la réduction des durées de concession qui prive la puissance publique du bénéfice d'une remise en concurrence ; et la révision régulière des plans économiques et financiers pour ajuster l'équilibre du contrat.
- Enfin l'ART souligne que l'amortissement de caducité, et la restitution gratuite des biens de retour au concédant à l'issue du contrat de concession autoroutière, entraînent un transfert de charges sous-optimal des usagers futurs vers les usagers actuels, qui s'acquittent d'un niveau de péage supérieur à celui qui résulterait de la prise en compte de la durée de vie réelle des actifs. Cette conclusion conforte le recours à des montages de financement des investissements par soule de fin de contrat, assise sur la valeur nette comptable.

3.1.3. La commission d'enquête du Sénat sur les concessions autoroutières

Le Sénat a, à la demande du groupe Union centriste, créé une commission d'enquête sur le contrôle, la régulation et l'évolution des concessions autoroutières.

Après 7 mois d'enquête et au moins une vingtaine d'auditions, la commission d'enquête, qui s'était donnée pour mission de « *dégager une voie alternative entre celle des défenseurs du statu quo et celle des partisans d'une renationalisation de l'exploitation des autoroutes, ceci afin de rassurer l'État, les contribuables et les usagers tout en donnant une image plus positive des sociétés concessionnaires* », a rendu son rapport le 18 septembre 2020. Ce rapport fait le diagnostic d'un bilan défavorable de la privatisation pour l'Etat, de niveaux de rentabilité excessifs des contrats et de déséquilibres persistants dans les relations entre l'Etat et les concessionnaires malgré l'impact favorable de l'introduction d'une régulation externe et indépendante, confiée à l'ART, à partir de 2015. Le rapport reconnaît par ailleurs le haut degré de performance, tant du point de vue patrimonial que de la qualité de service pour les usagers, des autoroutes concédées, ainsi que le professionnalisme du concédant DGITM sur le contrôle de ces aspects.

En termes de méthode, une partie des développements du rapport mérite une attention particulière. Celui-ci contient en effet une étude, confiée à un expert indépendant, réputée analyser la rentabilité des contrats de concession. Contrairement au reste du rapport, cette étude n'a donné lieu à aucun

contradictoire ni aucun échange avec les différentes parties prenantes. Notamment, si le ministère en charge des transports a été à de nombreuses reprises sollicité par le rapporteur aux fins d'auditions, de réponses à des questionnaires, de transmissions d'informations et de réunions de travail, cette étude financière n'a été à aucun moment expertisée ni même évoquée. In fine, celle-ci s'avère basée sur des approximations, des erreurs pour certaines grossières et des biais méthodologiques ou de présentation. L'administration a ainsi tenu à inscrire à l'ordre du jour de la séance du 03 décembre 2020 du comité des usagers du réseau routier national, une présentation détaillée des limites de ce rapport, lors de sa séance du 03 décembre 2020. La DGITM a tenu en particulier à souligner le caractère contestable des conclusions de la commission d'enquête sur la « *sur-rentabilité* » des concessions autoroutières historiques à cause d'erreurs techniques évidentes dans la construction de l'étude. Par ailleurs en contradiction avec le rapport de l'autorité de régulation des transports évoqué au point 3.1.2, ces conclusions sont formellement contestées par le ministère en charge des transports.

Au demeurant, parmi les 38 recommandations du rapport, près de 60% sont déjà mises en œuvre ou en cours. S'agissant plus particulièrement des recommandations pour lesquelles le rapporteur, M. Delahaye, a interpellé le ministre chargé des transports sur les suites données, celui-ci a pu notamment indiquer, en début d'année 2021 :

1. « *"Organiser un sommet des autoroutes réunissant les services de l'État et les sociétés d'autoroutes historiques, associant l'Autorité de régulation des transports et des représentants du Parlement, pour définir l'équilibre économique et financier des concessions autoroutières historiques."*

Cette proposition me paraît intéressante dans le contexte actuel caractérisé par une défiance à l'endroit du modèle concessif, largement injustifiée. Sous réserve d'une préparation minutieuse, un tel débat pourrait ainsi avoir des effets bénéfiques pour dépassionner et objectiver les conditions actuelles d'appréhension du secteur autoroutier concédé, que ce soit par l'ensemble des acteurs du secteur mais également vis-à-vis du grand public. Il permettrait également de partager une vision commune de l'économie des concessions d'autoroutes, sujet qui demeure largement controversé – comme en témoignent malheureusement encore, en fin d'année dernière, les analyses erronées de deux universitaires – et ce malgré les apports au débat public du régulateur avec son excellent rapport publié l'été dernier sur l'économie générale des concessions, et bien sûr l'analyse de votre commission d'enquête.

La mise en œuvre d'un tel sommet nécessite une réflexion approfondie, afin d'en définir préalablement le périmètre de travail, les modalités d'organisation et d'association du public, et doit s'inscrire dans un calendrier compatible avec les échéances institutionnelles à venir. Je

ne manquerai pas de vous associer à ces réflexions, en cours au sein de mon périmètre ministériel, et qui devront bien évidemment associer les autres administrations concernées.

2. "Poursuivre la construction de la base de données relative aux coûts des travaux autoroutiers engagée par l'ART et partager les données avec les services de l'État, afin de documenter le contrôle des nouveaux travaux."

Cette recommandation est en cours de mise en œuvre par l'ART qui établit cette base de données avec l'appui des services de la DGITM en charge du contrôle des concessions autoroutières.

3. "Relever le plafond d'emplois de l'ART en loi de finances et maintenir les capacités d'expertise et d'ingénierie technique du ministère chargé des transports"

Je suis particulièrement attaché au maintien des capacités d'expertise et d'ingénierie, financière ou technique, au sein des services du ministère des transports chargés de l'exploitation, de l'entretien et du développement du réseau routier national, concédé ou non concédé.

S'agissant du contrôle du réseau autoroutier concédé, la sous-direction concernée dispose de moyens propres permettant d'assurer l'exécution des contrats de concession dans toutes leurs dimensions. Les services peuvent en outre s'appuyer sur le haut niveau d'expertise technique du CETU et du CEREMA. Vous pouvez compter sur ma vigilance, que je sais être partagée au sein du Gouvernement, pour que ce dernier maintienne en son sein une capacité d'expertise routière, indispensable à la sphère publique.

4. "Renforcer le rôle et la composition du comité des usagers pour associer plus largement les usagers et les parlementaires"

Je partage pleinement votre préoccupation de la mobilisation des parlementaires dans une instance telle que le comité des usagers. A ce titre, je regrette que les deux chambres n'aient pas encore désigné leur nouveau représentant suite au retrait de Mme Michèle Vuillien, membre désigné par le Sénat, depuis le 1^{er} octobre 2020 et suite à la nomination au Gouvernement de Mme Béragère Abba, membre désigné par l'Assemblée nationale, depuis le 26 juillet 2020. Par ailleurs, le suivi des décisions prises par le comité pourrait être assuré dans le cadre de la publication de son rapport d'activité.

5. "Etablir les inventaires précis et consensuels des biens de retour des concessions identifiant les biens de reprise qui pourraient être utiles au concédant et formaliser une doctrine précisant les critères du bon état dans lequel doivent être restitués les biens de retour"

Cette recommandation est en cours de mise en œuvre s'agissant de la doctrine relative à la définition du bon état avec la production, par mes services, de critères objectifs et quantifiés de ce bon état. D'ores et déjà, cette définition est introduite dans les dossiers de consultation des nouvelles procédures de mise à concession. C'est notamment le cas de la concession de la liaison autoroutière Toulouse-Castres, dont la procédure d'attribution est en cours.

S'agissant des biens de retour, les cahiers des charges des contrats de concessions comprennent un article générique qui définit la nature des biens constituant la concession, s'appuyant sur les catégories consacrées, de longue date, par la jurisprudence. L'enjeu pour le concédant n'est pas de disposer, au cours de la concession, d'un inventaire précis à un instant donné classant les biens de la concession en biens de retour, de reprise et propres.

L'inventaire des biens devant produire tous ses effets dans le cadre du traitement de la fin de la concession, le concédant a ainsi opté pour une stratégie rattachant cet inventaire à la clause dite "des sept ans". Cette clause stipule que, sept ans avant l'expiration de la concession, le concédant établit, après concertation avec la société concessionnaire et, le cas échéant, avec l'aide d'experts :

- le programme d'entretien et de renouvellement pour les cinq dernières années de la concession qui s'avérera nécessaire pour assurer la remise des ouvrages de la concession en bon état d'entretien, comportant un chiffrage détaillé du coût des travaux correspondants ;
- le programme des opérations préalables à la remise des ouvrages de la concession au concédant.

Ce travail, finalisé avec la chambre de commerce et d'industrie Seine estuaire, concessionnaire jusqu'en 2027 des ponts de Normandie et Tancarville, permet de disposer d'une base solide dans la perspective de l'engagement des mêmes débats avec les sociétés concessionnaires dont les contrats s'achèveront à partir de 2031.

6. "Donner par voie législative à l'ART les moyens de collecter auprès des sociétés d'autoroutes les informations nécessaires à l'analyse des variations de rentabilité depuis 2002"

Pour exercer pleinement ses compétences et mener des études du secteur autoroutier, l'ART dispose de pouvoirs étendus afin de recueillir ponctuellement ou collecter régulièrement les informations détenues par les concessionnaires d'autoroutes, leurs actionnaires et leurs filiales, ainsi que certains de leurs cocontractants et de leurs financeurs. Elle dispose également de pouvoirs d'enquête et de sanction en cas de manquements de ces acteurs à leurs obligations de communication d'informations. Ces dispositions, prévues par l'article L.1264-2 du code des transports, ont déjà été mises en œuvre par le régulateur s'agissant des concessions d'autoroutes pour recueillir les informations auxquelles il souhaitait accéder.

7. "Veiller à ce que les retards de travaux résultant de la crise sanitaire n'entraînent pas une surcompensation tarifaire lors de la révision annuelle des tarifs ayant lieu le 1^{er} février"

Les contrats de concession comportent d'ores-et-déjà des dispositions permettant d'assurer la neutralité des décalages financiers découlant des retards d'opérations de travaux.

Une famille de clauses introduites depuis 2004 dans les cahiers des charges aux articles 7 vise à récupérer les avantages financiers tirés par les sociétés concessionnaires des retards connus par les opérations inscrites dans le contrat et ses avenants. Ces clauses visent les indus financiers touchés par la société concessionnaire en cas de retard dans la réalisation de l'opération, quelle qu'en soit la cause et indépendamment de l'application des dispositifs de pénalités prévus par ailleurs au cahier des charges à l'article 39.

Dans le cas où l'échéancier de décaissement d'une opération subit un retard par rapport à l'échéancier pris en compte pour le calcul de l'équilibre économique de l'opération, la société est ainsi redevable à l'Etat d'une compensation au titre de l'avantage financier éventuel découlant du retard des opérations de construction et d'élargissements.

Vous pouvez compter sur ma vigilance et celle de mon administration pour que ces clauses de récupération des indus soient strictement mises en œuvre.

8. "Elaborer une doctrine sur le périmètre des opérations compensables, qui précise en particulier les critères de nécessité et d'utilité prévus par l'article L. 122-4 du code de la voirie routière.

Cette recommandation a déjà été mise en œuvre suite à deux évolutions récentes introduites par la loi et la jurisprudence.

En premier lieu, l'article 162 de loi d'orientation des mobilités a complété la rédaction de l'article L.122-4 en vue de préciser la notion d'utilité qui doit désormais s'apprécier en ce qu'elle implique "l'amélioration du service autoroutier sur le périmètre concédé, une meilleure articulation avec les réseaux situés au droit de la concession afin de sécuriser et fluidifier les flux de trafic depuis et vers les réseaux adjacents à la concession et une connexion renforcée avec les ouvrages permettant de desservir les territoires".

En second lieu, le Conseil d'Etat a précisé les conditions d'application de ces dispositions à l'occasion de l'examen de l'avenant n°8 à la convention de concession liant l'Etat à ATMB lors de la séance de la section des travaux publics du 18 novembre 2020. La fiche de jurisprudence produite à cette occasion précise comment les ouvrages ou des aménagements non prévus au cahier des charges des concessions autoroutières peuvent être intégrés à l'assiette de la concession en faisant une lecture combinée dispositions de l'article L. 122-4 du code de la voirie routière et de celles des articles L. 3135-1, R. 3135-1 à R. 3135 9 du code de la commande publique.

9. "Prévoir des sanctions en cas de méconnaissance des obligations de transmission des marchés des SCA à l'ART afin que celle-ci soit en mesure d'exercer un recours dans les délais ; et

10. Autoriser l'ART à collecter toute information utile auprès des sous-concessionnaires d'autoroutes pour pouvoir contrôler le respect des engagements des titulaires en matière de modération tarifaire et apprécier la pertinence de la durée des sous-concessions"

Ces deux mesures, auxquelles je suis favorable sur leur principe, doivent faire l'objet d'une concertation notamment avec l'ART qui sera engagée dans les meilleurs délais, avant d'envisager leur mise en œuvre par modification du code de la voirie routière. »

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

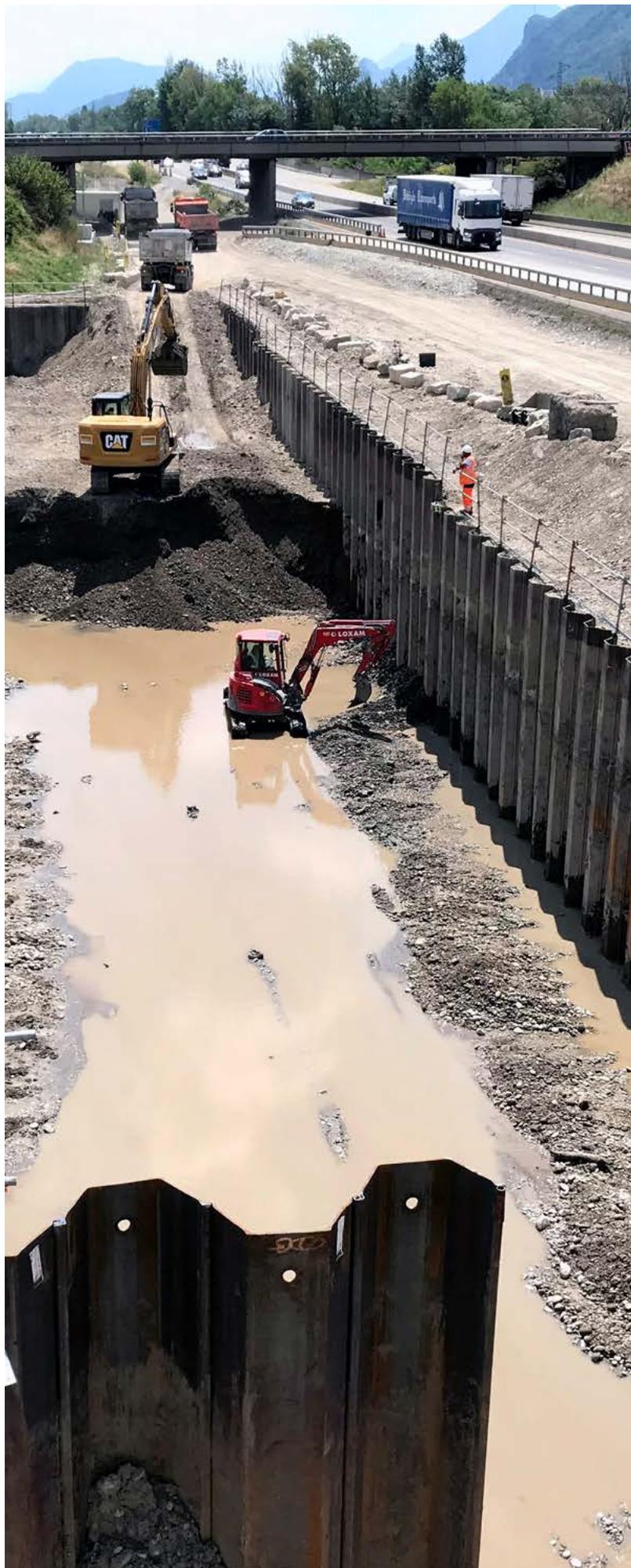
Le réseau autoroutier français est aujourd'hui arrivé à maturité. La France dispose du quatrième réseau

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 le dernier plan d'investissement autoroutier 2017-2021. 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. Ce plan de relance est entré dans sa phase terminale de réalisation, toutes les opérations étant soit achevées soit en cours de travaux.



État d'avancement des opérations du plan de relance autoroutier au 31/12/2020

Société	Opérations	État d'avancement
APRR	Aménagement à 2x3 voies de l'A75 au sud de Clermont-Ferrand	Approbation du dossier de demande de principe le 30 août 2017. Déclaration d'utilité publique le 25 mai 2018. Travaux en cours. <i>Mise en service prévue pour septembre 2021.</i>
	Dispositif d'échanges entre l'A6, l'A406 et la RN79 (Mâcon)	Déclaration d'utilité publique le 26 avril 2017. Approbation du dossier de demande de principe le 21 juillet 2017. Travaux terminés. Mise en service réalisée le 8 novembre 2019.
	Dispositif d'échanges entre l'A71 et la RN79 (Montmarault)	Déclaration d'utilité publique le 20 avril 2017. Approbation du dossier de demande de principe le 04 janvier 2018. Travaux en cours. <i>Mise en service prévue pour l'été 2021.</i>
	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. Travaux terminés. Mise en service réalisée le 18 décembre 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. <i>Mise en service prévue pour 2022.</i>
ASF	Aménagement à 2x3 voies de l'A9 entre Le Boulou et l'Espagne	Les travaux ont commencé en juillet 2016 avec d'important travaux notamment du fait de 4 viaducs nécessitant des élargissements. Mise en service le 21 février 2020.
	Aménagement à 2x3 voies de l'A63 entre Ondres et Saint-Geours- de-Maremne	Les travaux ont commencé en mai 2017. Mise en service le 23 mars 2020.
	Élargissement à 2x3 voies des extrémités de l'A61 entre les bifurcations A61/A66 et A61/A9	Obtention des arrêtés de DUP et des autorisations administratives en octobre 2018. AVP approuvés en décembre 2018. Travaux en cours. <i>Mises en service échelonnées entre 2022 et 2023 en fonction des sections.</i>
	Élargissement de l'A46 Sud entre A7 et A43 – Études	Les études sont en cours. <i>Concertation publique avec garants au deuxième semestre 2021.</i>
	Aménagements environnementaux	Les travaux sont tous terminés et mis en service.
COFIROUTE	Aménagement à 2x4 voies de l'A10 entre les bifurcations A10/A19 et A10/A71	La DUP a été prononcée le 9 juillet 2018. Les travaux préparatoires ont eu lieu du 15 octobre au 30 novembre 2018. La bretelle provisoire Tours-Vierzon a été mise en circulation en février 2019. L'APOA a été approuvé par le DG de Cofiroute le 21 mars 2019. <i>La mise en service est prévue mi-2025.</i>
	Aménagement à 2x3 voies de l'A10 entre la bifurcation A10/A85 et Sainte-Maure-de-Touraine	L'arrêté de DUP et d'AE a été obtenu le 24 juillet 2018. Un recours a été déposé au TA contre la DUP le 29 janvier 2019. L'AVP et les deux APOA des viaducs de l'Indre et du Courtineau ont été approuvés par le DG de Cofiroute le 3 septembre 2019. Les travaux de la section courante ont débuté le 9 septembre 2019. <i>La mise en service est prévue mi-2023.</i>
	Aménagements environnementaux Aménagements pour la petite faune terrestre et la faune piscicole. Aménagements hydrauliques sur l'A71 entre Olivet et Theillay. Extension et/ou création de parkings de covoiturage	Au 30 juin 2019, la totalité du programme a été réalisé et l'ensemble des visites de contrôle a eu lieu. La mise en service a été prononcée le 29 octobre 2020. L'ensemble des travaux a été achevé en février 2020.
	Opération d'élargissement de l'A57 à 2x3 voies entre Benoit 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. <i>Mise en service prévue mi-2026.</i>
Sanef	Aménagement ponctuel de l'A4, Contournement nord-est de Metz	Approbation de l'avant-projet le 16 décembre 2019. Travaux démarrés à l'été 2020. Mise en service prévue en 2023.
	Aménagement autoroutier des extrémités de la RN42 à St Omer (A26) et à Boulogne (A16)	A16 : travaux principaux démarrés en juillet 2020. Mise en service envisagée au 1 ^{er} semestre 2022. A26 : décision ministérielle signée le 29/09/2020. <i>Enquête publique prévue en septembre 2021, un démarrage des travaux principaux au 2^{ème} semestre 2022, et une mise en service en 2025.</i>
	Achèvement de l'A29 (création de BAU)	Mise en service le 23 décembre 2019.
	Aménagements environnementaux	Achèvement des 3 derniers sites en novembre 2019.
	Aménagements des aires d'arrêt	Travaux achevés.
	Réaménagement de l'échangeur A4/A35/A355	Démarrage des travaux en mars 2019. Mise en service prévue au 2 ^{ème} semestre 2021 pour l'éco-pont et l'A4. L'A355 sera mise en service en même temps que la section d'ARCOS.
	Complément de l'échangeur de Bailly-Romainvilliers (A4)	Mis en service le 29 juin 2018.
Mise en accessibilité des postes d'appel d'urgence	Travaux achevés. Levées des réserves en cours.	
SAPN	Aménagement à 2x3 voies de l'A13 entre Pont l'Evêque et Dozulé	Travaux en cours. <i>Mise en service envisagée fin 2021.</i>
	A13 Desserte de Pont-Audemer (27) : création des demi-diffuseurs de Toutainville et de Bourneville	Aménagements mis en service le 28 novembre 2019.
	A13 – Complément du diffuseur de La Haie-Tondue (14)	Approbation du dossier de demande de principe par décision ministérielle du 9 octobre 2019. <i>AVP en cours de production.</i>
	A13 – Complément du diffuseur de Maison Brûlée (76)	Mis en service le 13 avril 2017.
	A13 – Viaduc de Guerville	Mis en service du 3 ^{ème} viaduc le 2 septembre 2019.
	A14 – Sécurisation des tunnels	Opération achevée le 2 février 2017.

Outre ces travaux dans le cadre du plan de relance autoroutier, des travaux sont en cours dans le cadre du Plan d'Investissement Autoroutier 2017-2021 ainsi que pour les récentes concessions passées après appel d'offre et mise en concurrence :

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

3.2.2. Préparer le terme des contrats de concessions en veillant à l'inventaire des biens et 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 ». Historiquement, le Conseil d'État définissait ces biens comme les biens nécessaires à l'exploitation du service¹. Ces biens doivent revenir à l'autorité concédante à la fin de concession afin de lui permettre de poursuivre l'exploitation des infrastructures.

La définition des biens de retour, biens de reprise et biens propres figure désormais à l'article L. 3132-4 du code de la commande publique dans les termes suivants,

s'inspirant ainsi très largement de la jurisprudence du Conseil d'Etat :

« Lorsqu'une autorité concédante de droit public a conclu un contrat de concession de travaux ou a concédé la gestion d'un service public :

1° Les biens, meubles ou immeubles, qui résultent d'investissements du concessionnaire et sont nécessaires au fonctionnement du service public sont les biens de retour. Dans le silence du contrat, ils sont et demeurent la propriété de la personne publique dès leur réalisation ou leur acquisition ;

2° Les biens, meubles ou immeubles, qui ne sont pas remis au concessionnaire par l'autorité concédante de droit public et qui ne sont pas indispensables au fonctionnement du service public sont les biens de reprise. Ils sont la propriété du concessionnaire, sauf stipulation contraire prévue par le contrat de concession ;

3° Les biens qui ne sont ni des biens de retour, ni des biens de reprise, sont des biens propres. Ils sont et demeurent la propriété du concessionnaire. »

Ces notions ont été précisées dans le cadre spécifique des concessions autoroutières.

Constituent des biens de retour, les biens, mobiliers ou immobiliers, qui résultent d'investissements réalisés par le concessionnaire ou ont été remis par le concédant et qui sont soit (i) intégrés ou installés sur le domaine public autoroutier tel que défini au terme des opérations de délimitation prévues à l'article 2.1 du cahier des charges ; soit (ii) nécessaires ou indispensables au fonctionnement et à la continuité du service public concédé ; ils sont et demeurent la

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



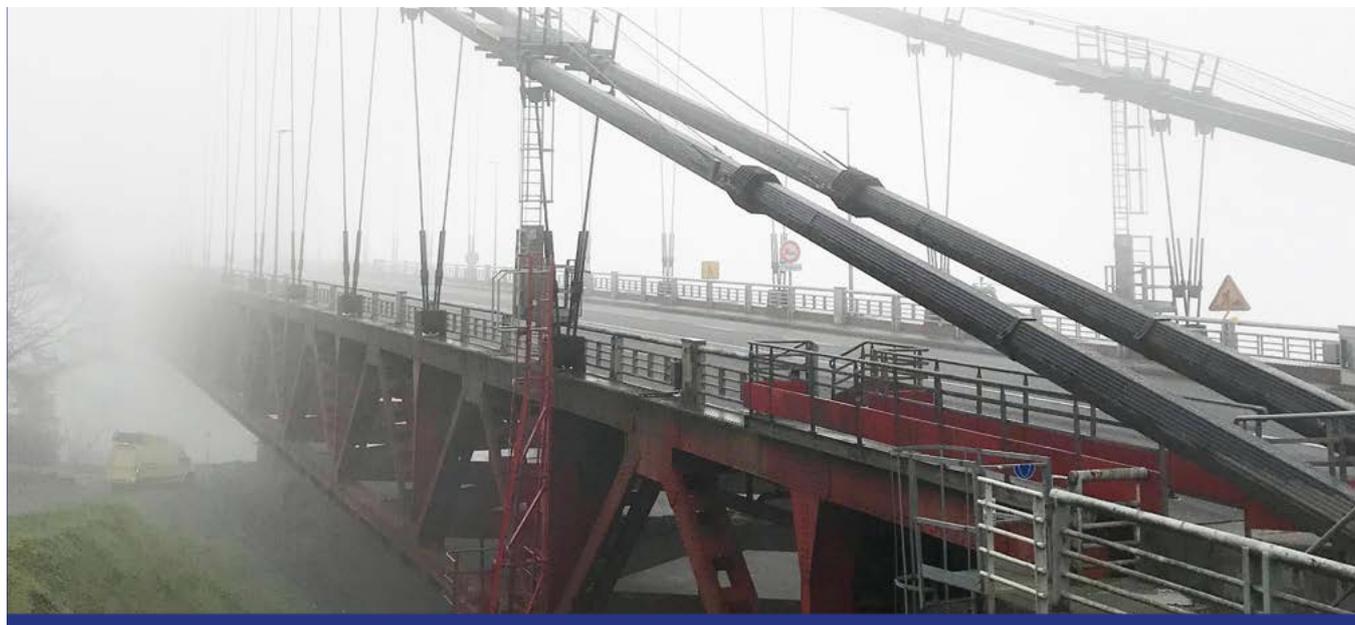
propriété du concédant dès leur réalisation ou leur acquisition, même dans le silence du contrat; sans préjudice, le cas échéant, de l'indemnisation de la valeur non amortie des biens acquis ou construits par le concessionnaire, ils font automatiquement et gratuitement retour au concédant au terme du contrat, en bon état de fonctionnement. C'est la catégorie la plus large, puisqu'elle comporte, notamment, l'ensemble des composantes de l'infrastructure mais aussi les biens spécifiques à l'exploitation (CIGT, véhicules,...), ou encore des biens immatériels (logiciels péage,...).

Constituent des biens de reprise, les biens, mobiliers ou immobiliers, qui n'ont pas été remis par le concédant et qui sont utiles, sans être indispensables, au fonctionnement du service public concédé ; ils sont la propriété du concessionnaire pendant la durée du contrat ; le concédant peut les acquérir au terme du contrat dans les conditions prévues à l'article 38 du cahier des charges, sans que le concessionnaire puisse s'y opposer. Les biens de reprise les plus courants sont les consommables et l'outillage.

Constituent des biens propres, les biens qui sont affectés accessoirement aux besoins du service public concédé, sans être indispensables, ni spécifiquement utiles à celui-ci ; ils sont la propriété du concessionnaire.

La mise en place d'une nomenclature fine est en cours de formalisation avec les sociétés concessionnaires, de façon à ne permettre aucune divergence d'interprétation quant au devenir des biens des concessions et des concessionnaires lors du dénouement des contrats.

En ce qui concerne la préservation du patrimoine, 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'État améliore-t-il sans cesse ses indicateurs, instruments et méthodes de mesure.

A ce titre, l'autorité concédante a initié un audit de fin de concession dès 2019 sur les premières concessions arrivant à échéance, à savoir les concessions d'ouvrages d'art de Tancarville et Normandie. Un ensemble de diagnostics a été établi et réalisé par la CCITSE (Chambre de commerce et d'industrie territoriale Seine Estuaire) de manière à évaluer la nature des travaux à effectuer d'ici la fin de concession, leur planification et leur coût. Ce programme a été arrêté en 2020, en distinguant les travaux engageant la sécurité structurelle des ouvrages d'arts exceptionnels, et ceux pouvant être reportés

ultérieurement (amélioration de l'infrastructure). Au final, l'enveloppe des travaux est estimée à 84 M€ TTC pour la concession du pont de Tancarville et 55 M€ TTC pour celle du pont de Normandie, soit environ 140 M€ TTC pour la CCITSE. L'ordonnancement des travaux principaux d'ici la fin de concession a également été planifié.

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.

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 actionnariat 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'adossé, pratique dont le Conseil d'État, dans un avis rendu le 16 septembre 1999, estime qu'il est contraire aux règles de la commande publique issues du droit communautaire.

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

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

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

A la suite d'ouvertures de capital pour les trois groupes régionaux, les décrets des 2 février, 16 février et 8 mars 2006 autorisent le transfert au secteur privé de la propriété des participations majoritaires détenues par l'État et l'établissement public Autoroutes de France pour les trois groupes (voir 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^{er} janvier 2016 les compétences de l'Autorité de régulation des transports au secteur autoroutier concédé, tout particulièrement s'agissant de l'économie du secteur, des marchés et sous concessions attribués par les sociétés concessionnaires d'autoroutes, ainsi que des modifications contractuelles entraînant la modification des évolutions des péages ou de la durée de concession.

3.3.2. Les contrats autoroutiers : définition

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

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

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

- Les **contrats historiques** (ASF, ESCOTA, COFIROUTE, Sanef, SAPN, APRR et AREA), conclus dans les années 50 à 70 et modifiés à maintes reprises depuis leur signature. Ces contrats, qui couvrent l'essentiel du réseau autoroutier concédé français, sont entrés dans leur phase de

maturité. Ils doivent s'achever dans les années 2030.

- Les **contrats récents** (ALIS, ALICORNE, ARCOUR, ARCOS, ALIAE...), conclus postérieurement à 1999 à la suite d'une procédure d'appel d'offres, couvrant des réseaux de taille réduite et dont l'échéance est lointaine.

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

3.3.3. L'économie des sociétés concessionnaires d'autoroutes

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

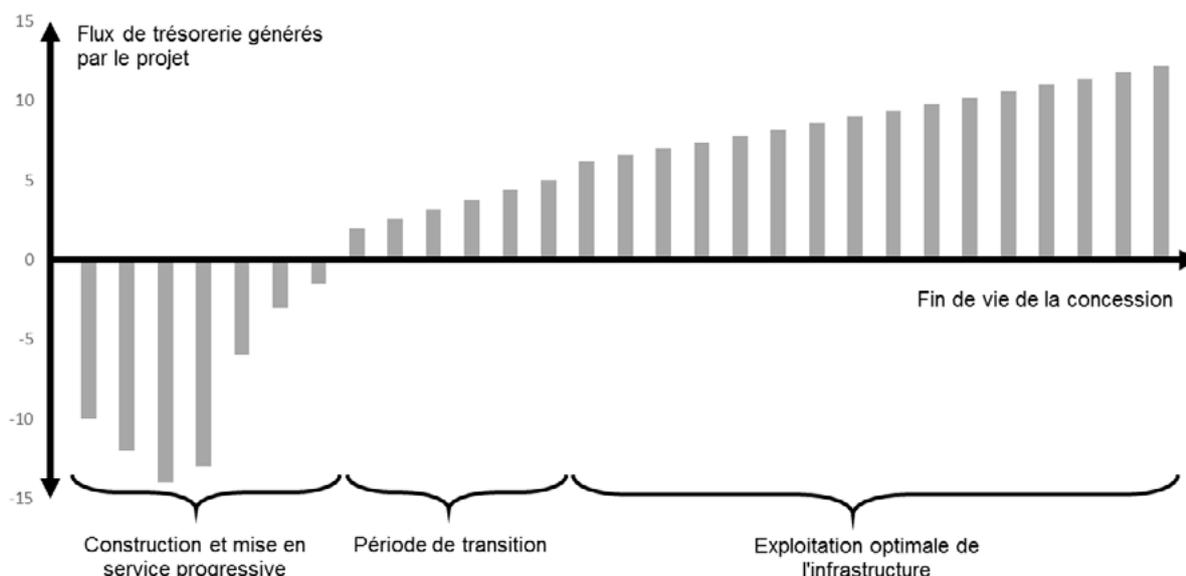
partie des dépenses est constituée par les travaux de réalisation de l'ouvrage. Or, pendant toute la phase de construction, la société concessionnaire ne dispose d'aucune recette de péage ; seules les éventuelles subventions publiques, qui ne couvrent qu'une partie du coût des travaux, peuvent être versées. 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.

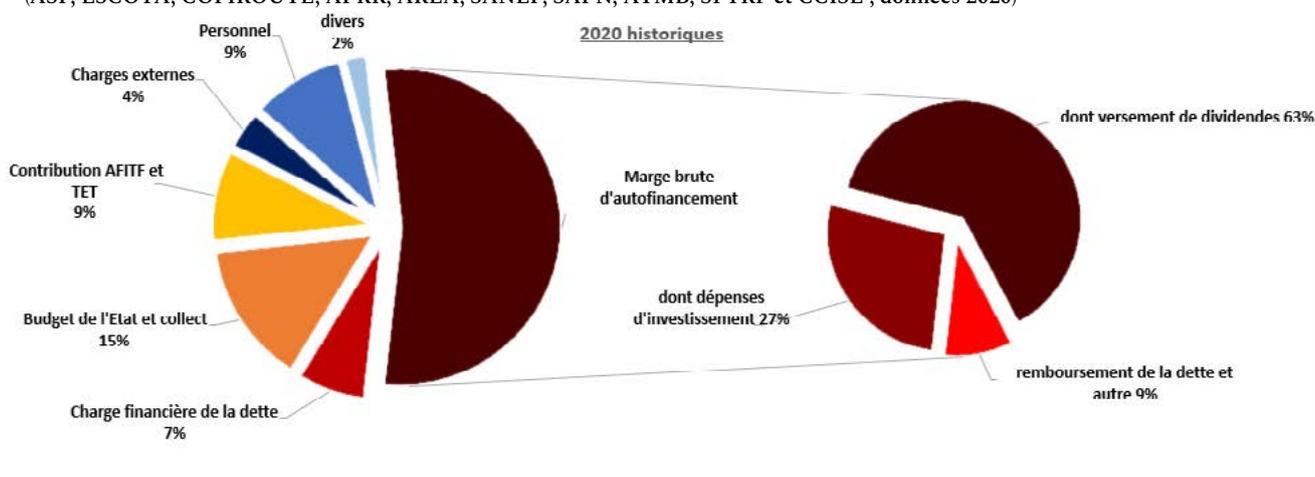
La « rentabilité » des capitaux propres investis n'est constituée pour la concession qu'au terme de cette dernière, une fois l'ensemble des dividendes versés et actualisés.

En cas d'incident ou de sous-performance, les différents apports de financement sont en risque. Les risques peuvent provenir d'un mauvais déroulement des travaux, d'une moindre performance de l'exploitation ou encore de trafics moins dynamiques qu'anticipés. Les fonds propres peuvent être ainsi partiellement ou totalement perdus.

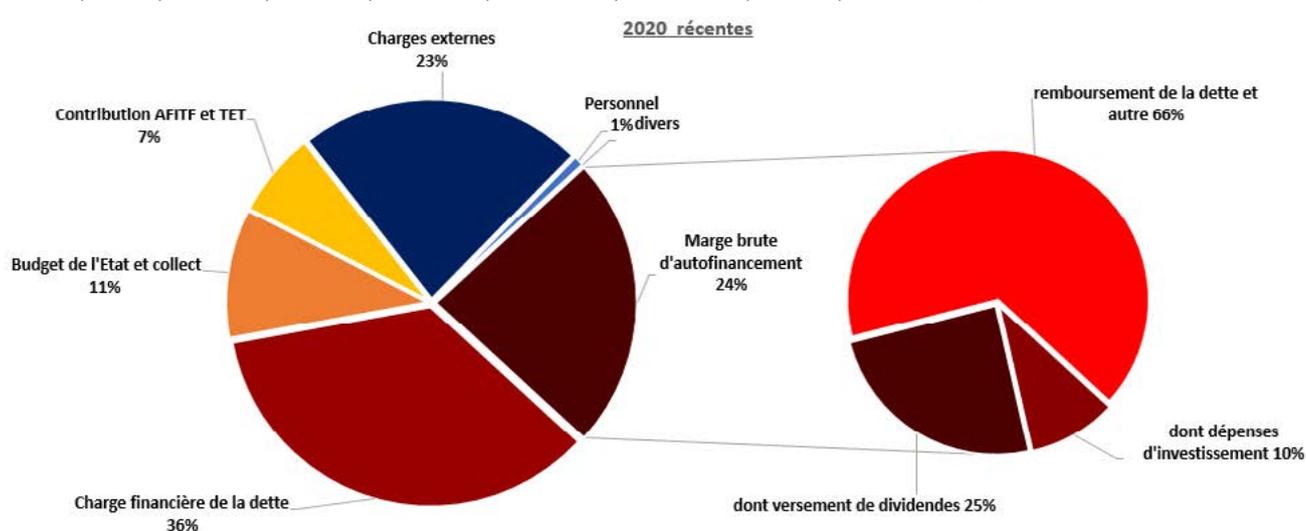
Le trafic en 2020 et son évolution par rapport à 2019 sur le réseau autoroutier concédé figure en [annexe 3](#).

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, COFIROÛTE, APRR, AREA, SANEF, SAPN, ATMB, SFTRF et CCISE ; données 2020)



Usage des recettes de péage par les sociétés concessionnaires récentes (ALIS, CEVM, ARCOUR, ADELAC, A'LIENOR, ALICORNE, ATLANDES, ALBEA ; données 2020)



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

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

Gouvernance et organisation du secteur autoroutier concedé

Plusieurs acteurs interviennent dans la gouvernance du secteur autoroutier concédé. 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,
- 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. En outre, le Parlement exerce son contrôle par la mise en place de missions d'information ou de commission d'enquête ad hoc, comme ce fut le cas en 2020 (cf. [section 3.1.3](#)).

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

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

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

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 fonctions¹.

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

1. Au 1^{er} avril 2021, le département des partenariats public-privé (DPPP) et la sous-direction de la gestion du réseau autoroutier concédé (GCA) forment une unique entité nommée sous-direction des Financements innovants, de la dévolution et du Contrôle des concessions Autoroutières (FCA).

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.

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.

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 35 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 un chargé d'expertise financière. Chaque chargé de contrat assure le suivi des projets d'aménagement et des opérations concernant la partie du réseau concédé couverte par les contrats dont il est responsable, en lien avec les chargés de domaines techniques basés à Bron (bureaux GCA2 et GCA3 décrits ci-dessous). Il est l'interlocuteur des sociétés concessionnaires, ainsi que des services déconcentrés et des services techniques des collectivités locales des réseaux dont il s'occupe. Le chargé d'expertises financières est chargé 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. Le bureau contribue également à la production législative et réglementaire relative au secteur autoroutier.

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

gendarmerie nationale ainsi qu'avec la **direction générale des douanes et des droits indirects** (DGDDI).

- Les agents de la DIT mènent également une discussion étroite avec les services déconcentrés, notamment les **DREAL** 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 de Bonneville, des représentants des ministères de l'économie et de l'intérieur et les directions départementales des territoires de Haute-Savoie et de Savoie.

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

4.3. La Commission européenne

4.3.1. Le contrôle des aides d'État

L'allongement de la durée d'une concession est susceptible de revêtir le caractère d'une aide d'État. Aussi les projets d'avenants prévoyant un tel allongement, 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 applicables aux poids-lourds

En mai 2017, la Commission a publié son paquet mobilité I, premier des trois volets de son initiative « l'Europe en mouvement », dans lequel elle propose de réviser la directive « Eurovignette » sur la tarification des

infrastructures en vue d'une application plus aboutie des principes « pollueur-payeur » et « usager-payeur ».

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

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

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 relative au télépéage européen. Cette directive prévoit la création d'un service européen de télépéage (SET) visant à mettre les opérateurs en condition de fournir aux usagers intéressés un

équipement embarqué compatible avec tous les systèmes de péage électronique existants et à venir dans l'Union Européenne. Le SET a été défini le 8 octobre 2009 par la décision 2009/750/CE adoptée par la Commission avec accord du Conseil et du Parlement européen.

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

La nouvelle directive 2019/520 concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier et facilitant l'échange transfrontalier d'informations relatives au défaut de paiement des redevances routières dans l'Union a été adoptée le 19 mars 2019. Elle comporte deux volets : un volet interopérabilité, dont l'objectif est d'accélérer le développement de l'interopérabilité et de résoudre les obstacles identifiés dans la première version du régime de 2004, ainsi qu'un volet relatif à l'échange de données transfrontalières en vue de la lutte contre la fraude au péage. La France a vivement soutenu l'atteinte d'un compromis sur ce texte, et notamment sur le second volet, dont les dispositions sont essentielles au développement du péage en flux libre. La transposition de cette directive en droit national a été engagée en fin d'année 2020 avec l'élaboration d'un projet de loi portant diverses dispositions d'adaptation au droit de l'Union européenne en matière de transports.

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^{er} février 2016 et s'est exprimée pour la première fois en octobre 2016 sur les sept projets d'avenants et cinq contrats de plan destinés à mettre en œuvre le plan d'investissement autoroutier.

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'avenant aux contrats en cours ayant un impact sur les tarifs de péage et/ou sur la durée du contrat.

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

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

› Les nouveaux contrats et les projets d'avenant

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'avenant aux contrats en cours ayant un impact sur les tarifs de péage et/ou sur la durée du contrat.

L'ART a rendu deux avis en 2020 sur les projets d'avenant suivants :

- le 30 janvier sur le 2^{ème} avenant du contrat de concession de la société ATLANDES, et

- le 19 mars sur le 8^{ème} avenant du contrat de concession de la société ATMB.

Dans les deux cas, l'Autorité a recommandé une révision des projets d'avenants.

› **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.

Outre son rapport rendu public en juillet 2020 sur l'économie générale des concessions (cf. section 1.3.2), l'ART a publié en décembre 2020 son cinquième rapport sur les comptes des sociétés concessionnaires pour l'exercice 2019. Dans ce rapport, l'ART note que le secteur autoroutier concédé français l'analyse des comptes des SCA en 2019 tend à confirmer la bonne santé financière du secteur avec l'amélioration des principaux indicateurs financiers.

La croissance du trafic, à 2,1 %, est revenue à un niveau similaire à celui de l'année 2017 après une année 2018 qui avait été marquée par le mouvement des « gilets jaunes ». Compte tenu de l'augmentation parallèle des tarifs, les recettes générées par le péage ont augmenté de 3,8 %.

L'ART relève également que cet exercice été caractérisé par une nouvelle année de croissance sur le plan des investissements, qui se sont établis à 1,9 milliard d'euros, en hausse de 17,6 %.

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 8 juillet 2021, l'ART a publié son rapport annuel sur l'activité des commissions des marchés des sociétés concessionnaires d'autoroutes relatif à l'exercice 2020.

312 marchés ont été soumis en 2020 à l'avis des commissions des marchés, pour un montant de 1,1 milliards d'euros. L'Autorité constate que la part des marchés et des avenants faisant l'objet d'une procédure de mise en concurrence, et soumis son avis, représente la majorité des dépenses d'investissements des sociétés concessionnaires (56%) du montant total des achats.

L'autorité a constaté au cours de son examen une augmentation importante des montants des avenants aux marchés passés. Cela s'explique en premier lieu par la plus grande souplesse du dispositif juridique applicables à ces marchés. Elle veillera donc activement que les modifications sur un projet ne conduisent pas à bouleverser l'économie générale du projet initial.

S'agissant des parts de marché obtenues par chacun de ces groupes au sein des différentes sociétés concessionnaires, l'Autorité a constaté des situations hétérogènes selon les groupes. Le groupe ASF-Cofiroute-Escota attribue la majorité de ses marchés à NGE (29%) et 19% aux entreprises liées au groupe Vinci, dans la moyenne des attributions toutes sociétés confondues. Quant au groupe APRR-Area, celui-ci attribue 18% de ses marchés à Eiffage. Le taux d'attribution aux entreprises liées est supérieur à la moyenne d'attribution à ce groupe par l'ensemble des sociétés (11%). Ce constat confirme la tendance observée dans les exercices 2018 et 2019. L'Autorité apporte néanmoins quelques nuances à cette conclusion dans son rapport.

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

Au titre de l'article L. 122-27 du code de la voirie routière, l'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^{er} avril 2016 par les sociétés concessionnaires.

En matière de contrôle des contrats de sous-concessions, l'Autorité a été saisie en 2020 à 29 reprises, pour 50 projets de contrats de d'installations annexes à caractère commercial, correspondant à 66 aires de service. Ces saisines ont fait l'objet de 27 avis favorables (dont 3 rendus par défaut) et de 2 avis défavorables.

L'ART a rendu un premier avis défavorable le 19 mars 2020 concernant un contrat pour l'exploitation d'activités de distribution de carburants, boutique et restauration sur l'aire de la Chaberte (A57) sur le réseau ESCOTA.

L'ART a notamment considéré dans son avis que la formule de modération tarifaire, en ce qu'elle reposait sur le prix moyen mensuel d'aires de référence plus élevé que l'aire de la Chaberte, conduirait nécessairement à une hausse du prix plafond des carburants sur l'aire en question, susceptible de mener à une hausse des prix payés par l'utilisateur, à rebours de l'objectif recherché par l'article R.122-41 du code de la voirie routière.

L'autorité concédante a toutefois délivré son agrément pour l'exploitation des activités en jeu, considérant qu'en l'espèce, nonobstant le caractère perfectible de la formule retenue, cette dernière ne contrevenait pas aux dispositions de l'article R.122-41 précité, lequel impose uniquement que la pondération du critère de modulation tarifaire des carburants soit au moins égale à celle du critère relatif aux rémunérations versées au concessionnaire ; et qu'en tout état de cause, bien que ce ne fût pas le choix du sous-concessionnaire pressenti, les candidats étaient libres de proposer dans leurs offres un prix plafond inférieur au prix moyen des stations de référence.

L'ART a rendu un second avis défavorable le 17 décembre 2020 concernant un contrat pour la

construction et d'exploitation de bornes de recharge pour véhicules électriques sur neuf aires sur le réseau APRR.

L'ART a notamment considéré dans son avis qu'en méconnaissance des dispositions de l'article L.3124-5 du code de la commande publique, la proposition de variantes dans le cahier des charges, sans qu'il soit demandé aux candidats de remettre obligatoirement une offre de base sans variante, pouvait conduire à comparer des offres établies sur des périmètres différents ; et par ailleurs que la majoration automatique de la note des offres qui intégraient une ou deux variantes pouvait conduire à attribuer le contrat à un soumissionnaire qui n'avait pas présenté la meilleure offre au regard de l'avantage économique global pour la société concessionnaire

L'autorité concédante a toutefois délivré son agrément pour l'exploitation des activités en jeu, considérant qu'en l'espèce, l'analyse des offres ayant porté sur la proposition d'un unique candidat, les irrégularités relevées par l'ART n'avaient pas été susceptibles d'avoir pour conséquence une modification du classement final des offres.

4.5. Le Parlement

Ces dernières années, le Parlement a vu ses moyens de contrôle et d'évaluation considérablement renforcés, outre la faculté qu'il conserve de mobiliser une commission d'enquête, faculté mise en œuvre en 2020 (cf. [section 3.1.3](#)).

Depuis l'intervention de la loi n° 2015-990 du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques, c'est ainsi au pouvoir législatif qu'il revient d'autoriser l'allongement de la durée des contrats de concession dans le cas de l'intégration d'ouvrages ou d'aménagements non prévus aux contrats de concession. Le quatrième alinéa de l'article L.122-4 du code de la voirie routière dans sa rédaction issue de la loi précitée ne prévoit en effet plus la possibilité d'approuver par un décret en Conseil d'État un avenant prévoyant un tel allongement. L'exposé des motifs de l'amendement explique que cette évolution vise à

« empêcher l'apparition de concessions perpétuelles » et que l'obligation pour le Gouvernement d'obtenir l'aval du Parlement sur les projets d'allongement permet de « sortir du face-à-face entre l'État et les concessionnaires ».

Par ailleurs, l'information du Parlement n'a eu de cesse d'être améliorée : depuis 2009, le Parlement est destinataire chaque année d'un rapport sur l'exécution et le contrôle des contrats de concession d'autoroutes et d'ouvrages d'art (cf. article 7 du décret n° 2009-1102 du 8 septembre 2009 portant création du comité des usagers du réseau routier national), mais aussi d'un rapport sur l'évolution des péages pour chaque exploitant autoroutier (cf. article L.119-8 du code de la voirie routière). Le présent rapport répond à cette exigence pour l'année 2020.

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 2020, le comité des usagers du réseau routier national s'est réuni à trois reprises. Les services de l'État ont notamment présenté au comité :

- Les tarifs des péages autoroutiers pour 2020 ;
- Le site Bison Futé et l'information routière ;
- Un point sur la révision de la directive Eurovignette ;
- Un retour sur les actions mise en œuvre sur le RRN pendant la première crise du COVID ;
- Un point d'information relatif aux nouveaux textes applicables sur les IRVE (installations de recharge pour les véhicules électriques) ;
- Un point sur le décret à gabarit routier ;
- Les évolutions prévisionnelles de tarifs pour 2021 ;
- Un retour sur le rapport de la commission d'enquête du Sénat sur les concessions autoroutières.

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.

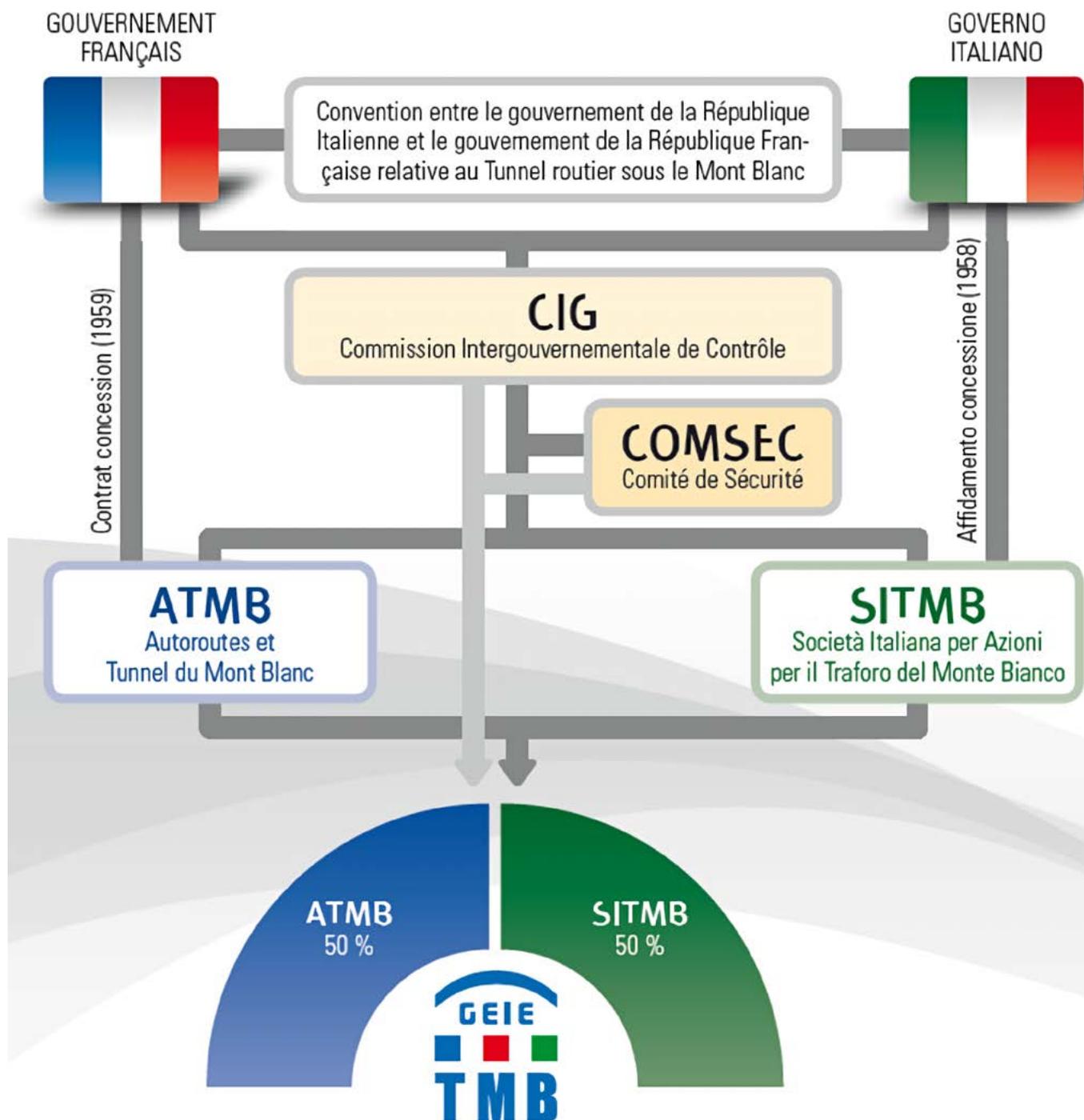
4.7. Les commissions intergouvernementales des tunnels transalpins

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 de Monsieur l'ambassadeur Jacques Champagne de Labriolle, président des délégations françaises jusqu'à l'été 2020, puis remplacé par M. Cyril Picquemal.

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.



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 2020, chaque comité de sécurité s'est réuni à plusieurs reprises pour examiner les conclusions des groupes de travail ainsi que des différents contrôles ou inspections menées. Les conclusions des Comités de Sécurité sont ensuite examinées par les CIG.

Dans le cadre du renforcement du Plan de protection de l'atmosphère (PPA) de la Vallée de l'Arve, les CIG des deux tunnels, réunies lors des sessions de novembre 2017, ont décidé que l'interdiction permanente de la circulation des poids lourds (PL) Euro 3 aux tunnels du Fréjus et du Mont-Blanc interviendrait dès lors que leur taux passerait sous le seuil de 2 % du trafic total des PL sur un trimestre glissant à chaque ouvrage.

Ce seuil ayant été atteint dès octobre 2018 au tunnel du Mont-Blanc et constaté par la CIG du 30 novembre 2018, l'interdiction de circulation des PL Euro 3 est entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2019 à ce tunnel. Au tunnel du Fréjus, la part de ces PL étant restée supérieure au seuil d'interdiction, la CIG du 29 novembre 2018 n'a pas pu valider l'entrée en vigueur de l'interdiction de circulation des PL Euro 3.

› Interdiction de circulation des poids lourds Euro 4 aux tunnels :

Aux CIG des 29 et 30 novembre 2018, la délégation française a proposé de renforcer le PPA en appliquant un dispositif d'interdiction similaire aux PL Euro 4 dont la part était encore plus faible que les PL Euro 3 du fait d'une commercialisation plus brève. La norme Euro 4 a en effet réduit les rejets de NOx mais pas des particules fines PM 10. Les CIG ont donc 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.

Ce groupe de travail binational s'est réuni le 9 avril 2019 à Bardonnèche et a défini les mesures d'interdiction de circulation suivantes :

- Fixer le seuil d'interdiction des PL Euro 4 à 1% sur un trimestre glissant ;
- Mettre en œuvre l'interdiction de circulation des PL Euro 4 à condition que le seuil d'interdiction de circulation des PL Euro 3 soit constaté à chacun des tunnels (afin d'éviter toute divergence entre les phases d'interdiction des PL Euro 3 et Euro 4) ;
- Prévoir qu'en tout état de cause, les interdictions de circulation des PL Euro 3 et Euro 4 seront effectives au 1^{er} juillet 2020 aux deux tunnels.

Les CIG des 26 et 27 juin 2019 ont approuvé les propositions de dates et conditions d'interdiction de circulation des PL Euro 3 et 4 du groupe de travail binational.

En 2020, la CIG du tunnel du Mont-Blanc du 4 juin a validé l'entrée en vigueur de l'interdiction de circulation des PL Euro 4 au 1^{er} juillet 2020 au tunnel. En revanche, lors de la CIG du tunnel du Fréjus du 5 juin 2020, les autorités italiennes ont fait part de la difficulté liée à la crise sanitaire pour les transporteurs à s'équiper en poids lourds moins polluants de normes Euro 5 et Euro 6, et ont demandé l'examen d'un report de quelques mois pour la mise en œuvre de l'interdiction de circulation des PL Euro 3 et Euro 4. La CIG a accepté de différer au 30 septembre 2020 ces interdictions de circulation au tunnel du Fréjus pour des circonstances directement liées à l'urgence sanitaire. Fin 2020, la CIG du 24 novembre 2020 a pris acte de la mise en œuvre des interdictions de circulation des PL Euro 3 et 4 au tunnel du Fréjus.

L'interdiction de circulation des poids lourds les plus polluants de normes Euro 3 et Euro 4 est désormais effective aux tunnels du Fréjus et du Mont-Blanc.

La passation de nouveaux contrats



Trois projets de nouvelle concession autoroutière ont plus particulièrement été suivies par le département des partenariats public-privé en 2020.

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. A 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. Ces derniers se sont déroulés tout au long de 2019 et jusqu'en début 2020 sans incident notable. L'épidémie de COVID, qui a survécu à compter de mars 2020, a eu pour effet de stopper le chantier pendant le premier confinement. Suite à l'achèvement de ce dernier, le chantier a repris progressivement à compter de mai jusqu'à revenir à un fonctionnement quasi nominal dans le courant de l'été.

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.

La date de mise en service prévue au contrat de concession est le 30 septembre 2020. Toutefois, certaines des difficultés rencontrées par le concessionnaire, et notamment le retard dans l'obtention de l'autorisation unique susmentionnées et les impacts COVID, ont rendu l'atteinte de cet objectif impossible. A fin 2020, le concessionnaire anticipe la mise en service de l'A355 pour le 25 février 2022.

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

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

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

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





poursuite de la procédure qui avait été engagée par la publication d'un avis d'appel public à la concurrence par l'État le 21 avril 2017.

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

l'entrée en vigueur du contrat de concession qui s'est conclu le 15 mars 2020, date à laquelle le contrat de concession est effectivement entré en vigueur. Dès le lendemain, l'exploitation de la RN79, objet du contrat de concession, a été transféré à ALIAE.

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

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



5.3. L'autoroute A 69, Castres-Verfeil

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

Cette infrastructure répond à l'objectif de désenclavement porté par le Gouvernement et permet d'accompagner le développement économique du bassin de Castres-Mazamet en le reliant efficacement à la métropole de Toulouse. Elle permettra notamment de faciliter l'accès aux grands équipements régionaux, de développer l'attractivité du bassin d'emplois et de simplifier les exports-imports depuis les industries

sud-tarnaises. Le projet offrira ainsi une accessibilité autoroutière répondant aux besoins de l'économie locale et de la population en permettant une diminution des temps de parcours tout en apportant des améliorations en matière de sécurité.

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

Le 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 foisonnement¹.

Un contrat de plan, conclu pour une durée maximale de cinq années renouvelables 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 2020 et à leurs évolutions depuis 2006. Les propositions des sociétés pour l'année 2020 ont été réceptionnées fin novembre et courant décembre 2019.

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

6.2.

Le contrôle de la qualité du service rendu aux usagers

La qualité de service aux usagers couvre des domaines multiples et très diversifiés. Ils vont ainsi de l'offre de services sur les aires à la rapidité d'intervention sur incident ou accident, en passant par le bon écoulement

des flux en barrière de péage, la surveillance constante du réseau par l'exploitant ou encore la minimisation de l'impact des chantiers sur la circulation...

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

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

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

On citera, parmi les principaux outils de contrôle :

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

Par ailleurs, 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.

6.2.1. Mesurer les performances des sociétés concessionnaires d'autoroutes

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

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

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

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

En matière d'exploitation par exemple, suite à un événement impactant la circulation, les délais d'information des usagers via la radio ou les panneaux à message variable ainsi que les délais d'intervention de l'exploitation sur 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 2020, une société a fait l'objet de sanctions financières au titre de la non-atteinte d'un objectif de performance assigné par l'État au titre des résultats de l'année 2019.

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 2020, 3 rapports d'audits ont été finalisés concernant les indicateurs de performance Exploitation, après des analyses techniques poussées afin de reconstituer toute la chaîne des processus d'élaboration des indicateurs.

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

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

- d'ordre purement technique (amélioration des modalités de calcul des indicateurs),
- plus fondamentaux (compréhension des termes mêmes fondant les indicateurs, amélioration de la traçabilité des données).

Les actions correctrices correspondantes sont exigées des sociétés concernées après analyse contradictoire. Leur mise en œuvre effective fait l'objet d'un suivi, avec notamment, la réalisation de nouveaux audits pour s'en assurer.

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

6.2.2. Appréhender le ressenti des usagers

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

6.2.2.a. Les enquêtes de satisfaction

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

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

6.2.2.b. Le bilan des réclamations

Ramené au nombre de kilomètres parcourus, le nombre de réclamations adressées par les usagers aux concessionnaires poursuit sa baisse en étant un peu inférieur à 1,6 réclamations par million de

kilomètres parcourus, ce qui confirme le niveau de satisfaction mesurée au travers de l'enquête ASFA.

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

L'État concédant s'assure par ailleurs, au moyen d'un indicateur de performance spécifique, que les sociétés concessionnaires répondent dans des délais raisonnables aux réclamations formulées par les usagers.

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

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

Dans l'attente du développement du péage en flux libre, dont l'année 2019 a consacré les premières mises en service et le nouveau standard des futures concessions, les barrières de péage font l'objet d'aménagements divers afin d'améliorer l'écoulement du trafic. Ces aménagements peuvent prendre la forme d'augmentation du nombre de voies de passage ou de modernisation des équipements, dont notamment le déploiement du télépéage sans arrêt.

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

Ainsi en 2020 :

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

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

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

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

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

› Les aires de service

Aux termes du code de la voirie routière et des contrats de concession, les sociétés concessionnaires peuvent déléguer l'exploitation des aires de service à des entreprises tierces, sous réserve que les contrats soient passés par voie d'appel à la concurrence. Les attributaires pressentis doivent être agréés par l'autorité concédante, après avis de l'ART pour les consultations lancées à compter du 1^{er} 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 2020, les sociétés ALIS, APRR, ARCOS, ASF, ATMB, ESCOTA et SANEF ont renouvelé des contrats d'exploitation d'activités



commerciales sur 58 aires de service du réseau autoroutier concédé (voir [annexe 11](#)).

Enfin, un planning ambitieux de programmation des travaux sur les aires d'A61 et d'A62 a été élaboré en lien avec le concessionnaire dans le cadre des futurs travaux de rénovation/reconstruction des installations commerciales. Ce planning prévoit la fermeture sur quelques mois de certaines aires pour minimiser la gêne aux usagers tout en respectant les préconisations en termes d'inter-distance. Ces travaux s'échelonnent entre août 2021 et avril 2024 et concernent 14 aires de service.

› Les aires de repos

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

La qualité des aires de repos est par ailleurs évaluée régulièrement au titre des indicateurs de performance. Cette évaluation est menée directement par l'autorité concédante. En 2020, malgré les restrictions de déplacement liées aux différentes périodes de confinement, 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 valeurs à respecter pour les indicateurs ont toutes été atteintes.

› 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 2020, les services de l'État ont traité 19 dossiers et visité 43 sites.

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

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

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

prises pour notamment limiter au mieux la gêne occasionnée pour les usagers.

Le nombre de DESC soumis à l'avis du concédant est très élevé (de l'ordre d'une centaine par mois) 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.



Dans ce cadre, une vigilance particulière est apportée aux dispositions prises par les gestionnaires pour limiter la gêne aux usagers à l'occasion des chantiers (minimisation des périodes de coupure, travaux de nuit, ...). Lorsque toutes les mesures raisonnables destinées à limiter cette gêne n'ont pas été prises, le concédant demande au concessionnaire d'optimiser le dispositif proposé.





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

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.

58 événements recensés en 2020 ont fait l'objet d'un rapport. 3 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'agrément).

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

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

› Viabilité hivernale

Le bureau 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 2019-2020 n'a pas révélé de dysfonctionnement dans le traitement des intempéries hivernales et les objectifs de performances fixés dans les contrats des principales sociétés ont été atteints.

› Signalisation

La signalisation a pour objet :

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

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

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

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

Dans le cadre de l'instruction des SDSD et PDS produits par les concessionnaires, 12 avis sur dossiers ont été émis en 2020 par la sous-direction GCA. Ces avis comprennent notamment les schémas directeurs et projet de définition du Contournement Ouest de Strasbourg (A355) et de la Route Centre Europe Atlantique (A79).

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...), ainsi qu'aux évolutions réglementaires (code de la route et signalisation) liées aux nouveaux usages de la route (voies réservées aux transports en commun, VR2+...) et à la doctrine technique (guides de conception) qui s'y rattachent. En 2020, elle a ainsi accompagné la société AREA dans la procédure d'expérimentation des VR2+ qui a abouti à la mise en service de la première voie réservée au covoiturage sur A48 à Grenoble.

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.

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

Dans l'attente de l'ajout de ces fonctionnalités, la sous-direction GCA a demandé aux sociétés concessionnaires de centrer l'analyse sur les ZAAC définies à l'aide de la méthode Marion¹. 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

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

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

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

Lorsque le bureau 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. Un audit de début d'exploitation ont été réalisés en 2020. Il porte sur l'aménagement d'un diffuseur.

6.3. Respect des normes techniques et préservation du patrimoine autoroutier

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

dont la valeur est estimée à environ 150 milliards d'euros, constitue en effet un enjeu majeur pour l'État, les contribuables et les usagers.

6.3.1. Contrôle avant mise en service

La circulaire n° 87-88 du 27 octobre 1987, modifiée en 2002, définit les procédures d'élaboration et d'instruction des dossiers techniques concernant les

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

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

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

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.

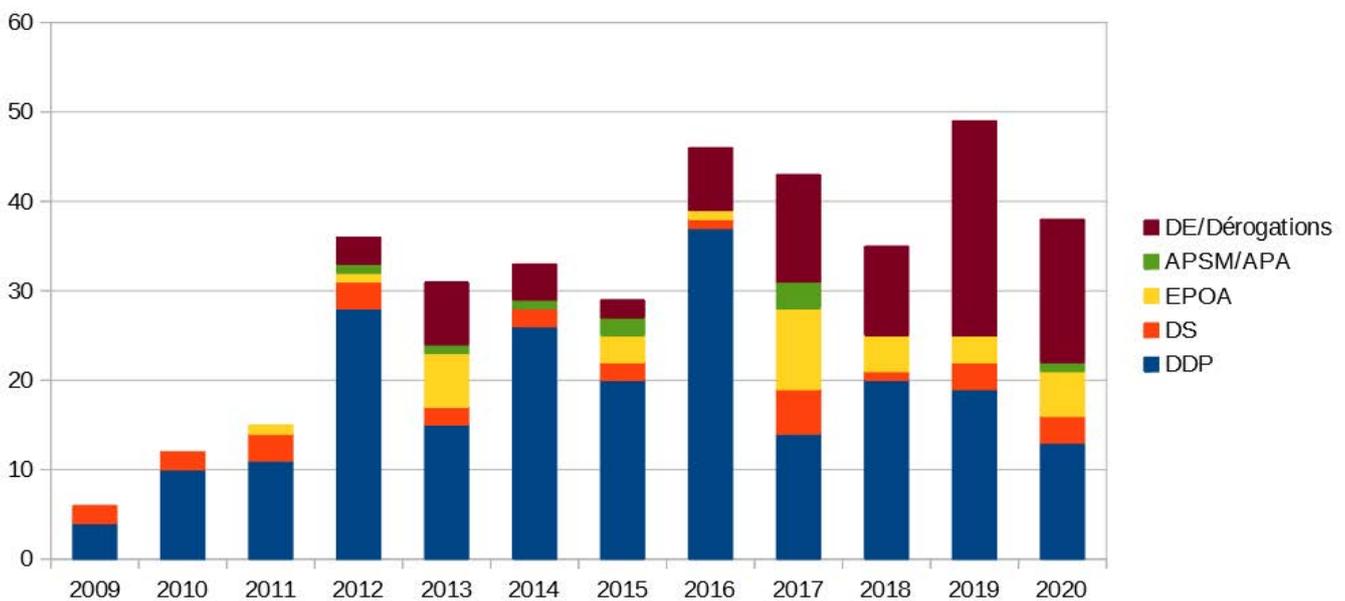
6.3.1.a. Instruction des dossiers techniques

En 2020, 38 décisions ministérielles ont été prises, portant respectivement sur :

Dossier synoptique (DS)	3
Dossier de demande de principe (DDP)	13
Étude préliminaire d'ouvrage d'art (EPOA)	5
Droits d'évocation (DE)	5
Demande de dérogation	11
Avant-projet sommaire modificatif (APSM)	1

› Évolution de l'activité instruction des dossiers depuis les 12 dernières années

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



› Audit de sécurité routière

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

En 2020, la sous-direction a commandé 1 audit de phase conception et 5 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 2020.

Domaine de contrôle	Nb de contrôles
Visite générale	9
Géométrie et signalisation	17
Terrassement chaussées	15
Environnement	9
Ouvrages d'art	28
Équipement sécurité	35
Tunnels	3
Total	116

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 2020, la sous-direction GCA a établi :

- 1 procès-verbal d'inspection travaux,
- 4 procès-verbaux d'inspection sécurité, dont 2 valant audit de sécurité routière,
- 7 procès-verbaux d'inspection travaux et sécurité, dont 2 valant 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 :

- l'élargissement à 2x3 voies de l'A63 entre Ondres et Saint Geours de Maremne sur 27,7 km,
- l'élargissement à 2x3 voies de l'A9 entre Le Boulou et Le Perthus sur 8,9 km, et
- l'élargissement à 2x3 voies de l'A52 entre Pas de Trets et Pont de l'Etoile sur 8,7 km.

Par ailleurs, les opérations de contrôle des travaux sur site ont notamment porté en 2020 sur les aménagements suivants, tous domaines de construction :

- A1-A2-A26 – réaménagement des refuges PAU,

- A13 – répartition du trafic du sens Paris-Normandie sur les deux OA existants de Guerville,
- A13 – élargissement à 2x3voies entre Pont L'Evêque et Dozulé,
- A355 (ARCOS) à Strasbourg – environ 50 ouvrages d'art dont 3 non-courants,
- A4-A355 – nouvelle bifurcation,
- A10 – élargissement à 2x3 voies entre Tours (A85) et Ste Maure-de-Touraine,
- A10 – élargissement à 2x3 voies entre A19 et A71 (Nord Orléans),
- A11 – diffuseur de Connerré,
- A28 – mise en configuration définitive du profil en travers entre Alençon et Le Mans,
- A85 – mise en configuration définitive du profil en travers entre Romorantin et St-Aignan,
- A85 – doublement des viaducs du Langeais, de la Perrée et de la Roumer,
- A75 – élargissement à 2x3 voies à Clermont-Ferrand,
- A71 – nœud de Montmarault,
- A41 Nord – élargissement à 2x3 voies à Annecy,
- A43 – déplacement de l'autoroute dans le cadre du chantier du TELT,
- A48 – création VRTC et VR2+,
- A480 – élargissement à 2x3 voies à Grenoble,
- A8-A51 – création du mouvement A51 nord vers A8 Ouest,
- A50 – diffuseur d'Ollioules,
- A9 – diffuseur de Gallargues,
- A61 – élargissement à 2x3 voies entre A66 et Villefranche-de-Lauragais et entre A9 et Lézignan,
- A79 – RCEA
- RN205 – Travaux de réhabilitation de la descente des Egratz.

• Domaine ouvrages d'art et autres structures

Conformément à la circulaire 87-88, des dossiers concernant exclusivement les ouvrages d'art ont été instruits et ont fait l'objet pour certains de décisions ministérielles (DM) en 2020 :

- 5 Études Préliminaires d'Ouvrage d'Art (EPOA) donnant lieu à DM,
- 2 Dossiers de Demande de Principe (DDP) dont un concernant un ouvrage existant pour « réparations délicates » donnant lieu à DM, et un avis sur un DDP pour une passerelle sous maîtrise d'ouvrage État,
- 1 Demande de dérogation donnant lieu à DM,



- 1 Dossier de droit d'évocation donnant lieu à DM,
- 2 Dossiers d'information faisant l'objet d'observations.

En 2020, des opérations de contrôle sur site ont porté spécialement sur la reconstruction du Viaduc du Charmaix (A43), un ouvrage d'art non courant en zone géotechnique délicate, et dont les travaux ont dû être interrompus suite à la découverte de malfaçons.

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

Au total, 28 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 2020.

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.

› Domaine dispositifs de retenue routiers

En 2020, les opérations suivantes de contrôle sur site ont porté spécialement sur les équipements de sécurité :

- A6 – réhabilitation des dispositifs de retenue au droit de l'aire de Crèches,
- A10-A71-A85 – aménagement des accès aux ouvrages d'assainissement.

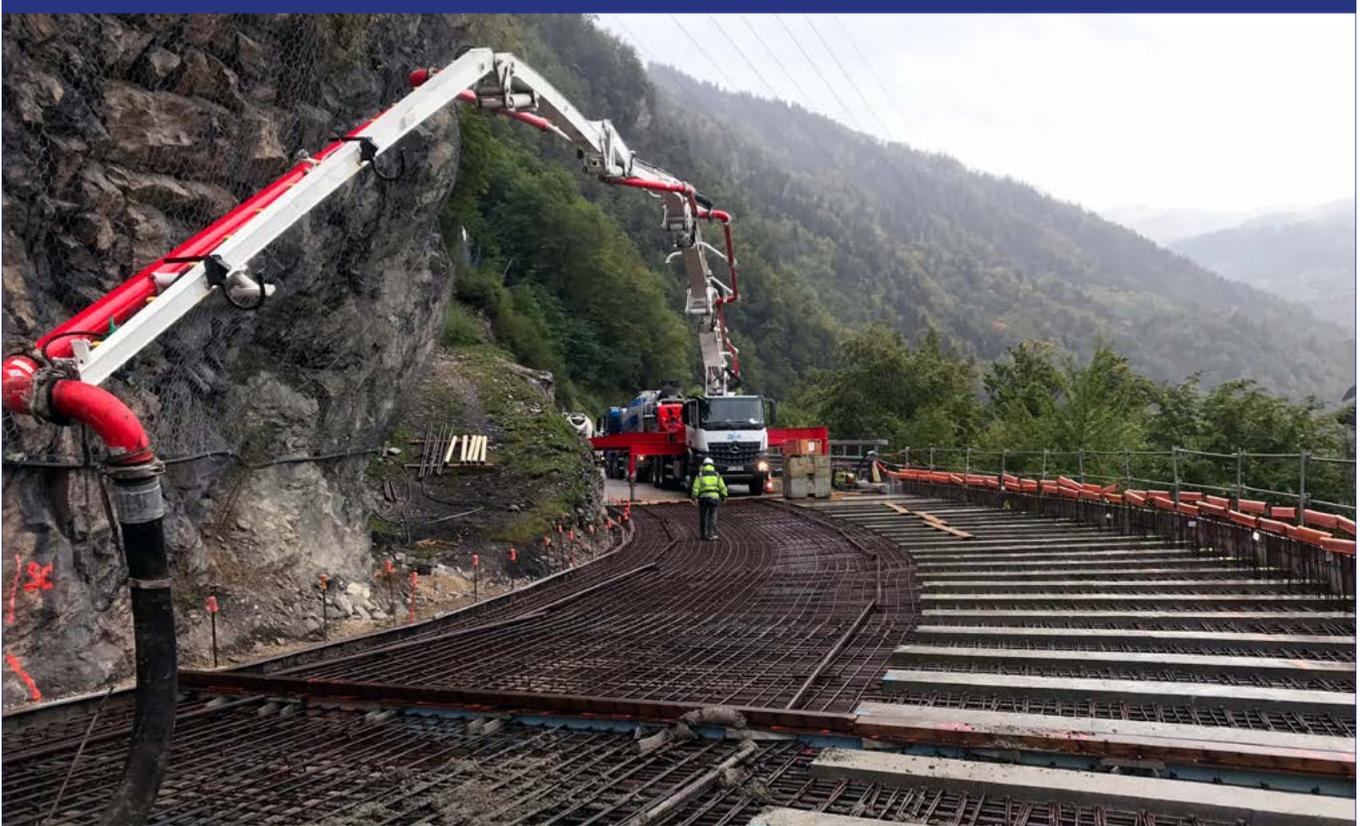
› Domaine environnement

En 2020, 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 des aménagements environnementaux du plan de relance autoroutier, conclu en 2015, s'est achevée en 2020 pour les sociétés COFIROUTE et SANEF ; la société ASF ayant achevé son programme en 2018.

› **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 (ex : zones inondables ou compressibles, traitement des matériaux du site, renforcement des chaussées existantes,...)
- à vérifier le respect des règlements et décisions afin d'évaluer la qualité de la réalisation (ex : dimensionnement, agréments et formulations,...)
- à vérifier la conformité de l'ouvrage garantissant confort et sécurité aux usagers. (ex : uni longitudinal, adhérence, stabilité des talus,...)

Quinze jours de visites de contrôle sur des projets de construction ont été réalisées au cours de l'année 2020 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.

6.3.2. Principales mises en services réalisées en 2020

- › **A40 : Eco-pont de Viry (ATMB)**
 - Mise en service : 20 juillet
- › **A9 : Perpignan (ASF)**
 - Élargissement de l'autoroute A9 à 2x3 voies, entre Le Boulou et la frontière espagnole, sur 8,9 km.
 - Mise en service : 21 février
- › **A52 : Pas-de-Trets / Pont de l'Etoile (ESCOTA)**
 - Élargissement de l'autoroute A52 à 2x3 voies, entre Pas-de-Trets et Pont de l'Etoile, sur 8,7 km.
 - Mise en service : 17 mars
- › **A63 : Ondres / St Geours de Maremne (ASF)**
 - Élargissement de l'autoroute A63 à 2x3 voies sur 27,7 km.
 - Mise en service : 23 mars
- › **A9 : Gallargues (ASF)**
 - Réaménagement du diffuseur.
 - Mise en service : 2 juillet
- › **A85 : Viaduc de Langeais (COFIROUTE)**
 - Doublement de l'autoroute A85 au droit du viaduc.
 - Mise en service : 24 juillet
- › **A8/A51 : bifurcation (ASF)**
 - Création du mouvement A51 nord vers A8 Ouest et d'une nouvelle passerelle piétonne
 - Mise en service : 6 août



› A85 : Viaduc de la Perrée (COFIROUTE)

- Doublement de l'autoroute A85 au droit du viaduc.
- Mise en service : 30 novembre

› A50 : diffuseur 12.1 d'Ollioules (ESCOTA)

- Complément d'un diffuseur complet sur l'autoroute A50.
- Mise en service : 18 décembre

Focus

Impact des hydrocarbures sur le chantier d'A9 Boulou-Espagne

Les liants hydrocarbonés (bitumes) sont sensibles aux fuites d'hydrocarbure des véhicules qui agissent comme des solvants en désenrobant les granulats. Ceux-ci se désolidarisent de la couche de roulement et créent des nids de poule.

Aux frontières franco-espagnoles de l'A9 et de l'A63, les poids-lourds ayant fait le trop-plein de carburant peu cher avant d'entrer en France débordent souvent sur les chaussées sinueuses et pentues des Pyrénées.

Côté Atlantique, ASF expérimente des liants anti-kérosène, habituellement employés sur les plateformes de logistiques, portuaires et aéroportuaires. Plus résistants aux hydrocarbures grâce à des additifs de polymères, ces bitumes sont cependant plus rigides et donc plus sensibles à la fissuration thermique (due aux gradients de température). Des campagnes de pontage sont régulièrement effectuées.

Côté Méditerranée, les travaux d'élargissement de l'A9 entre le Boulou et la frontière espagnole se sont achevés en 2020 avec l'application d'une couche de roulement en Béton Bitumineux Très Mince (BBTM). Appréciés pour leurs capacités drainantes par fortes précipitations, fréquentes dans les Pyrénées orientales, les BBTM sont des couches peu épaisses et très lacunaires (fort pourcentage de vide). Les fuites d'hydrocarbures pénètrent ainsi plus facilement dans la chaussée et désolidarisent toute la couche mince.

Un recensement exhaustif des dégradations a été demandé par le concédant en prévision de l'inspection sécurité du concédant au cours de laquelle le choix de la technique de couche de roulement a été discutée avec ASF. Suite à une période d'observation, la société a finalement choisi de substituer le BBTM en 2021 par une couche plus épaisse.

Dégradation du BBTM sur l'A9 au Boulou, 04/02/2020, Cyrille Courrier



6.3.3. Contrôle lié à la conservation du patrimoine

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

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

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

- Dresser un inventaire du patrimoine autoroutier concédé ;
- Définir des outils et des méthodes permettant de connaître, de contrôler et de suivre l'état fonctionnel du patrimoine ;
- Établir le « bon état » cible de ce patrimoine, en vue de la préparation de la fin des concessions.

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

Ainsi, la délimitation du domaine public autoroutier concédé est mise sous contrôle et a continué d'avancer particulièrement cette année. Cette procédure permet

l'identification précise des espaces relevant de la responsabilité des sociétés concessionnaires, donc de leurs charges d'entretien et de maintenance, et de façon plus générale à la définition précise du domaine public de l'État.

Sur les 3 667 communes traversées par une autoroute concédée, 3 606 font l'objet d'une délimitation approuvée, dont 43 nouvelles communes en 2020, portant le taux de « communes délimitées » à 98,3 %.

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

Le bilan de la remise des rétablissements de communications (voies latérales) est globalement satisfaisant (près de 77%) : COFIROUTE (100%), d'APRR (97%), d'AREA (97%), d'ESCOTA (96%), d'ATMB (91%), de

A8 aire de service de l'Arc, 12/06/20, BV



SFTRF (près de 80%), de SAPN (75%), de SANEF (48%), d'ASF (68%), d'Atlandes (25%) et des autres sociétés (100% pour Adelaç, Albea, Alicorne, Aliénor, Alis, Arcour, CCISE, CEVM).

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

6.3.3.a. Les bâtiments

En 2020, la mise à jour annuelle a été effectuée par l'ensemble des sociétés.

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

Les chiffres clés 2020 sont :

- 6872 bâtiments dont 4030 de plus de 30 ans,
- 1 287 044 m² de surface des bâtiments,
- la valeur estimée est d'environ 1,7 Md€ pour tous les bâtiments.

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

6.3.3.b. Les tunnels

Dans le domaine des tunnels, la sous-direction GCA contrôle la gestion et l'entretien des tunnels en service. Cette action est conduite en coopération avec le Centre d'études techniques des tunnels (CETU). Le réseau concédé comporte 54 tunnels de plus de 300 mètres hors tunnels binationaux (voir [annexe 12](#)).



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

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

Des visites spécifiques ont lieu à la mise en service de nouveaux tunnels. Elles ont pour objectifs de s'assurer :

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

En 2020, GCA assisté du CETU (Centre d'Etudes des Tunnels), a mené un audit patrimonial sur les tunnels d'ESCOTA portant sur le Génie Civil et les équipements de sécurité via :

- une analyse du document cadre de la politique de suivi du tunnels
- l'examen de rapports d'inspections détaillées périodiques, et
- une visite sur site (les tubes nord des tunnels de Las Planas et Castellar) effectuée dans la nuit du 12 au 13 octobre 2020.

Les conclusions de cet audit sont attendues pour 2021.

6.3.3.c. Les ouvrages d'art

L'effondrement du pont Morandi, un pont autoroutier d'environ 1102 m de long, à Gênes en Italie, le 14 août 2018 reste encore très récent dans les mémoires de chacun en raison du bilan humain de cette catastrophe (43 morts et 16 blessés). Cet événement retentit encore médiatiquement en



France à l'occasion d'ouvrages mis sous restriction de circulation, voire d'effondrement comme le pont de Mirepoix-sur-Tarn en France le 18 novembre 2019.

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

Afin d'évaluer les modalités de surveillance et d'entretien des ponts gérés par l'État et les collectivités territoriales, la commission d'aménagement du territoire et du développement durable a créé, le 3 octobre 2018, une mission d'information dédiée à la sécurité des ponts. Les rapporteurs ont auditionné quelques représentants des sociétés concessionnaires ainsi que la sous-direction en charge du contrôle de la gestion des ouvrages d'art. La commission sénatoriale a publié son rapport d'information le 26 juin 2019. Ce rapport conclut pour le réseau concédé que « la situation du patrimoine du réseau national concédé, géré par les sociétés concessionnaires d'autoroutes, est meilleure que celle du réseau non concédé ». Elle précise néanmoins que, « bien que l'État s'assure que les procédures de surveillance et d'entretien des ouvrages d'art ont bien été appliquées par les concessionnaires, le fait que ces derniers déclarent eux-mêmes les indicateurs de performance pose question. Dans d'autres pays, le concessionnaire est tenu de recourir à une tierce partie pour noter l'état du patrimoine dont il a la gestion ». Cette observation est en accord avec la recommandation déjà formulée par l'autorité concédante de mettre en place un contrôle extérieur des inspections détaillées des ouvrages d'art, principe que qu'une majorité de sociétés a déjà mis en place.

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

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

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

Cet état est assuré par une surveillance visuelle périodique (méthodologie ITSEOA – Instruction Technique pour la Surveillance et l'Entretien des Ouvrages d'Art) et quantifié par une cotation IQOA (Indice Qualité Ouvrages d'Art) selon les classes suivantes échelonnées de 1 à 3U :

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

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

Concernant les ouvrages d'art du RRN concédé, aucun grand ouvrage est coté IQOA 3U. 9 grands ouvrages d'art ont une cotation IQOA 3 :

- le viaduc de pont d'Ouches sur autoroute A6,
- les deux viaducs de la Durance sur autoroute A7,
- les viaducs d'Oissel et de Guerville sur autoroute A13,
- le viaduc d'Echinghen sur autoroute A16,
- le viaduc de la Rauze sur autoroute A20,
- le viaduc de l'Elle sur autoroute A89,
- le pont de Tancarville sur RN182.

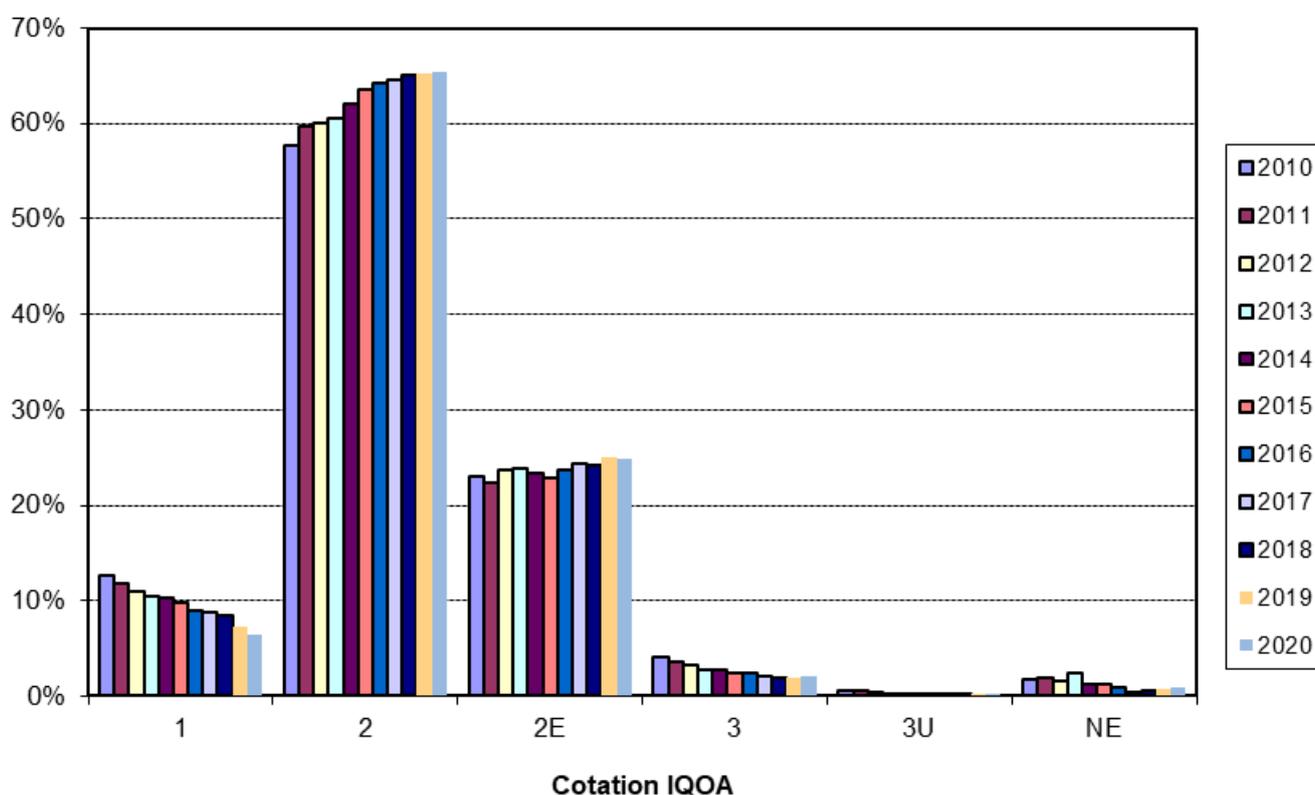
Pour ces ouvrages, des études de réparation ont été réalisées et des travaux de réhabilitation sont déjà programmés à partir de 2021. Fin 2020, pour l'ensemble du réseau concédé, les ouvrages

présentant des désordres structurels représentent 2,1% du parc (en nombre). Ensuite, la répartition est la suivante : IQOA 1 : 6,3% ; IQOA 2 65,2% et IQOA 2E 25,4%.

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 8 170 000 m². L'âge moyen de ces ouvrages est de l'ordre de 33 ans.

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

IQOA (en nombre)



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 pièce le respect par les concessionnaires des procédures qu'ils doivent appliquer,
- lors de réunions thématiques spécifiques comme sur le gonflement différé des bétons de structures, le suivi des ouvrages d'art métalliques, les tassements miniers...,
- de façon approfondie, lors d'audits de terrain, par l'examen de tronçons de plusieurs centaines de kilomètres d'autoroutes.

En 2020, 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, ESCOTA, AREA, APRR, Sanef et SAPN.

Ces revues englobent :

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

Dans une perspective de fin de concession, ces bilans sont essentiels et constitue une feuille de route permettant d'avoir une image précise du patrimoine, de son état et de définir les points de contrôle, de vigilance ou de méthodologie à mettre en place en amont de la fin de concession. En particulier, 2020 a été une année importante sur le diagnostic mené sur l'ensemble de la concession de la CCITSE en charge de la gestion des Ponts de Normandie et Tancarville dont la fin de concession est programmée en 2027. Le programme de travaux a été arrêté en 2020, en distinguant ceux engageant la sécurité structurelle des ouvrages d'arts exceptionnels, et ceux pouvant être reportés ultérieurement (amélioration de l'infrastructure). Au final, l'enveloppe des travaux est estimée à 84 M€ TTC pour la concession du pont de Tancarville et 55 M€ TTC pour celle du pont de Normandie, soit environ 140 M€ TTC

pour la CCITSE. L'ordonnancement des travaux principaux d'ici la fin de concession a également été planifié.

6.3.3.d. Chaussées et ouvrages en terre

› Observatoire des chaussées

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

En compléments des informations transmises par les sociétés, des réunions d'échanges sur les travaux réalisés et les politiques d'entretien chaussées 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'indicateur IQRA structure permet de noter la profondeur des travaux d'entretien programmés par les SCA. Le graphique suivant présente l'évolution de la part des voies lentes du RRN-C comprenant des travaux d'assise. Les travaux profonds restent rares car les sociétés concessionnaires favorisent des travaux préventifs plus légers et plus réguliers. Les variations observables se font sous l'influence des chantiers sur des tronçons historiques ou par l'effet du contexte économique (ex : crise économique de 2008).

Si l'indicateur ne reflète pas un état réel du patrimoine, il témoigne de la politique d'entretien du gestionnaire. A ce titre, il sera conservé comme indicateur statistique alors que l'ISTRU (voir plus bas) le remplacera comme indicateur de performance.

› 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

Note IQRA structure: % de linéaire de VL obtenant une note travaux <14 (renouvellement d'assise)



avec les sociétés concessionnaires. Ils reflètent le niveau de service de la chaussée, en termes de confort (déformations) et de sécurité (adhérence), en section courante de l'autoroute (mesures réalisées sur la voie de droite de l'autoroute).

L'analyse de la répartition des notes permet d'apprécier la part du réseau présentant un bon (note égale à 3) et un très bon état de surface (notes égale à 4), et d'autre part le % du réseau

présentant des états plus ou moins « dégradés » (note ≤ 2).

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

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

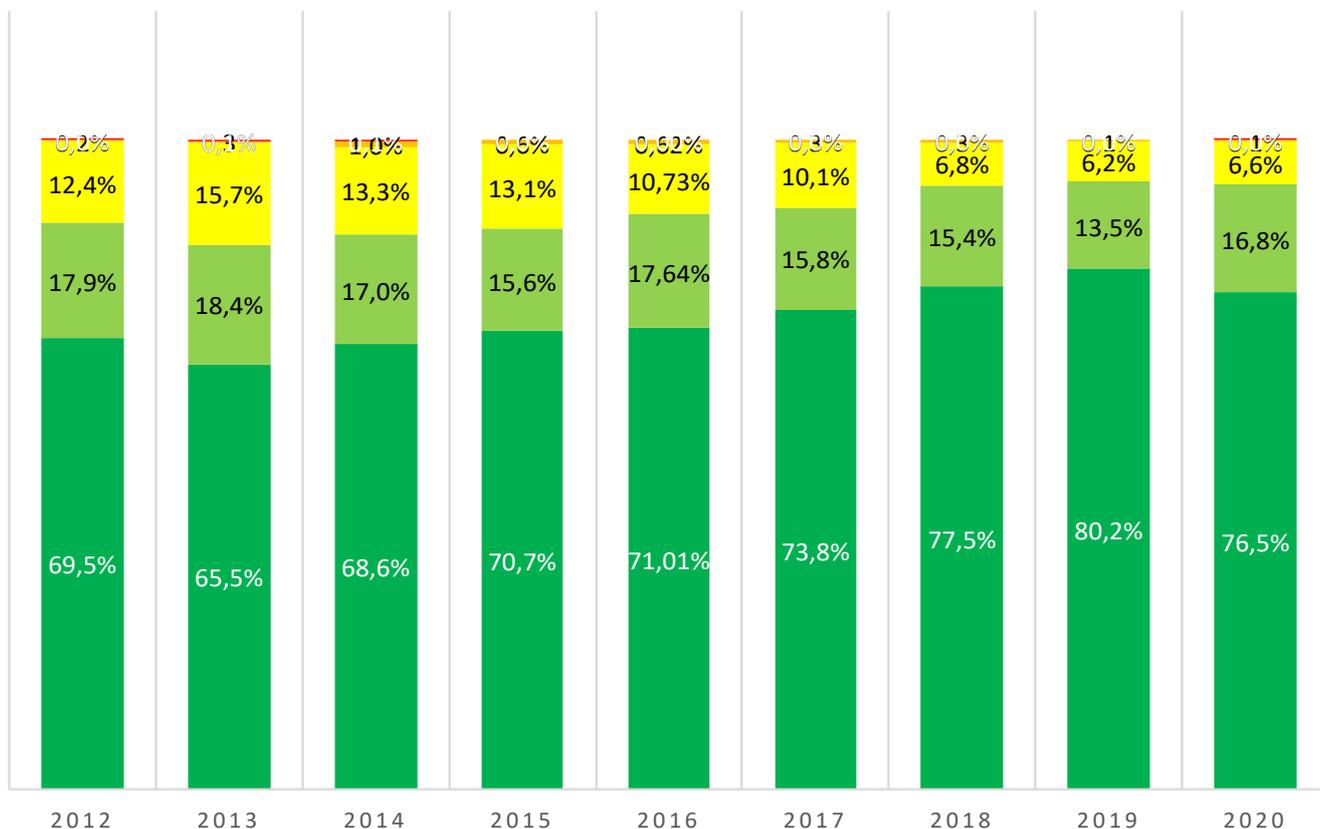


Le graphique ci-dessous présente l'évolution des états de surface des chaussées sur le réseau concédé entre 2012 et 2020. L'indicateur ici calculé est un indicateur moyen basé sur les indicateurs IQRA surface des sociétés ASF, ESCOTA, APRR,

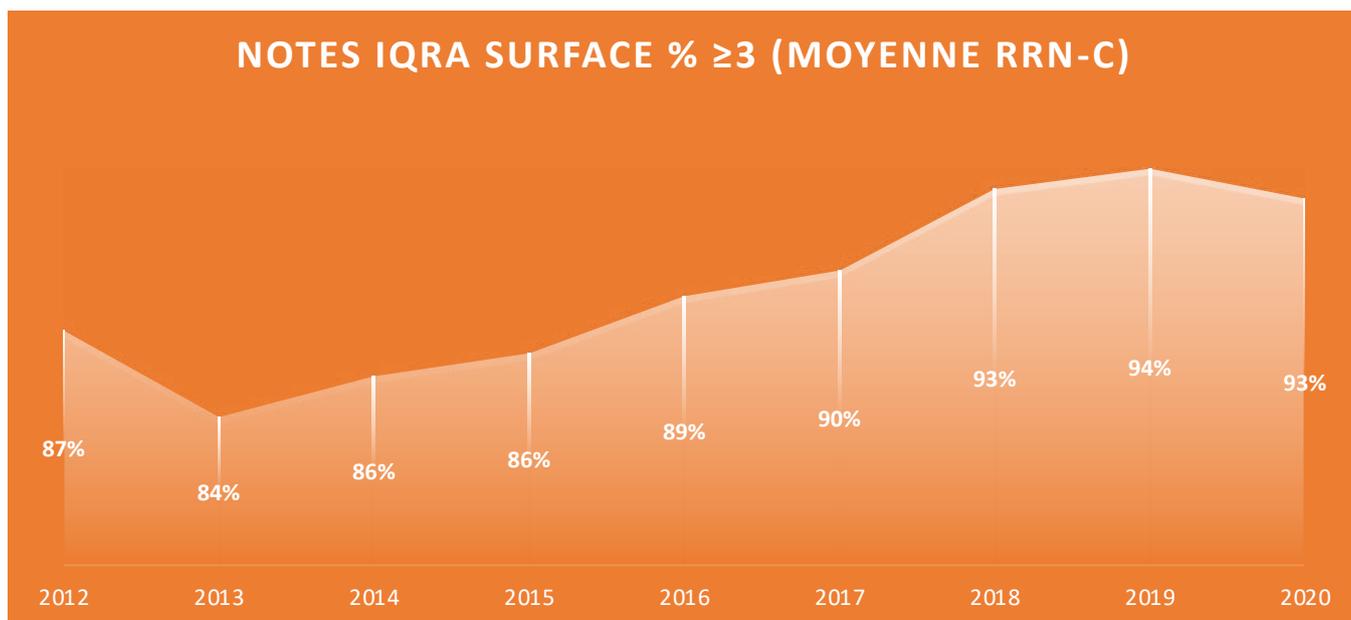
AREA, COFIROUTE, SANEF, SAPN, ATMB et SFTRF. Les méthodes de calcul de l'indicateur IQRA surface sont sensiblement différentes pour SANEF et COFIROUTE, ce que ne prend pas en compte cette représentation.

IQRA SURFACE (SCA HISTORIQUES)

■ 4 ■ 3 ■ 2 ■ 1 ■ 0



NOTES IQRA SURFACE % ≥ 3 (MOYENNE RRN-C)



Les niveaux de performance de surface se stabilisent depuis 2018. L'ensemble des SCA poursuit son programme de travaux et atteint

ses objectifs. Cependant, pour la première fois depuis 2013, la moyenne sur le RRN-C de notes 3+4 (objectif 1) baisse en 2020. Deux grosses SCA

connaissent effectivement une baisse, leur poids impacte significativement la moyenne.

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

› ISTRU

La démarche de déploiement du nouvel indicateur structurel se poursuit en 2020. L'indicateur fait appel à un relevé d'uni longitudinal tri-trace, le QSPO, capable d'évaluer la qualité du support sous les couches de surface. Contrairement à l'uni traditionnel employé pour la réception des chaussées neuves, le QSPO ne favorise pas le lissage du profil en long mais l'uniformité du profil en travers. Cette nouvelle approche de l'uni requiert une phase de partage accru des données et des méthodes du CEREMA.

Les sociétés historiques ont toutes mesuré au moins deux tiers de leur réseau entre 2018 et 2020. Ces trois années de mesure et de questions méthodologiques aboutiront à un indicateur complet fin 2021. Il sera ensuite possible de fixer seuils et objectifs.

› Audit de la société ESCOTA

La société ESCOTA gère 471,4 km d'autoroutes en région PACA en classe d'hiver H3 doux dont 239 (51%) de 2x3 voies, 82 diffuseurs, 42 aires. L'homogénéité du climat, des structures bitumineuses et profils en travers résume la hiérarchisation du réseau à l'artère de l'A8 et au fonctionnement pendulaire du corridor Aix-en-Provence-Aubagne-Toulon sur A8-A52-A50-A57 qui s'opposent à des branches présentant moins d'enjeu comme l'A51 et l'A57 en péage fermé ayant connu nettement moins d'entretien.

Comme anticipé par le précédent audit « chaussées » de GCA, une baisse du volume de travaux d'entretien entre 2008 et 2013 (taux de renouvellement moyen de 2,7 %) a initié une augmentation de l'âge moyen des couches de roulement passant de 8,7 ans en 2011 à 11 ans en 2019 pour l'ensemble du réseau.

Des efforts financiers (+162% sur les budgets travaux entre les périodes 2007-2013 et 2014-2019) ont pourtant largement été consentis sur les sections à enjeu de son réseau (A8, A52, A50). L'âge médian est ainsi passé de 9,4 ans en 2011 à 7,5 ans en 2019 pour ces sections. À l'exception de quelques zones ponctuelles identifiées lors de cet audit, l'état observé, le niveau de service, de sécurité et de confort mesuré par l'IQRA surface est ainsi jugé satisfaisant sur les axes prioritaires du réseau (A8, A50 et A52).

L'âge moyen du réseau ESCOTA est en fait fortement affecté par ses sections à moindre enjeu (14,2 ans sur A51 et 17,7 ans sur A57 représentant 36% du réseau). Sans pour autant présenter de niveaux posant des difficultés en termes de sécurité mesurés par l'IQRA surface, des dégradations anormales observées sur A51 traduisent par exemple cet âge avancé.

Dans son besoin d'augmenter les volumes de travaux, la société a recouru prioritairement à des techniques de couche de roulement minces (60% de BBTM et 22% de BBM en place) dont l'apport structurel est réduit. Les documents transmis par le concessionnaire et récapitulant les dépenses annuelles d'entretien et la programmation d'entretien des chaussées montrent en outre que les travaux de renforcement de l'assise des chaussées sont réduits à des purges ponctuelles dont le critère de déclenchement n'est pas précisé dans la politique de la société. Sur l'ensemble de la période 2002-2019, 3% du linéaire de travaux de voie lente ont été cotés 14 ou moins (travaux de couches d'assise) sur l'échelle de l'IQRA structure. Seuls des travaux de reprise de la couche de roulement et de liaison sont réalisés à l'échelle de zones homogènes. En outre, l'état constaté des aires et diffuseurs fait enfin apparaître le besoin de mise en place d'une surveillance de leurs chaussées et de traitement des désordres constatés.

Concernant la gestion du patrimoine structurel des chaussées, l'audit révèle que la société établit ses solutions d'entretien sans faire de bilan structurel et ce en discordance avec la partie II.1 du contrat plan 2017-2021.

Cette exigence du concédant permet de maîtriser le risque pris lors de la programmation d'entretien et de mieux connaître la durée de vie du patrimoine. L'absence apparente d'autre définition de bon état structurel ou de seuil de déclenchement de travaux dans la politique ESCOTA est préoccupante pour la connaissance de l'état du patrimoine. De surcroît, elle réaffirme la nécessité de la mise en place de l'indicateur structurel ISTRU engagé par le concédant dans la perspective de la fin du contrat de concession.

Suite à l'audit de FCA, la société ESCOTA s'est mise en conformité en réalisant des bilans structurels et des études de dimensionnement systématiques avant chaque entretien.

6.3.4. Environnement

› Audits

Aucun audit n'a été réalisé en 2020 sur cette thématique en raison du contexte sanitaire.

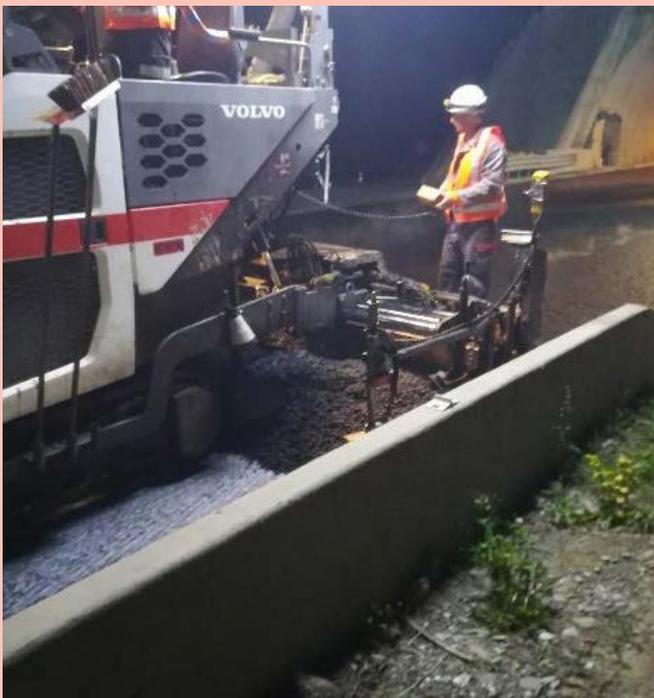
Expérimentation de liants bio-sourcés sur ATMB et APRR

La recherche d'alternatives bas carbone et renouvelables dans le domaine des chaussées agit sur les deux composant principaux des enrobés hydrocarbonés : les granulats et les liants. Les premiers font l'objet de projets de recherche ambitieux (cf. projet MURE ; Multi Recyclage des Enrobés) ou d'expérimentations à forts taux de recyclage d'agrégats d'enrobés comme la planche « 100% recyclé » sur A10 ASF/Eurovia en 2018. Les seconds connaissent ces dernières années des innovations sur l'emploi de liants bio-sourcés comme l'enrobé Biophalt® d'Eiffage.

La formule Biophalt® emploie un liant issu de la poix, sous-produit de l'industrie du pin et du papier, combiné à un taux important (40%) d'agrégats d'enrobés recyclés et une température de fabrication abaissées de 30°C par rapport aux formules traditionnelles.

Mis en œuvre pour la première fois sur le réseau concédé ATMB en septembre 2020 sur la RN205 et pour la première fois sur autoroute sur l'A40 APRR en octobre 2020, le Biophalt fait l'objet de protocoles de suivi sur 5 ans contrôlés par le concédant.

Expérimentation du liant Biophalt® sur RN205 (ATMB), tunnel des Houches, 18/09/2020, Bruno Velty



Expérimentation du liant Biophalt® sur A40 (APRR), sens 1, secteur de Vonnas (01), 26-30/10/2020, APRR



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

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

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

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

Grâce à ces informations, le concédant veille à la bonne exécution du contrat de concession et au respect des obligations de service public par la société concessionnaire.

En 2020, 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 compensation au titre de l'avantage financier éventuel découlant de ce retard. Le montant de cet indu est restitué par la société sous forme de travaux supplémentaires directement mis à sa charge. Ces clauses sont pérennisées pour chaque nouvelle opération contractualisée.

En application de l'article 31 du cahier des charges annexé aux conventions de concessions les plus récentes, la sous-direction 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.

Les négociations des avenants aux conventions de concession

› 19^e avenant au contrat de concession de COFIROUTE

Le Conseil d'Etat a approuvé par décret le 19^{ème} avenant au contrat de concession de COFIROUTE le 2 septembre 2020.

Cet avenant était rendu nécessaire dans le cadre de la révision du plan de prévention des risques technologiques de Saint-Pierre-des-Corps. En effet, il a été prévu au titre des mesures supplémentaires de relocaliser une installation de gaz de pétrole liquéfié de l'industriel PRIMAGAZ sur un terrain appartenant à l'État en bordure de l'autoroute A85 à proximité immédiate de l'aire de service bidirectionnelle des Jardins de Villandry et de l'échangeur n°9 de Druye.

La réalisation d'un nouveau barreau bidirectionnel court, d'environ 700 m, reliant le rond-point nord de l'aire de service des Jardins de Villandry à la voirie locale apparaissait comme le scénario optimal, tant en termes de faisabilité technique, sécurité, impact environnemental, étendue des procédures administratives et coût.

› 8^{ème} avenant au contrat de concession d'ATMB : contrat d'entreprise 2021-2025

L'Etat français a concédé à la société des Autoroutes et du Tunnel du Mont Blanc (ATMB) la construction et l'exploitation de l'autoroute A40 entre Châtillon-en-Michaille et Le Fayet ainsi que de la RN 205 entre Le Fayet et La Vigie.

Depuis 2016, l'État et ATMB se sont rencontrés à plusieurs reprises afin d'établir le bilan du précédent contrat d'entreprise et élaborer un nouveau contrat d'entreprise pour la période 2021-2025.

Le nouveau contrat d'entreprise a pour objectifs de poursuivre l'aménagement du réseau, d'améliorer l'insertion environnementale du réseau d'ATMB et de rénover le suivi de l'exploitation et de la politique de conservation du patrimoine de la société.

L'élargissement à 2x3 voies de l'A40 entre Annemasse et Saint Julien en Genevois, étroitement lié à la question de la remise à péage de la section et de l'homogénéisation de la tarification sur le réseau, n'est pas intégré au présent contrat d'entreprise.

Le cadre contractuel relatif au contrat d'entreprise 2021-2025 se compose de :

- L'avenant n°8 à la convention de concession ATMB et à son cahier des charges annexé approuvé par décret en Conseil d'Etat n°2020-1515 du 2 décembre 2020, qui prévoit en particulier, à l'article 25, les contreparties tarifaires correspondantes aux investissements figurant dans le présent contrat d'entreprise ;
- Le contrat d'entreprise 2021-2025 et ses annexes, qui précisent sur cette période la nature des investissements à réaliser sur les autoroutes en service, mais aussi les politiques qui seront mises

en œuvre par ATMB, notamment en matière de qualité de service et de suivi du patrimoine.

D'un montant global de 33 M€ d'investissements compensés par voie tarifaire, ce contrat compte 13 opérations, dont l'aménagement de trois diffuseurs et la réalisation d'aménagements environnementaux (éco-pont, parking de covoiturage, protection des nappes de captage notamment). Certaines opérations font l'objet d'un cofinancement des collectivités locales concernées par les aménagements.

La compensation de ces opérations est assurée par des hausses tarifaires de 0,33 % par an, sur la période 2021-2025. Ces hausses tarifaires s'accompagnent, d'un dispositif de récupération des indus financiers en cas de retard par rapport à l'échéancier de référence retenu pour le calcul des hausses tarifaires, prévu à l'article 7.4 du cahier des charges annexé à la convention de concession.

Enfin, cet avenant prévoit le renforcement des outils de contrôle de l'exécution du contrat, en alignant les stipulations de la convention de concession sur le standard défini par le PIA pour les autres sociétés concessionnaires d'autoroutes. Il est notamment prévu d'introduire une série de 13 indicateurs de performance soumis à pénalités.

Saisie fin 2019, l'ART a rendu un avis favorable n° 2020-023 le 19 mars 2020. L'approbation du 8^{ème} avenant est intervenue par décret en Conseil d'État n°2020-1515 du 2 décembre 2020 dans l'objectif d'une loi tarifaire intégrée à la hausse des péages du 1^{er} février 2021.

› 2^{ème} avenant au contrat de concession d'ATLANDES

Les services de l'Etat ont négocié avec la société ATLANDES un projet d'avenant au cahier des charges de la convention de concession passée pour le financement, la conception, l'aménagement, l'élargissement, l'entretien, l'exploitation et la maintenance de la section de l'autoroute A 63 entre Salles et Saint-Geours-de-Maremne.

Cet avenant prévoit une hausse tarifaire relative à la compensation de la remise à niveau des bretelles de Dax, mettant en œuvre le protocole d'accord du 14 octobre 2015 convenu entre la société ATLANDES et l'Etat.

Ce projet de modification du cahier des charges de la société ayant une incidence sur les tarifs de péage au 1^{er} février 2021, il a été soumis à l'examen de l'Autorité de régulation des transports (ART) le 30 septembre 2019. Le collège de l'ART a rendu son avis le 30 janvier 2020 en recommandant une révision du projet d'avenant.

L'approbation de cet avenant est intervenue par décret en Conseil d'Etat n°2020-1378 du 13 novembre 2020.

Activité réglementaire

8.1. Arrêtés tarifaires annuels

- [Arrêté du 30 janvier 2020](#) 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 30 janvier 2020](#) relatif aux péages applicables sur les réseaux autoroutiers concédés à APRR et AREA;
- [Arrêté du 26 décembre 2019](#) relatif aux péages de l'autoroute A86 (COFIROUTE).

8.2. Nominations

- [Arrêté du 23 mars 2020](#) portant nomination au conseil d'administration de la société concessionnaire française pour la construction et l'exploitation du tunnel routier sous le Mont-Blanc, Mme Christine Deffayet est renouvelée en tant que membre du conseil d'administration de la société concessionnaire ATMB.
- [Arrêté du 23 mars 2020](#) portant nomination au conseil d'administration de la société concessionnaire française pour la construction et l'exploitation du tunnel routier sous le Mont-Blanc, Mme Régine Bréhier est nommée membre du conseil d'administration de la société ATMB.
- [Arrêté du 9 juin 2020](#) portant nomination au conseil d'administration de la Société française du tunnel routier du Fréjus (SFTRF), Mme Christine Deffayet est renouvelée en tant que membre du conseil d'administration de la Société SFTRF.
- [Arrêté du 11 septembre 2020](#) portant nomination au conseil d'administration du Fonds pour le développement d'une politique intermodale des transports dans le massif alpin, Mme Régine Bréhier est nommée membre du conseil d'administration en qualité de personnalité qualifiée du secteur des transports.
- [Arrêté du 16 octobre 2020](#) portant nomination de M. Hugo Bruel au conseil d'administration de la Caisse nationale des autoroutes
- [Arrêté du 24 novembre 2020](#) portant nomination au conseil d'administration du Fonds pour le développement d'une politique intermodale des transports dans le massif alpin, M. Didier Kruger est nommé membre du conseil d'administration en qualité de personnalité qualifiée du secteur de l'environnement.
- [Décret du 25 novembre 2020](#) portant nomination d'un ambassadeur pour les commissions intergouvernementales, la coopération et les questions frontalières - M. Philippe Voiry est nommé ambassadeur des CIG des tunnels routiers du Fréjus et du Mont-Blanc.

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

Le secteur autoroutier concédé compte au 31 décembre 2020 vingt sociétés concessionnaires, toutes de droit privé, essentiellement des sociétés anonymes. ADELAC et Aliénor présentent la particularité d'être des sociétés par actions simplifiées¹.

Ces 20 sociétés sont titulaires de 25 contrats de concession, dont 20 d'autoroutes et 5 d'ouvrages d'art.

En dehors des deux sociétés « tunnelières » ATMB (Autoroute et Tunnel du Mont-Blanc) et SFTRF (Société Française du Tunnel Routier du Fréjus), à qui sont concédées respectivement les parties françaises des deux tunnels transfrontaliers nord-alpins du Mont-Blanc et du Fréjus ainsi que leurs autoroutes d'accès, et qui demeurent majoritairement publiques, le secteur autoroutier français concédé est donc désormais quasiment entièrement privatisé, avec 18 sociétés concessionnaires d'autoroutes sur 20 à capitaux entièrement privés.

Les sociétés concessionnaires « historiques » (ASF, ESCOTA, COFIROUTE, APRR, AREA, Sanef, SAPN), et dans une moindre mesure, les sociétés SFTRF et ATMB, ont été en charge de la construction, du financement et de l'exploitation de la plus grande partie du réseau autoroutier français (9114 km au 31 décembre 2020) dont elles ont été le vecteur privilégié de développement.

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

- La société Autoroute de Liaison Seine - Sarthe (ALIS) chargée de financer, construire et exploiter l'autoroute A 28 entre Rouen et Alençon ;
- La Compagnie Eiffage du Viaduc de Millau (CEVM) chargée du financement, de la construction et de l'exploitation du Viaduc de Millau, ouvrage de franchissement du Tarn sur l'autoroute A 75 ;
- La société ARCOUR chargée du financement, de la construction et de l'exploitation de l'autoroute A 19 qui relie Artenay à Courtenay ;
- La société ADELAC chargée du financement, de la construction et de l'exploitation de l'autoroute A 41 (Autoroute DEs LACs) qui relie Annecy à Genève ;
- La société A'LIENOR, chargée du financement, de la construction et l'exploitation de l'autoroute A 65 qui relie Langon à Pau ;
- La société Alicorne, chargée du financement, de la construction et l'exploitation de l'autoroute A 88 qui relie Falaise ouest à Sées ;
- La société ATLANDES chargée du financement, de la construction et de l'exploitation de l'autoroute A 63 entre Salles et Saint-Geours-de-Maremne ;
- La société ALBEA chargée du financement, de la construction et de l'exploitation de l'autoroute A 150 entre Barentin et Écalles-Alix ;
- La société ARCOS chargée du financement, de la construction et de l'exploitation de l'autoroute A 355 de contournement Ouest de Strasbourg ;
- La société ALIAE chargée du financement, de la construction, de l'entretien, et l'exploitation de l'autoroute A79 entre Sazeret et Digoïn.

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

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

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

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

Nom de la société	Linéaire	Actionnariat au 31/12/21 (sauf mention spécifique)	Date de fin de concession	Commentaires
ASF	2724 km	<ul style="list-style-type: none"> ▸ ASF Holding (détenue par Vinci Autoroutes) : 99,99 % ▸ Autres : 0,01% 	30/04/2036	
ESCOTA	471 km	<ul style="list-style-type: none"> ▸ ASF : 99,29 % ▸ collectivités territoriales, chambres consulaires et Caisses d'Épargne : 0,71 % 	29/02/2032	
COFIROUTE	1112 km	<ul style="list-style-type: none"> ▸ VINCI Autoroutes : 65,33 % ▸ Cofiroute Holding : 34,65 % ▸ Autres : 0,00015 % 	30/06/2034 (interurbain) 31/12/2086 (Duplex A86)	Dont le tunnel Duplex A86 (11,5 km)
ARCOUR (A19)	102 km	<ul style="list-style-type: none"> ▸ Vinci Autoroutes SAS 100 % 	31/12/2070	
ARCOS (A355)	24 km	<ul style="list-style-type: none"> ▸ Vinci Autoroutes 100% 	31/01/2070	
ALIAE (A79)	88km	<ul style="list-style-type: none"> ▸ Eiffage SA (99%) et APRR (1%) au 31/12/2020 	15/03/2068	
APRR	1867 km	<ul style="list-style-type: none"> ▸ Eiffage : 50,1 % ▸ Macquarie Autoroutes de France : 49,9 % 	30/11/2035	
AREA	409 km	<ul style="list-style-type: none"> ▸ APRR : 99,84 % ▸ Collectivités territoriales et APE : 0,16 % 	30/09/2036	
SANEF	1388 km	<ul style="list-style-type: none"> ▸ Holding d'Infrastructures de Transport (HIT) : 100% 	31/12/2031	HIT est en passe d'être détenue à 100 % par Abertis. Le 15 mai 2017, le groupe italien Atlantia contrôlé par la famille Benetton a lancé une OPA sur Abertis.
SAPN	372 km	<ul style="list-style-type: none"> ▸ SANEF : 99,97 % ▸ collectivités territoriales et chambres consulaires 0,03 % 	31/08/2033	
ALIS (A28)	125 km	<ul style="list-style-type: none"> ▸ Diomedea Coöperatief (PGGM) : 40,807 % ▸ Core Infrastructure Fund I SCS (CIF I): 33,637% ▸ Groupe EGIS : 8,999 % ▸ Aberdeen Infrastructure : 16,557 % ▸ SAPN : 8 % ▸ Sanef 11,67 % 	31/12/2067	
CEVM (viaduc de Millau)	3,3 km	<ul style="list-style-type: none"> ▸ Verdun Participation 2 : 99,99 % 	31/12/2079	Le fonds Verdun 2 est détenu par le groupe Eiffage (51 %) et la Caisse des Dépôts et Consignations (49 %)
ADELAC (A41)	19 km	<ul style="list-style-type: none"> ▸ Actionnariat au 13 juin 2017 : ▸ AREA : 49,9% ▸ Eiffage : 25,00399 % ▸ Macquarie Autoroutes de France : 25,096101 % 	31/12/2060	
ALICORNE (A88)	45 km	<ul style="list-style-type: none"> ▸ NC participations : 0,46 % ▸ NGE Concessions : 12,42 % ▸ Valérian : 0,66 % ▸ Malet : 3,97 % ▸ AXA Private Equity : 5,78 % ▸ FININFRA : 76,68% 	23/08/2063	
A'LIENOR (A65)	150 km	<ul style="list-style-type: none"> ▸ Eiffage : 100 % 	18/12/2066	
ATLANDES (A63)	104 km	<ul style="list-style-type: none"> ▸ European Motorway Investments : 51,216 % ▸ DIF A63 Luxembourg : 17,3 % ; ▸ HICL Infrastructure Investments (A63) Holding : 13,825 % ▸ Egis Investment Partners France : 10,182 % ▸ NGE Concessions : 7,477 % 	21/01/2051	
ALBEA (A150)	17 km	<ul style="list-style-type: none"> ▸ NGE Concessions : 16,67 % ▸ Aberdeen Infrastructure AYAT : 16,67 % ▸ InfraVia : 33,33 % ▸ DIF Infra 5 : 33,33 % 	28/12/2066	
CCITSE (ponts de Tancarville et de Normandie)	9,8 km	<ul style="list-style-type: none"> ▸ Chambre de commerce et d'industrie Seine estuaire 	17/05/2027	
ATMB	126 km	<ul style="list-style-type: none"> ▸ FDPITMA : 67,29 % ▸ départements de l'Ain et de la Haute-Savoie : 18,62 % ▸ Canton et ville de Genève : 5,42 % ▸ établissements financiers français et suisses : 2,39 % ▸ compagnies d'assurances françaises : 4,76 % ▸ salariés : 1,04 % ▸ autres : 0,49 % 	31/12/2050	
SFTRF	67 km	<ul style="list-style-type: none"> ▸ FDPITMA : 99,94 % ▸ collectivités territoriales : 0,05 % ▸ chambres de commerce et d'industrie et des groupements d'intérêts privés : 0,01 % 	31/12/2050	

	Véhicules Légers			Poids Lourds			Ensemble des véhicules		
	2019	2020	%	2019	2020	%	2019	2020	%
APRR	15522	11868	-23,5	3397	3114	-8,3	18919	14982	-20,8
AREA	5173	3988	-22,9	489	442	-9,6	5662	4430	-21,8
ASF	28061	21299	-24,1	4802	4523	-5,8	32863	25822	-21,4
COFIROUTE	10329	7768	-24,8	1696	1575	-7,1	12025	9343	-22,3
ESCOTA	6591	5197	-21,2	686	624	-9,0	7277	5821	-20,0
SANEF	10364	7465	-28,0	2347	2134	-9,1	12711	9599	-24,5
SAPN	3249	2452	-24,5	438	402	-8,2	3687	2854	-22,6
SFTRF	162	117	-27,8	56	50	-10,7	218	167	-23,4
ATMB	803	627	-21,9	96	86	-10,4	899	713	-20,7
ADELAC	191	135	-29,3	6	5	-16,7	197	140	-28,9
ALICORNE	66	50	-24,2	10	9	-10,0	76	59	-22,4
A'LIENOR	382	292	-23,6	43	39	-9,3	425	331	-22,1
ALIS	337	236	-30,0	80	70	-12,5	417	306	-26,6
ARCOUR	303	224	-26,1	50	45	-10,0	353	269	-23,8
ATLANTES	848	622	-26,7	360	331	-8,1	1208	953	-21,1
ALBEA	57	46	-19,3	5	4	-20,0	62	50	-19,4
TOTAL	82438	62386	-24,3	14561	13453	-7,6	96999	75839	-21,8

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

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

Taux de hausse autorisé au premier février 2021 pour les véhicules de classe 1	
SANEF	$70\% * I + 0,335\%$
SAPN	$70\% * I + 0,318\%$
APRR	$70\% * I + 0,448\%$
AREA	$70\% * I + 0,649\%$
ASF	$70\% * I + 0,536\%$
ESCOTA	$70\% * I + 0,465\%$
COFIROUTE	$70\% * I + 0,295\%$
ATMB	$75\% * I + 0,64\%$
SFTRF	I

où I représente l'évolution des prix à la consommation hors tabac d'octobre 2019 à octobre 2020

Société	Formule de la hausse du taux plafond (classe 1)
ADELAC-A41	$\max(i_{\text{octobre}} + 0,01; 1)$
ALBEA-A150	$1 + 75\% \times i_{\text{août}} + 5\% \times \max[\min(tp01_{\text{août}}; 4\%); 0\%] + 20\% \times \max[\min(tp09_{\text{août}}; 4\%); 0\%] + D + E$
ALICORNE-A88	$\max\{1; i_{\text{octobre}}; 70\% \times i_{\text{octobre}} + 30\% \times \max[i_{\text{octobre}} + 1\%; \min(tp09_{\text{juin}}; 4\%)]\}$
ALIENOR-A65	$\max(1; i_{\text{octobre}} + 0,3\%; 70\% \times i_{\text{octobre}} + 30\% \times tp09_{\text{juin}} + 0,3\%)$
ALIS-A28	$A_n \times \max(i_{\text{octobre}} + 1 + 0,01; 1)$
ARCOUR-A19	$E(n) \times \max[80\% \times i_{\text{octobre}} + 20\% \times tp09_{\text{août}} + 0,005; 1]$
ATLANDES-A63	$1 + 75\% \times i_{\text{octobre}} + 25\% \times \max[\min(6\%; tp09_{\text{août}}); 0] + 0,34\% + D_{\text{}}$
CCISE-Pont de Normandie et Tancarville	$1 + 50\% \times i_{\text{octobre}}$
CEVM-Millau	$\text{prix}_{\text{été}}(n) = \text{prix}_{\text{été}}(n-1) \times i_{\text{octobre}} + 0,127 \times \text{Inflation}_{\text{octobre}2019} / \text{Inflation}_{\text{novembre}2000}$ $\text{prix}_{\text{hors été}} = \text{prix}_{\text{été}} - (1,41 \times \text{Inflation}_{\text{octobre}2019} / \text{Inflation}_{\text{novembre}2000})$
COFIROUTE - DUPLEX A86	$C_n \times (i_{\text{septembre}} + 1)$

- où i_{octobre} représente l'évolution des prix à la consommation hors tabac d'octobre 2018 à octobre 2019
- où $i_{\text{août}}$ représente l'évolution des prix à la consommation hors tabac d'août 2018 à août 2019
- où $tp01_{\text{août}}$ représente l'évolution de l'index $tp01$ d'août 2019 à août 2020
- où $tp09_{\text{août}}$ représente l'évolution de l'index $tp09$ d'août 2019 à août 2020
- où $tp09_{\text{juin}}$ représente l'évolution de l'index $tp09$ de juin 2019 à juin 2020
- où $\text{Inflation}_{\text{octobre}2019}$ représente l'index des prix à la consommation hors tabac d'octobre 2019
- où $\text{Inflation}_{\text{novembre}2000}$ représente l'index des prix à la consommation de novembre 2000
- où D et E sont des variables spécifique au contrat d'ALBEA
- où An est une variable spécifique au contrat d'ALIS
- où En est une variable spécifique au contrat d'ARCOUR
- où $D_{\text{}}$ est une variable spécifique au contrat ATLANDES

Coefficients interclasses effectifs 2021	classe 2	classe 3	classe 4	classe 5
Sanef	1,50	2,23	3,01	0,60
SAPN	1,51	2,08	3,06	0,59
APRR	1,54	2,45	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	2,21	3,05	0,63
COFIROUTE	1,56	2,50	3,16	0,62
ATMB	1,76	2,76	3,59	0,62
SFTRF	1,47	3,01	3,98	0,59
ADELAC-A41	1,78	2,78	3,45	0,56
ALBEA-A150 coefficient des classes 3 et 4 avant modulation	1,60	2,00	2,80	0,60
ALICORNE-A88	1,74	2,66	3,44	0,56
ALIENOR-A65	1,66	2,49	3,31	0,60
ALIS-A28	1,68	2,36	3,15	0,63
ARCOUR-A19	1,50	2,60	3,20	0,50
ATLANDES-A63 classe 3 = classe A et B avant modulation classe 4 = classe C avant modulation	1,50	4,02	4,92	0,50
CCISE-Pont de Tancarville	1,27	1,50	2,58	0,00
CCISE-Pont de Normandie	1,16	1,27	2,51	0,00
CEVM été	1,50	2,71	3,45	0,49
CEVM hors-été	1,51	3,38	4,29	0,61

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

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
ASF	2,25%	2,00%	2,45%	3,12%	0,83%	2,47%	2,42%	2,24%	1,23%	0%	1,63%	1,20%	1,34%	1,90%	0,96%	0,54%
ESCOTA	2,24%	1,81%	2,53%	3,19%	0,89%	2,49%	2,05%	1,74%	0,73%	0%	1,18%	0,59%	1,34%	1,82%	0,88%	0,46%
APRR	2,47%	0,91%	2,47%	1,89%	0,50%	2,12%	2,58%	1,94%	0,80%	0%	1,23%	0,90%	2%	1,81%	0,87%	0,45%
AREA	1,64%	0,75%	1,64%	1,89%	0,49%	2,08%	2,55%	1,94%	0,84%	0%	1,26%	0,92%	2,04%	2,00%	1,07%	0,63%
Sanef	2,05%	0,96%	3,32%	1,89%	0,00%	1,89%	2,31%	1,71%	0,75%	0%	0,86%	0,58%	1,39%	1,69%	0,75%	0,33%
SAPN	2,74%	1,68%	4,32%	3,30%	0,00%	2,48%	3,02%	2,29%	0,35%	0%	0,86%	0,58%	1,39%	1,68%	0,73%	0,31%
Cofiroute	1,61%	0,91%	1,94%	2,71%	0,40%	2,07%	2,53%	1,92%	0,91%	0%	0,82%	0,57%	1,33%	1,65%	0,71%	0,28%
ATMB	1,96%	1,21	1,82%	2,28%	0,00%	1,92%	2,60%	2,09%	1,79%	0,38%	0,00%	0,36%	1,03%	2,25%	0,76%	0,64%
SFTRF	1,73%	1,07%	1,89%	2,68%	0,60%	2,52%	3,75%	3,01%	1,85%	1,79%	0,00%	0,35%	0,87%	1,91%	0,51%	0,00%

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

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
ASF	2,61%	2,00%	2,81%	3,77%	1,79%	3,87%	2,42%	2,24%	1,23%	0%	1,63%	1,20%	1,34%	1,90%	0,96%	0,54%
ESCOTA	3,65%	1,81%	2,81%	4,95%	2,94%	4,33%	2,05%	1,74%	0,73%	0%	1,18%	0,59%	1,34%	1,82%	0,88%	0,46%
APRR	3,47%	1,91%	3,46%	1,89%	0,50%	2,12%	2,58%	1,94%	0,80%	0%	1,23%	0,90%	2%	1,81%	0,87%	0,45%
AREA	3,38%	2,55%	3,43%	1,89%	0,49%	2,08%	2,55%	1,94%	1,51%	0%	2,61%	1,58%	2,70%	2,00%	1,06%	0,65%
Sanef	3,10%	1,99%	4,23%	1,89%	0,00%	1,89%	2,31%	1,71%	0,75%	0%	0,86%	0,62%	1,41%	1,75%	0,71%	0,35%
SAPN	3,80%	2,67%	5,32%	3,31%	0,00%	2,48%	3,01%	2,29%	0,16%	0%	1,84%	1,59%	2,36%	2,66%	1,97%	0,25%
Cofiroute	0,80%	1,90%	3,44%	5,39%	1,90%	4,00%	3,51%	2,16%	1,19%	0%	1,07%	0,65%	1,33%	1,66%	0,71%	0,28%
ATMB	2,97%	2,15%	2,85%	3,44%	1,68%	2,92%	3,60%	3,09%	1,68%	1,38%	0,00%	0,36%	1,03%	2,25%	0,76%	0,64%
SFTRF	1,47%	1,08%	1,97%	2,66%	0,61%	2,52%	3,75%	3,19%	1,96%	1,85%	0,04%	0,35%	1,01%	1,92%	0,60%	0,00%

	1ère proposition de la société	Contrôle 1ère proposition	2ème proposition de la société	Contrôle 2ème proposition	3ème proposition de la société	Contrôle 3ème proposition	Approbation
APRR	15/12/2020	ok 17/12/2020					Arrêté du 29 janvier 2021 TRAT2100146A
AREA	15/12/2020	ok 17/12/2020					Arrêté du 29 janvier 2021 TRAT2100146A
APRR – TML	15/12/2020	ok 21/12/2020					Arrêté du 29 janvier 2021 TRAT2100146A
ASF	08/12/2020	ok 11/12/2020					Approbation tacite
ASF – T PUYMORENS	08/12/2020	ok 10/12/2020					Approbation tacite
ESCOTA	08/12/2020	ok 11/12/2020					Approbation tacite
SANEF	18/12/2020	ok 19/01/2021					Approbation tacite
SAPN	18/12/2020	ok 04/01/2021					Approbation tacite
COFIROUTE – INTERURBAIN	18/12/2020	ok 18/12/2020					Approbation tacite
COFIROUTE – DUPLEX A86	18/11/2020	ok 07/12/2020					Arrêté du 29 décembre 2020 TRAT2035399A

	1ère proposition de la société	Contrôle 1ère proposition	2ème proposition de la société	Contrôle 2ème proposition	3ème proposition de la société	Contrôle 3ème proposition	Approbation
SFTRF	17/12/2020	ok 05/01/2021					Arrêté du 29 janvier 2021 TRAT2100150A
ATMB	15/12/2020	erreur cohérence grille/pyramide 08/01/2021	11/01/2021	13/01/2021			Arrêté du 29 janvier 2021 TRAT2100150A
CCISE	16/12/2020	ok 05/01/2021					Arrêté du 29 janvier 2021 TRAT2100150A
CEVM	07/12/2020	ok 05/01/2021					Arrêté du 29 janvier 2021 TRAT2100150A
ADELAC – A41	17/12/2020	ok 24/12/2020					Arrêté du 29 janvier 2021 TRAT2100150A
ALBEA – A150	25/11/2020	ok 27/11/2020					Arrêté du 29 janvier 2021 TRAT2100150A
ALICORNE – A88	24/11/2020	ok 20/01/2021					Arrêté du 29 janvier 2021 TRAT2100150A
A'LIENOR – A65	07/12/2020	ok 06/01/2021					Arrêté du 29 janvier 2021 TRAT2100150A
ALIS – A28	14/12/2020	24/12/2020 coefficient interclasse non respecté	06/01/2021	ok 06/01/2021			Arrêté du 29 janvier 2021 TRAT2100150A
ARCOUR – A19	18/12/2020	ok 19/12/2020					Arrêté du 29 janvier 2021 TRAT2100150A
ATLANDES – A63	01/12/2020	ok 18/12/2020					Arrêté du 29 janvier 2021 TRAT2100150A

Trajet	Autoroute	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Paris-Lyon	A6 (APRR)	29,30 €	29,60 €	30,30 €	30,80 €	30,90 €	31,50 €	32,30 €	32,90 €	33,30 €	33,30 €	33,70 €	34,10 €	34,80 €	35,40 €	35,70 €	35,80 €
			1,0%	2,4%	1,7%	0,3%	1,9%	2,5%	1,9%	1,2%	0,0%	1,2%	1,2%	2,1%	1,7%	0,8%	0,3%
Paris-Metz	A4 (SANEF)	21,60 €	22,00 €	22,40 €	22,90 €	22,90 €	23,50 €	24,00 €	24,50 €	25,00 €	25,00 €	25,20 €	25,20 €	25,50 €	26,00 €	26,10 €	26,30 €
			1,9%	1,8%	2,2%	0,0%	2,6%	2,1%	2,1%	2,0%	0,0%	0,8%	0,0%	1,2%	2,0%	0,4%	0,8%
Paris-Lille	A1 (SANEF)	13,60 €	13,80 €	14,20 €	14,60 €	14,60 €	15,00 €	15,40 €	15,70 €	16,10 €	16,10 €	16,30 €	16,30 €	16,60 €	16,90 €	17,10 €	17,20 €
			1,5%	2,9%	2,8%	0,0%	2,7%	2,7%	1,9%	2,5%	0,0%	1,2%	0,0%	1,8%	1,8%	1,2%	1,2%
Paris-Rennes	A11 (Cofiroute)	25,20 €	25,40 €	26,00 €	26,70 €	26,70 €	27,40 €	28,10 €	28,60 €	28,70 €	28,70 €	28,80 €	28,80 €	29,10 €	29,50 €	29,50 €	29,50 €
			0,8%	2,4%	2,7%	0,0%	2,6%	2,6%	1,8%	0,3%	0,0%	0,3%	0,0%	1,0%	1,4%	0,0%	0,0%
Paris-Clermont-Ferrand	A10+A71	32,10 €	32,40 €	33,00 €	33,80 €	33,80 €	34,50 €	35,40 €	36,10 €	36,50 €	36,50 €	36,80 €	38,10 €	38,70 €	39,40 €	39,40 €	39,50 €
			0,9%	1,9%	2,4%	0,0%	2,1%	2,6%	2,0%	1,1%	0,0%	0,8%	3,5%	1,6%	1,8%	0,0%	0,3%
Paris-Bourges	A10 (Cofiroute)	19,10 €	19,30 €	19,60 €	20,10 €	20,10 €	20,50 €	21,00 €	21,40 €	21,40 €	21,60 €	21,70 €	21,70 €	21,90 €	22,20 €	22,60 €	22,70 €
			1,0%	1,6%	2,6%	0,0%	2,0%	2,4%	1,9%	0,9%	0,0%	0,5%	0,9%	1,4%	1,8%	1,8%	0,0%
Bourges-Clermont-Ferrand	A71 (APRR)	13,00 €	13,10 €	13,40 €	13,70 €	13,70 €	14,00 €	14,40 €	14,70 €	14,90 €	14,90 €	15,10 €	15,10 €	16,20 €	16,50 €	16,80 €	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%	1,8%	0,0%
Paris-Calais	A1 + A26 (SANEF)	19,20 €	19,50 €	19,60 €	20,20 €	20,20 €	20,40 €	21,00 €	21,40 €	21,70 €	21,70 €	21,70 €	21,70 €	22,10 €	22,50 €	22,70 €	22,80 €
			1,6%	0,5%	3,1%	0,0%	1,0%	2,9%	1,9%	1,4%	0,0%	0,0%	0,0%	1,8%	1,8%	0,9%	0,4%
Paris-Bordeaux	A 10	47,40 €	48,10 €	49,30 €	50,70 €	50,90 €	52,00 €	53,00 €	53,90 €	54,40 €	54,40 €	54,80 €	55,10 €	55,60 €	56,20 €	56,20 €	56,20 €
			1,5%	2,5%	2,8%	0,4%	2,2%	1,9%	1,7%	0,9%	0,7%	0,7%	0,5%	0,9%	1,1%	0,0%	0,0%
Paris-Tours	A10 (Cofiroute)	19,60 €	19,80 €	20,30 €	20,80 €	20,80 €	21,40 €	21,90 €	22,20 €	22,40 €	22,40 €	22,50 €	22,70 €	23,10 €	23,40 €	23,40 €	23,40 €
			1,0%	2,5%	2,5%	0,0%	2,9%	2,3%	1,4%	0,9%	0,0%	0,4%	0,9%	1,8%	1,3%	0,0%	0,0%
Tours-Poitiers	A10 (Cofiroute)	10,40 €	10,60 €	10,80 €	11,20 €	11,30 €	11,60 €	11,80 €	12,10 €	12,20 €	12,20 €	12,30 €	12,30 €	12,40 €	12,50 €	12,80 €	12,80 €
			1,9%	1,9%	3,7%	0,9%	2,7%	1,7%	2,5%	0,8%	0,8%	0,8%	0,8%	0,8%	2,4%	0,0%	0,0%
Poitiers-Bordeaux	A10 (ASF)	17,40 €	17,70 €	18,20 €	18,70 €	18,80 €	19,00 €	19,30 €	19,60 €	19,80 €	19,80 €	20,00 €	20,00 €	20,00 €	20,00 €	20,00 €	20,00 €
			1,7%	2,8%	2,7%	0,5%	1,1%	1,6%	1,6%	1,6%	1,0%	1,0%	1,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%

Source : rapport 2019 de l'Autorité de régulation des transports

<https://www.autorite-transport.fr/wp-content/uploads/2020/12/synthese-des-comptes-des-concessions-autoroutieres-exercice-2019.pdf>

2020	CA	EBITDA	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€
TOTAL	10 365,00 M€	7 501,90 M€	3 665,00 M€

Société	Autoroute	Aire	Activités	Titulaire du contrat
ALIS	A28	Les Haras	Carburants Restauration Boutique	SHELL
ALIS	A28	Le Domaine d'Harcourt	Carburants	SHELL
APRR	A105	Galande - La Mare Laroche	Carburants Restauration Boutique	TOTAL Marketing France
APRR	A105	Galande - la Sablière	Restauration	TOTAL Marketing France
APRR	A31	Gevrey Ouest	Restauration Boutique	SIGHOR
APRR	A36	Champoux	Carburants Restauration Boutique	SHELL
APRR	A36	Ecot	Restauration Boutique	SIGHOR
APRR	A36	Marchaux	Carburants Boutique	TOTAL Marketing France
APRR	A36	Marchaux	Restauration Hôtellerie	HRC
APRR	A5	Jonchets Grande Paroisse	Restauration Boutique	SRAM
APRR	A5	Jonchets les Récompenses	Restauration Boutique	SRAM
APRR	A5	Plessis Picard Ourdy	Carburants Boutique	TOTAL Marketing France
APRR	A5	Villeneuve Archevêque	Carburants Restauration Boutique	SHELL
APRR	A6	Chien Blanc	Restauration	ARGEDIS
APRR	A6	Chien Blanc	Carburants Boutique	SHELL
APRR	A6	St-Ambreuil	Restauration Boutique	SRAM
APRR	A6	Villeneuve Vauluisant	Carburants Restauration Boutique	SHELL
ARCOS	A355	Duttlenheim	Carburants Restauration Boutique	SODIPEC/SIGHOR
ASF	A10	Meillac	Carburants Restauration Boutique	EG Retail France
ASF	A10	Saugon Est	Carburants Restauration Boutique Produits régionaux	PICOTY Autoroutes
ASF	A61	Corbières Nord	Carburants Boutique	PICOTY Autoroutes
ASF	A61	Toulouse Sud Nord	Carburants Restauration Boutique	DYNEFF
ASF	A62	Mas d'Agenais	Carburants Restauration Boutique	SODIPEC
ASF	A7	Mornas les Adrets	Carburants Restauration Boutique	SODIPEC
ASF	A9	Palme Ouest	Carburants Restauration Boutique	CERTAS Energy France
ATMB	A40	Valleiry Nord	Carburants Restauration Boutique	TOTAL Marketing France
ESCOTA	A50	Liouquet	Carburants Restauration Boutique	EG Retail France
ESCOTA	A50	Plaines-Baronnes	Carburants Restauration Boutique	EG Retail France
ESCOTA	A57	La Chaberte	Carburants Restauration Boutique	ENI France
ESCOTA	A8	Beausoleil	Carburants Restauration Boutique	SODIPEC
ESCOTA	A8	Bréguières Sud	Carburants Restauration Boutique	TOTAL Marketing France
ESCOTA	A8	L'Arc	Carburants Restauration Boutique	SHELL
ESCOTA	A8	L'Esterel	Carburants Restauration Boutique	SODIPEC
ESCOTA	A8	Scoperta	Carburants Restauration Boutique	CERTAS Energy France
ESCOTA	A8	Vidauban Nord	Carburants Restauration Boutique	EG Retail France
SANEF	A1	La Courneuve Est	Carburants Restauration Boutique	TOTAL Marketing France
SANEF	A1	La Courneuve Ouest	Carburants Restauration Boutique	TOTAL Marketing France
SANEF	A1	Ressons Ouest	Carburants Restauration Boutique	TOTAL Marketing France
SANEF	A1	St-Léger	Carburants Restauration Boutique	Thevenin & Ducrot Autoroutes
SANEF	A1	Vemars Est	Carburants Restauration Boutique	SHELL
SANEF	A16	Hardivillers	Carburants Restauration Boutique	TOTAL Marketing France
SANEF	A16	Méru	Point de dépannage carburant	TOTAL Marketing France
SANEF	A2	Graincourt	Carburants Restauration Boutique	DYNEFF
SANEF	A25	St-Eloi	Carburants Restauration Boutique	DYNEFF
SANEF	A26	Baralle	Carburants Restauration Boutique	EG Retail France
SANEF	A26	Champ Roland	Carburants Restauration Boutique	Thevenin & Ducrot Autoroutes
SANEF	A26	Mont-de-Nizy	Carburants Restauration Boutique	Thevenin & Ducrot Autoroutes
SANEF	A26	Rumaucourt	Carburants Restauration Boutique	SHELL
SANEF	A26	Sommesous	Carburants Restauration Boutique	SHELL
SANEF	A26	Souchez	Carburants Restauration Boutique	TOTAL Marketing France
SANEF	A26	Urvillers	Carburants Boutique	TOTAL Marketing France
SANEF	A26	Urvillers	Restauration	HRC
SANEF	A31	L'Obrion	Carburants Restauration Boutique	TOTAL Marketing France
SANEF	A31	Loisy	Carburants Restauration Boutique	DYNEFF
SANEF	A31	St-Rémy	Carburants Restauration Boutique	CERTAS Energy France
SANEF	A4	Brumath Ouest	Carburants Restauration Boutique	EG Retail France
SANEF	A4	Keskastel Est	Carburants Restauration Boutique	TOTAL Marketing France
SANEF	A4	Keskastel Ouest	Carburants Restauration Boutique	SHELL

ANNEXE 12

Tunnels de plus de 300 mètres sur le réseau concédé (hors tunnels du Mont-Blanc, du Fréjus et de la Girarde)

Société		Nombre de tunnels	
Autoroute	Nom du tunnel	Longueur tube 1 (en mètres)	Longueur tube 2
ADELAC		1 tunnel	
A 41	Mont Sion	3050	3055
APRR		4 tunnels	
A 40	Chamoise	3217	3157
	Châtillon	704	730
	Saint-Germain	1244	1273
RN 59	Maurice Lemaire (tunnel bidirectionnel, galerie de sécurité : 7050 m)	6950	
AREA		5 tunnels	
A 43	Dullin	1540	1550
	L'Epine	3157	3182
A 51	Sinard (tunnel bidirectionnel, galerie de sécurité : 956 m)	964	
	Petit Brion	519	561
	Uriol	480	462
ASF		7 tunnels	
A 20	Tranchée couverte de Constans	375	375
	Tranchée couverte de Terregaye	400	400
A 89	La Crète	355	355
	Bussière	1030	1055
	Chalosse	750	704
	Violay	3904	3904
	Puymorens (tunnel bidirectionnel)	4820	
ATMB (hors tunnel du Mont-Blanc)		3 tunnels	
A 40	Vuache	1415	1452
RN 205	Chatelard (monodirectionnel)	400	
	Chavants	1015	1015
COFIROUTE		12 tunnels	
A 11	Tranchée couverte d'Angers	1686	1668
	Tunnel principal	4549,2	4549,2
A 86 Duplex	Accès A 861 (D 913)	477	
	Accès A 13 (A 86I)	428	
	Accès A 13 W (A 86)	260	
	Accès D 184 (A 86)	85	
	Accès D 182 (A 86)	400	
	Accès A 86 E (A 13)	423	
	Accès A 86 (A 13 Y)	244,5	
	Accès A 86 (A 13 W)	160	
	Accès tunnel A 86I TC Rueil	219,5	
	Accès tunnel A 86E TC Rueil	219,5	

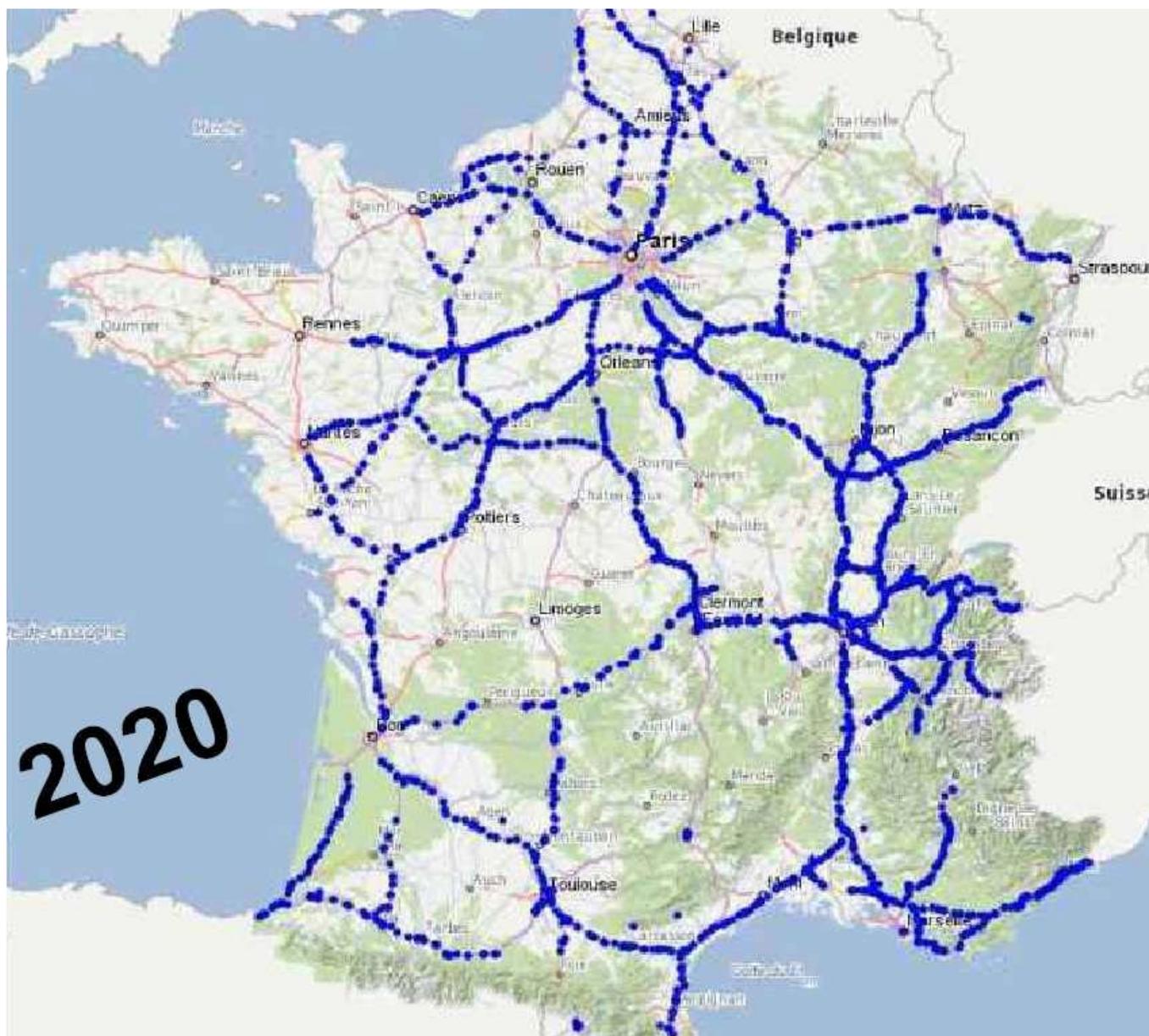
Société		Nombre de tunnels	
Autoroute	Nom du tunnel	Longueur tube 1 (en mètres)	Longueur tube 2
ESCOTA (hors tunnel de la Giraude)		14 tunnels	
A 8	Canta Galet	515	615
	Cap de Croix	429	431
	La Baume	345	353
	Las Planas	1072	1115
	Pessicart	599	600
	Arme	1112	1105
	Castellar	568	575
	Col de Guerre	293	345
	Coupière	818	809
	Paillon (tunnel monodirectionnel)	404	
	Ricard	405	433
A 51	La Baume	546	465
	Mirabeau	391	351
A 500	Monaco (tunnel monodirectionnel)	1591	
Sanef		2 tunnels	
A 1	Roissy	810	810
A 16	Tranchée couverte d'Hardelot	800	800
SAPN		4 tunnels	
A 14	Saint-Germain-en-Laye	2810	2810
	Tranchée couverte de Saint-Germain-en-Laye	1550	1550
	Tranchée couverte des Migneaux	300	300
	Tranchée couverte Maurice Berteaux	300	300
SFTRF (hors tunnel du Fréjus)		5 tunnels	
A 43	Aiguebelle	926	905
	Sorderettes (des)	372	
	Hurtières	1198	1183
	Orelle (tunnel bidirectionnel)	3684	
	Tranchée couverte de Saint-Etienne	300	300
SRL2		6 tunnels	
A 507	Sainte-Marthe	1000	1000
	Les Tilleuls	423	398
	Montolivet	1073	7067
	Saint-Barnabé	514	523
	La Fourragère	567	348
	La Parette	537	813

Société	Autoroute	Section	Nature	Longueur	Date Fin	Dépt	Observations
ATMB	A40	ECO-PONT DE VIRY	OA	11,120	31/01/2020	74	CREATION
ASF	A9	LE BOULOU - LE PERTHUS	2X3 VOIES	8,900	21/02/2020	66	MISE A 2X3 VOIES
ESCOTA	A52	PAS DE TRETTS - PONT DE L'ETOILE	2X3 VOIES	8,700	17/03/2020	13	ELARGISSEMENT
ASF	A63	ONDRES - ST GEOURS DE MAREMNE	2X3 VOIES	27,700	23/03/2020	40	MISE A 2X3 VOIES
ATLANDES	A63	DIF10 - ST-GEOURS-DE-MAREMNE	3° VOIE	2,400	23/03/2020	40	FIN ELARGISSEMENT
ESCOTA	A48	A8 - A50 - A52	ENVIR.	0,300	31/03/2020	13	ECRANS ACOUSTIQUES + BASSINS
SANEF	A1	B.P.V. FRESNES OUEST	AIRE	1,900	01/04/2020	62	REPRISE HALTE : +18 PL
SANEF	A16	PAU SUR A1 - A2 - A26	BAU		31/05/2020	60-80-62	203 PAU MIS AUX NORMES
ASF	A64	DIF. FRANCAZAL	ECH.		18/06/2020	31	MODIF. TRACE (PS 2831)
ASF	A9	DIF. DE GALLARGUES	ECH.		02/07/2020	30	REAMENAGEMENT
COFIROUTE	A85	VIADUC DE LANGEAIS	2X2 VOIES		24/07/2020	37	DOUBLEMENT
ASF	A8	BIF. A8/A51	ECH.		06/08/2020	13	CREATION BRANCHE GAP -> LYON
COFIROUTE	A71	OLIVET - THEILLAY	ENVIR.	6,600	28/10/2020	41	OUVRAGES HYDRAULIQUES
ASF	A11	B.P.V. DE CORZE	PEAGE	11,800	04/11/2020	49	MODERNISATION
COFIROUTE	A85	VIADUC DE LA PERREE	2X2 VOIES		30/11/2020	37	DOUBLEMENT
COFIROUTE	A10	PARKING MULTIMODAL DE LONGVILLIERS	AIRE		14/12/2020	78	EXTENSION : +100 VL
ESCOTA	A50	DIF. D'OLLIOULES	ECH.		18/12/2020	83	CREATION
SANEF	A4	RUISSEAU WEGERGRABEN - PROTECTION	ENVIR.		31/12/2020	67	BASSIN + REPRISE ASSAINISSEMENT
ATMB	A40	B.P.V. DE VIRY	PEAGE		31/12/2020	74	HALTE : +3 VL, +6 PL

SCA	Nombre de tous les bâtiments du parc immobilier	Surface des bâtiments de type Habitation	Surface des bâtiments de type technique ou administratif	Surface plancher de tous les bâtiments
ADELAC	16	0,00	2 333,84	2 333,84
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	2 447	70 839,99	297 323,56	368 163,55
ARCOUR	34	0,00	4 098,00	4 098,00
AREA	476	10 323,00	48 759,49	59 082,49
ASF	1 870	64 016,62	270 930,33	334 946,95
ATLANDES	50	137,33	21 835,76	21 973,09
ATMB	67	0,00	25 362,00	25 362,00
CCISE	15	675,98	3 850,46	4 526,44
CEVM	9	0,00	2 359,48	2 359,48
COFIROUTE	511	0,00	102 992,85	102 992,85
ESCOTA	523	11 141,00	95 718,93	106 859,93
L2	1	0,00	2 422,45	2 422,45
SANEF-SAPN	575	11 389,38	153 050,33	164 439,71
SAPN-SANEF	169	7 673,62	55 054,28	62 727,90
SFTRF	26	2 150,00	7 040,40	9 190,40
Total général	6 872	178 346,92	1 108 697,39	1 287 044,31

Typologie	Nombre de bâtiments du parc immobilier	Nombre de typologies
A - Bâtiments administratifs, bureaux et sociaux	249	331
B - Bâtiments et locaux affectés aux forces de l'ordre	220	267
C - Bâtiments d'exploitation : ateliers, hangars, garages, magasins, parcs à sel, installation de viabilité hivernale, fabrication de saumure....	1023	1204
D - Bâtiments des gares de péage (et assimilés) : surveillance, locaux techniques associés, espaces clients.....	952	1028
E - Edicules sanitaires publics	1165	1229
F - Locaux techniques du réseau, stations météo	1832	1875
G - Logements de service	967	1131
H - Habitations, hors Logements de service	25	25
I - Bâtiments des sous-concessions	432	433
X - Divers	7	7
Y - Panneaux Photovoltaïques - Placement au sol	0	11
Total général	6872	7541

Certains bâtiments des SCA abritent plusieurs typologies.



SCA / Région	Nombre de tous les bâtiments du parc immobilier	Dont Nombre de bâtiment > 30 ans du parc immobilier	Bâtiment sur zone sismique	Bâtiment sur zone inondable
ADELAC	16	0	16	16
Auvergne-Rhône-Alpes	16	0	16	16
ALBEA	5	0	0	5
Normandie	5	0	0	5
ALICORNE	13	0	13	13
Normandie	13	0	13	13
A'LIENOR	41	0	41	41
Nouvelle-Aquitaine	41	0	41	41
ALIS	24	0	12	24
Normandie	24	0	12	24
APRR	2447	2439	2072	2447
Auvergne-Rhône-Alpes	718	714	718	718
Bourgogne-Franche-Comté	1074	1072	1074	1074
Centre-Val de Loire	123	123	61	123
Grand-Est	320	320	219	320
Ile-de-France	212	210	0	212
ARCOUR	34	0	1	34
Bourgogne-Franche-Comté	1	0	1	1
Centre-Val de Loire	33	0	0	33
AREA	476	476	476	476
Auvergne-Rhône-Alpes	476	476	476	476
ASF	1870	515	1632	1870
Auvergne-Rhône-Alpes	405	153	405	405
Bourgogne-Franche-Comté	1	0	1	1
Bretagne	1	0	1	1
Centre-Val de Loire	4	0	3	4
Nouvelle-Aquitaine	503	117	385	503
Occitanie	612	161	556	612
Pays-de-la-Loire	182	27	182	182
Provence-Alpes-Côte d'Azur	162	57	99	162
ATLANDES	50	1	50	50
Nouvelle-Aquitaine	50	1	50	50
ATMB	67	10	67	67
Auvergne-Rhône-Alpes	67	10	67	67
CCISE	15	7	2	15
Normandie	15	7	2	15
CEVM	9	0	0	9
Occitanie	9	0	0	9
COFIROUTE	511	88	453	511
Centre-Val de Loire	269	43	227	269
Ile-de-France	47	4	31	47
Normandie	1	0	1	1
Nouvelle-Aquitaine	35	12	35	35
Pays-de-la-Loire	159	29	159	159
ESCOTA	523	294	522	523
Provence-Alpes-Côte d'Azur	523	294	522	523
L2	1	0	1	1
Provence-Alpes-Côte d'Azur	1	0	1	1
SANEF-SAPN	575	160	283	575
Grand-Est	202	66	119	202
Hauts-de-France	321	86	164	321
Ile-de-France	47	8	0	47
Normandie	5	0	0	5
SAPN-SANEF	169	40	61	169
Ile-de-France	35	4	35	35
Normandie	134	36	26	134
SFTRF	26	0	26	26
Auvergne-Rhône-Alpes	26	0	26	26
Total général	6872	4030	5728	6872

Crédits images & photos :
Vincent Balay, Sébastien Benichou, Cyrille Courrier, Vincent David,
Carlo Fernandes Dos Reis, Didier Germain, Adrien Houel, Anne-Laure Rojat, Bruno Veltz, ATMB

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

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



**MINISTÈRE
CHARGÉ
DES TRANSPORTS**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

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

www.ecologie.gouv.fr

Bron

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

La Défense

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