



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

Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer
Direction des infrastructures de transport
www.ecologique-solidaire.gouv.fr

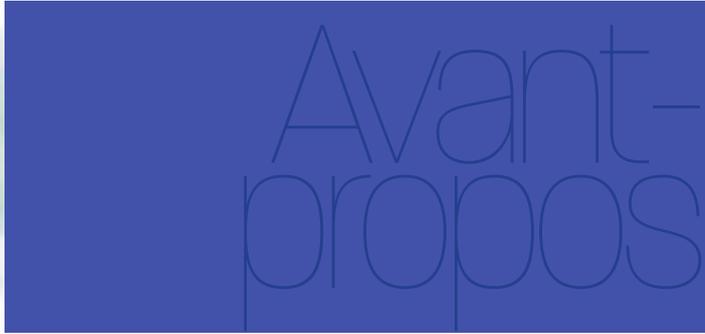
Rapport d'activité 2016

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

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

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

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



L'année 2016 a été marquée par la mise en place effective d'une nouvelle gouvernance du secteur autoroutier.

L'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières (ARAFER) exerce depuis février 2016 ses nouvelles missions de contrôle du secteur autoroutier. Elle se prononce désormais sur tout nouveau contrat de concession ou avenant à un contrat existant ayant un impact sur les tarifs de péage au travers d'avis rendus publics. Cette évolution est l'aboutissement de la démarche engagée en 2015 en faveur d'un rééquilibrage des relations contractuelles entre l'Etat et les sociétés concessionnaires. Par ailleurs, deux textes réglementaires, publiés entre février et mai 2016, ont étendu aux sociétés concessionnaires privées les règles issues du droit de la commande publique, dans un souci de transparence et de préservation du jeu de la libre concurrence. De ce fait, l'ARAFER veille également au respect, par les sociétés concessionnaires, des règles en matière d'attribution à des tiers de marchés et de contrats d'exploitation pour les aires de services.

Au cours de cette année 2016, la mise en œuvre du plan de relance autoroutier approuvé en 2015 est entrée dans une phase opérationnelle. Les aménagements réalisés améliorent le service rendu à l'utilisateur en application de contrats de concession renouvelés dans lesquels ont été introduits des mécanismes d'incitation à la performance mais aussi des clauses visant à encadrer la rentabilité des sociétés et à faire bénéficier l'Etat d'une gestion optimisée des investissements effectués. Par ailleurs, pour le projet du contournement autoroutier Ouest de Strasbourg la convention de concession a été signée fin janvier 2016 avec la société Arcos et les études et procédures administratives ont été engagées. Enfin, une dizaine d'opérations issues de contrats de plan en cours a en outre été mise en service au cours de l'année.

Dès l'été 2016, l'élaboration d'un nouveau plan d'investissement autoroutier annoncé par le Président de la République a été engagée. Ce

plan vise notamment à renforcer la fonction d'irrigation du réseau autoroutier, à contribuer au développement économique des territoires, à favoriser leur desserte, à améliorer la qualité des infrastructures et à faciliter la transition énergétique et écologique des autoroutes concédées.

Au-delà des enjeux immédiats qui s'y rattachent, le suivi de l'état du patrimoine et la préparation de la fin des concessions constituent des objectifs majeurs pour l'Etat. Comme les années précédentes, des audits sur l'état des ouvrages d'art et des chaussées ont été conduits auprès de trois sociétés concessionnaires en 2016. L'Etat renforce aussi régulièrement, en particulier à l'occasion d'avenants aux contrats de concession, ses méthodes, ses outils de contrôle et complète ou améliore la panoplie des indicateurs de performance et des objectifs assignés aux sociétés concessionnaires afin de vérifier qu'elles respectent leurs engagements en matière d'entretien du patrimoine.

Les autoroutes jouent un rôle déterminant dans une politique des infrastructures au service des déplacements du quotidien grâce à leur potentiel de desserte et de désenclavement des territoires. Elles s'inscrivent également dans une démarche soucieuse des enjeux environnementaux, climatiques et sociaux, tout en contribuant à la compétitivité économique des entreprises et des territoires. La qualité du réseau autoroutier français est le résultat de l'engagement constant des services du ministère de la transition écologique et solidaire.

Le présent rapport traduit de façon concrète et fidèle l'activité de l'année 2016 sur le réseau autoroutier concédé, et témoigne du travail quotidien mené par les agents de l'Etat au service des usagers.

Élisabeth BORNE
Ministre auprès du ministre d'État,
ministre de la Transition écologique et solidaire,
chargée des Transports

Table des matières

PARTIE 1	
Les chiffres clés	04
1.1. Grands chiffres sur le secteur en 2016	05
1.2. Activité de gestion et de contrôle	05
PARTIE 2	
Les temps forts	06
PARTIE 3	
Perspectives et enjeux du secteur en 2016	08
3.1. Rétrospective de l'année 2016: la mise en place d'une nouvelle gouvernance du secteur autoroutier	09
3.2. Deux enjeux majeurs pour le secteur autoroutier: suivre les opérations et anticiper la fin des concessions	12
3.3. Les spécificités juridiques et économiques des contrats de concession d'autoroutes	16
PARTIE 4	
Gouvernance et organisation	20
4.1. Organisation du ministère chargé des transports pour la passation et la gestion des contrats	21
4.2. Collaboration interservices	24
4.3. La Commission européenne	25
4.4. L'ARAFER	26
4.5. La régulation des marchés de travaux, de fournitures et de services des sociétés concessionnaires	28
4.6. Comité des usagers du réseau routier national	30
4.7. Les Commissions intergouvernementales	30
PARTIE 5	
La passation de nouveaux contrats	34
5.1. Autoroute A355, contournement ouest de Strasbourg	35
5.2. Autoroute A45, Lyon Saint-Étienne	36
5.3. Autoroute A507 (Rocade L2) à Marseille	36
PARTIE 6	
Le contrôle des contrats en cours	38
6.1. Contrôle des tarifs	39
6.2. Contrôle de la qualité de service	41
6.3. Respect des normes techniques et préservation du patrimoine autoroutier	49
6.4. Suivre l'exécution et l'équilibre économique des concessions et préparer les négociations à venir	68
PARTIE 7	
Les négociations des avenants aux contrats de concession	70
7.1. Les contrats de plan	71
7.2. Le projet de plan d'investissement autoroutier	72
PARTIE 8	
Activité réglementaire	74
8.1. Directive « Concessions »	75
8.2. Décrets d'application de la loi n° 2015-990 du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques	76
8.3. Divers autres textes publiés dans le secteur	78
PARTIE 9	
Annexes	80

PARTIE 1

Les chiffres clés

Grands chiffres sur le secteur en 2016

9074 km

C'est le nombre de kilomètre d'autoroutes concédées en service au 31 décembre 2016

1 %

C'est la part du réseau concédé dans le linéaire total du réseau routier français et qui supporte plus de 15% du trafic routier total (voyageurs et marchandises)

18

C'est le nombre de sociétés avec lesquelles ont été conclus 23 contrats de concession

146 Md€

C'est la valeur estimée du patrimoine du réseau autoroutier concédé en milliards d'euros

92,6 MdVéh.km

C'est le nombre de kilomètre parcourus sur le réseau autoroutier concédé dont 79,4 pour les véhicules légers et 13,2 pour les poids lourds (ASFA)

9,8 Md€

C'est le chiffre d'affaires de l'ensemble des sociétés concessionnaires d'autoroutes

Activité de gestion et de contrôle

C'est le nombre de sections d'autoroutes transférées dans l'assiette des concessions en application du plan de relance autoroutier (PRA) de 2015

37,4 km

C'est le nombre de tarifs de péage contrôlés

41 899

C'est le nombre d'agréments délivrés pour les activités commerciales sur les aires de services

29

C'est le nombre d'audits de sécurité routière réalisés, dont 2 en phase de conception et 8 en phase de conception détaillée

10

C'est le nombre d'inspections préalables à la mise en service

12

C'est le nombre d'avenants contractuels conclus (avec CEVM, Atlandes et TML)

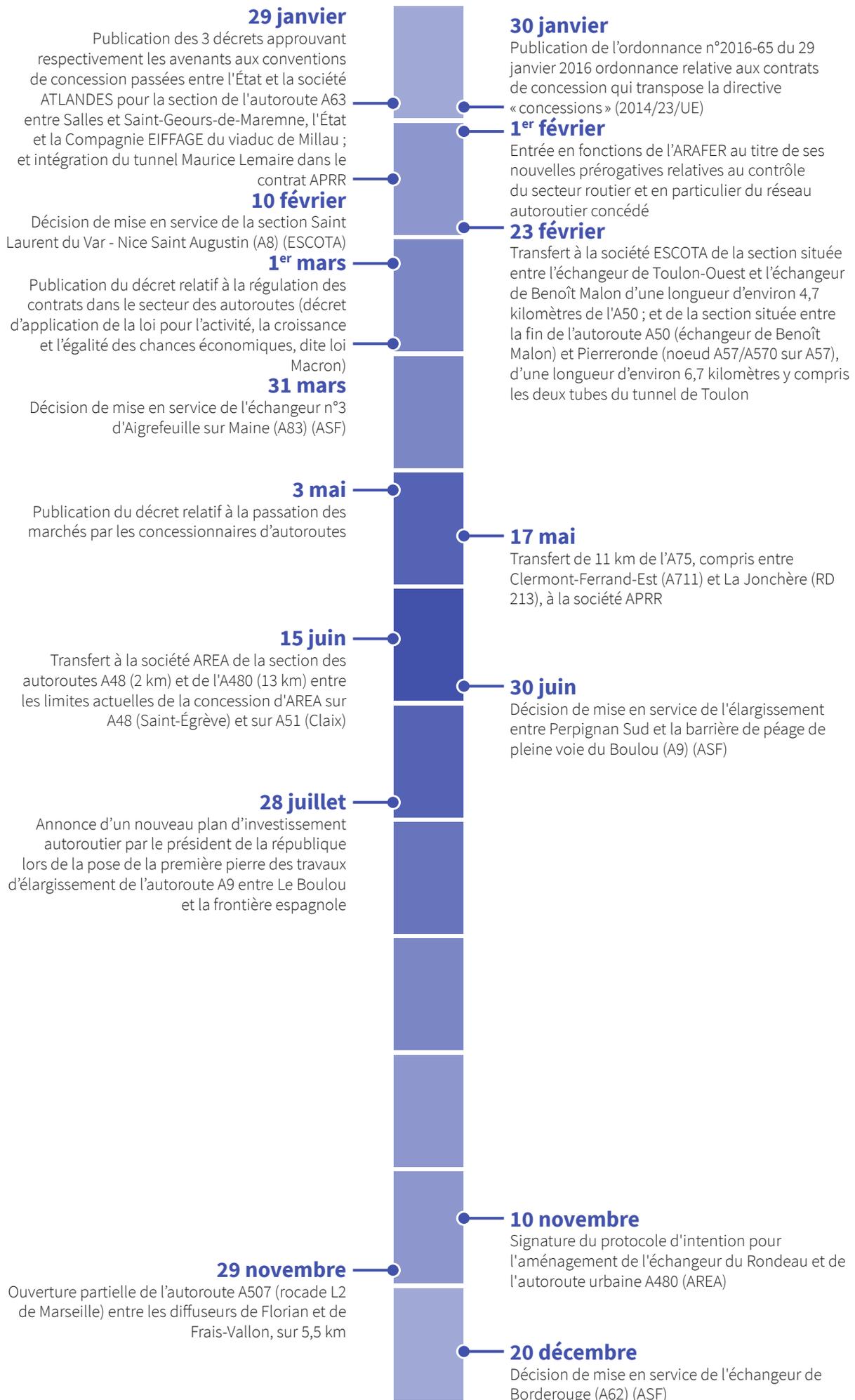
3

C'est le nombre de sociétés pénalisées pour non atteinte des objectifs de performance au titre de 2015

1

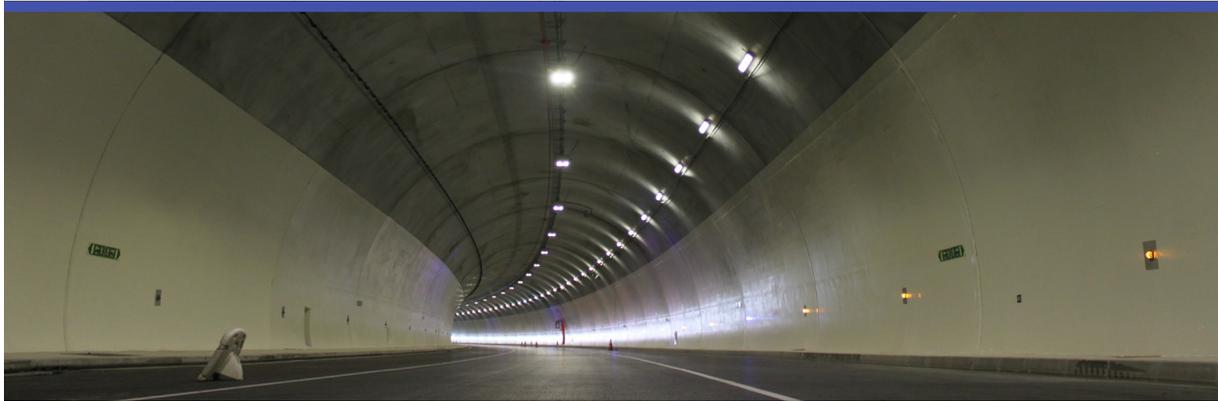
PARTIE 2

Les temps forts



PARTIE 3

Perspectives et enjeux du secteur en 2016



3.1. Rétrospective de l'année 2016 : la mise en place d'une nouvelle gouvernance du secteur autoroutier

3.1.1. Rappel sur une période d'intenses débats

L'année 2015 a constitué une année de débats et de négociations intenses autour de la question des autoroutes concédées. Ces débats ont porté sur la légitimité des augmentations annuelles des tarifs de péage et sur l'équilibre des relations entre l'État et les sociétés concessionnaires.

En 2013, la Cour des Comptes pointait un rapport de forces défavorable à l'État et des conditions financières excessivement avantageuses pour les sociétés concessionnaires. L'année suivante, l'Autorité de la concurrence jugeait que les sociétés concessionnaires favorisaient les sociétés de BTP qui leur étaient liées dans l'attribution des marchés de travaux. L'Autorité dénonçait, en outre, les bénéfices réalisés par les sociétés d'autoroutes, qualifiés de « rentes ». Après la remise d'un rapport sur le secteur autoroutier par deux groupes de travail du Parlement, un groupe de parlementaires réuni autour du Premier ministre a conclu que l'évaluation de la rentabilité des concessions était un exercice délicat et que les sociétés ne réalisaient pas de « surprofits exceptionnels » au regard de la dette qu'elles doivent rembourser pour la réalisation des infrastructures prévues aux contrats. Toutes ces considérations ont toutefois conduit

le Gouvernement à instaurer une régulation plus étroite du secteur.

En avril 2015, le Gouvernement concluait un accord avec les sociétés d'autoroutes historiques visant, en contrepartie d'un « dégel » des tarifs qui n'avaient pas été augmentés pour l'année 2015 et d'une compensation de la hausse de la redevance domaniale intervenue en 2013.

Cette orientation a trouvé une double traduction, législative et contractuelle. La loi du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques (dite loi « Macron ») a ainsi créé une autorité de régulation sectorielle, l'ARAFER, strictement indépendante. Parallèlement, un dispositif limitant les « surprofits » a été introduit dans les contrats historiques à l'occasion du plan de relance autoroutier de 2015. A également été insérée une clause permettant à l'État de récupérer l'avantage financier généré par des retards dans la réalisation des nouvelles opérations au regard de l'échéancier d'investissements contractualisés. Enfin, ont été introduits des mécanismes d'incitation à la performance, notamment une série d'indicateurs dont certains ont été rendus pénalisables.

3.1.2. Un renouvellement institutionnel, législatif et réglementaire

L'année 2016 a marqué un tournant pour le secteur autoroutier concédé. En effet, elle a constitué la première année durant laquelle la

nouvelle gouvernance a pris effet, dans un cadre juridique renouvelé (voir partie 8).

La passation d'avenants aux contrats de concession fait l'objet d'un encadrement plus strict avec l'intervention du décret n°2016-86 du 1^{er} février 2016, pris en application de l'ordonnance n°2016-65 du 29 janvier 2016 relative aux contrats de concession (voir partie 8), elle-même transposant la directive relative aux concessions (2014/23/UE) du 26 février 2014. Pour pouvoir confier au concessionnaire en place des travaux en gré à gré, le concédant doit être en mesure de justifier de l'impossibilité, technique et/ou économique, de changer de concessionnaire, mais aussi d'un surcoût substantiel ou d'un inconvénient majeur.

Par ailleurs, la loi n° 2015-990 du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques a modifié le code de la voirie routière pour supprimer la possibilité d'approuver, par décret en Conseil d'État, un allongement de la durée des concessions. Tout allongement destiné à financer de nouveaux investissements doit, désormais, être examiné par le Parlement.

La transparence de l'attribution, par les sociétés concessionnaires, de marchés (de travaux, notamment) et des contrats d'exploitation des aires de services a été renforcée. Deux décrets (1^{er} mars 2016 et 3 mai 2016) pris pour l'application de la loi du 6 août 2015 précitée soumettent les sociétés concessionnaires privées aux principales règles de la commande publique. Les sociétés concessionnaires doivent, notamment, procéder à une mise en concurrence pour l'attribution des marchés de travaux d'un montant supérieur à 500 000 euros HT. Ce seuil est plus bas que celui applicable aux pouvoirs adjudicateurs.

3.1.3. Un projet de nouveau plan d'investissement autoroutier (PIA)

À l'occasion de la pose de la première pierre des travaux d'élargissement de l'autoroute A9 entre Le Boulou et la frontière espagnole, le 28 juillet 2016 à Perpignan, le Président de la République a annoncé son souhait de voir mettre en œuvre dans les meilleurs délais un nouveau plan d'investissement autoroutier (PIA) sur le réseau autoroutier concédé.

S'élevant à près de 800 millions d'euros sur 2017-2021, il comprend, d'une part, des opérations, principalement de nouveaux échangeurs

ou diffuseurs, visant à améliorer la desserte des territoires, ainsi que, d'autre part, des opérations consistant à diminuer l'impact des autoroutes sur l'environnement : réalisation d'aires de covoiturage et d'ouvrages de franchissement pour la faune, amélioration du traitement des eaux de ruissellement des autoroutes pour répondre aux exigences réglementaires renforcées, mesures ciblées pour supprimer les points noirs bruit, etc. Les autoroutes concernées par ce plan, exploitées par les sociétés historiques, représentent

En effet, l'ARAFER :

- rend un avis public sur tout nouveau contrat ou avenant ayant un impact sur les péages ;
- contrôle étroitement les marchés passés par les sociétés concessionnaires ainsi que les contrats de sous-concession sur les aires de service ;
- publie régulièrement des rapports sur l'activité du secteur.

Durant l'année 2016, l'ARAFER a lancé ses travaux de contrôle et rendu ses premiers avis (voir partie 4.4). L'Autorité a notamment présenté son rapport annuel sur l'activité des commissions des marchés des sociétés concessionnaires d'autoroutes relatif à l'exercice 2015. L'Autorité a également rendu son avis sur le projet de contrat de concession de l'A 45. Elle a estimé que l'adéquation entre les coûts et les recettes du projet permettait de garantir un coût moindre pour l'usager. Enfin, elle a rendu un premier avis, défavorable, sur le projet d'attribution d'un contrat d'exploitation pour l'aire de service de Saint-Julien Montdenis (A43).

un réseau de plus de 8000 km, composante structurante du RTE.

Ce nouveau plan d'investissement engendrera la création de plusieurs milliers d'emplois, tant pour les grandes entreprises que les PME locales. Celles-ci pourront se positionner sur les différentes opérations réparties sur le territoire national. Ces investissements participeront à l'amélioration de la qualité des infrastructures et à la transition énergétique et écologique des autoroutes concédées.

3.1.3.a. Un accent porté sur la nature locale des aménagements

Afin de répondre aux attentes fortes des collectivités locales en matière d'aménagements, ce plan porte sur des besoins déjà recensés par celles-ci. Il comprend des opérations routières d'intérêt local, principalement de nouveaux échangeurs ou diffuseurs, qui concourent au développement économique des territoires concernés et au renforcement de leur attractivité et accessibilité pour les usagers de l'autoroute. Ces opérations permettront d'améliorer la desserte des territoires, notamment celles des zones urbaines et périurbaines.

La création d'un échangeur constitue une opération qui engendre également une amélioration sensible des conditions de circulation des usagers. Un échangeur rend les accès plus fluides, et atténue les bouchons. Les liaisons plus courtes changent les modes de circulation en réduisant le temps de transport. La diminution des congestions a un fort impact sur le quotidien des automobilistes.

La nature de ce plan d'investissement est ainsi différente du plan de relance autoroutier de 2015 dans la mesure où le premier correspond à des demandes précises d'aménagements du territoire alors que le second implique la réalisation d'investissements structurants en contrepartie d'un allongement de la durée de leur concession. En outre, contrairement au plan de relance autoroutier, les opérations sélectionnées dans le PIA concernent uniquement le domaine autoroutier concédé existant, sans adossement limité de sections nouvelles attenantes aux concessions existantes.

La volonté du Gouvernement a consisté à ne pas allonger la durée des concessions. Le financement des aménagements repose sur des hausses de péage annuelles additionnelles ainsi que par

des contributions directes des collectivités territoriales intéressées à la réalisation des projets.

Les collectivités se sont fortement engagées dans ce plan, en apportant un financement de plus de 50 % en moyenne pour les opérations routières d'initiative locale. Le complément de financement proviendra d'une faible augmentation des péages, limitée autour de 0,1 à 0,4 % par an de 2019 à 2021 conformément aux objectifs initiaux de ce plan. La hausse additionnelle moyenne pour l'ensemble des sociétés serait de l'ordre de 0,26 %.

3.1.3.b. L'association étroite des collectivités territoriales au processus d'élaboration des projets

Les préfets de région concernés ont été mandatés par le Secrétaire d'État chargé des transports, de la mer et de la pêche pour rechercher l'accord des collectivités locales concernées en vue d'atteindre l'objectif de cofinancement local majoritaire.

En parallèle des discussions menées avec les collectivités locales, des négociations ont été conduites à un rythme soutenu avec chacun des groupes concernés dès septembre 2016 afin d'identifier les opérations à intégrer à ce nouveau plan d'investissement autoroutier. L'ambition du Président de la République était que ces travaux puissent être engagés très rapidement. Les négociations ont ainsi conduit à ne retenir parmi les nouveaux aménagements envisagés au départ, que ceux ayant fait l'objet d'études permettant d'attester leur opportunité, leur faisabilité, et d'en affiner l'estimation du coût.

Le plan d'investissement autoroutier s'est traduit en 2016 par la rédaction d'avenants aux contrats de concession pour les sociétés historiques et par l'établissement de contrats de plan pour les sociétés dont les contrats étaient arrivés à échéance (SANEF, SAPN, Cofiroute, ASF, ESCOTA). La négociation du PIA a constitué l'occasion de renforcer le dispositif existant d'indicateurs de performance pénalisables dans les dispositions contractuelles applicables aux sociétés concessionnaires. Un accent particulier a été porté sur le suivi de l'état du patrimoine et de son entretien en vue de la remise des ouvrages en bon état à la fin des concessions.

Préalablement à leur transmission au Conseil d'État, les projets d'avenants faisant l'objet du

plan d'investissement autoroutier ont été soumis en mars 2017 à l'avis de l'ARAFER. Cette autorité appréciera si les aménagements programmés au titre du PIA, non prévus au cahier des charges des concessions et ayant vocation à intégrer l'assiette de celle-ci, sont nécessaires ou utiles,

et présentent un caractère accessoire par rapport à l'ouvrage principal. Elle vérifiera également que la compensation financière accordée aux sociétés concessionnaires est raisonnable et strictement limitée à ce qui est nécessaire.



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 chaussée et d'ouvrages, 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. À 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 complexifiée.

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, sous réserve de l'avis du Conseil d'État, dans le projet de plan d'investissement autoroutier. Ces opérations sont nombreuses et d'un montant conséquent. L'État doit effectuer un contrôle régulier de la réalisation des travaux, afin de s'assurer qu'ils sont conformes aux cahiers des charges et aux attentes des usagers et du concédant. D'autant plus que la réalisation de certaines opérations demande de résoudre

des questions complexes. Les problématiques relatives au transfert de personnel dans le cadre de la mise en concession de certains tronçons routiers initialement gérés en régie par les services de l'État font ainsi l'objet d'une attention particulière. 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 la Commission européenne ensuite. Le plan de relance comprend une vingtaine de grandes opérations qui sont conduites par les sociétés APRR, AREA, Sanef, SAPN, ASF, ESCOTA et COFIROUTE. Celles-ci sont essentielles pour assurer la modernisation du réseau autoroutier français. Durant l'année 2016, la réalisation des travaux, d'un montant total de 3,27 milliards d'euros, a débuté.

3.2.1.a. État d'avancement des opérations les plus avancées du plan de relance autoroutier de 2015 au 31/12/16 :

Société	Opérations	État d'avancement
APRR	Aménagement à 2x3 voies de l'A75 au sud de Clermont-Ferrand	Les travaux de mise à niveau patrimoniale sont en cours de réalisation. Le bilan de la concertation au titre du L103-2 du Code de l'urbanisme a été arrêté le 20 septembre 2016. La DUP est prévue pour 2017.
	Dispositif d'échanges entre l'A6, l'A406 et la RN79 (Mâcon)	Les travaux préparatoires ont démarré en septembre 2016. La décision ministérielle d'approbation est prévue pour 2017. La mise en service est prévue pour mi 2020.
	Dispositif d'échanges entre l'A71 et la RN79 (Montmarault)	Les travaux préparatoires doivent démarrer à l'automne 2017 pour se terminer fin 2020.
	Dispositif d'échanges entre l'A36, la RN1019 et la RD437 (Sévenans)	La décision ministérielle est intervenue le 18/10/2016. Les travaux ont démarré en mars 2017. Mise en service globale début 2020.
AREA	Mise à niveau des autoroutes A48 et A480 entre Saint-Egrève et Claix, et à 2x3 voies de l'A480 au droit de Grenoble	Le protocole d'accord concernant le projet d'élargissement de l'A480 a été signé le 10/11/2016. Signature de la convention financière État-AREA en décembre 2016. Les travaux préparatoires ont débuté le 27/06/2016 (Mise à niveau patrimoniale).
ASF	Aménagement à 2x3 voies de l'A9 entre Le Boulou et l'Espagne	Les travaux ont démarré en juillet 2016.
	Aménagement à 2x3 voies de l'A63 entre Ondres et Saint-Geours-de-Maremne	La DUP date du 25 février 2016. Démarrage des travaux au printemps 2017.
	Élargissement à 2x3 voies des extrémités de l'A61 entre les bifurcations A61/A66 et A61/A9	Procédures administratives (DUP) en cours
	Élargissement de l'A46 Sud entre A7 et A43 – Études	En cours.
	Aménagements environnementaux	État d'avancement variable des études en cours à des travaux achevés.
COFIROUTE	Aménagement à 2x4 voies de l'A10 entre la bifurcation A10/A19 et la bifurcation A10/A71	L'audit de sécurité routière de phase conception a été conduit et envoyé à Cofiroute. Les études ont été approfondies pour prendre en compte l'important évènement de fin mai 2016 (inondation entraînant la submersion de l'A10 dans ce secteur au Nord d'Orléans)

Société	Opérations	État d'avancement
COFIROUTE	Aménagement à 2x3 voies de l'A10 entre la bif. A10/A85 et Sainte-Maure-de-Touraine	L'enquête publique est programmée à l'automne 2017. Toutes les études préalables aux dossiers d'enquête publique sont en cours (trafic, air, faune/flore, paysage)
	Aménagements environnementaux	En cours.
ESCOTA	Intégration du tunnel de Toulon et de ses voies d'accès à la société ESCOTA puis opération d'élargissement de l'A57 à 2x3 voies entre Benoît Malon et la bifurcation avec l'A570.	Transfert de la section et du patrimoine réalisé. Études de l'élargissement en cours et préparation du dossier de DUP.
Sanef	Aménagement ponctuel de l'A4, Contournement nord-est de Metz	Les travaux démarreraient en mars 2019.
	Aménagement autoroutier des extrémités de la RN42 à St Omer(A26) et à Boulogne (A16)	A16: Les inventaires faune/flore sont en cours (juin 2016 à juin 2017). A26: Le dossier de demande de principe a été produit par Sanef et est en cours d'instruction.
	Achèvement de l'A29 (création de BAU)	Les travaux ont débuté depuis octobre 2016 et devraient prendre fin vers mi 2018.
	Aménagements environnementaux	En cours.
	Aménagements des aires d'arrêt	En cours.
	Réaménagement de l'échangeur A4/A35/A355	Le dossier de demande de principe a été produit par Sanef et est en cours d'instruction. Les procédures environnementales sont en cours.
	A4 – Complément de l'échangeur de Bailly-Romainvilliers	Les travaux sont en cours de réalisation.
	Mise en accessibilité des postes d'appel d'urgence sur A26.	Démarrage des travaux repoussé en raison de la mise au point technique du projet
SAPN	Aménagement à 2x3 voies de l'A13 entre Pont l'Evêque et Dozulé	L'étude préliminaire d'ouvrage d'art a été envoyée en mars 2017. Ce projet doit faire l'objet d'un audit de sécurité routière de phase « conception détaillée ».
	A13 – Échangeur de Pont l'Évêque – Aménagement de la bretelle de Lisieux	Travaux terminés.
	A13 – Desserte de Pont-Audemer (27): Création des demi-diffuseurs de Toutainville et de Bourneville	Les procédures d'enquête publique sont en cours pour les deux opérations.

Société	Opérations	État d'avancement
SAPN	A13 – Création du diffuseur des Gravières (78)	Opération abandonnée par les collectivités
	A13 – Complément du diffuseur de La Haie-Tondue (14)	Des discussions sont en cours avec les collectivités pour formaliser leur participation financière.
	A13 – Complément du diffuseur de Maison Brûlée (76)	SAPN a mis en circulation provisoire la bretelle de sortie le 8 juin 2016 et terminé les travaux de cette opération.
	A13- Viaduc de Guerville	Une enquête publique sur la modification du périmètre de Servitude d'Utilité Publique a eu lieu du 7 mars au 7 avril 2016. L'arrêté correspondant, nécessaire pour le démarrage des travaux généraux, a été pris le 01/07/2016.
	A14 – Sécurisation des tunnels	Les travaux sont terminés.

3.2.2. Préparer la fin des concessions en veillant à l'entretien du patrimoine autoroutier

Un second enjeu, majeur, correspond à l'entretien et à la préservation du patrimoine autoroutier, estimé à près de 146 milliards d'euros. À la fin des contrats de concession, ce patrimoine reviendra à l'État. Son bon entretien constitue un enjeu financier majeur. Le cycle de renouvellement des infrastructures autoroutières (chaussées, bâtiments, ouvrages d'art, tunnels) s'étend sur 10-15 ans. Les premières fins de concession interviendront quant à elles à partir de fin 2031 pour la concession 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. L'action des services de l'État dans ce domaine est effective depuis de nombreuses années. Cette action est renforcée chaque année pour traiter de manière encore plus efficace les questions soulevées. Les agents de l'État réalisent de nombreux audits et contrôles sur site et prévoient d'intensifier encore le rythme de ces contrôles dans les années à venir. Ils améliorent sans cesse leurs indicateurs, leurs instruments et leurs méthodes de mesure. La définition d'une méthodologie adéquate constitue en effet un élément clé de l'efficacité du contrôle.

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

Les efforts de conservation du patrimoine se traduisent aussi 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 des équipes de l'État alloués à cette mission.



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

3.3.1. Historique du développement du réseau autoroutier concédé

Le démarrage du système autoroutier concédé prend place durant la période 1955-1969. L'État concède la construction et l'exploitation de sections d'autoroutes à cinq sociétés d'économie mixte concessionnaires d'autoroutes (SEMCA) dans lesquelles les intérêts publics sont majoritaires.

En 1970, l'État décide d'attribuer des concessions à des sociétés à capitaux privés. Mais au milieu des années 1970, ces sociétés sont confrontées à des conditions économiques moins favorables qu'auparavant, le système autoroutier doit ainsi être restructuré par la reprise par le secteur public des sociétés privées, excepté COFIROUTE qui n'est pas déficitaire.

Afin d'accélérer la réalisation du schéma directeur autoroutier, le gouvernement décide d'adapter la structure des SEMCA. En 1994, les six plus grandes SEMCA font l'objet d'une recapitalisation à l'issue de laquelle elles sont dotées d'un capital de près d'un milliard de francs. Simultanément trois groupes régionaux sont créés (ASF-ESCOTA-COFIROUTE, APRR-REA et Sanef-SAPN) via la filialisation de certaines sociétés auprès de celles dont l'assise financière est la plus solide.

En 1993, la loi relative à la prévention de la corruption et à la transparence de la vie économique et des procédures publiques dite « loi Sapin » limite fortement les possibilités de recours à la pratique de l'adossement, principe repris dans un avis rendu le 16 septembre 1999 par le Conseil d'État. Parallèlement, des contrats

de plan sont conclus pour une durée de cinq ans entre l'État et les sociétés concessionnaires afin de formaliser les engagements de chacune des parties en matière de travaux, d'investissements, de politique tarifaire et de service à l'utilisateur. Les premiers contrats de plan couvrent la période 1995-1999.

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. Il est également mis fin au système de l'adossement. Dans ce cadre, certaines concessions autoroutières sont attribuées à des sociétés privées, notamment en 2001, à la Compagnie Eiffage du Viaduc de MILLAU (CEVM) pour le viaduc de MILLAU sur l'autoroute A75 ou en 2001, à la société Autoroute de Liaison Seine - Sarthe (ALIS) pour l'autoroute A28 entre ROUEN et ALENÇON (voir **annexe 3**).

À la suite d'ouvertures de capital pour les trois groupes régionaux, il est initié en 2005 une procédure de vente par appel d'offres de ces trois groupes qui s'achève en 2006. Les décrets de privatisation sont publiés au Journal officiel au début de l'année 2006. En parallèle du processus de privatisation, les cahiers des charges des contrats de concession ont été modifiés, afin d'y introduire les engagements souscrits par les repreneurs.

3.3.2. Un contrat de concession de travaux et de service public

Le contrat de concession autoroutière est un contrat de concession de travaux qui comprend également la gestion d'un service public, par lequel l'État, autorité concédante, confie pour une durée définie à un opérateur économique (le concessionnaire) la construction, l'entretien et l'exploitation d'une infrastructure autoroutière ou d'un ouvrage d'art, en contrepartie de la perception d'un droit d'utilisation de cette infrastructure (le péage) acquitté par les usagers.

Le paysage des concessions autoroutières se compose de deux grandes familles :

- Les contrats « historiques », conclus dans les années 50 à 70 et largement modifiés depuis lors. Ces contrats, qui couvrent l'essentiel du réseau autoroutier concédé français, sont entrés dans leur phase de maturité. En effet, ils s'achèvent dès fin 2031 pour la concession SANEF. L'accent doit donc désormais être mis sur la politique de préservation du patrimoine existant (entretien, état du réseau).
- Les contrats de concession plus récents, car conclus depuis 2000, et d'échéance plus lointaine, sont de taille plus réduite.

Aux concessions autoroutières s'est ajouté un nouveau type de contrat de partenariat public privé : le contrat de partenariat au titre de l'ordonnance n° 2004-559 du 17 juin 2004 sur les contrats de partenariat. Pour la première fois, un contrat de partenariat a été signé en France par l'État dans le cadre de la réalisation de l'autoroute

L2 à Marseille. Dans ce type de contrat, le partenaire privé n'est pas rémunéré par les recettes de péages, mais par un loyer versé par l'État et qui peut être modulé en fonction de la performance du partenaire. Le partage des risques entre l'État et le partenaire privé est dans ce cas différent de la concession.

L'ordonnance du 23 juillet 2015 relative aux marchés publics unifie et consolide les différentes formules de partenariat public-privé existantes au profit d'une forme unique : le marché de partenariat. L'objet et le champ d'application des marchés de partenariat sont redéfinis. Afin de mieux répondre aux besoins des acheteurs, il est possible de moduler les missions confiées au partenaire, en rendant facultatives, et non plus obligatoires, les missions d'entretien, maintenance, gestion et exploitation.

En outre, l'encadrement du recours à ce type de marchés est renforcé afin de sécuriser son utilisation. L'évaluation préalable est renouvelée et les conditions de recours au marché de partenariat sont redéfinies puisque seule la condition du bilan favorable est maintenue afin de garantir l'utilisation de l'outil le mieux adapté au projet. Le recours au marché de partenariat est interdit pour les opérations dont la valeur estimée est inférieure à un seuil fixé¹ par les décrets susvisés et variable en fonction de l'objet principal du marché.

3.3.3. L'économie des sociétés concessionnaires

Un contrat de concession autoroutière est un contrat aux risques et périls par le biais duquel le concédant (en l'occurrence l'État pour une

autoroute) confie à une société concessionnaire d'autoroute les missions de financer, de concevoir, de construire et d'exploiter un ouvrage. Ses

¹ L'article 151 du décret du 25 mars 2016 relatif aux marchés publics énonce que le seuil est fixé à :

1) 2 millions d'euros HT lorsque l'objet principal du marché de partenariat porte sur des biens immatériels, des systèmes d'information ou des équipements autres que des ouvrages ainsi que lorsque le contrat comporte des objectifs chiffrés de performance énergétique et prévoit que la rémunération du titulaire tient compte de l'atteinte de ces objectifs ;

2) 5 millions d'euros HT lorsque l'objet principal du marché de partenariat porte sur :

a. Des ouvrages d'infrastructure de réseau, notamment dans le domaine de l'énergie, des transports, de l'aménagement urbain et de l'assainissement ;

b. Des ouvrages de bâtiment lorsque la mission confiée au titulaire ne comprend aucun des éléments mentionnés aux 2° et 3° du II de l'article 67 de l'ordonnance du 23 juillet 2015 susvisée ;

3) 10 millions d'euros HT lorsque l'objet principal du marché de partenariat porte sur des prestations ou des ouvrages autres que ceux mentionnés aux 1° et 2° du présent I.

seules ressources sont constituées, d'une part, par les recettes des péages et, éventuellement d'autre part, par des contributions publiques qui s'avèreraient nécessaires pour assurer l'équilibre économique de la concession.

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

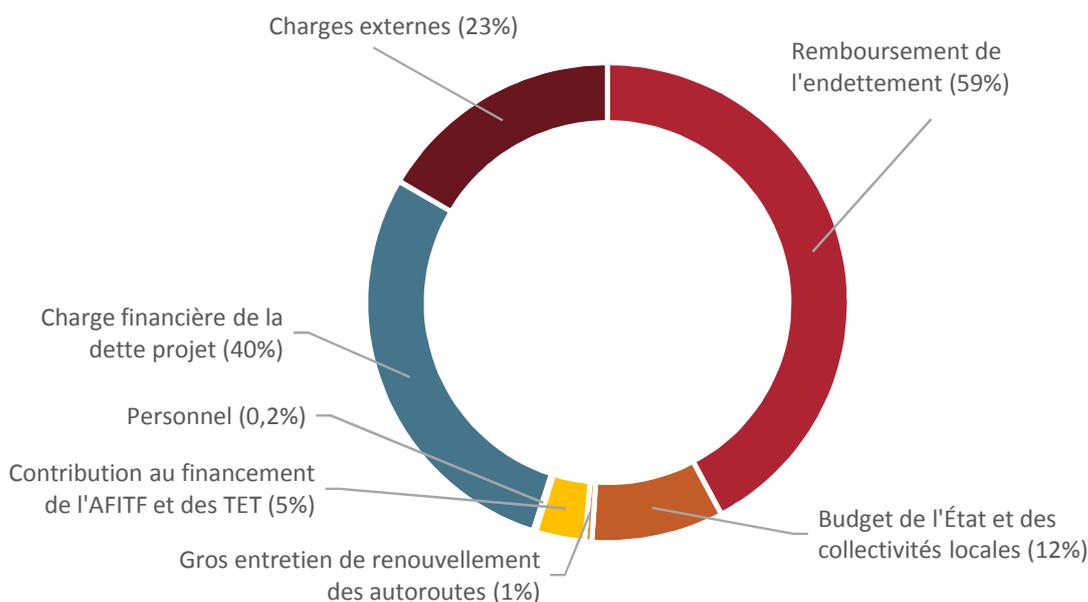
La rémunération des capitaux se fait tout au long du contrat de concession. Dans le cas d'une concession d'autoroute attribuée après appel d'offres, la plus grande partie des dépenses est constituée par les travaux de réalisation de l'ouvrage. Or, pendant toute la phase de construction, la société concessionnaire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

dans ce cas être financée par les fonds propres et par les emprunts de la société concessionnaire.

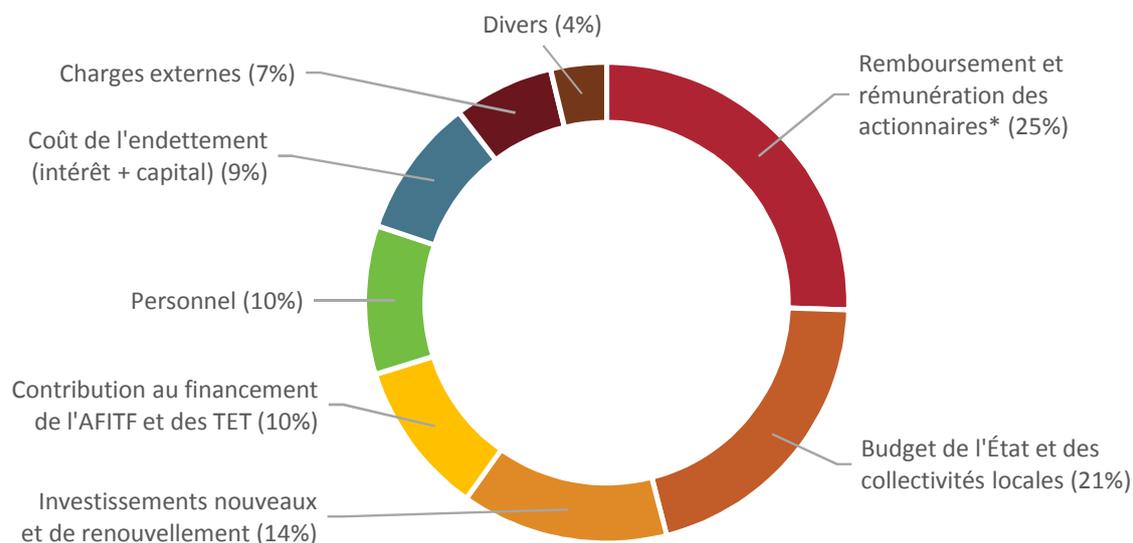
À partir de la mise en service, la société peut mobiliser le produit des péages pour assurer, en premier lieu, les frais d'exploitation de l'autoroute puis, en deuxième lieu, pour rembourser la dette levée et enfin pour commencer à rémunérer le capital. Les figures suivantes illustrent ces deux phases en rendant compte de l'usage des recettes en 2016 par les sociétés concessionnaires dans le cas d'une part des sociétés récentes et d'autre part des sociétés historiques.

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

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



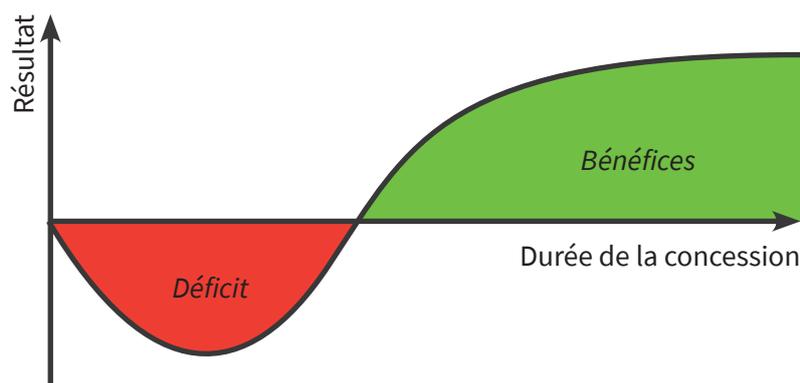
Usage des recettes de péages par les sociétés concessionnaires récentes (ALIS, CEVM, ARCOUR, ADELAC, A'LIENOR, Alicorne, ATLANDES, ALBEA; données 2016)



Usage des recettes de péages par les sociétés concessionnaires historiques (ASF, ESCOTA, COFIROUTE, APRR, AREA, Sanef, SAPN, ATMB, SFTRF, CCISE; données 2016)

*Hors dividendes distribués sur les réserves

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. Dans un schéma classique, la rémunération versée croît jusqu'au terme de la concession.

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

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

Le trafic en 2016 et son évolution par rapport à 2015 sur le réseau autoroutier concédé figure en **annexe 4**.

Les tableaux de l'**annexe 11** présentent l'évolution de la situation financière des sociétés concessionnaires d'autoroutes depuis 2007.

PARTIE 4

Gouvernance et organisation

Plusieurs acteurs interviennent dans la gouvernance du secteur autoroutier concédé. L'État, par le biais du ministère en charge des transports, et en son sein, de la sous-direction de la gestion et du contrôle du réseau autoroutier concédé (GCA), se loge au cœur de la gestion et du contrôle du secteur. La sous-direction définit les obligations contractuelles des sociétés concessionnaires et en contrôle le respect. Elle mène les renégociations de contrat à l'occasion de l'élaboration de contrats de plan et de plans de relance. Elle 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 du ministre délégué au Budget, 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.

L'action de l'État dans le secteur est encadrée et contrôlée par différentes instances. La Cour des comptes et l'Autorité de la concurrence produisent ponctuellement des rapports sur l'activité de contrôle menée par l'État et l'évolution du secteur. Elles émettent des recommandations qui sont ensuite prises en compte par le Gouvernement. La Commission européenne encadre de manière croissante la passation et les renégociations de contrats afin de veiller au respect de la législation européenne en matière de droit de la concurrence et de droit de la commande publique. La gouvernance du secteur a encore évolué concrètement en 2016 avec l'installation de l'ARAFER, 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. Les usagers sont eux représentés par le Comité des usagers du réseau routier national, tandis que les sociétés concessionnaires sont organisées au sein de l'Association des sociétés françaises d'autoroutes (AFSA).

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



4.1. Organisation du ministère chargé des transports pour la passation et la gestion des contrats

Au sein de la DIT, le département des partenariats public-privé infrastructures et transports (DPPP) est en charge de la passation des contrats, tandis que la sous-direction de la gestion et du contrôle du réseau autoroutier concédé (GCA) assure le suivi de la réalisation technique des investissements

des nouvelles concessions pour le compte du département DPPP ainsi que le contrôle et l'exécution des contrats existants de concession d'autoroute ou d'ouvrages d'art pour le compte de l'État. Le département DPPP et la sous-direction GCA collaborent étroitement.

4.1.1. La passation des contrats

Le département des partenariats public-privé de la direction des infrastructures de transport (DPPP) est responsable de la totalité des procédures de mise en concurrence pour les nouveaux contrats de PPP en lien avec les Directions régionales de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) concernées. Le département DPPP s'appuie pour la conduite de ces procédures sur les compétences techniques internes au ministère et notamment les entités territoriales et les directions techniques du Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA), ainsi que la mission d'appui du réseau routier national (MARRN) et sur une assistance externe dans les domaines juridique et financier.

La sous-direction de la gestion et du contrôle du réseau autoroutier concédé (GCA), anciennement sous-direction GRA dont l'organisation a été revue à la marge en mai 2016, 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 européen.

Après un appel à candidatures, les candidats sont invités à présenter une offre ferme compor-

4.1.2. La gestion des contrats

La mission de la sous-direction GCA (organigramme en **annexe 2**) est d'assurer une bonne gestion du réseau autoroutier concédé et de veiller à la qualité 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

tant 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. Les offres des candidats sont, d'un point de vue contractuel, contraintes par l'obligation d'adopter un projet de contrat proposé par l'administration et pour lequel les modifications substantielles sont interdites. L'analyse des offres permet de désigner un ou plusieurs candidats pressentis par décision ministérielle : après éventuelle négociation, avis de l'ARAFER et approbation par décret en Conseil d'État, le contrat de concession est conclu. Il est ensuite publié au journal officiel de la République française ou au bulletin officiel du ministère.

Ainsi, pour chaque projet de contrat, ce processus est conduit par le DPPP pendant plusieurs années avec l'appui technique de la sous-direction GCA pour la réalisation des investissements et leur mise en service à l'issue des inspections techniques de sécurité. Cette durée est la résultante de l'ampleur des contrats passés, tant en termes de durée de construction des infrastructures qu'en termes de moyens financiers et humains mobilisés pour leur montage.

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 de nouveaux investissements sur les réseaux en service des différents concessionnaires.

La sous-direction compte 36 agents, répartis entre les trois bureaux : GCA 1, GCA 2 et GCA 3 et l'équipe de direction de la sous-direction.

Sous-direction de la gestion et du contrôle du réseau autoroutier concédé		
Bureau des contrats (GCA 1)	Bureau des usagers et de l'exploitation (GCA 2)	Bureau de la construction et du patrimoine (GCA 3)
<ul style="list-style-type: none"> • Suivi des contrats de concessions • Négociation et élaboration des avenants aux contrats de concession et des contrats de plan • Expertise financière et tarification 	<ul style="list-style-type: none"> • Dépannage / viabilité / sécurité • Systèmes de péage • Signalisation • Qualité / Niveau de service • Services sur les aires 	<ul style="list-style-type: none"> • Chaussées / Ouvrages en terre • Ouvrages d'art • Dispositifs de retenue • Bâtiments • Tunnels • Environnement • Suivi des opérations d'investissement

Le bureau GCA 1 veille à la bonne exécution des contrats en particulier dans leurs dimensions juridiques et financières. Ses locaux sont situés sur le site de la Défense. Le bureau comprend, outre l'équipe d'encadrement, cinq chargés de contrat et deux chargés d'expertise financière. Chaque chargé de contrat assure le suivi des projets d'aménagement et des opérations concernant la partie du réseau concédé couverte par les contrats dont il est responsable, en lien avec les chargés de domaines techniques basés à Bron (bureaux GCA 2 et GCA 3 décrits ci-dessous). Il officie en tant qu'interlocuteur des sociétés concessionnaires concernées, ainsi que des services déconcentrés et des services techniques des collectivités locales et des usagers pour les réseaux dont il s'occupe. Les chargés d'expertises financières sont dédiés à la régulation des tarifs de péage et à l'analyse de l'équilibre économique et financier des concessions. GCA 1 s'appuie sur son expertise juridique et financière pour mener les renégociations des contrats (contrats de plan, plans de relance).

Les bureaux GCA 2 et GCA 3 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. GCA 2 intervient sur les domaines relatifs aux usagers et à l'exploitation et GCA 3 sur les aspects relatifs à la construction et à l'entretien du patrimoine. Les agents de ces bureaux sont des chargés de domaine et des chargés d'opérations. Experts techniques de leur champ d'intervention, ils se rendent fréquemment sur le terrain pour procéder à des audits et à des contrôles sur site.

Pour les nouveaux contrats, des précautions particulières visent à assurer une continuité entre le département DPPP, en charge de l'établissement du contrat, et la sous-direction GCA, en charge du suivi du contrat sur la durée.

Dans ce cadre, la gestion du contrat en phase de construction de l'infrastructure est assurée par le département DPPP avec une très forte implication de la sous-direction GCA, qui met notamment à disposition ses compétences techniques et son expertise de la réalisation des investissements et du suivi des contrats dans la durée.

Le réseau scientifique et technique du ministère du développement durable (CEREMA, CETU, IFSTTAR) est très activement sollicité par la sous-direction GCA à l'appui de l'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 pour la réalisation des opérations du plan de relance de 2015 et du projet de plan d'investissement autoroutier (PIA), ainsi que pour la définition d'un nouvel indicateur de structure de chaussée et l'élaboration d'une méthodologie d'audit des ouvrages à grande échelle en vue de la fin des concessions.



Un agent de contrôle des travaux en visite de chantier



4.2. Collaboration interservices

La direction des infrastructures de transport (DIT) travaille dans un cadre interministériel, avec les différents acteurs en charge des pans de politique publique en lien avec le secteur des concessions.

Les avenants aux contrats de concession sont négociés et validés en partenariat avec les services du ministre chargé du budget, ainsi qu'avec les services du ministre chargé de l'économie.

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 sous-direction GCA de 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 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, principalement sur tous les sujets relatifs aux concertations

et procédures d'autorisation environnementales et d'utilité publique.

Il existe également un travail interservices dans le cadre des commissions intergouvernementales (CIG) des tunnels du Mont Blanc et du Fréjus (voir partie 4.7) qui intègrent :

- un ambassadeur, président des délégations françaises aux CIG des tunnels du Mont Blanc et du Fréjus, dont la sous-direction GCA de la DIT assure la vice-présidence,
- le Préfet de la Savoie, le Préfet de la Haute-Savoie, les sous-préfets des arrondissements concernés,
- la direction du budget du ministère chargé de l'économie,
- les représentants de la gendarmerie nationale et de la direction générale de la sécurité civile et de la gestion des crises du ministère de l'intérieur,
- les directions départementales des territoires de la Haute-Savoie et de la Savoie
- la mission des Alpes et des Pyrénées

Enfin, l'agence des participations de l'État intervient dans les sujets de gouvernance relatifs aux sociétés concessionnaires publiques (ATMB et SFTRF) et à leur actionnaire principal, le fonds pour le développement d'une politique intermodale des transports dans le massif alpin (FDPITMA).



4.3. La Commission européenne

Les projets de modification des contrats de concession susceptibles de revêtir un caractère d'aide d'État et en particulier ceux qui comportent des dispositions visant à allonger la durée de concession doivent au préalable être notifiés à la Commission européenne afin que cette dernière vérifie leur conformité à la législation européenne en la matière. À cette occasion, la Commission examine également la conformité des projets au droit de la commande publique. Des échanges sont alors menés entre la DIT et la Commission européenne et les projets sont éventuellement amendés en fonction des demandes de la Commission.

Ainsi, dans le cadre de la préparation de la notification du plan de relance autoroutier à la Commission européenne, la DIT a mené un travail important de justification de la conformité des projets au droit communautaire. En effet, l'allongement de la durée d'une concession existante est considéré comme une aide d'État en raison de la renonciation, de la part de l'État, à la perception directe des péages pendant la durée de l'allongement de la concession. Ce travail a été conduit au sein des autorités françaises en lien avec la direction des affaires juridiques (DAJ) du ministère chargé des transports, la DAJ du ministère chargé des finances, et le Secrétariat général des affaires européennes.

Lors de l'examen du plan de relance, la DGComp de la Commission a vérifié de nombreux critères de compatibilité, en particulier que l'allongement de la concession compense strictement les charges nouvelles imposées aux sociétés. À ce titre, elle a vérifié les paramètres financiers qui ont abouti à l'estimation de la compensation et a exigé l'insertion de mécanismes pour éviter l'éventualité d'une « surcompensation »,

y compris dans la durée. Elle a également souhaité que les mécanismes d'incitation à la performance que l'État avait négociés avec les sociétés dans le cadre des « contrats de plan » soient pérennisés en étant inclus dans le contrat de concession principal.

La DG Marché intérieur a quant à elle porté son examen sur la compatibilité du dispositif au droit européen de la commande publique, notamment avec la directive travaux 2004/18/CE et la nouvelle directive « concessions » 2014/23/UE (voir partie 8).

Satisfaite des engagements pris par les autorités françaises, la Commission européenne a décidé le 28 octobre 2014 que le plan était compatible avec le marché intérieur en vertu de l'article 106, paragraphe 2 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne. La décision de la Commission européenne a été publiée le 20 février 2015 au journal Officiel de l'Union européenne (JOUE).

Dans cette décision, la Commission européenne rappelle que l'allongement de la durée constitue a priori une aide d'État qui doit être notifiée en vue de l'examen de sa compatibilité avec le droit communautaire. Il convient de rappeler que, en droit interne, la possibilité d'allonger la durée des concessions autoroutières par voie réglementaire a été supprimée de l'article L122-4 du code de la voirie routière par la loi du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économique. Le choix d'allonger la durée des concessions nécessiterait de modifier les dispositions législatives en vigueur.



4.4. L'ARAFER

La loi du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques, a étendu par son article 13 les compétences de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires (ARAF) au secteur autoroutier concédé. L'ARAFER est entrée en activité le 1^{er} février 2016.

L'année 2016 a constitué la première année pleine d'activité de l'ARAFER avec ses nouvelles missions de contrôle des concessions d'auto-

routes. Ce fut donc une année charnière avec la mise en place de cette autorité qui joue un rôle central dans la nouvelle gouvernance du secteur autoroutier concédé. L'autorité a rendu 49 avis et décisions relatifs à ce secteur en 2016.

Au titre des articles L.122-7 à L.122-34 du code de la voirie routière, les trois principaux champs de compétence de l'ARAFER sur le secteur autoroutier concédé sont les suivants.

4.4.1. Économie des concessions et rentabilité des sociétés concessionnaires

L'ARAFER exerce une compétence ex ante sur les modifications contractuelles ayant un impact financier pour les usagers. L'Autorité rend ainsi, dans un délai réglementaire de trois mois, des avis publics, mais non contraignants, sur les projets de nouveaux contrats et d'avenants aux contrats existants ayant un impact sur les tarifs de péage ou sur la durée des concessions.

L'ARAFER émet également des avis sur les projets de nouveaux contrats de concession. Elle a ainsi rendu un premier avis le 19 octobre 2016 sur le projet de contrat de concession de l'A 45. Le projet consiste en la construction et l'exploitation aux risques et périls du concessionnaire d'une autoroute de 48 kilomètres en tracé neuf s'inscrivant dans un environnement vallonné nécessitant notamment la réalisation de 11 viaducs et de 4 tunnels. L'autorité a émis un avis favorable. Elle ne s'est pas prononcée sur l'utilité du projet étant donné l'existence d'une déclaration d'utilité publique, mais elle a apprécié l'adéquation entre les coûts et les recettes du projet afin de garantir un coût moindre pour l'utilisateur. L'ARAFER a notamment considéré que le taux de rentabilité interne du projet ainsi que la rémunération prévisionnelle de l'actionnaire

traduisaient un équilibre raisonnable, compte tenu, d'une part, des risques identifiés, le plus important étant lié à la concurrence d'un itinéraire alternatif gratuit, et, d'autre part, de l'encadrement apporté par les clauses prévues dans le projet de cahier des charges.

Par ailleurs, le projet de plan d'investissement autoroutier initié à l'été 2016 lui a été transmis pour avis en mars 2017.

Enfin, plus largement, l'ARAFER suit l'économie générale des concessions sur le plan des comptes des sociétés concessionnaires et de leur rentabilité interne. Elle réalise dans ce cadre une synthèse annuelle des comptes et un rapport tous les cinq ans sur l'économie générale des concessions. Un premier rapport annuel a été réalisé par l'ARAFER sur les comptes des concessions autoroutières de 2015. L'autorité a soulevé une amélioration des performances du secteur qui concerne toutes les sociétés, à la fois les historiques, privées ou publiques, et les sociétés les plus récentes.

4.4.2. Marchés passés par les sociétés concessionnaires d'autoroutes

Les missions autrefois dévolues à la commission nationale des marchés (CNM) sont désormais exercées par l'ARAFER, qui dispose d'un pouvoir de contrôle et d'action judiciaire bien plus élargi. L'autorité assure désormais 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 afin de veiller à l'exercice d'une concurrence effective et loyale. Elle se prononce sur la composition des commissions internes des marchés ainsi que sur les règles qu'elles édictent pour la passation et l'exécution de leurs marchés. Elle élabore un rapport public annuel sur les marchés des sociétés concessionnaires et les travaux réalisés en exécution de ces marchés.

L'ARAFER a rendu plusieurs avis sur la composition des commissions des marchés des sociétés concessionnaires. Le 5 août 2016, l'ARAFER a présenté son premier rapport annuel sur l'activité des commissions des marchés des sociétés concessionnaires d'autoroutes relatif à l'exercice 2015. L'ARAFER appuie son analyse sur le régime juridique en vigueur en 2015, sachant que le cadre juridique issu de la loi du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques (dite «loi «Macron»») n'était alors pas applicable. Le rapport s'appuie donc sur les seules informations obligatoires devant être transmises à la commission nationale des marchés.

L'ARAFER a relevé des écarts, parfois importants, entre les prix des offres retenues et le montant

de l'estimation initiale des concessionnaires, sans toutefois pouvoir se prononcer à ce stade sur les déterminants de ces écarts. L'ARAFER indique également que «pour certains concessionnaires appartenant à un groupe possédant des entreprises susceptibles de répondre à leurs marchés, la proportion, en nombre et en valeur, des marchés attribués à ces sociétés filiales se situe à un niveau élevé». L'Association des sociétés françaises d'autoroute (ASFA) a dénoncé «le caractère tendancieux» de ce rapport. L'ASFA ajoute que les sociétés concessionnaires «s'étonnent (...) du fait qu'assez systématiquement, les informations recueillies dans ce contrôle soient présentées d'une façon qui nourrit l'interrogation, voire alimentent une certaine suspicion à l'égard des procédures de passation des marchés».

L'ARAFER publiera le 30 juin 2017 son rapport sur les marchés passés en 2016 par les concessionnaires. À l'occasion de ce rapport, elle aura pu prendre connaissance, au titre de ses nouvelles prérogatives, du détail des procédures de marché. En effet, le contrôle de l'ARAFER s'applique aux marchés passés par les concessionnaires d'autoroutes, pour lesquels une consultation est engagée ou un avis d'appel à la concurrence est envoyé à la publication à compter de la date de publication du décret du 3 mai 2016 relatif à la passation des marchés par les concessionnaires d'autoroutes.

4.4.3. Installations annexes sur aires de services

Préalablement à l'agrément de l'Administration, l'ARAFER rend un avis, non contraignant, sur le respect de la réglementation applicable à la passation ou la modification des contrats d'exploitation d'aires de services (dits de « sous-concessions ») conclus postérieurement au 1^{er} avril 2016 par les sociétés concessionnaires. Elle a rendu un avis défavorable le 23 novembre 2016 sur l'aire de services de Saint-Julien Montdenis (A43). Nonobstant l'avis de l'ARAFER, la DIT a délivré un agrément à la société concernée pour l'exploitation des activités de distribution de carburants, boutique et restauration pour une durée de 15 ans, à compter du 1^{er} janvier 2017.

L'ARAFER estimait que la société n'avait pas respecté les dispositions de l'ordonnance n° 2016-65 du 29 janvier 2016 et du décret n° 2016-86 du 1^{er} février 2016, entrés en vigueur au 1^{er} avril 2016, concernant les modalités de publicité. Or, la DIT a relevé que la procédure menée faisait suite à deux consultations infructueuses reflétant la faible attractivité de l'aire. En outre, les choix procéduraux retenus n'ont pas été de nature à porter une atteinte manifeste à l'égalité de traitement entre les candidats, à la transparence des procédures et à la liberté d'accès à la commande publique. La concurrence a pu effectivement s'exercer dans le cadre de cette procédure.



4.5. La régulation des marchés de travaux, de fournitures et de services des sociétés concessionnaires

La loi du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques a entamé une réforme du cadre applicable aux concessionnaires d'autoroutes pour leurs marchés de travaux, fournitures et services. Ces dispositions constituent une réponse aux recommandations émises par l'Autorité de la concurrence dans son avis rendu en septembre 2014. L'objectif poursuivi par le législateur était ainsi de renforcer la transparence des procédures de passation des marchés afin de conforter la régulation du secteur autoroutier, dans l'intérêt des usagers.

Antérieurement à la privatisation en 2006, la majorité des sociétés concessionnaires était constituée sous la forme de sociétés d'économie mixte concessionnaires d'autoroutes (SEMCA). Les SEMCA étaient des pouvoirs adjudicateurs et à ce titre soumises à des règles de mise en concurrence très strictes pour la passation de leurs marchés. Lors de la privatisation, les

modalités de passation ont été inscrites dans les contrats de concession. Elles faisaient référence à l'ordonnance du 6 juin 2005 relative aux marchés passés par certaines personnes publiques ou privées non soumises au code des marchés publics.

La loi précitée insère une section 4 dans le code de la voirie routière relative à la régulation des marchés de travaux, fournitures et services du réseau autoroutier concédé. Cela traduit la volonté de l'État de donner une valeur législative à des règles qui avaient jusqu'alors seulement valeur contractuelle. Même si les sociétés concessionnaires privées ne sont pas des pouvoirs adjudicateurs, elles doivent désormais respecter l'ensemble des règles relatives aux conditions de recours aux procédures formalisées

En 2016, deux décrets, codifiés dans le code précité de la voirie routière, ont défini les condi-

tions d'application de la loi du 6 août 2015 : le décret n° 2016-234 du 1^{er} mars 2016 relatif à la régulation des contrats dans le secteur des autoroutes et le décret n° 2016-552 du 3 mai 2016 relatif à la passation des marchés par les concessionnaires d'autoroutes (voir partie 8).

Quel type de marché est soumis au contrôle exercé par l'ARAFER ?

Ce sont les marchés passés par les sociétés concessionnaires en suivant une procédure formalisée. En ce qui concerne les marchés de travaux, le seuil de procédure formalisée pour les sociétés privées est fixé à 500 000 euros HT. En outre, la publication d'un avis de pré-information est rendue obligatoire pour les marchés de travaux supérieurs à 2 millions d'euros HT.

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

Quelle procédure les sociétés concessionnaires doivent-elles respecter ?

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

Quel délai de transmission des documents les sociétés doivent-elles respecter ?

Un délai de dix-huit jours (standstill) après réception du dossier par l'ARAFER doit être respecté avant de signer le contrat afin que l'ARAFER puisse engager un recours, le cas échéant. En effet, en cas de manquements aux obligations de publicité et de mise en concurrence, l'ARAFER saisit les juridictions compétentes.

Dans quel cadre l'attribution des marchés par les sociétés concessionnaires doit-elle s'inscrire ?

Si la longueur de l'ouvrage concerné (c'est-à-dire la concession) est supérieure à 200 km, les concessionnaires doivent instituer une commission des marchés, composée en majorité de personnalités indépendantes. Le rôle de cette commission des marchés est de définir les règles internes pour la passation et l'exécution des marchés et de veiller au respect des procédures de passation et d'exécution de ces marchés. La composition et le fonctionnement de cette commission interne est contrôlée par l'ARAFER. Dès le mois d'avril 2016, l'ARAFER a contrôlé l'indépendance des membres composant ces commissions. Les premiers contrôles ont concerné les sociétés du groupe Vinci.

Zoom sur...

La loi du n° 2016-1691 du 9 décembre 2016 relative à la transparence, à la lutte contre la corruption et à la modernisation de la vie économique (loi Sapin II)

Son article 41 apporte plusieurs modifications aux règles relatives aux marchés passés par les concessionnaires d'autoroutes. Elle pose une durée par défaut de 5 ans pour les sous-concessions. Un alignement partiel est ainsi réalisé du régime des sous-concessions sur le régime général des concessions de service public posé par la directive concession de 2014 et l'ordonnance du 29 janvier 2016. Une durée supérieure doit être justifiée par l'amortissement des investissements effectués. La loi opère également une clarification sur la possibilité pour les sociétés concessionnaires de s'exonérer de la procédure de passation formalisée pour les marchés de travaux lorsque les conditions de l'urgence sont réunies. Enfin elle octroie à l'ARAFER le pouvoir de définir elle-même les informations que doivent lui transmettre les concessionnaires d'autoroute avant la passation de chaque marché. Cela consolide le pouvoir d'instruction de l'ARAFER et renforce son indépendance. Les décrets d'application sont prévus pour l'année 2017.



4.6. Comité des usagers du réseau routier national

Le décret n°2009-1102 du 8 septembre 2009 a créé le comité des usagers du réseau routier national.

- l'application mobile « Bison Futé »;
- les missions de l'ARAFER ;
- la situation des tunnels transalpins.

Ce comité, présidé par François Bordry, associe des représentants de l'administration, des représentants des associations d'usagers, des élus et personnalités qualifiées. Il aborde l'ensemble des sujets relatifs aux attentes des usagers du réseau routier national en matière de 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 2016, le comité des usagers du réseau routier national s'est réuni à 4 reprises. Les services ont notamment présenté au comité :

- les hausses tarifaires validées pour l'année 2017 ;
- le projet de plan d'investissement autoroutier (PIA) ;
- les évolutions de la gestion du tunnel Maurice Lemaire ;

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

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



4.7. Les Commissions intergouvernementales

La sous-direction GCA assure la vice-présidence et le secrétariat des délégations françaises aux Commissions intergouvernementales (CIG) des tunnels routiers du Mont-Blanc et du Fréjus,

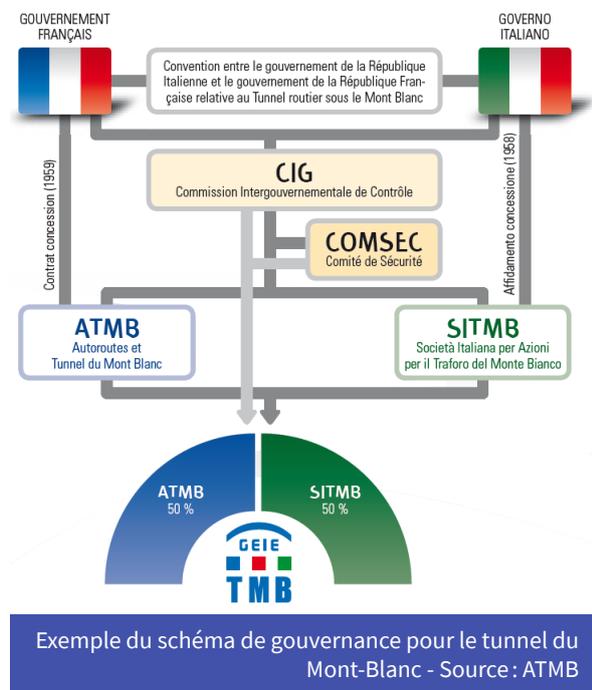
sous l'autorité de l'Ambassadeur Gilles Favret, président des délégations françaises jusqu'au 26 décembre 2016. Il a été remplacé par l'ambas-

sadeur Maxime Lefebvre à compter du 21 mars 2017.

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, deux structures franco-italiennes de droit communautaire, groupements européens d'intérêt économique, ont été créées :

- 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 qui est composé paritairement des sociétés concessionnaires française et italienne, SFTRF et SITAF.



Ces deux groupements sont chargés par les sociétés concessionnaires de l'exploitation et entretien de l'ouvrage, de la gestion et 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 extraordinaire 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 extraordinaire.

En application des conventions respectives signées entre les gouvernements français et italien (convention du 24 novembre 2006, dite « Convention de Lucques » pour le tunnel du Mont-Blanc, et 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, doivent rendre compte du 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.

Les CIG sont également compétentes pour approuver les tarifs de péage, et veillent principalement au respect des règles relatives à la sécurité par les concessionnaires français et italiens et l'exploitant de chaque tunnel. À cette fin, la CIG adopte des règles propres à des tunnels transfrontaliers, notamment un règlement de la circulation 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 des deux tunnels 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 2016, chaque comité de sécurité s'est réuni à plusieurs reprises pour examiner les conclusions des groupes de travail ainsi que des différents contrôles ou inspections menées. Les conclusions des comités de sécurité sont ensuite examinées et approuvées par les CIG.

En 2016, la CIG du tunnel du Mont-Blanc a autorisé une refonte du système de contrôle des vitesses dans le tunnel afin d'améliorer la sécurité routière de l'ouvrage et a pris

connaissance des modalités du programme de réhabilitation de la voûte et de la dalle du tunnel du Mont-Blanc au droit de l'incendie de 1999. La CIG du tunnel du Fréjus a poursuivi son travail de suivi et de contrôle de la construction du second tube du tunnel du Fréjus (travaux d'équipements et de sécurité) dont le percement s'est achevé

le 17 novembre 2014. Il a également été décidé de l'interdiction anticipée des poids-lourds (PL) de norme Euro 2 au tunnel du Fréjus au 1^{er} juillet 2017, sachant qu'au Mont Blanc elle était déjà en vigueur depuis le 1^{er} novembre 2012.

Zoom sur...

La qualité de l'air dans la vallée de l'Arve

Le plan de protection de l'atmosphère de la Vallée de l'Arve, approuvé par arrêté préfectoral le 16 février 2012, est un plan d'action destiné à réduire la pollution de fond en agissant notamment sur la situation préoccupante des particules fines (PM10). Ce plan couvre 41 communes situées dans la vallée de l'Arve, vulnérables à la dégradation de la qualité de l'air du fait de la concentration des activités humaines

(habitat, industrie, transport) en fond de vallée et du relief limitant la dispersion des substances nocives. Dans son volet transport, le plan prévoit la possibilité que des mesures d'interdictions ciblées puissent être mises en œuvre afin de restreindre la circulation des poids lourds (PL) lors d'un épisode de pollution atmosphérique.

La CIG du tunnel du Mont-Blanc du 12 octobre 2012 a pris la mesure d'interdiction définitive des



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

PL EURO II. La mesure est entrée en vigueur le 1^{er} novembre 2012. La CIG du 26 novembre 2015 avait décidé l'interdiction des PL EURO II dans le tunnel du Fréjus lorsque leur part dans le trafic total serait de 0,3% sur six mois d'exploitation. Toutefois la CIG du 1^{er} décembre 2016 a décidé la mise en application de cette mesure d'interdiction au 1^{er} juillet 2017 indépendamment du seuil qui avait été fixé.

Dans ce cadre, l'arrêté inter-préfectoral du 18 juillet 2014 permettait notamment d'interdire la circulation des PL de plus de 7,5 tonnes les plus polluants (EURO 0, EURO I, EURO II) dans les vallées de l'Arve, la Maurienne, la Tarentaise et dans les zones urbaines des pays de Savoie lors de certains pics de pollution et dans la limite de 20 jours par an.

Par ailleurs, un arrêté interministériel du 7 avril 2016 relatif au déclenchement des procédures préfectorales en cas d'épisodes de pollution de l'air ambiant, modifié le 26 août 2016 a abrogé l'arrêté du 26 mars 2014 et réformé le dispositif de gestion des pics de pollution atmosphérique en le rendant plus strict. L'association des collectivités territoriales est également accrue via la consultation d'un comité dédié. Enfin, les préfets peuvent "évaluer localement l'opportunité de consulter le public au regard des enjeux et du contexte local".

Entre le 19 janvier 2017 et le 30 janvier 2017, les Alpes ont connu un épisode majeur de pollution aux particules fines PM10, et notamment la vallée de l'Arve, dans laquelle le seuil de 80 µg/m³ de particules fines a été dépassé. Les PL de plus de 7,5 tonnes ont été soumis à des

restrictions de circulation dans l'ensemble du périmètre du PPA de la vallée de l'Arve. À la suite de la répétition de ces épisodes de pollution dans cette vallée particulièrement vulnérable, la ministre chargée de l'environnement a souhaité renforcer les mesures applicables pour rendre ce territoire plus respirable en mettant en place un plan d'actions intitulé « Vallée de l'Arve: territoire respirable à énergie positive ».

L'arrêté-cadre a été finalement pris par le préfet de la Haute-Savoie le 9 mai 2017. Cet arrêté prévoit qu'en cas de pic de pollution, la circulation des PL de plus de 7,5 tonnes les plus polluants (Euro 0 à III) est interdite dans la vallée. Cette interdiction est applicable dès le seuil d'information, c'est-à-dire 50 µg/m³ au lieu de 80 µg/m³ aujourd'hui de particules fines (PM10), en cas de persistance du pic dans des conditions précisément définies. Enfin, la durée-limite d'application de cette interdiction (fixée à 20 jours) est supprimée.

Les discussions entre les autorités françaises et italiennes vont se poursuivre afin de mieux coordonner ces actions en lien avec la gestion du trafic transfrontalier empruntant les tunnels du Mont-Blanc et du Fréjus. Ces discussions vont également se poursuivre dans l'objectif de définir les conditions et modalités d'interdiction permanente des PL de norme EURO III dans les deux tunnels routiers du Mont Blanc et du Fréjus.

PARTIE 5

La passation de nouveaux contrats

Le ministre chargé des transports a mandaté en octobre 2012 une commission de parlementaires et de personnes qualifiées, dite « Mobilité 21 », pour hiérarchiser et mettre en perspective les grands projets d'infrastructures de transport en France. L'objectif était de pouvoir disposer d'un schéma national définissant les principales orientations à court, moyen et long termes, d'une politique des transports soutenable et tournée vers l'utilisateur.

Le rapport de cette commission, présidée par M. Duron, a été rendu le 27 juin 2013. Les projets de concession autoroutière, dont les procédures de mise en concurrence étaient en cours,

avaient ainsi été suspendus pendant les travaux de la commission. Par ailleurs, certains de ces projets ont été classés dans la catégorie des projets à « horizons lointains » : l'ensemble de ces éléments a conduit à un décalage des calendriers envisagés en 2012. Ce rapport a servi de guide jusqu'à présent en calibrant notamment le degré d'implication financière de l'État lors de la passation de nouveaux contrats et lui permet de hiérarchiser ses priorités budgétaires en matière de construction d'infrastructures.

Trois opérations ont plus particulièrement été suivies dans ce cadre par le DPPP en 2016 :



5.1. Autoroute A355, contournement ouest de Strasbourg

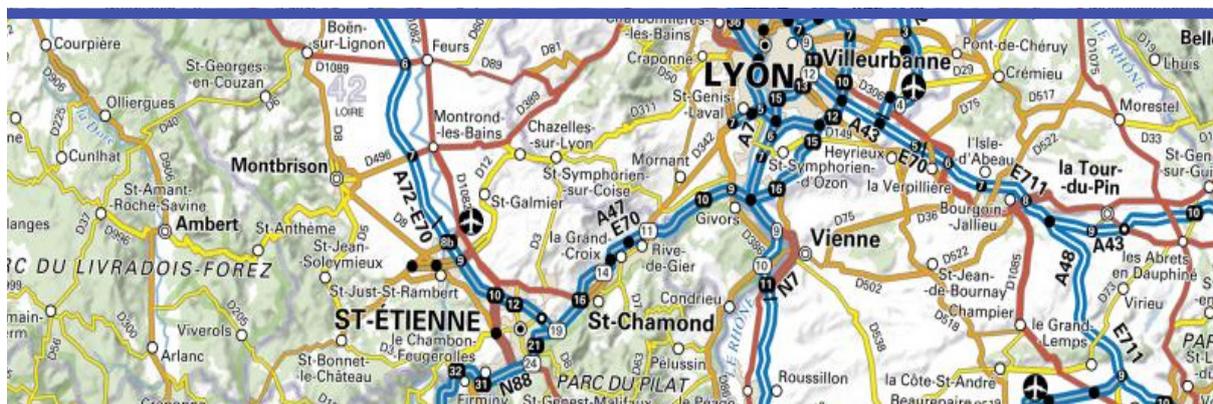
Le projet d'autoroute A355 – Autoroute de Contournement Ouest de Strasbourg (ACOS), long de 24 km et déclaré d'utilité publique en janvier 2008, vise à assurer un itinéraire nord sud d'un bon niveau de service, délestant l'A35 dans l'agglomération de Strasbourg qui supporte un trafic de 170 000 véhicules/jour.

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

tratives nécessaires ont dès lors été engagées par le concessionnaire en vue du démarrage des travaux. Celles-ci font l'objet d'un suivi par le département DPPP, avec l'appui de la sous-direction GCA, et par les différents services techniques de l'État concernés afin de veiller au bon déroulement de l'opération.

Pour la sous-direction GCA, l'année 2016 a été consacrée à l'instruction de l'APSM approuvé par la décision ministérielle (DM) du 16 septembre 2016.

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



5.2. Autoroute A45, Lyon Saint-Étienne

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

La procédure de mise en concession a été lancée par la publication de l'avis d'appel public à la concurrence le 24 avril 2012. La commission « Mobilité 21 » a classé l'autoroute A45 parmi les projets prioritaires. La rédaction du dossier de consultation des entreprises a donc été relancée dès la remise de ses conclusions.

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

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



5.3. Autoroute A507 (Rocade L2) à Marseille

Le projet de liaison L2 consiste à réaliser une voie rapide urbaine d'une dizaine de kilomètres autour de Marseille, en reliant les autoroutes A7 au Nord et A50 à l'Est. La L2 est constituée de la section Est, partiellement réalisée historiquement sous maîtrise d'ouvrage publique, et de la section Nord, à réaliser intégralement.

L'État a souhaité achever la réalisation de cette infrastructure dans le cadre d'un contrat de

partenariat, notamment pour des raisons de maîtrise des coûts et de délais de l'opération. Ce contrat, d'une durée de 30 ans, comprend la conception et la construction de la totalité de la L2 Nord, ainsi que l'ensemble des travaux nécessaires à l'achèvement de la L2 Est. Le partenaire privé, maître d'ouvrage, est également en charge de l'entretien et de la maintenance de la totalité de l'itinéraire, l'exploitation restant de la respon-

sabilité de la Direction interdépartementale des routes Méditerranée (DIR Méditerranée ou DIRMED).

Dans le cadre d'un contrat de partenariat, le titulaire est rémunéré par le versement d'un loyer. Ce versement s'opère à compter de l'acceptation de l'ouvrage par l'État suivant une procédure dénommée « mise à disposition » qui clôt la phase de conception-construction.

Pour la L2, le loyer versé semestriellement au partenaire est composé de plusieurs redevances. Ces redevances couvrent les coûts d'investissement (dans lesquels sont compris les frais financiers), l'entretien courant, la réalisation des grosses réparations et le renouvellement des ouvrages et équipements, les fluides (eau, électricité), ainsi que les frais de la société de projet.

À l'issue de la procédure de mise en concurrence lancée début 2010, le groupement mandaté par la société Bouygues Travaux Publics et regroupant Bouygues Travaux Publics Régions France, CDC Infrastructure, Colas Midi-Méditerranée, DTP Terrassement, EGIS Investment Partners, EGIS Projects, Bouygues Énergie & Services, Meridiam Infrastructure Finance II et Spie Batignolles a été désigné attributaire. Ce groupement a constitué la « Société de la Rcade L2 de Marseille » pour exécuter le contrat, qui est entré en vigueur le 7 octobre 2013.

L'instruction de l'Avant Projet Sommaire Modificatif (APSM) de la SRL2 par les services de l'État a conduit la DIT à prendre une décision d'approbation de l'APSM en date du 29 avril 2014 comprenant plusieurs droits d'évocation. L'instruction

des dossiers de levée de ces droits d'évocation s'est poursuivie sur le premier semestre de l'année 2016 et a mobilisé fortement les services de la DIT.

Les travaux se sont poursuivis sur la section Est de l'itinéraire au cours du premier semestre de l'année 2016 en vue d'une mise à disposition de l'infrastructure le 7 juillet 2016. Les inspections de travaux et de sécurité diligentées par la sous-direction GCA en tant qu'autorité chargée du contrôle, en vue d'apprécier l'acceptabilité pour l'État de cette mise à disposition ont abouti à un refus de celle-ci en raison de nombreuses réserves faisant obstacle à la mise en service de l'infrastructure. Au cours du second semestre, le titulaire du contrat de partenariat a conduit les travaux permettant la levée de ces réserves en lien avec les services de l'État. Ce processus a abouti à l'acceptation de la mise à disposition de la section L2 Est par l'État le 24 novembre 2016 et à sa mise en service le 29 novembre 2016.

Les travaux sur la L2 Nord se sont quant à eux poursuivis en 2016 et ont concerné l'ensemble de la section avec notamment la construction de murs de protection au feu au niveau du centre commercial du Merlan qui surplombe le tracé de la L2 Nord, la poursuite des travaux de terrassement et de génie civil sur la tranchée couverte de Sainte-Marthe, et les travaux de génie civil du futur échangeur des Arnavaux avec l'A7.

La mise à disposition de la L2 Nord est prévue ultérieurement.

PARTIE 6

Le contrôle des contrats en cours



6.1. Contrôle des tarifs

Le droit des sociétés concessionnaires à percevoir le 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 de la forme $85\% \times \text{inflation} + X\%$ (le détail des taux de hausse pour chaque société est rappelé en **annexe 7 et 8**). Le contrat de concession qui lie les concessionnaires et l'État définit ainsi le cadre d'évolution des tarifs, celui-ci étant précisé en principe tous les cinq ans par des contrats de plan conclus avec l'État. Ces contrats permettent de financer des investissements complémentaires en contrepartie d'une évolution complémentaire de la loi tarifaire.

6.1.1. La politique du contrôle tarifaire : fonctionnement

Les tarifs détaillés sont proposés par les concessionnaires à l'administration concédante avant chaque hausse annuelle. Ils sont soumis au contrôle préalable approfondi de la Direction des Infrastructures de Transport (DIT) et de la Direction Générale de la Concurrence, de la Consommation et de la Répression des Fraudes (DGCCRF).

En l'absence de contrats de plan ou d'entreprise, les tarifs sont fixés par arrêté interministériel.

Si les tarifs proposés ne semblent pas conformes aux règles définies par les contrats, la société est mise en demeure de les modifier ou d'apporter la preuve de leur régularité. Dans les hypothèses où, malgré tout, les tarifs proposés ne respectent pas ces règles, les tarifs sont fixés par arrêté conjoint des ministres chargés de la voirie nationale et de l'économie.

Le contrôle effectué consiste à vérifier que la proposition de hausse tarifaire faite par les sociétés concessionnaires est strictement

conforme aux dispositions du cahier des charges, et du contrat de plan pour chaque classe de véhicules (voir définitions des classes en **annexe 6**). En particulier, les points suivants sont systématiquement vérifiés :

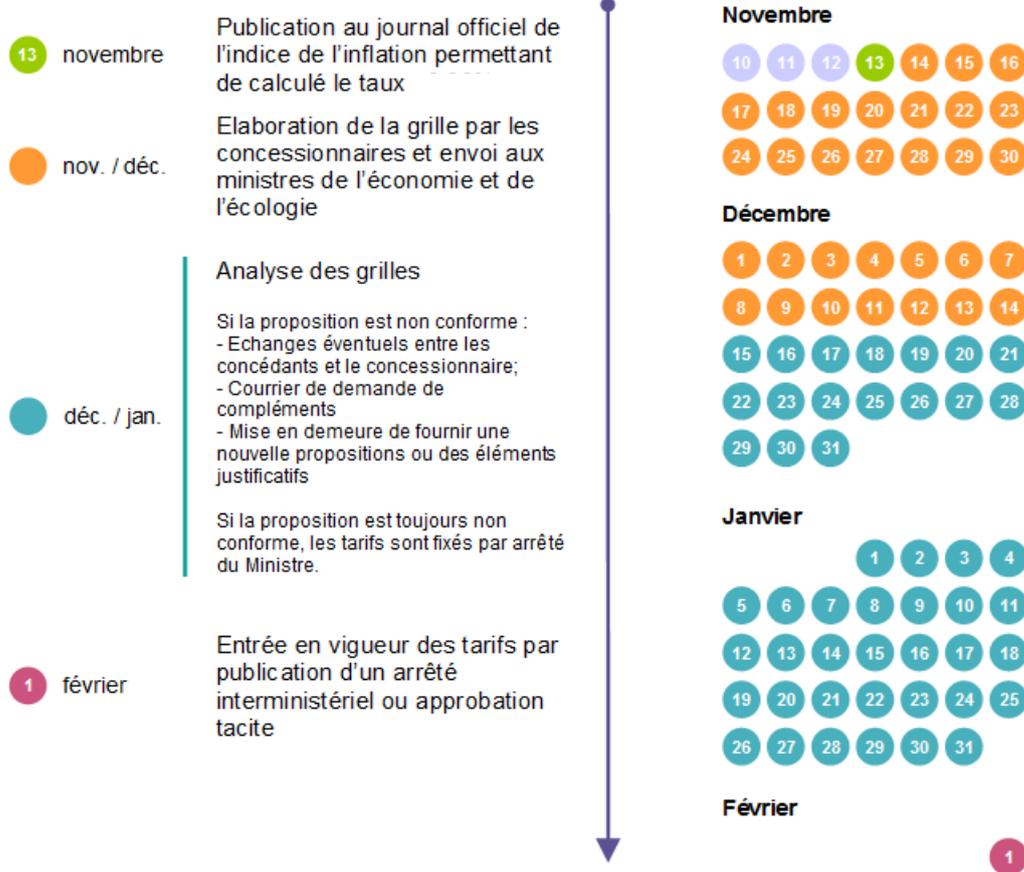
- la hausse du taux kilométrique moyen conforme à la hausse maximale contractualisée ;
- l'absence de foisonnement, processus qui consiste à optimiser les recettes induites par les hausses annuelles de péages, et à faire croître le chiffre d'affaires annuel, toutes choses égales par ailleurs, bien au-delà de la hausse annuelle des tarifs accordée par le concédant.

Le cahier des charges des sociétés précise le principe d'évolution des tarifs autoroutiers. Pour chacune des concessions des groupes Vinci (ASF-ESCOTA-COFIROUTE), APRR-AREA, Sanef-SAPN, le réseau exploité est découpé en sections de référence. Pour chaque section de référence est défini, pour chaque classe de véhicule, 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.

Lors de la hausse tarifaire annuelle, l'évolution prévue du TKM réseau de la classe 1, à kilomètres parcourus inchangés, ne doit pas dépasser la hausse autorisée contractuellement entre l'État et le concessionnaire. En outre, elle ne doit pas conduire à un gain de recettes indu pour la société par la pratique du foisonnement.



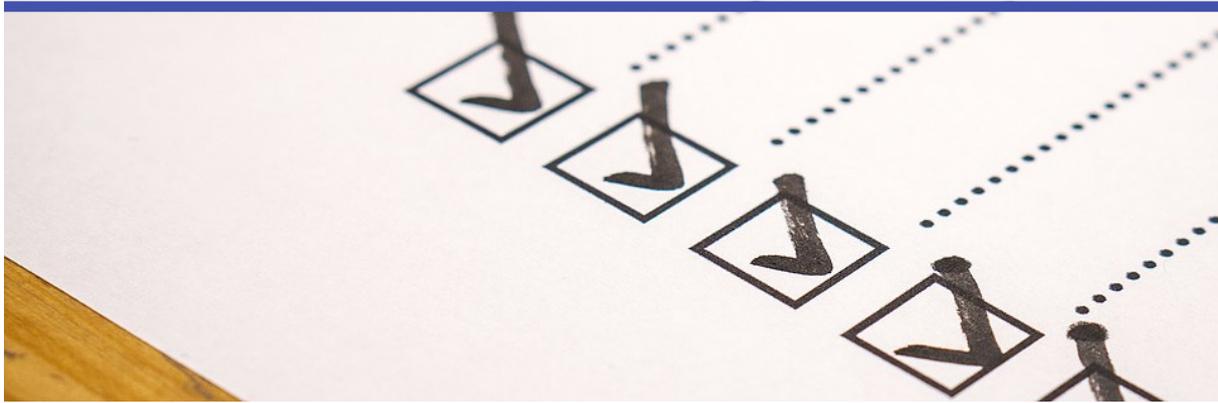
Calendrier type d'une campagne de hausse des tarifs autoroutiers

Les **annexes 7 à 10** présentent les différents éléments relatifs aux tarifs de péage 2017 et à leurs évolutions depuis 2007. Les propositions des sociétés pour l'année 2017 ont été réceptionnées fin novembre et courant décembre 2016. Les sociétés autoroutières augmentent leurs tarifs de péage au 1^{er} février, sauf cas exceptionnels comme, par exemple, le tunnel A86 duplex de la société COFIROUTE pour lequel les tarifs de péage augmentent au 1^{er} janvier.

Lors du contrôle des tarifs, chaque grille est vérifiée, les propositions tarifaires font l'objet d'un accord tacite lorsque la société possède un

contrat de plan. Dans le cas contraire, les tarifs sont approuvés par arrêté conjoint du ministère chargé de la voirie nationale et du ministère chargé de l'économie.

À partir de 2016, l'ARAFER est consultée sur les projets de modification des conventions de délégation, les cahiers des charges annexés et tout autre contrat ayant une incidence sur les tarifs de péage ou sur la durée de délégation. Elle sera également consultée sur tout nouveau projet de délégation afin de vérifier le respect des dispositions applicables aux péages.



6.2. Contrôle de la qualité de service

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

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

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

On citera, parmi les principaux outils de contrôle :

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

Par ailleurs, 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 SCA

Sur certaines thématiques, les performances globales des sociétés concessionnaires sont quantifiables, donc mesurables et sanctionnables au moyen d'indicateurs (voir **annexe 5**). Ces indicateurs chiffrés permettent de formaliser, préciser, voire au fil du temps 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 relatifs au service rendu aux usagers, mais aussi à certains domaines de l'entretien du patrimoine. Ce sont ainsi, selon les SCA, une douzaine de thèmes qui sont désormais couverts par des indicateurs, eux-mêmes traduits en environ 25 objectifs chiffrés.

À titre d'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'exploitant sur site sont mesurés au quotidien. Les sociétés concessionnaires sont soumises à des délais moyens et / ou maximum limites.

Ces objectifs quantitatifs constituent l'un des socles majeurs pour la formalisation des exigences de l'État concédant vis-à-vis de ses concessionnaires.

En application du contrat, la non-atteinte éventuelle des objectifs de performance peut donner lieu à des pénalités financières, après une phase d'analyse contradictoire entre le concédant et les sociétés concessionnaires concernées.

À l'occasion de la signature du plan de relance autoroutier en 2015, l'État a imposé l'inscription de ces indicateurs dans les contrats de toutes les concessions autoroutières concernées.

En 2016, les négociations relatives au nouveau plan d'investissement autoroutier ont été l'occasion de tracer les pistes d'évolution de la batterie d'indicateurs, avec notamment :

- la création d'un nouvel indicateur, relatif au dépannage,
- le projet d'adaptation de l'indicateur de "temps d'attente au péage" au mouvement d'automatisation généralisée des barrières,
- la stabilisation de certaines de leurs définitions pour les rendre compatibles avec une application continue jusqu'à la fin des contrats de concession,
- l'inscription d'un accord sur une réflexion partagée (État et concessionnaire) sur la définition d'un indicateur structure des chaussées en vue de sa contractualisation lors de prochains avenants.

De manière concrète, en 2016 une société a fait l'objet d'une sanction financière au titre de la non-atteinte des objectifs de performance assignés par l'État au titre des résultats de l'année 2015.

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 font l'objet d'une recherche permanente d'adapta-

tion à l'évolution des techniques ainsi que des contraintes de chaque réseau.

C'est pourquoi chaque renégociation de contrat est l'occasion d'une discussion relative à la mise à jour et à l'amélioration des indicateurs de performance ou à l'ajout de nouveaux indicateurs à mettre au point.

6.2.1.b. Le contrôle du calcul des indicateurs

Les indicateurs sont, par nature, dans leur grande majorité calculés par les sociétés concessionnaires sur la base des données élémentaires qu'elles ont elles-mêmes mesurées tout au long de l'année. Le concédant compare les résultats obtenus aux objectifs fixés par le contrat.

S'agissant de la qualité des aires de services, l'évaluation du service à l'utilisateur est effectuée directement par le concédant à partir d'une grille multicritères qui permet d'attribuer une note chiffrée objective.

Afin de s'assurer de l'exhaustivité et de l'exactitude des données fournies par les sociétés et de la sincérité de leurs calculs, la DIT a initié dès 2013 une démarche d'audit du calcul des indicateurs par les SCA.

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), cette démarche est aujourd'hui généralisée et pérennisée, avec l'assistance d'un vivier d'auditeurs du CEREMA.

Les résultats de ces audits sont pour l'essentiel positifs, montrant une bonne appropriation des indicateurs par les SCA, à tel point que celles-ci en font un outil de management interne, voire de communication vis-à-vis de leurs clients en matière d'engagement de qualité.

Néanmoins, ces audits permettent parfois d'identifier des écarts plus ou moins importants 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 le cas échéant exigées des sociétés concernées

après analyse contradictoire. Leur mise en œuvre effective fait l'objet d'un suivi et d'échanges réguliers.

Par ailleurs, des réflexions sont engagées pour élargir la démarche d'audit à des domaines tels

6.2.2. Appréhender le ressenti des usagers

Le niveau de satisfaction des usagers est évalué grâce à deux études menées de manière annuelle depuis 2003 et 2006 :

- « L'enquête satisfaction » qui correspond à une évaluation de la qualité du réseau par les usagers eux-mêmes ;
- 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 par l'ASFA et réalisée par un prestataire indépendant. Elle consiste en un questionnement direct des usagers sur certaines aires de services ou de repos. Elle concerne les sociétés concessionnaires gérant un réseau long de plus de 200km (APRR, AREA, ASF, COFIROUTE, ESCOTA, SANEF et SAPN) et s'articule autour de huit thèmes : état de la route, sécurité, conditions de circulation, passage au péage, signalisation et information, esthétique, infrastructures des aires, services sur les aires.

Dans leurs réponses à ces enquêtes, les usagers se déclarent de manière constante globalement très satisfaits du réseau, ce niveau de satisfaction restant globalement stable d'une année à l'autre. On constate par ailleurs un resserrement de ces avis selon les réseaux, qui sont donc perçus comme offrant des niveaux de service de plus en plus homogènes.

La thématique « accueil au péage » progresse de manière significative, reflétant la bonne réactivité des sociétés, après plusieurs années de baisse sensible de la satisfaction des usagers sur cet item suite au mouvement de généralisation de l'automatisation et de la quasi-disparition des péagers.

Enfin, les niveaux de satisfaction relatifs à l'état du réseau et aux conditions de circulation restent élevés.

que les délais de réponse aux sollicitations des usagers (méthode aboutie dès 2017), la viabilité hivernale (aboutissement prévu en 2018) ou encore, à plus long terme, le dépannage.

6.2.2.b. Le bilan des réclamations

Ramené au nombre de kilomètres parcourus, le nombre de réclamations adressées par les usagers aux concessionnaires reste très faible en 2016 (de l'ordre de 1,7 réclamations par million de kilomètres parcourus, soit 98 réclamations par million de passages au péage).

Néanmoins les motifs de réclamation, qui ont justifié que les usagers aient pris la peine d'écrire aux sociétés, méritent un examen attentif afin d'identifier les principaux points problématiques et de chercher des mesures correctrices, d'autant que leur nombre a été multiplié par 10 en 10 ans.

On constate, sur le long terme, une très forte augmentation du nombre de réclamations relatives aux dispositifs de péage proprement dits, notamment (résultats sur l'année 2015, synthétisés en 2016) :

- des erreurs de classification des véhicules (48%),
- l'imputation d'un trajet erroné (dont le "trajet le plus cher" - TLPC) (45%),
- plus marginalement des problèmes liés à des dysfonctionnements ponctuels des dispositifs de paiement (monnayeurs, bornes...) (6%).

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

Sur la base de ce constat, l'État a incité les sociétés à engager un travail d'amélioration des dispositifs de péage. Les SCA ont essentiellement travaillé autour de deux axes :

- la multiplication et la fiabilisation des dispositifs techniques de détection en gares afin de limiter le problème à la source ;
- l'amélioration de leurs organisations pour une meilleure gestion des événements, passant par l'amélioration de la formation des opérateurs au traitement en « back

office » des irrégularités, l'automatisation du traitement des erreurs les plus courantes ou encore la mise en place de chartes internes relatives à l'accueil.

Ce travail a permis d'infléchir la courbe des réclamations relatives au péage, avec même des diminutions très nettes chez certaines SCA (APRR, SANEF, AREA, SAPN). Néanmoins, les niveaux de réclamation restent élevés chez d'autres SCA, les taux globaux restent bien plus forts qu'avant automatisation des gares de péages, des améliorations sont donc encore attendues dans les prochaines années.

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

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

Au-delà des contrôles « a priori » sur les projets ou des bilans généraux de satisfaction, la sous-direction GCA incite désormais les SCA à formaliser

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

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

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



Barrière de télépéage sans arrêt (TSA) 30km/h

vis-à-vis du concédant de véritables évaluations « a posteriori » de l'impact des nouvelles réalisations en matière d'exploitation.

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

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

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

Zoom sur...

Un projet innovant en matière de paiement sans barrière

Après un travail d'accompagnement de SANEF afin de rendre le projet à la fois conforme aux règles existantes et reproductible à coût maîtrisé sur d'autres sites, la sous-direction GCA a validé, par décision ministérielle du 22 décembre 2016, le principe de la mise en place du premier système de perception du péage sans gare sur le territoire national.

Pour ce faire, la sous-direction GCA a mobilisé ses spécialistes dans les domaines juridique et techniques (géométrie routière, signalisation, systèmes de péage) afin d'accompagner l'émergence d'une solution innovante à la fois simple et aisément déployable tout en restant dans le cadre des règlements et en utilisant toutes les souplesses offertes par ces derniers.

S'agissant d'un dispositif test, des précautions particulières ont néanmoins été prises (redondance des moyens de paiement par exemple), qui pourraient être allégées en cas de déploiement ultérieur sur l'ensemble des réseaux.

La qualité de ces projets est contrôlée à chaque étape de leur réalisation, mais aussi en fonctionnement courant. Par ces contrôles, le concédant cherche à s'assurer 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 2016 :

- 25 dossiers d'amélioration ont été traités
- 11 inspections de sécurité ou de travaux ont été réalisées
- 17 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 la baisse.

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

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

► **Les aires de service :**

Aux termes du code de la voirie routière et des contrats de concession, les sociétés concessionnaires peuvent déléguer l'exploitation des aires de services à des entreprises tierces, sous réserve que les contrats soient passés par voie d'appel à la concurrence. Les attributaires pressentis doivent être agréés par l'autorité concédante, après avis de l'ARAFER 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.

Au cours de l'année 2016, les sociétés APRR, ASF, ATMB, SANEF, SAPN et SFTRF ont renouvelé 29 contrats d'exploitation d'activités commerciales sur les aires de services du réseau autoroutier concédé (voir tableau récapitulatif en **annexe 12**).

► **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.

En 2016, dans le cadre des différents contrats de plan ou plan de relance, ce sont une soixantaine d'aires de repos qui ont ainsi été améliorées par rapport aux exigences contractuelles de base. Ces améliorations ont permis de rendre les aires plus attrayantes, concourant aux objectifs de sécurité routière par la lutte contre l'hypovigilance, et plus écologiques.

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 2016, comme chaque année, une centaine d'aires de repos ont fait l'objet d'une visite inopinée par l'autorité de contrôle pour en évaluer le bon état d'entretien et de propreté sur la base d'une

Zoom sur...

La formalisation du socle des exigences de l'État concédant en matière de services sur les aires

L'année 2016 a été marquée par la publication de l'arrêté du 8 août 2016 qui fixe les conditions d'organisation du service public sur les installations annexes situées sur le réseau autoroutier concédé. Cet arrêté détaille les conditions minimales devant être respectées en matière de distribution de carburant, de restauration et boutique. Ces conditions étaient jusqu'ici inscrites dans un document qui n'avait pas de véritable caractère réglementaire et méritait un toilettage ainsi qu'une actualisation.

grille d'évaluation commune aux différentes SCA concernées.

L'année 2016 a été marquée par les négociations avec COFIROUTE en vue d'inscrire l'indicateur de performance relatif aux aires de repos dans le contrat de concession.

Zoom sur...

Les aires de demain

Afin de mieux anticiper les demandes de nouveaux services sur les aires, la sous-direction GCA de la DIT a souhaité une réflexion globale sur les services qui peuvent être fournis sur celles-ci. Elle a pour ce faire engagé une démarche (étude réalisée par le CEREMA) sur « l'aire du futur ». La première partie de cette étude, liée aux services minimums sur aire, a été réalisée en 2016. Elle a permis de conforter l'arrêté du 8 août 2016 qui constitue un socle réglementaire solide.

Cette étude permet aussi de renforcer des éléments essentiels de la politique du ministère comme la poursuite de la mise en accessibilité, la réaffirmation du maintien des inter-distances (aspect sécurité routière) et met en lumière des phénomènes émergents comme les carburants alternatifs et l'accueil des services de transports librement organisés ainsi que le besoin de services nouveaux (prises électriques, WIFI...).

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

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 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 et vérifier les conditions de sécurité.

Le nombre de DESC soumis à l'avis du concédant est en augmentation nette et constante depuis 2012, année à partir de laquelle une attention particulière a été accordée par le concédant à la

problématique de l'exploitation de l'autoroute en phase de chantiers.

Ainsi, le nombre de DESC transmis par les sociétés a été porté à 922 en 2016 contre 766 en 2015, et 374 en 2012.

Dans ce cadre, le concédant porte une vigilance particulière aux dispositions prises par les gestionnaires pour limiter la gêne aux usagers. Lorsque toutes les mesures raisonnables destinées à limiter cette gêne n'ont, de son point de vue, pas été prises, le concédant invite le concessionnaire à optimiser encore le dispositif proposé.

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

6.2.3.d. Evaluer 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.

Sur 45 événements recensés en 2016, 39 ont fait l'objet d'un rapport. L'analyse de ces rapports montre une bonne réactivité des exploitants dans la très grande majorité des cas. 7 événements ont néanmoins fait l'objet d'analyses et d'échanges approfondis entre les sociétés concessionnaires et le concédant.

6.2.3.e. Le 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'offres (ouvertures des plis, visites, propositions d'attribution d'agréments).

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

Le concédant s'assure quant à lui, en premier lieu, que l'offre de dépannage agréé est disponible en permanence sur l'ensemble du territoire. Sur les 20 commissions interdépartementales d'agrément qui se sont déroulées en 2016, la sous-direction GCA a participé à 6 commissions et rendus des avis sur 6 procédures.

	2015	2016
Participation aux commissions de dépannage	7	6
Participation aux ouvertures de plis	12	3
Avis rendus	9	6

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

6.2.3.f. La viabilité hivernale

Malgré la clémence des derniers hivers, l'État concédant contrôle en continu l'action des sociétés concessionnaires en matière de déneigement de leur réseau.

Pour ce faire, la sous-direction GCA analyse les bilans annuels des sociétés concessionnaires ainsi que l'atteinte des objectifs de performance fixés dans les contrats et liés aux indicateurs neiges et verglas.

L'analyse des bilans de l'hiver 2015-2016 n'a pas révélé de dysfonctionnement dans le traitement des intempéries hivernales et les objectifs de

performances fixés dans les contrats des principales sociétés ont été atteints.

Un audit test sera lancé en 2017 auprès d'une société concessionnaire afin de s'assurer de la sincérité du calcul des indicateurs relatifs à la viabilité hivernale (voir supra).

6.2.3.g. La 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.



Panneau de signalisation

- de donner des informations relatives à l'usage de la route.

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 implantation sur le terrain, la signalisation fait l'objet de réflexions préalables traduites dans les « schémas directeurs de signalisation » (SDS) et les « projets de définition de signalisation » (PDS).

Dans le cadre de l'instruction des SDS et PDS produits par les concessionnaires, 20 avis sur dossiers ont été émis en 2016 par la sous-direction GCA. Une vingtaine d'avis ont également été émis sur des demandes de modifications ou compléments ponctuels à la signalisation en place.

Lors des mises en service et lors de visites inopinées, les agents de la sous-direction GCA vérifient que les panneaux de signalisation routière respectent strictement la réglementation. Des rappels à la réglementation peuvent

alors être effectués si les sociétés concessionnaires apposent des éléments non respectueux de la réglementation, notamment de communication commerciale.

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 DIT a impulsé la mise en œuvre des démarches SURE (Sécurité des Usagers sur les Routes Existantes) sur le réseau autoroutier concédé. Après avoir bénéficié d'une formation pilotée par le concédant, les sociétés ont produit les premières versions de leur diagnostic, à la suite des études d'enjeux validées en 2014.

Cet important travail des SCA 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'ASFA. Sur la base de ce rapport, la sous-direction GCA a proposé à l'ASFA de produire, en 2017, des compléments méthodologiques en s'appuyant sur ces retours d'expériences.

Les démarches d'inspection de sécurité routière des itinéraires (ISRI) font elles aussi l'objet d'un suivi, notamment sur les 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 (voir supra), permettant de saisir les sociétés en cas de problèmes récurrents ou d'accidents particuliers.

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

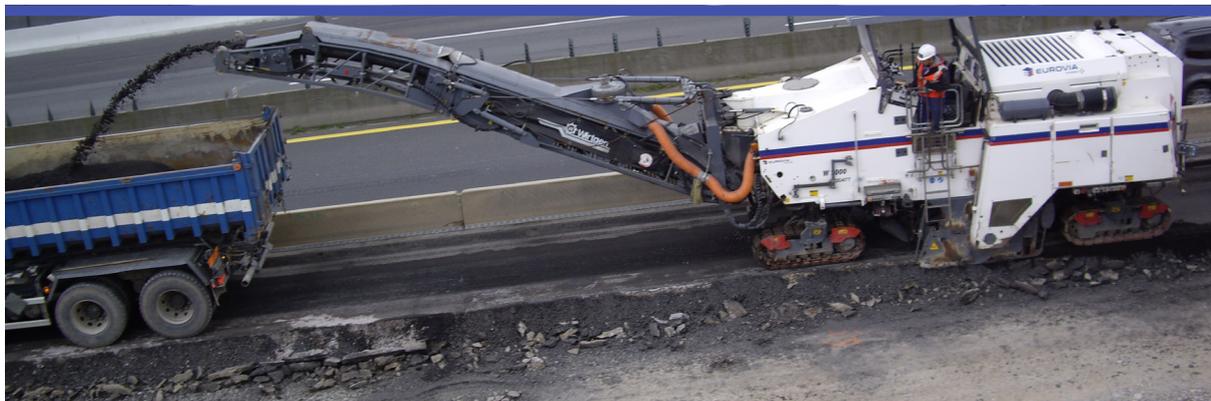
Au bout de six mois d'exploitation de tout nouvel aménagement, les sociétés concessionnaires doivent, conformément à la circulaire n°87-88 du 27 octobre 1987 modifiée relative au réseau concédé, établir un bilan de sécurité. En 2016, neuf bilans ont été reçus et analysés par la sous-direction GCA.

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

Ces audits peuvent être réalisés par la sous-direction GCA ou par des auditeurs qualifiés qu'elle aura précédemment désignés 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.

Durant l'année 2016, 10 audits DEX ont été réalisés. Ils portent essentiellement sur des échangeurs ou des élargissements de tronçons autoroutiers.



6.3. Respect des normes techniques et préservation du patrimoine autoroutier

Dans le cadre de ses missions, l'État s'assure que le concessionnaire met tout en œuvre pour garantir la fonctionnalité, la sécurité et la durabilité des infrastructures autoroutières tant dans les actions de préservation du patrimoine que dans celles de la construction au travers notamment du respect des normes techniques. La sous-direction GCA suit les projets d'opérations de construction et de lourdes réparation, depuis les études de conception (conduite de l'instruction des dossiers conformément

notamment à la circulaire 87/88) 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 contrats de concession. La préservation du patrimoine autoroutier, dont la valeur est estimée à environ 146 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 87-88 du 27 octobre 1987, modifiée en 2002, définit les procédures d'élaboration et d'instruction des dossiers techniques concernant les opérations d'investissement sur le réseau autoroutier concédé.

Elle distingue schématiquement trois niveaux d'étude. Le niveau amont est constitué des études permettant à l'administration d'approuver le principe du projet envisagé, ses principales caractéristiques, ainsi qu'une estimation prévisionnelle sommaire de son coût (dossier synoptique ou dossier de demande de principe, selon la nature de l'opération). Ces études sont sanctionnées par une décision ministérielle d'approbation. Le niveau des études d'avant-projet, plus détaillé, permet d'affiner les choix techniques et la description du projet envisagé et d'arrêter le coût avec une bonne fiabilité. Dans un dernier temps, des études d'exécution servent à la constitution des pièces techniques des dossiers d'appel d'offres. Les études de deuxième et troisième niveau 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 2016, l'instruction des dossiers techniques a donné lieu à 46 décisions ministérielles (DM) qui se décomposent de la manière suivante :

Nombre d'instruction	
Dossier de demande de principe (DDP)	29 dont 13 concernant des opérations environnementales
Dossier de demande de principe modificatif	8
Demande de dérogations	2

Nombre d'instruction	
Dossier synoptique (DS)	1
EPOA	1
APSM	0
Droit d'évocation (DE)	5

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

L'activité de construction de section neuves a largement diminué ces dernières années, seuls des petits tronçons sont maintenant concernés (A150, A719, A466). En revanche, il est noté que l'activité modernisation et aménagement du réseau existant augmente régulièrement et constamment avec un nombre de plus en plus important d'opérations ponctuelles et singulières. Il s'agit des opérations des contrats de plan ainsi que de celles du plan de relance autoroutier des 2015 (PRA) dont le montant des investissements prévus est de 3,27 milliards d'euros.

Cela conduit la sous-direction GCA à instruire un nombre croissant de dossiers passant désormais quasiment du simple au double entre 2010/2011 et la période 2012/2015. Cette augmentation s'est encore accrue en 2016 (cf. histogramme ci-dessous).

Audit de sécurité routière

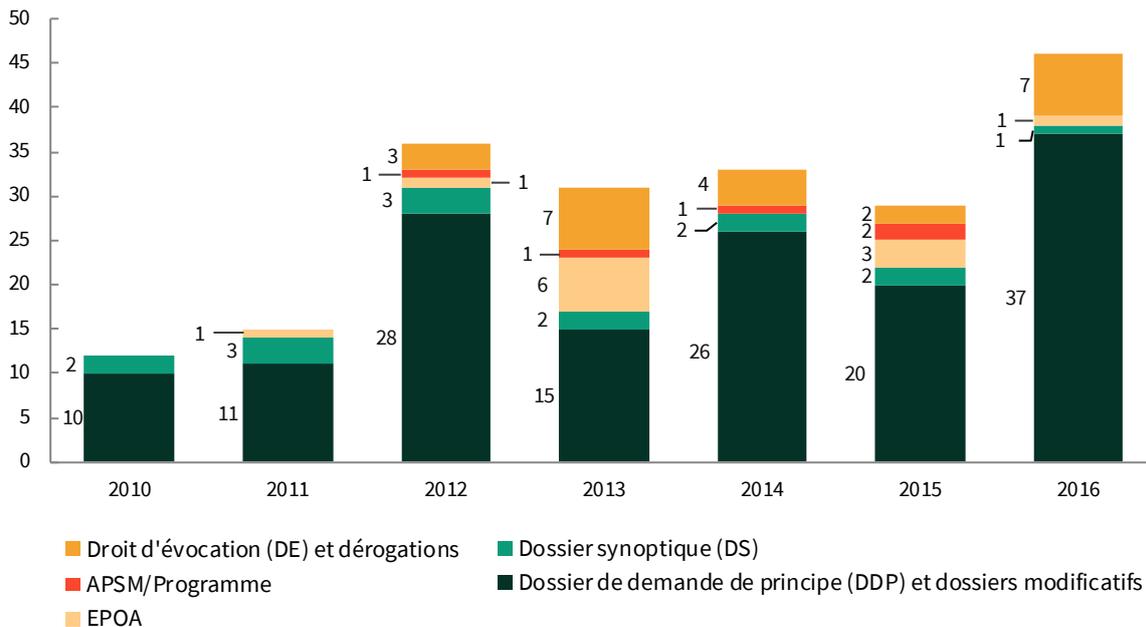
Depuis 2012, certaines opérations d'aménagement, en application de l'article D118-5-4 du code de la voirie routière, doivent faire l'objet d'une procédure d'audits de sécurité routière. Celle-ci, en phase « Étude », nécessite la conduite d'un audit en phase conception (préalable à la déclaration d'utilité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

En 2016, la sous-direction a produit 2 audits de phase conception et 8 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.

► **Participation à la finalisation du contrat de partenariat public-privé relatif à la rocade L2 à Marseille et au contrôle des études menées par le titulaire du contrat**

Au cours de l'année 2016, la sous-direction GCA a activement participé, aux côtés du département PPP de la Direction des infrastructures de transport, à la phase de contrôle des études et procédures conduits sous la responsabilité du titulaire du contrat, la société « SRL2 ».



Évolution du nombre de décision ministérielle (DM) d'approbation

6.3.1.b. Contrôle des travaux de construction

Les investissements sur le réseau concédé en service sont en hausse ces dernières années. L'**annexe 14** présente les investissements terminés au cours de l'année 2016.

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.

Nombre de contrôle	
Visite générale	18
Géométrie et signalisation	32
Terrassement Chaussées	25
Environnement	30
Ouvrages d'art	20
Equipement sécurité	36
Tunnels	3

► **Domaine « ouvrages d'art »**

Dans le domaine ouvrages d'art, les opérations de contrôle des travaux sur site ont porté en 2016 notamment sur les affaires suivantes :

- A9 – déplacement de l'A9 à Montpellier,
- A9 – élargissement à 2x3 voies entre Perpignan et Le Boulou
- A62 – échangeur de Borderouge
- L2 Est et L2 Nord à Marseille
- Réseau Sanef – Réaménagement de BPV (impacts sur les auvents).

Une vingtaine de visites de contrôle sur des opérations de construction ont été réalisées au cours de l'année 2016.

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.

Enfin, l'année 2016 a été marquée par un grand nombre d'actions de contrôle pour l'A507 – L2 (phasée en la L2 Est puis la L2 Nord) à Marseille. Ce travail est extrêmement conséquent notamment du fait du patrimoine car il concerne 51 murs et 14 ponts ou tranchées à ajouter aux 53 murs et 25 ponts ou tranchées existants. En 2016, cela s'est traduit par 10 visites de terrain sur les 2 tronçons.

► **Domaine environnement**

En 2016, les opérations en travaux ont fait l'objet d'une trentaine d'inspections sur la thématique environnement. Il s'agit, avec le cas échéant l'appui des directions territoriales géographiquement compétentes du CEREMA, de vérifier le respect des différents engagements pris en matière d'environnement lors des études préalables et des obligations réglementaires qui sont imposées aux concessionnaires, notamment en matière de protection des espèces protégées et de la ressource en eau. Ces inspections visent notamment à vérifier que l'organisation mise en place par les concessionnaires sur la thématique environnement est suffisante pour permettre le respect des objectifs assignés aux différentes opérations. Elles permettent également de s'assurer que les travaux sont menés dans les règles de l'art et que les nuisances induites par les travaux sont réduites au strict minimum.

Dans le cadre des contrats de plan en cours ou du plan de relance 2015 (PRA), 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 et le plan de relance autoroutier de 2015 (PRA) 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 et le plan de relance 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 se traduit par l'instruction des dossiers d'information ou

des dossiers de demande de principe présentés par les concessionnaires.

Le plan de relance autoroutier, conclu en 2015, s'est traduit sur l'année 2016 par la production de dossiers d'études visant à préciser les aménagements à réaliser. La validation de ces dossiers par la sous-direction GCA, permettra aux sociétés concessionnaires de lancer l'essentiel des travaux correspondants au cours de l'année 2017.

► **Domaine chaussées et ouvrages en terre**

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

- A507 – rocade L2 à Marseille
- A9 – déplacement de l'A9 à Montpellier
- Amélioration des accès au Pont de Tancarville

Zoom sur...

La problématique des terrassements sur le chantier d'élargissement à 2x3 voies de l'A63 entre Biarritz et Bariatou

Dans le cadre des travaux d'élargissement de l'A63 entre Biarritz et Bariatou, s'étendant sur 22,5 km, une non-conformité a été constatée dans certaines zones suite à la mise en œuvre au cours de l'année 2015 de la partie supérieure des terrassements (PST). Il a été constaté des épaisseurs insuffisantes de matériaux. Ces insuffisances locales d'épaisseur de la PST pouvaient avoir des conséquences sur la pérennité de la chaussée élargie. En première analyse, près de 50 % du linéaire de PST mis en œuvre apparaissait comme litigieux.



Travaux de rabotage de chaussée sur l'opération d'élargissement de l'A63 – Mars 2016



Vue sur la plateforme d'A63 élargie dans le sens Espagne – France

Après des investigations approfondies conduites par le maître d'ouvrage et son maître d'œuvre, le linéaire présentant un risque pour la pérennité à long terme de l'ouvrage a été réduit à 1050 ml. Des travaux de reprise par substitution de la PST doivent être engagés au cours de l'année 2017 sur 6 zones du chantier représentant des linéaires allant de 100 ml à 240 ml. En complément, un dispositif de suivi sera mis en place après mise en service de l'élargissement pour vérifier le bon comportement de la chaussée dans le temps. La sous-direction GCA a accompagné ASF dans le cadre de cette affaire, avec l'appui technique du CEREMA.

- A9 – élargissement à 2x3 voies entre Perpignan et Le Boulou
- A63 – élargissement à 2x3 voies entre Biarritz et Bariatou
- A64 – mise aux normes autoroutières de Bayonne - Briscous
- A8 – élargissement à 2x3 voies de l'A8 à St-Laurent-du-Var
- Nouvelle liaison autoroutière A89 – A6
- Aménagements sur diffuseurs autoroutiers: A83 Aigrefeuille, A62 Toulouse Borderouge, A40 Eloise, A63 St-Jean-de-Luz, A13 Maison Brûlée, A7 Piolenc
- A8 – ouvrage de stabilisation de glissement de terrain, et de protection contre les chutes de blocs

Vingt-cinq visites de contrôle sur des projets de construction ont été réalisées au cours de l'année 2016 par la sous-direction GCA sur les thématiques chaussées et terrassements. Le CEREMA, qui est régulièrement mobilisé pour assister la sous-direction GCA dans ses missions de contrôle, apporte son expertise et sa connaissance du contexte local lors des opérations de contrôle. Ces visites donnent lieu à des rapports et des comptes-rendus de réunions.

► **Décisions de mise en service**

Douze décisions de mise en service sont intervenues en 2016.

Les inspections travaux et sécurité ont été réalisées pour chacune de ces opérations afin de s'assurer de la conformité des travaux réalisés et de la sécurité de l'infrastructure avant son ouverture au public.

Depuis fin 2012, les inspections sécurité valent rapport d'audit de sécurité routière en application de l'article D118-5-4 du code de la voirie routière pour les opérations relevant de la procédure d'audit de sécurité routière.

En 2016, la sous-direction a établi :

- 1 procès verbal d'inspection travaux,
- 1 procès verbal d'inspection sécurité valant audit de sécurité routière,
- 11 procès verbaux d'inspection travaux et sécurité dont 3 valant audit de sécurité routière.

Zoom sur...

Les inspections avant mise en service

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

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

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

6.3.2. Principales mises en service de 2016

A8 : St-Laurent-du-Var – Nice St-Augustin (ESCOTA)

Mise à 2x3 voies de l'autoroute A8 entre les diffuseurs de St-Laurent-du-Var et de Nice St-Augustin, sur 1,3 ou 2 km ?

Mise en service : 10 février 2016



A83 : diffuseur d'Aigrefeuille-sur-Maine (ASF)

Création du diffuseur n°3 d'Aigrefeuille-sur-Maine sur l'autoroute A83.

Mise en service : 31 mars 2016

A9 : Perpignan Sud – Le Boulou (ASF)

Mise à 2x3 voies de l'autoroute A9 entre les diffuseurs de Perpignan Sud et du Boulou, sur 13,8 km.

Mise en service : 30 juin 2016



L2 Est

Ouverture partielle de l'autoroute A507 (rocade L2 de Marseille) entre les diffuseurs de Florian et de Frais-Vallon, sur 5,5 km.

Mise en service : 29 novembre 2016

A40 : tunnels de St-Germain-de-Joux et Châtillon (APRR)

Rénovation des tunnels de St-Germain-de-Joux et Châtillon sur l'autoroute A40.

Mise en service : 30 novembre 2016



A62 : entrecroisement et diffuseur de Borderouge (ASF)

Mise à 2x3 voies de l'autoroute A62 (rocade Est de Toulouse) entre les diffuseurs de Croix-Daurade et des Izards, sur 2,5 km et création du diffuseur n°13 de Borderouge.

Mise en service : 23 décembre 2016

A10 : Passage Grande Faune du Bas Bry (COFIROUTE)

Mise en service : 31 décembre 2016



A64 : Eco-pont de Peyreharasse (ASF)

Mise en service : 31 décembre 2016

A89 : Eco-pont de la forêt de Boucaud (ASF)

Mise en service : 31 décembre 2016



6.3.3. Contrôle lié à la conservation du patrimoine

L'État doit récupérer en fin de concession un patrimoine en état d'être exploité dans de bonnes conditions de confort et de sécurité. Les contrats de concession prévoient des modalités d'état des lieux et de financement des réparations nécessaires.

Le patrimoine de la concession correspond aux biens meubles et immeubles de l'assiette de la concession. Il est constitué des infrastructures, des ouvrages associés dont les ouvrages d'art, les chaussées, les dispositifs d'assainissement et de protection de l'environnement, les bâtiments d'exploitations et de services, les aires, les dispositifs de péage et de tous les autres biens nécessaires à son exploitation. Ce patrimoine est estimé à environ 150 milliards d'euros.

À défaut d'un entretien soigné et régulier, le patrimoine se détériore sous l'action du trafic ou des agressions naturelles. La rénovation et le renouvellement de ce patrimoine se planifie à l'avance et requiert des travaux s'étalant parfois sur plusieurs années, dont les concessionnaires ont la responsabilité. En amont de la fin des concessions, l'action du concédant en matière de contrôle du patrimoine et de politique d'entretien doit donc s'intensifier afin d'éviter qu'un sous-investissement ne se traduise en dégradation du patrimoine en fin de contrat. Depuis plusieurs années, l'État concédant élabore une stratégie et un plan d'action pour structurer et renforcer l'efficacité de son intervention dans le domaine.

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

- dresser un inventaire du patrimoine autoroutier concédé,
- définir des outils et des méthodes permettant de connaître, de contrôler et de suivre l'état fonctionnel du patrimoine,
- établir le « bon état » cible de ce patrimoine, en vue de la préparation de la fin de concession.

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 notablement avancé. Cette délimitation permet l'identification précise des espaces relevant de la responsabilité des sociétés concessionnaires, donc de leurs charges d'entretien et de maintenance.

Sur les 3640 communes traversées par une autoroute concédée, 3341 font l'objet d'une délimitation approuvée, dont 63 nouvelles communes en 2016, portant le taux de « communes délimitées » à 91,8 %.

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. Il révèle de fortes marges de progrès (43,1 % des ouvrages font l'objet d'une convention entre les sociétés concessionnaires et les collectivités locales concernées) à l'exception des nouvelles sociétés et d'APRR pour qui l'action est nettement plus avancée. Des engagements ont néanmoins été pris fin 2016 par toutes les SCA en matière de planning de résorption de ce retard.

En revanche, le bilan de la remise des rétablissements des voies de communication (voies latérales) aux collectivités concernées est plus satisfaisant (71,3%), même s'il reste encore des marges de progrès.

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.

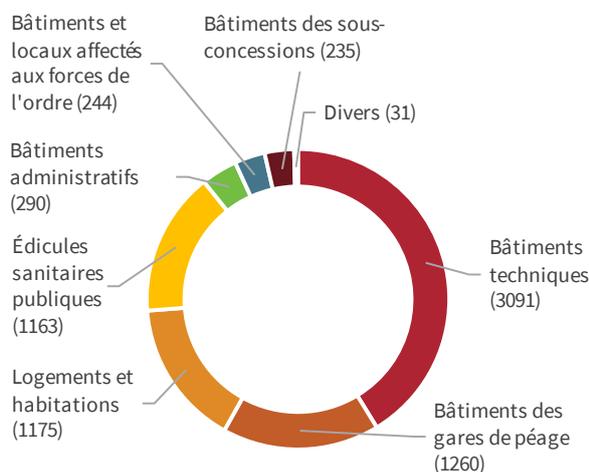
6.3.3.a. Les bâtiments

Les bâtiments font partie des ouvrages et des biens de la concession, qui sont pour la plupart des biens de retour. À cet effet, l'État concédant doit s'assurer de leur maintien en bon état. La plupart des bâtiments se trouve à l'intérieur du domaine public autoroutier concédé (70%).

En 2016, l'État a demandé à toutes les Sociétés Concessionnaires d'Autoroute de fournir leur inventaire immobilier en utilisant une fiche d'identité unique conçue à cet effet (voir **annexe 15**).

Les chiffres clés :

- 7.500 bâtiments (âge moyen 21 ans) dont 1200 de plus de 30 ans (moyenne 42 ans)
- 1,2 millions de m²,
- 1,6 milliards € HT de valeur patrimoniale (estimation)



Décomposition du patrimoine immobilier
Sources : sociétés concessionnaires

6.3.3.b. Les tunnels

Dans le domaine des tunnels, la sous-direction GCA contrôle l'avancement des mises à niveau des tunnels en service. Cette action est conduite en coopération avec le Centre d'études technique des tunnels (CETU). Le réseau concédé comporte 47 tunnels de plus de 300 mètres (voir **annexe 13**).

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

- lors des déplacements,
- par réception des fiches incidents 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 fin des travaux de mise en conformité ou à la mise en service de nouveaux tunnels. Elles ont pour objectifs de s'assurer :

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

Depuis 2015, les travaux de mise en sécurité des 37 tunnels du réseau concédé sont terminés.

6.3.3.c. Les ouvrages d'art

► La préparation des rendez-vous de programmation des fins de concession

Le cahier des charges prévoit que le concédant établisse, 7 ans avant la fin de la concession, un programme d'entretien et de maintenance que devra réaliser le concessionnaire à ses frais avant l'expiration de la concession.

Ces programmes sont établis dans le cadre de rendez-vous de programmation, réunissant l'État concédant et les sociétés concessionnaires.

Compte tenu de la proximité de ces dates et du délai de programmation des travaux sur les ouvrages d'art qui est ordinairement de l'ordre de 3-4 ans, il est nécessaire que le concédant définisse au plus tôt ses points de contrôle et ses points de vigilance.

Pour les ouvrages d'art, le travail du bureau GCA 3 a notamment porté depuis 2014 sur la réalisation d'un audit d'ouvrages d'art simulant le rendez-vous de programmation de la fin de concession, audits menés sur des tronçons des sociétés ESCOTA ou APRR.

Ceci a permis d'établir la méthodologie à suivre en pareil cas, de reconstituer les référentiels techniques contractuels à appliquer, de définir les points de contrôle du concédant et ses points de vigilance, tous points qu'il est indispensable de préciser au plus tôt, en amont de la fin de concession.

► Le référentiel technique pour la maintenance des ouvrages d'art

Le référentiel technique est composé de l'ensemble des normes techniques opposables qui doivent être appliquées à la maintenance des ouvrages d'art. Ces normes sont définies dans plusieurs textes :

- Le cahier des charges de la concession (notamment, l'obligation d'entretien et de maintien en bon état des ouvrages).

- Les annexes techniques à ces cahiers qui précisent les règles opposables pour chaque tronçon autoroutier, et donc pour chaque ouvrage :
 - la conception (convois de charge, matériaux, taux de sollicitation, dérogations, etc.) ;
 - l'exécution (règles de l'art, matériaux, etc.) ;
 - le récolement des ponts, murs et tubes (contenu des dossiers) ;
 - la gestion (remise des ouvrages aux collectivités, maintien en bon état) ;
- Les procès verbaux des inspections préalables aux autorisations de mise en service établis contradictoirement entre le concédant et le concessionnaire qui définissent les travaux à réaliser avant mise en service, après celle-ci et, s'il y a lieu, les réserves du concédant pour la fin de concession.
- Les décisions du concédant notifiées au concessionnaire (portant par exemple sur la sécurisation des tunnels, le confortement des ouvrages précontraints, le renforcement des piles de pont au choc de poids lourds, la limitation de l'emploi de dispositifs de retenue originaux, la mise en place d'écrans anti-vandalisme, la mise en conformité des gardes corps, etc.).
- Les contrats de plan liant le concédant et le concessionnaire (objectifs en matière d'altération des structures, hauteur libre et portance des ponts, études aux séismes, suppression d'écarts, etc.).

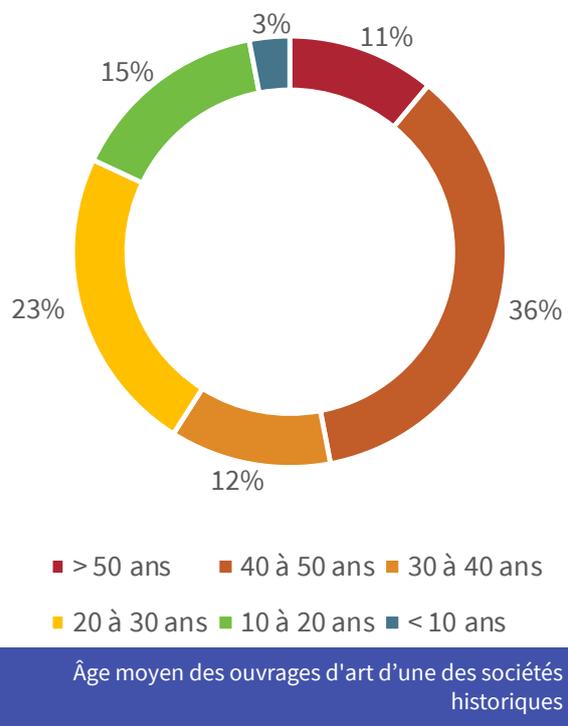
Le référentiel technique pour l'entretien des ouvrages d'art comprend notamment le système de cotation « IQOA » des ouvrages d'art utilisé sur le réseau non concédé permettant de ventiler les ouvrages en 5 classes depuis le bon état apparent jusqu'à l'altération grave des structures.

► **Évaluation de l'état du patrimoine des ouvrages d'art du réseau concédé**

Les ouvrages d'art du réseau concédé sont en bon état pour 97 % d'entre eux; 3% du patrimoine environ nécessitent des reprises structurales à court terme. Ce chiffre est en baisse ces dernières années, synonyme de maintien de l'état du patrimoine globalement vieillissant, tel que l'illustre le tableau ci-après.

Année	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Ouvrages ne nécessitant pas de réparations structurales	92%	92%	92%	93%	96%	97%
Ouvrages nécessitant des réparations structurales	8%	8%	8%	7%	4%	3%

En termes d'âge des ouvrages, le graphique ci-dessous représente l'âge moyen des ouvrages d'une des sociétés historiques. Près de la moitié des ouvrages ont atteint leur milieu de vie.



► **Audits sur le patrimoine des ouvrages d'art**

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.

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

- redéfinir précisément l'assiette de la concession en excluant les terrains qui ne sont plus utiles à l'exploitation une fois les travaux achevés ;

- lorsqu'elles réalisent des ouvrages pour des tiers, les sociétés assurent la remise des ouvrages achevés à l'exploitant ;
- les sociétés doivent systématiquement établir un dossier de récolement à l'issue de toute phase de chantier ;
- enfin, les sociétés mettent en place des politiques de maintenance qui visent à assurer la portance des ouvrages d'art tout au long de leur durée de vie.

Le contrôle exercé par le bureau GCA 3 sur l'état d'entretien et de maintenance des ouvrages d'art s'opère selon plusieurs processus emboîtés 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 ;
- de façon approfondie, lors d'audits de terrain, par l'examen de tronçons de plusieurs centaines de kilomètres d'autoroutes.

En 2016, une vingtaine de visites de contrôle sur des opérations de construction d'ouvrages d'art ont été réalisées.

Au-delà des contrôles effectués sur site, un audit biennal de la concession Sanef a été mené. Cet audit a permis d'aborder les points suivants :

- le suivi de l'état des 1567 ouvrages d'art, dont une vingtaine nécessite des travaux de réparation de la structure et un peu plus de 300 un entretien spécialisé pour éviter le développement de désordres structurels,
- l'identification des pathologies sensibles dont le phénomène de gonflement des bétons qui est suivi depuis 25 ans,
- le programme de renforcement spécifique des buses métalliques.

En conclusion, le patrimoine Sanef est vieillissant avec 46% des ouvrages ayant plus de 40 ans et nécessite une vigilance accrue de la part de la société. La sous-direction GCA accompagnera la société Sanef dans cette démarche.

► **Quelques cas particuliers de désordres sur les ouvrages**

Nouvelles pathologies relatives aux gaines PEHD protégeant des câbles de précontrainte :

En 2015, le bureau GCA 3 a été informé de la rupture d'un câble de précontrainte extérieure d'un viaduc conduisant à la fermeture d'un sens de l'autoroute aux poids lourds de plus de 7.5 t et s'est immédiatement rendu sur le site pour s'assurer des mesures prises et évaluer la gravité de la situation.

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

La rupture du câble en question a été causée par un défaut de réalisation des manchons reliant les éléments de gaine en Polyéthylène haute densité (PEHD). Ce défaut a conduit sur le long terme à la pénétration d'agents agressifs au droit même des torons de précontrainte.

Depuis cette première alerte, d'autres inspections ciblées sur des ouvrages présentant ce même matériau ont révélé des défauts de nature similaire. Ce phénomène actuellement ponctuel conduit à s'interroger sur la durabilité des gaines et au-delà, sur la durabilité de la protection de la précontrainte extérieure.

Un groupe de travail ayant pour objectif de réaliser un retour d'expérience sur cette nouvelle pathologie va être constituée en 2017 en associant la sous-direction GCA, quelques sociétés autoroutières et des établissements publics du Ministère comme le Cerema.

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

Alerté depuis 2014 sur le risque de fissuration en fatigue d'ouvrages métalliques, les sociétés autoroutières ont effectué des analyses de dossier de récolement qui ont orienté les inspections détaillées périodiques.

Il s'avère que plusieurs ouvrages métalliques ont ainsi pu être identifiés comme présentant des assemblages pouvant être l'objet de risques de fissuration, et qui présentaient au final des fissures réelles après inspection visuelle.

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

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

Enfin, en 2016, une ossature bi-poutre mixte (poutres en acier et dalle de couverture en béton armé) construite en 1985 présentait également des fissures principalement dans les zones d'assemblages des montants de raidisseurs sur la semelle supérieure de la poutre principale.

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

6.3.3.d. Chaussées et ouvrages en terre

► **Observatoire des chaussées**

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

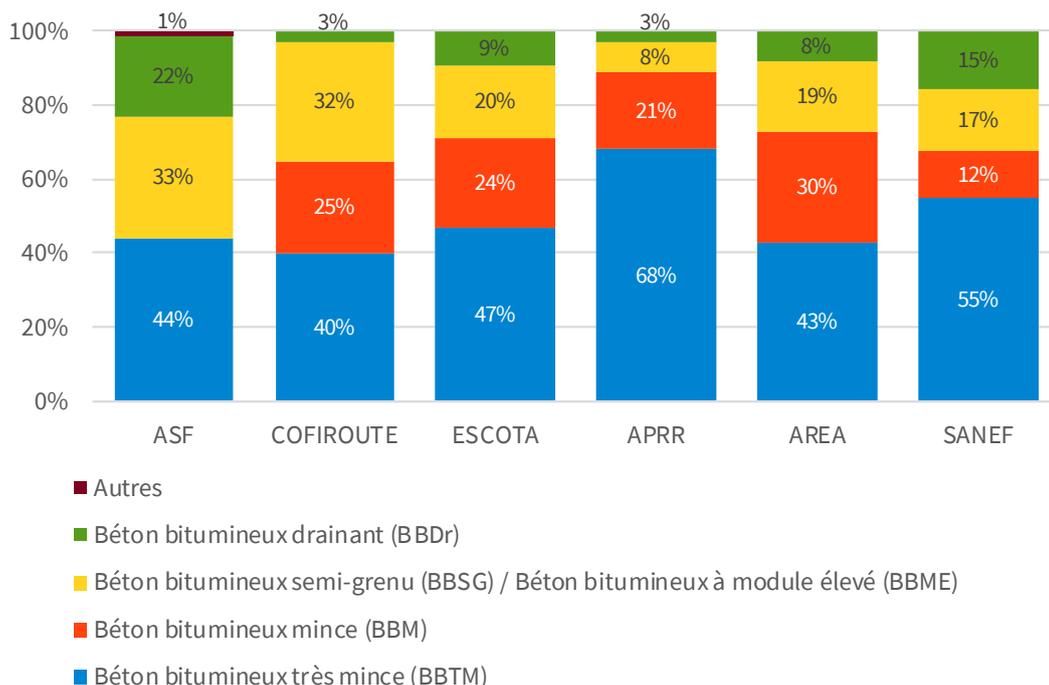
En complément des informations transmises par les sociétés, des réunions d'échanges sur les travaux réalisés et les politiques d'entretien des chaussées peuvent être organisées à la demande du concédant. Ces échanges permettent de vérifier la qualité des données transmises et d'assurer une veille sur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

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

► **Procédures d'audit**

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

- vérifier le bon état d'entretien du patrimoine,
- s'assurer des conditions d'application par la société concessionnaire de son cahier des charges, et, le cas échéant, de son contrat de plan, en matière de maintenance du patrimoine des chaussées,



Emploi des techniques de couche de roulement par sociétés

- vérifier la complétude et la justesse des indicateurs annuels de performance,
- réaliser un suivi périodique du patrimoine.

La méthodologie développée s'appuie :

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

- et sur l'analyse de documents communiqués par la société audité.

Ces audits permettent d'examiner en détail les politiques mises en œuvre par la société pour gérer le patrimoine des chaussées, les moyens mobilisés et les résultats obtenus. Les sociétés ASF et ATMB ont fait l'objet d'un audit chaussées détaillé au cours de l'année 2016.

Zoom sur...

L'audit chaussées de la société ASF

L'audit réalisé en 2016 s'est appuyé sur l'examen détaillé d'un échantillon du réseau, composé des quatre sections suivantes des autoroutes A7, A9, A10 et A54 et d'un linéaire total de 146 km :

- A7 entre Cavaillon et Coudoux/A8 (PR 211 à 246)
- A9 entre Béziers/A75 et Narbonne/A61 (PR 159 à 192)
- A10 entre Poitiers Sud et Niort / A83 (PR 311 à 364)
- A54 entre St Martin de Crau et Salon-de-Provence (PR 48 à 73)

La société ASF gère, à fin 2016, un linéaire en section courante d'environ 2700 km d'auto-route représentant 30 % du réseau autoroutier concédé.

Les principaux enseignements de cet audit sont les suivants :

- L'analyse de la politique d'entretien des chaussées de la société ASF, ainsi que les différents échanges conduits avec les équipes en charge de sa mise en œuvre ont permis d'établir qu'ASF dispose d'une bonne connaissance du patrimoine des chaussées qui lui est concédé : les données sont organisées et fiables, et les outils de suivi des chaussées mis en place bien adaptés. Toutefois, il est apparu, en matière d'auscultation des chaussées, que la fréquence de suivi de l'adhérence des bretelles d'échangeurs était insuffisante (en moyenne tous les 6 ans) et ne permettait pas de suivre finement le risque de diminution de l'adhérence au fil des années. ASF s'est depuis engagée à augmenter la fréquence de auscultations sur les bretelles des échangeurs.

- La programmation de la maintenance d'ASF repose sur une stratégie d'intervention « juste à temps ». Elle s'appuie sur un processus de qualification d'état des chaussées, et prend en compte prioritairement des critères de sécurité et de performance, en cohérence avec les objectifs contractuels d'ASF visant à garantir la sécurité des usagers, et atteindre ses objectifs de performance. Cette stratégie de maintenance produit des résultats plutôt positifs, néanmoins les visites de terrain ont mis en évidence quelques situations non satisfaisantes qu'ASF devra traiter dans les meilleurs délais.

- Concernant les indicateurs contractuels de performances se rattachant aux chaussées, ASF atteint les objectifs de performance associés aux indicateurs chaussées au cours des quatre premières années du contrat de plan 2012-2016. En outre les notes sur l'indicateur d'état de surface des chaussées sur le réseau ASF sont globalement meilleures que les notes moyennes calculées sur l'ensemble du réseau autoroutier concédé sur la période 2012-2016.

- Il a enfin été constaté que les volumes d'opérations de maintenance des chaussées et les montants qui y sont consacrés ont significativement diminué sur le réseau ASF sur la période 2010-2015, tant en terme de renouvellement de couches de surface que de renforcement structurel. La sous-direction GCA a donc demandé à ASF de revoir à la hausse les moyens consacrés à la maintenance du patrimoine des chaussées au cours des prochaines années.

► **Contrôle « continu »**

Le contrôle de l'état d'entretien des chaussées et ouvrages en terre s'opère aussi de manière « continu », c'est-à-dire lors de visites non formalisées du réseau et à l'occasion des déplacements.

Ce contrôle permet de pointer des zones défaillantes, par recueil d'éléments successifs, et d'attirer l'attention également sur d'autres domaines.

► **Suivi de l'indicateur IQRA surface - État de surface des chaussées**

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

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

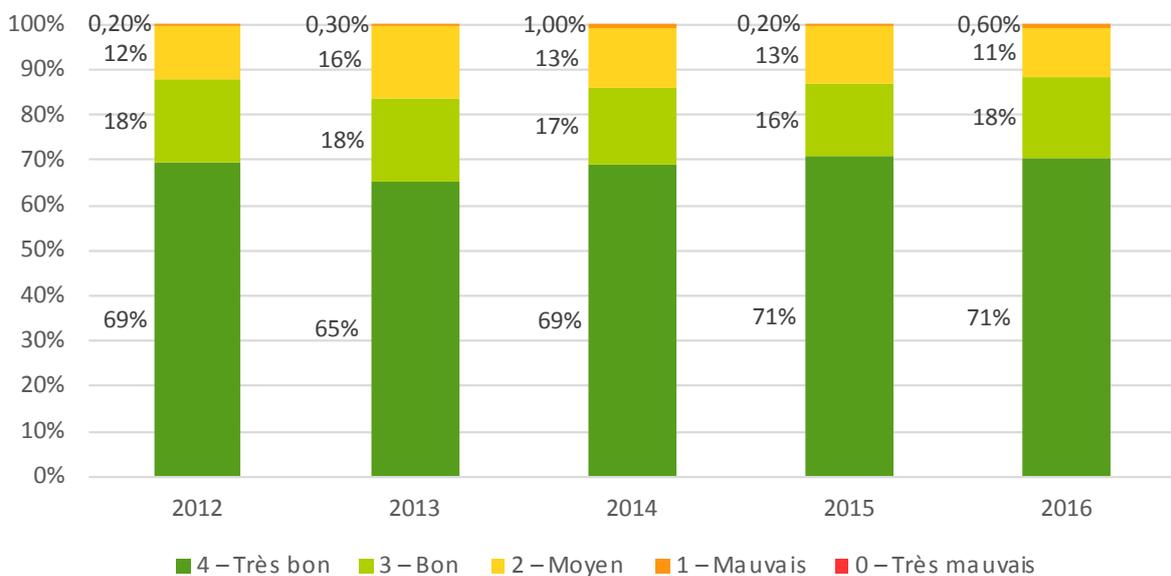
L'analyse de la répartition des notes permet d'apprécier la part du réseau présentant un bon ou très bon état de surface (notes supérieures ou égales à 3), la part du réseau en mauvais ou très mauvais état (notes ≤ 1), et la part du réseau en état moyen (notes égales à 2).

Le graphique ci-dessous présente l'évolution des états de surface des chaussées sur le réseau concédé entre 2012 et 2016. L'indicateur ici calculé est un indicateur moyen basé sur les indicateurs IQRA Surface des sociétés ASF, ESCOTA, APRR, AREA, COFIROUTE, Sanef, SAPN, ATMB et SFTRF. Les méthodes de calcul de l'indicateur IQRA surface sont sensiblement différentes pour SANEF et COFIROUTE, ce que ne prend pas en compte cette représentation.

L'état des chaussées reste globalement satisfaisant, avec une bonne stabilité des notes au cours de la période 2012-2016 et environ 88% du linéaire en état bon ou très bon. La part du réseau en état mauvais ou très mauvais demeure très faible sur la période et n'exède pas 1%. Les contrats des concessionnaires soumis à l'indicateur IQRA Surface prévoient des objectifs de performance et des pénalités en cas de non atteinte de ces objectifs, en particulier si la proportion de linéaire de réseau en mauvais état excède un certain seuil.

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

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



Évolution de l'indicateurs d'état de surface des chaussées du réseau autoroutier concédé

Parallèlement à ces indicateurs contractuels d'état de surface des chaussées, l'État concédant procède à des audits approfondis des politiques d'entretien et de maintenance du patrimoine chaussées du réseau concédé. Ces derniers permettent de suivre finement dans le temps l'évolution des résultats atteints en terme d'entretien et de maintenance des chaussées. En 2016, deux sociétés ont été auditées sur leur politique de maintenance des chaussées.

L'État concédant est aussi vigilant, dans la perspective des fins de concessions, à maintenir le haut niveau de performance des chaussées du réseau concédé. Ainsi en 2016, environ 25 visites de contrôle sur des opérations de construction ont été réalisées sur la thématique chaussées.

■ 6.3.4. Environnement

Bilan LOTI

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

Des visites dites de «un an après la mise en service» ont été effectuées en 2016 sur 5 opérations mises en service fin 2014 et en 2015. Ces visites ont pour objectif de s'assurer du bon achèvement des mesures environnementales et d'avoir un premier regard sur leur efficacité.

Ces bilans ont notamment pour objectifs :

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



Ecrans de filets pare-blocs – secteur de Menton – tunnel de la Girarde – juin 2016

6.3.5. Problématiques particulières traitées en 2016

6.3.5.a. Chutes de blocs – A8 (ESCOTA)

Considérant les chutes de blocs intervenues en 2005, 2008 et 2009 sur l'autoroute A8, qui trouvent leur origine en dehors du domaine public autoroutier concédé à ESCOTA et l'urgence à mettre en œuvre les mesures préventives destinées à garantir la sécurité des usagers de l'autoroute et des voies adjacentes, le Préfet des Alpes-Maritime a décidé de mettre en place un comité de pilotage et un comité technique chargés du suivi des opérations de sécurisa-

tion des tronçons à risques entre Nice-Est et la frontière Italienne. La démarche initiée dans les Alpes-Maritimes a été étendue en 2014 au Var et aux Bouches-du-Rhône pour traiter les sites de Roquebrune-sur-Argens / Le Muy et de Chateauneuf-le-Rouge (A8-A52).

Les sites concernés par les opérations de mises en place de filets et de confortement de blocs, ainsi que leur avancement à fin 2016 sont présentés dans le tableau suivant :

Site	Avancement à fin 2016	Fin des travaux prévisionnelle
Beausoleil / Peille	Travaux achevés	
La Trinité	Travaux achevés	
La Trinité – Borne Romaine/ Scoba	Travaux achevés	
Roquebrune Cap Martin	Mont-Gros : travaux achevés Arme-Ricard : début des travaux septembre 2017	1 ^{er} semestre 2018
Menton	80 %	mi-2017
Roquebrune-sur-Argens – Le Muy	Travaux achevés	
Chateauneuf-Le-Rouge	Travaux achevés	



6.3.5.b. Inondations de l'A10 du 31 mai 2016 (COFIROUTE)

Des événements pluvieux exceptionnels ont conduit à l'inondation de l'A10 au nord-ouest d'Orléans le 31 mai 2016. La submersion complète des deux sens de circulation de l'autoroute s'est progressivement étendue sur plusieurs zones et a entraîné le blocage de plusieurs centaines de véhicules. La mobilisation de nombreux moyens du gestionnaire, mais aussi de l'État, a été nécessaire pour évacuer près de 350 usagers pris au piège.

Cette submersion a également éprouvé l'infrastructure. La sous-direction GCA a alors accompagné COFIROUTE avant la remise en circulation de l'autoroute pour évaluer l'état de l'infrastructure et pour identifier les travaux nécessaires afin de garantir la sécurité des usagers.

Cet événement, aux conséquences majeures, a conduit l'autorité concédante à une analyse approfondie des actions menées par le gestionnaire en début de crise. Le rapport qui a découlé de cette analyse a permis d'identifier de réelles pistes de progrès pour l'avenir, partagées avec COFIROUTE, notamment en matière d'information des usagers et de surveillance d'une portion de réseau désormais identifiée comme soumise au risque d'inondation.

Parallèlement, le conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) a été missionné par la ministre de l'Environnement pour analyser les causes de cette inondation et l'ensemble des mesures prises pour y faire face. Sur le volet relatif à l'inondation de l'A10, le rapport du CGEDD recommande notamment de renforcer la surveillance du tronçon concerné et de réaliser régulièrement des exercices de crise routière afin de rôder et éprouver le nouveau dispositif d'information routière et de gestion de crise.

Une autre recommandation porte également sur le besoin d'une réflexion globale sur le bassin de la Retrêve afin de réaliser un plan d'aménagement complet de ce cours d'eau. Sans attendre cette réflexion globale, la sous-direction GCA et la société COFIROUTE sont convenues d'intégrer

une reprise de l'ouvrage de franchissement de la Retrêve sous l'autoroute A10 qui sera dans ses dimensions compatible avec tous les scénarios envisageables ultérieurement tout en améliorant la gestion d'un éventuel nouvel événement de cette importance. Ces travaux seront réalisés simultanément avec ceux de l'opération d'élargissement de l'A10 dans ce secteur.

6.3.5.c. Suivi du glissement de terrain des Pégons – Autoroute A8 – PR 206+300

Depuis octobre 2013, suite à des précipitations exceptionnelles, un phénomène de glissement a été constaté sur le territoire de la commune de la Trinité (versant des Pégons) et affecte l'autoroute A8 dans les deux sens de circulation, entraînant des déformations et des fissures sur les voies de circulation. Compte tenu des forts enjeux sur cet axe international, la sous-direction GCA a demandé une sécurisation urgente du glissement.

La Société ESCOTA a proposé fin 2014 à la DIT une solution de type barrettes de clouages sur un linéaire de près de 250m permettant de traiter durablement ce glissement. Les travaux de sécurisation se sont achevés début 2016.

Le suivi de stabilité mis en place par la société confirme le bon comportement de la paroi de barrettes réalisée.



Visite de l'ouvrage de confortement exécuté – Juin 2016



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

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

Au titre des articles 20 et 35 des contrats de concession, les sociétés concessionnaires sont tenues de transmettre 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 demander à la société concessionnaire toute information complémentaire sur le compte rendu de l'exécution de la concession. Désormais, la sous-direction GCA relève lors de chaque négociation contractuelle, le niveau d'information demandé.

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 2016, la DIT 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 11** rend compte de l'économie générale du secteur.

Ce travail d'information va dorénavant être renforcé par l'intervention de l'ARAFER. L'Autorité collectera chaque année auprès des sociétés concessionnaires un ensemble d'informations relatives à leur situation financière et à l'état du secteur. Chaque année, l'Autorité doit produire une synthèse des comptes des sociétés concessionnaires et un rapport sur le taux de rentabilité interne des concessions. Un premier rapport annuel a été réalisé par l'ARAFER sur les comptes des concessions autoroutières de 2015. L'autorité a soulevé une amélioration des performances du secteur qui concerne toutes les sociétés, à la fois les sociétés historiques, privées ou publiques, et les sociétés les plus récentes.

Le 26 janvier 2016, jour de lancement de l'observatoire national de la route, le secrétaire d'État aux transports a annoncé l'ouverture des données relatives au réseau routier national. Un portail unique a été mis en place à l'automne 2016, afin d'informer les décideurs et les citoyens sur l'état du patrimoine, l'activité du réseau et l'utilisation des deniers publics. La DIT a invité

les sociétés concessionnaires à s'associer à cette démarche de transparence.

6.4.2. Le contrôle financier des concessions

La sous-direction GCA effectue régulièrement des contrôles financiers prévus par certains articles des contrats de concession.

Au titre de l'article 7, la sous-direction évalue – tous les cinq ans au plus tard 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 seront pérennisées pour chaque nouvelle opération contractualisée dans le cadre de plans d'investissement.

Au titre de l'article 31 des contrats de concessions les plus récents, 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 :

- en phase construction: pour financer d'éventuelles pénalités de retard dans la construction de l'infrastructure ;
- en phase d'exploitation: pour faire face à des pénalités relatives au non-respect de certaines clauses contractuelles ou d'indi-

cateurs de performance (niveaux de service, interruptions de circulation, fourniture de documents prévus par le contrat,...) ;

- à l'approche du terme de la concession : pour s'assurer de la capacité de la société d'effectuer les travaux de remise à niveaux sept ans avant le terme de la concession.

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

Lors des négociations du projet de plan d'investissement autoroutier (PIA), la sous-direction GCA a notamment demandé aux sociétés concessionnaires des informations relatives aux charges d'entretien et de renouvellement. L'État travaille à collecter et préciser ces données, notamment en vue de la fin des concessions, pour vérifier le maintien en bon état des ouvrages.

PARTIE 7

Les négociations des avenants aux contrats de concession



7.1. Les contrats de plan

Le contrat de plan constitue un outil de négociation dont dispose l'État afin de définir les conditions d'exécution des opérations complémentaires à réaliser sur le réseau qui ne relèvent pas déjà des obligations contractuelles des sociétés concessionnaires. C'est un document contractuel à part entière, d'une durée maximale de 5 ans, qui permet de compléter et de renforcer les obligations contractuelles des sociétés concessionnaires par rapport à celles traduites dans les avenants aux contrats de concession. Sa durée limitée donne une plus grande souplesse de négociation et facilite donc l'instauration de nouvelles dispositions améliorant le contrôle des concessions.

Les contrats de plan comportent deux types de dispositions :

- d'une part, des obligations nouvelles à la charge de la société concessionnaire, qui font l'objet d'une compensation ;
- d'autre part, des précisions sur les obligations de base de la société concessionnaire, qui ne font pas l'objet d'une compensation.

Les contrats de plan les plus récents s'attachent à préciser et à renforcer les obligations contractuelles des sociétés concessionnaires, notamment en matière d'information, de performance et d'entretien du patrimoine. Ce travail est réalisé grâce au suivi des indicateurs de performance (voir partie contrôle des perfor-

mances, 6.2.1) Ils comportent également des dispositions visant à mieux encadrer la fixation des tarifs de péage.

Durant l'année 2016, trois contrats de plan sont arrivés à échéance (ASF, ESCOTA, SFTRF). Trois contrats de plan étaient déjà échus, celui de la société SAPN en 2008, ceux des sociétés Sanef et COFIROUTE en 2014. Les sociétés encore sous contrat de plan avec l'État en 2016 sont APRR et AREA, pour la période 2014-2018. Dans le cadre du projet de plan d'investissement autoroutier, cinq nouveaux contrats de plan en 2016 (ASF, ESCOTA, Sanef, SAPN, COFIROUTE) ont fait l'objet de premières négociations en vue de leur approbation future.

Rappel sur...

Le plan de relance autoroutier de 2015

Ce plan n'avait pas entraîné de modification des contrats de plan mais l'ajout d'avenants aux contrats de concession pour allonger leur durée. À la suite de la décision favorable de la commission européenne en octobre 2014, les projets de décrets approuvant ces avenants ont été examinés par le Conseil d'État et publiés le 23 août 2015.



7.2. Le projet de plan d'investissement autoroutier

S'élevant à près de 800 millions d'euros, le projet de plan d'investissement autoroutier (PIA) dont la négociation a démarré à l'été 2016 comprend des opérations d'initiative locale, principalement de nouveaux échangeurs ou diffuseurs, visant à améliorer le développement économique et la desserte des territoires ainsi que des opérations consistant à diminuer l'impact des autoroutes sur l'environnement : réalisation d'aires de covoiturage et d'ouvrages de franchissement pour la faune, reprise de sites où le traitement des eaux de ruissellement des autoroutes sera amélioré pour répondre aux exigences réglementaires renforcées, mesures ciblées pour supprimer les points noirs bruit. Les opérations seront assurées par les sociétés concessionnaires historiques : ASF, ESCOTA, Sanef, SAPN, APRR, AREA, Cofiroute.

Parmi les opérations qu'il n'est pas prévu de retenir figurent, outre les projets dont les études ne sont pas suffisamment avancées, des opérations d'élargissement (coûts généralement très élevés et nécessitant donc une hausse tarifaire conséquente), de création de nouvelles sections ou d'adossement de routes nationales existantes (problèmes juridiques liés à l'adossement, ajoutés à des coûts élevés) et enfin des opérations d'exploitation, ou d'entretien dont la possibilité de compenser reste dans la plupart des cas à démontrer.

La formalisation du projet de PIA devrait se traduire par l'établissement de nouveaux contrats de plan et la signature d'avenants aux sept contrats de concession concernés.

Les projets d'avenants ont pour objet de modifier l'assiette des concessions pour y intégrer les ouvrages et aménagements pressentis. Ils poursuivent également l'objectif de renforcer les dispositifs de contrôle et d'incitation à la

performance des concessionnaires, au bénéfice d'une meilleure régulation du secteur. Enfin, ces projets d'avenants procèdent aux mises à jour rendues nécessaires, notamment par les évolutions qu'a récemment connues le cadre juridique applicable à la passation, par les sociétés d'autoroutes privées, de marchés et de contrats. L'élaboration d'un nouveau plan autoroutier a donc été l'occasion d'actualiser certaines clauses du cahier des charges des contrats de concession au cœur des enjeux de régulation pour le concédant.

En ce qui concerne les nouveaux contrats de plan, ils devraient concerner les sociétés dont les contrats sont arrivés à échéance (Sanef, SAPN, ASF, Cofiroute et ESCOTA) et comporteraient notamment :

- des engagements sur le suivi et la remise en état du patrimoine qui sont déterminants à l'approche de la fin des concessions ;
- des engagements sur l'évolution de certains indicateurs de performance existants ou la mise au point de nouveaux indicateurs pour les rendre applicables et pénalisables en cas d'écart par rapport aux objectifs fixés à la fin des contrats de plan ;
- une disposition interdisant le foisonnement des tarifs de péage.

Ces contrats de plan devraient couvrir les années 2017 à 2021 et les hausses tarifaires associées seraient appliquées sur trois ans entre 2019 et 2021 afin d'éviter le pic de hausse globale de l'année 2018 déjà prévu, notamment en raison de la compensation de la redevance domaniale.

Le groupe APRR/AREA disposant encore d'un contrat de plan (pour la période 2014/2018), l'ensemble des dispositions et fiches techniques serait introduit dans le contrat de concession et ses annexes.

PARTIE 8

Activité réglementaire



8.1. Directive « Concessions »

L'Union européenne a adopté trois nouvelles directives portant sur la commande publique dont deux en matière de marchés publics et une en particulier sur les concessions, afin de remplacer les précédentes datant de 2004. Elles sont entrées en vigueur le 26 février 2014. La directive relative aux concessions (2014/23/UE) propose un encadrement inédit du régime juridique des contrats de concession, commun aux concessions de travaux et de service.

La directive a été transposée par l'ordonnance n°2016-65 du 29 janvier 2016 relative aux contrats de concession, publiée le 30 janvier 2016 au Journal officiel. Cette ordonnance simplifie et rationalise l'architecture du droit des contrats de concessions. Elle abroge à cette occasion les dispositions relatives aux délégations de services publics comprises dans 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 », qui faisait jusqu'alors référence en matière de droit des concessions.

Le décret n°2016-86 du 1^{er} février 2016 relatif aux contrats de concession en prévoit les mesures d'application. Il fixe notamment les règles de passation et d'exécution des contrats de concession. Ce cadre juridique rénové emporte deux conséquences principales sur les concessions d'autoroutes existantes, en termes de modifications des contrats de concession et de durée des sous-concessions.

Les conditions de modification des contrats en cours d'exécution sont encadrées très précisément et résultent de l'article 36 du décret précité :

1. les modifications étaient prévues dans les documents contractuels initiaux ;
2. les travaux ou services supplémentaires sont devenus nécessaires et ne figuraient pas dans le contrat de concession initial¹, à la double condition qu'un changement de concessionnaire :
 - a. Soit impossible pour des raisons économiques ou techniques tenant notamment aux exigences d'interchangeabilité ou d'interopérabilité avec les équipements, services ou installations existants acquis dans le cadre de la concession initiale ;
 - b. Présenterait pour l'autorité concédante un inconvénient majeur ou entraînerait pour lui une augmentation substantielle des coûts
3. la modification est rendue nécessaire par des circonstances qu'une autorité concédante diligente ne pouvait pas prévoir² ;
4. la modification résulte d'un changement de cocontractant : soit prévu dans le marché initial, soit à la suite d'une restructuration ;
5. les modifications, quel qu'en soit le montant, ne sont pas substantielles ;
6. le montant de la modification est inférieur au seuil visé à l'article 9 (5 225 000 €) et à 10 % du montant du contrat de concession initial, sans nécessité de vérifier si la modification est substantielle.

Une modification est considérée comme substantielle lorsqu'elle change la nature globale du contrat de concession. En application de l'article 36 du décret, une modification est substantielle lorsqu'au moins une des conditions suivantes est remplie :

- elle introduit des conditions qui, si elles avaient figuré dans la procédure de

^{1,2} En ce qui concerne ces deuxième et troisième conditions, les modifications ne doivent pas dépasser 50 % du montant initial du contrat de concession.

passation initiale, auraient attiré davantage de participants ou permis l'admission de candidats ou soumissionnaires autres que ceux initialement admis ou le choix d'une offre autre que celle initialement retenue ;

- elle modifie l'équilibre économique de la concession en faveur du concessionnaire d'une manière qui n'était pas prévue dans le contrat de concession initial ;
- elle étend considérablement le champ d'application du contrat de concession ;
- elle a pour effet de remplacer le concessionnaire auquel l'autorité concédante a initialement attribué le contrat de concession par un nouveau concessionnaire.

Par ailleurs, l'ordonnance prévoit que la durée des contrats de concession est limitée en fonction de la nature et du montant des investissements demandés au concessionnaire. L'article 6 du décret précise que pour les contrats de concession d'une durée supérieure à cinq ans, la durée du contrat doit être strictement corrélée à la durée d'amortissement des investissements initiaux. Cela implique que les contrats de concession qui comportent peu ou pas d'investissements auront une durée plafonnée à 5 ans. La limitation de la durée des contrats de concession à cinq ans favorise une remise en concurrence régulière.



8.2. Décrets d'application de la loi n° 2015-990 du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques

En 2016, deux décrets, codifiés dans le code de la voirie routière, ont défini les conditions d'application de la loi : le décret n° 2016-234 du 1^{er} mars 2016 relatif à la régulation des contrats dans le

secteur des autoroutes et le décret n° 2016-552 du 3 mai 2016 relatif à la passation des marchés par les concessionnaires d'autoroutes.

8.2.1. Les apports du décret n° 2016-234 du 1^{er} mars 2016

Ce texte supprime la commission nationale des marchés (CNM) et transfère ses missions à l'ARAFER. La CNM était jusqu'ici chargée du contrôle des procédures de passation de marchés de biens, de fournitures et de services par les sociétés concessionnaires d'autoroutes. L'État concédant peut ainsi se focaliser sur ses missions d'aménagement, de suivi des opérations et de contrôle de l'entretien du patrimoine, tandis que le régulateur sera chargé de veiller au respect des règles de la concurrence par les sociétés concessionnaires. Ce transfert de prérogatives de la CNM à l'ARAFER contribue à clarifier les missions respectives de l'État concédant et

du régulateur. Il participe à l'instauration d'une gouvernance renouvelée du secteur autoroutier concédé.

L'ARAFER doit être informée préalablement à la signature d'un marché ou d'un avenant. La commission des marchés doit également informer sans délai l'ARAFER des manquements des sociétés concessionnaires.

La composition des commissions des marchés d'une société concessionnaire et les règles internes pour la passation et l'exécution des marchés sont dorénavant soumises à l'avis

conforme du régulateur, ce qui est juridiquement contraignant. La nomination ou la reconduction d'un des membres de la commission doit faire l'objet d'une saisine préalable du régulateur qui contrôle l'indépendance de l'intéressé, et rend un avis conforme sur cette nomination ou reconduction. Les sociétés historiques et les sociétés à capitaux publics (ATMB et SFTRF) sont soumises à l'obligation d'instituer une commission des marchés. Dès le mois d'avril 2016, l'ARAFER a contrôlé l'indépendance des membres composant ces commissions. Les premiers contrôles ont concerné les sociétés du groupe Vinci.

8.2.2. Les apports du décret n° 2016-552 du 3 mai 2016

Ce décret soumet les sociétés concessionnaires à des règles issues du décret relatif aux marchés publics du 25 mars 2016 qui ne leur est pas applicables puisqu'elles ne sont ni des pouvoirs adjudicateurs, ni des entités adjudicatrices au sens de l'ordonnance n° 2015-899 du 23 juillet 2015 relative aux marchés publics. Les sociétés concessionnaires doivent ainsi respecter l'ensemble des règles relatives aux conditions de recours aux procédures formalisées. L'appel d'offres constitue la procédure de principe pour la passation des marchés. Le recours aux autres procédures formalisées, procédure concurrentielle avec négociation et dialogue compétitif, est autorisé dans les hypothèses prévues par le décret relatif aux marchés publics en son article 25 (solution innovante, circonstances particulières liées à la nature ou à la complexité de l'ouvrage...).

Afin de garantir une mise en concurrence large et effective, le décret prévoit des règles plus contraignantes pour la passation des marchés de travaux. Le seuil de procédure formalisée est ainsi abaissé à 500 000 euros HT, le seuil applicable aux pouvoirs adjudicateurs étant de 5 225 000 euros HT. En outre, la publication d'un avis de pré-information est rendue obligatoire pour les marchés de travaux supérieurs à 2 millions d'euros (applicable à partir du 1^{er} août 2016). En ce qui concerne les marchés de fourniture et de services, le seuil est fixé à 240 000 euros HT.

Chaque commission de marché établit un rapport d'activité annuel qui doit être transmis à l'ARAFER. Celle-ci établit et publie chaque année également un rapport sur les marchés passés par les sociétés concessionnaire d'autoroutes et les travaux réalisés en application de ces marchés. Ce rapport est transmis au Parlement, au ministre chargé de la voirie routière nationale ainsi qu'au ministre chargé de l'économie. Le 5 août 2016, l'ARAFER a présenté son premier rapport annuel sur l'activité des commissions des marchés des sociétés concessionnaires d'autoroutes relatif à l'exercice 2015.

Le décret a introduit une mesure de transparence importante qui consiste en la programmation de l'ensemble des investissements prévus par le contrat de concession pour les 5 années à venir sur le profil acheteur (applicable à partir du 1^{er} juillet 2016).

Le décret liste aussi les projets de marchés et d'avenants devant être transmis à l'ARAFER avant signature. Un délai de dix-huit jours (standstill) après réception du dossier par l'ARAFER doit être respecté avant de signer le contrat afin que l'ARAFER puisse engager un recours, le cas échéant. En cas de manquements aux obligations de publicité et de mise en concurrence, l'ARAFER saisit les juridictions compétentes.

Aux termes du décret, ces règles sont applicables aux marchés pour lesquels une consultation est engagée ou un avis d'appel à la concurrence est envoyé à la publication au 5 mai 2016 (date de publication du décret au Journal officiel de la République française).

La loi du n° 2016-1691 du 9 décembre 2016 relative à la transparence, à la lutte contre la corruption et à la modernisation de la vie économique (loi Sapin II) a modifié plusieurs règles relatives aux marchés et contrats passés par les SCA.



8.3. Divers autres textes publiés dans le secteur

8.3.1. Décrets publiés en 2016 approuvant des avenants aux contrats de concession

- Décret n° 2016-70 du 29 janvier 2016 approuvant le dix-septième avenant à la convention passée entre l'État et la société des Autoroutes Paris-Rhin-Rhône (APRR) pour la concession de la construction, de l'entretien et de l'exploitation d'autoroutes et au cahier des charges annexé à cette convention (intégration du tunnel Maurice Lemaire dans le contrat APRR) ;
- Décret n° 2016-68 du 29 janvier 2016 approuvant le premier avenant à la convention de concession passée entre l'Etat et la société ATLANDES pour le financement, la conception, l'aménagement, l'élargissement, l'entretien, l'exploitation et la maintenance de la section de l'autoroute A63 entre Salles et Saint-Geours-de-Maremne et au cahier des charges annexé à cette convention
- Décret n° 2016-69 du 29 janvier 2016 approuvant le deuxième avenant à la convention de concession passée entre l'Etat et la Compagnie EIFFAGE du viaduc de Millau pour le financement, la conception, la construction, l'exploitation et l'entretien du viaduc de Millau et au cahier des charges annexé à cette convention

8.3.2. Textes tarifaires publiés fin 2016 et début 2017

- Arrêté du 22 décembre 2016 relatif aux péages autoroutiers (applicable au duplex A86) ;
- Arrêté du 26 janvier 2017 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 26 janvier 2017 relatif aux péages applicables sur les réseaux autoroutiers concédés aux sociétés SANEF et SAPN ;
- Arrêté du 26 janvier 2017 relatif aux péages applicables sur le réseau autoroutier concédé à la société COFIROUTE ;
- Arrêté du 26 janvier 2017 relatif aux péages applicables sur le réseau autoroutier concédé à la société ESCOTA ;
- Arrêté du 26 janvier 2017 relatif aux péages applicables sur le réseau autoroutier concédé à la société ASF ;
- Arrêté du 19 avril 2017 relatif aux péages applicables sur les autoroutes A9 et A709 du réseau autoroutier concédé à la société ASF

8.3.3. Textes de nomination publiés en 2016

- Arrêté du 5 janvier 2016 portant nomination au conseil d'administration du fonds pour le développement d'une politique intermodale des transports dans le massif alpin (Mme Valérie Champagne) ;
- Arrêté du 11 mai 2016 portant nomination aux commissions intergouvernementales des tunnels routiers du Fréjus et du Mont-Blanc ;
- Arrêté du 25 août 2016 portant nomination au conseil d'administration de la Caisse nationale des autoroutes (Mme Christine Bouchet – administrateur)
- Arrêté du 1^{er} septembre 2016 portant nomination à la présidence du conseil d'administration de la Caisse nationale des autoroutes (Mme Christine Bouchet – présidente)
- Arrêté du 9 novembre 2016 portant nomination aux commissions intergouvernementales des tunnels routiers du Fréjus et du Mont-Blanc.

PARTIE 9

Annexes

ANNEXE 1	
Glossaire.....	82
ANNEXE 2	
Organigramme au 1 ^{er} janvier 2017.....	83
ANNEXE 3	
Les concessions d'autoroutes au 31/12/2016.....	84
ANNEXE 4	
Trafic sur le réseau concédé en 2016.....	88
ANNEXE 5	
Liste des indicateurs de performance.....	89
ANNEXE 6	
Rappel des classifications des véhicules.....	90
ANNEXE 7	
Clauses tarifaires des contrats.....	91
ANNEXE 8	
Niveaux de hausse depuis 2007.....	93
ANNEXE 9	
Le contrôle des tarifs applicables pour 2016.....	94
ANNEXE 10	
Évolutions des tarifs des grands axes.....	96
ANNEXE 11	
Évolution de la situation financière des sociétés concessionnaires.....	97
ANNEXE 12	
Agréments délivrés par l'État en 2016 pour la délégation des services sur les aires.....	99
ANNEXE 13	
Liste des 47 tunnels de plus de 300 mètres sur le réseau concédé – hors tunnels du Mont-Blanc et du Fréjus au 31 décembre 2016.....	101
ANNEXE 14	
Liste des investissements complémentaires sur autoroutes en service (ICAS) terminés en 2016.....	104
ANNEXE 15	
Répartition des bâtiments (nombre, surface en m ²) par société.....	109

ANNEXE 1 Glossaire

Lexique des abréviations utilisées

ASFA: Association des sociétés françaises d'autoroutes

BPV: Barrière 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

DDT: Direction départementale des territoires

DIR: Direction Interdépartementales 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

ICAS: Investissement complémentaire sur autoroute en service

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

PIA: Plan d'investissement autoroutier

PL: Poids lourds

PRA: Plan de relance autoroutier

SEM: Société d'économie mixte

SCA: Sociétés concessionnaires d'autoroutes

VL: Véhicules Légers

Définitions

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

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

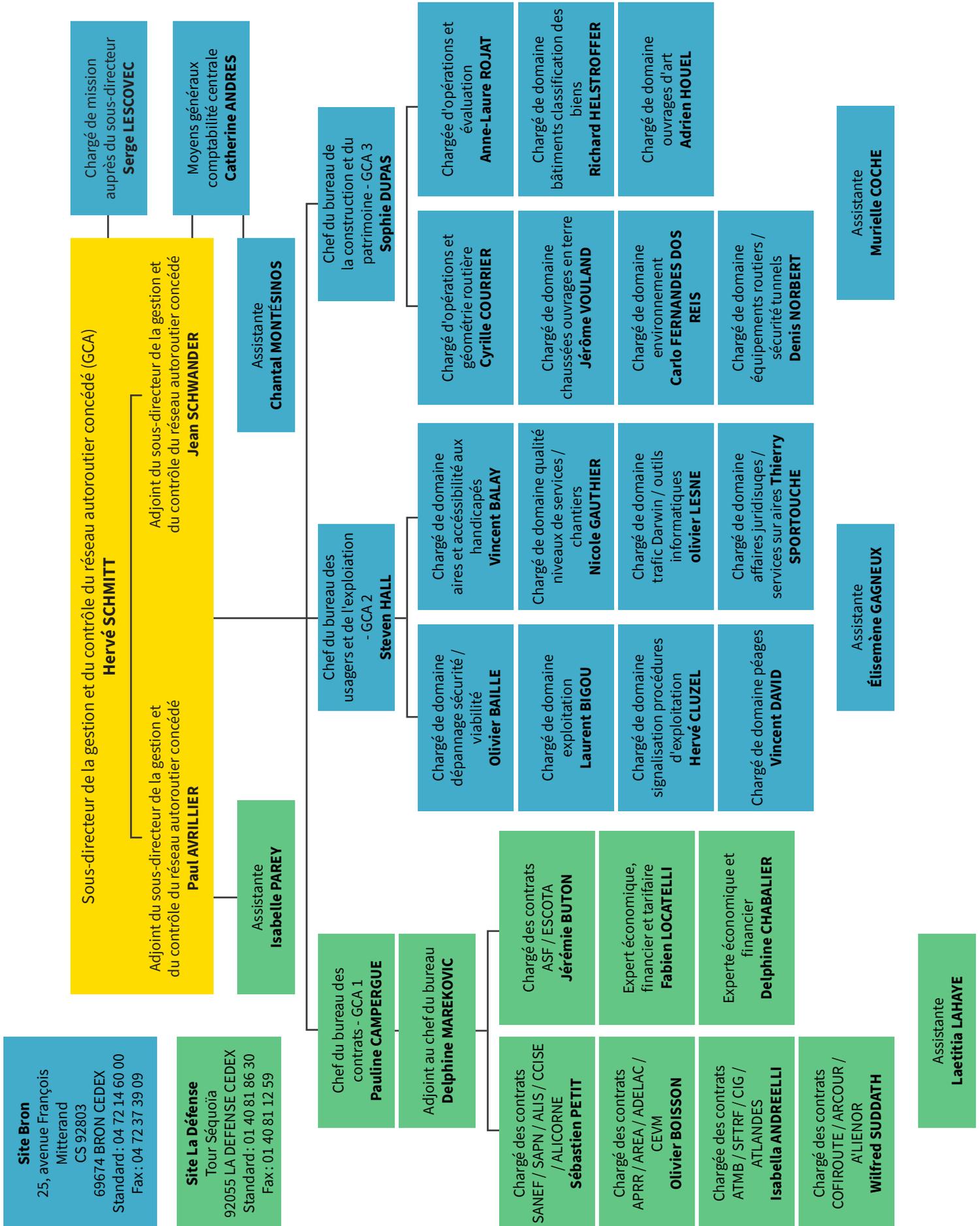
IQRA structure: Indicateur de mesure de l'état structurel de la chaussée

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

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

Toron: Ensemble de fils tournés

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

ANNEXE 2 Organigramme au 1^{er} janvier 2017

ANNEXE 3 Les concessions d'autoroutes au 31/12/2016

Le secteur autoroutier concédé compte au 31 décembre 2016 dix-huit sociétés concessionnaires qui possèdent pour la plupart le statut de société anonyme (à l'exception d'ADELAC et d'Aliénor qui sont des sociétés par actions simplifiées¹). Ces sociétés exploitant 23 contrats de concession dont 18 concessions autoroutières et 5 concessions d'ouvrages.

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 désormais quasiment entièrement privatisé, avec 16 sociétés concessionnaires d'autoroutes sur 18 à capitaux entièrement privés.

Les sociétés concessionnaires « historiques » (ASF, ESCOTA, COFIROUTE, APRR, AREA, Sanef, et 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 (9073,7km au 31 décembre 2016) dont elles ont été le vecteur privilégié de développement.

Depuis 1999, huit nouvelles sociétés privées au réseau limité à une unique section d'autoroute sont ainsi apparues dans le paysage autoroutier français :

- 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'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 ALIENOR, chargée du financement, de la construction et l'exploitation de l'autoroute A 65 qui reliera Langon à Pau ;
- La société Alicorne, chargée du financement, de la construction et l'exploitation de l'autoroute A 88 qui reliera Falaise ouest à Sées ;
- La société ATLANDES chargée du financement, de la construction et de l'exploitation de l'autoroute A 63 entre Salles et Saint-Geours-de-Maremne ;
- La société ALBEA chargée du financement, de la construction et de l'exploitation de l'autoroute A 150 entre Barentin et Écalles-Alix.

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

- La SFTRF chargée de l'exploitation du tunnel du Fréjus ;
- La société ATMB chargée de l'exploitation du tunnel du Fréjus ;
- La société ASF chargée de l'exploitation du tunnel du Puymorens ;

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.

- La société COFIROUTE chargée de l'exploitation du tunnel « Duplex » de l'A86 ;
- La Chambre de commerce et d'industrie Seine Estuaire (CCISE) chargée de l'exploitation du pont de Tancarville et du pont de Normandie

Les éléments suivants détaillent, pour chacun des concessionnaires autoroutiers français ainsi présentés, la longueur totale du réseau exploité, l'échéance de la concession, ainsi que la structure de son capital et de ses actionnaires au 31 décembre 2016.

Nom de la société	Linéaire	Actionnariat au 31/12/16 (sauf mention spécifique)	Date de fin de la concession
ASF	2695,4 km	<ul style="list-style-type: none"> • ASF Holding (détenue par Vinci Autoroutes) (> 99,99 %) ; • Autres (< 0,01 %) 	30/04/2036
ESCOTA	470,5 km	<ul style="list-style-type: none"> • ASF (99,29 %) ; • collectivités territoriales, chambres consulaires et Caisses d'Épargne (0,71 %) 	29/02/2032
COFIROUTE ²	1112,3 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)
ARCOUR (A19)	101,7 km	<ul style="list-style-type: none"> • Vinci Autoroutes SAS (100 %) 	31/12/2070
APRR	1865,1 km	<ul style="list-style-type: none"> • Eiffarie (100 %) 	30/11/2035
AREA	405 km	<ul style="list-style-type: none"> • APRR (99,84 %) ; • Collectivités territoriales et APE (0,16 %) 	30/09/2036
SANEF	1385 km	<ul style="list-style-type: none"> • Holding d'Infrastructures de Transport (HIT)³ (100%) 	31/12/2031
SAPN	369,4 km	<ul style="list-style-type: none"> • SANEF (99,97 %) ; • collectivités territoriales et chambres consulaires (0,03 %) 	31/08/2033
ALIS (A28)	125,5 km	<ul style="list-style-type: none"> • Diomedea Coöperatief (PGGM) (33,17 %) ; • Mirova Core Infrastructure Fund (26,00 %) ; • EGIS (8,00 %) ; • Aberdeen Infrastructure (13,16 %) ; • SAPN (8,00 %) ; • Sanef (11,67 %) 	31/12/2067
CEVM (viaduc de Millau)	3,3 km	<ul style="list-style-type: none"> • Verdun Participation 2 (ce fonds détenu in fine par le groupe Eiffage (51 %) et la Caisse des Dépôts et Consignations (49 %)) (>99,99 %) ; • Autres (<0,01%) 	31/12/2079

² Dont le tunnel Duplex A86 (11,5 km)

³ HIT est en passe d'être détenue à 100 % par Abertis

Nom de la société	Linéaire	Actionariat au 31/12/16 (sauf mention spécifique)	Date de fin de la concession
ADELAC (A41)	19,4 km	<ul style="list-style-type: none"> Actionariat au 13 juin 2017 : AREA (49,9%) ; Eiffage (25,00399 %) ; Macquarie Autoroutes de France 2 (25,096101 %) 	31/12/2060
ALICORNE (A88)	45,3 km	<ul style="list-style-type: none"> NC Participations (0,49%) ; NGE Concessions (12,42 %) ; Valérian (0,66 %) ; Spie (12,24 %) ; Malet (3,97 %) ; Demathieu & Bard (4,96 %) ; Egis Investment Partners (4,29 %) ; Caisse des dépôts et consignations Infra (45,57 %) ; AXA IP (7,70 %) ; AXA II (5,78 %) ; AXA UK II (1,92 %) 	23/08/2063
A'LIENOR (A65)	150,2 km	<ul style="list-style-type: none"> Eiffage (65 %) ; Sanef (35 %) 	18/12/2066
ATLANDES (A63)	104,4 km	<ul style="list-style-type: none"> Colas Sud-Ouest (15,564%) ; Spie batignolles (7,477%) ; NGE Concessions (7,477%) ; Egis Investment Partners France 10,182 % European Motorway Investments 1 (42 %) ; DIF A63 Luxembourg (17,3 %) 	21/01/2051
ALBEA (A150)	17,5 km	<ul style="list-style-type: none"> NGE Concessions (16,67 %) ; FAYAT (16,67 %) ; InfraVia (33,33 %) ; la Société Financière A-150 (33,33 %) ; 	28/12/2066
CCISE (ponts de Tancarville et de Normandie)	9,8 km	<ul style="list-style-type: none"> Chambre de commerce et d'industrie Seine estuaire 	17/05/2027
ATMB	126,5 km	<ul style="list-style-type: none"> Fonds de développement d'une politique intermodale de transport pour le massif alpin (FDPITMA), établissement public de l'État (67,30 %) ; Départements de l'Ain et de la Haute-Savoie (18,62 %) ; Canton de Genève et ville de Genève (5,41 %) ; Établissements financiers français et suisses (2,39 %) ; Compagnies d'assurances françaises (4,76 %) ; Salariés (0,22 %) ; Autres actionnaires minoritaires (1,30 %) 	31/12/2050

Nom de la société	Linéaire	Actionnariat au 31/12/16 (sauf mention spécifique)	Date de fin de la concession
SFTRF	67,5 km	<ul style="list-style-type: none"> • Fonds de développement d'une politique intermodale de transport pour le massif alpin (FDPITMA), établissement public de l'État (99,94 %) ; • collectivités territoriales (0,05 %) ; • chambres de commerce et d'industrie et des groupements d'intérêts privés minoritaires (0,01 %) 	31/12/2050

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

ANNEXE 4 Trafic sur le réseau concédé en 2016

	En milliers de véhicules/km	Véhicules Légers (classes 1,2 et 5)			Bus et Poids Lourds (classes 3 et 4)			Ensemble des véhicules		
		2015	2016	%	2015	2016	%	2015	2016	%
APRR	14 313 074	14 819 090	3,5%	2 910 912	3 046 893	4,7%	17 223 986	17 865 983	3,7%	
AREA	4 583 423	4 750 854	3,7%	417 410	431 811	3,5%	5 000 833	5 182 665	3,6%	
ASF	26 108 725	27 008 239	3,4%	4 196 704	4 372 945	4,2%	30 305 429	31 381 184	3,5%	
COFIROUTE	9 853 596	10 091 408	2,4%	1 493 776	1 549 836	3,8%	11 347 372	11 641 244	2,6%	
ESCOTA	6 360 642	6 529 665	2,7%	609 866	639 273	4,8%	6 970 508	7 168 938	2,8%	
SANEF	9 850 815	10 039 785	1,9%	2 067 064	2 145 234	3,8%	11 917 879	12 185 019	2,2%	
SAPN	3 131 842	3 188 870	1,8%	386 973	396 906	2,6%	3 518 815	3 585 776	1,9%	
SFTRF	151 895	154 770	1,9%	46 566	50 659	8,8%	198 461	205 429	3,5%	
ATMB	726 248	759 547	4,6%	85 439	89 490	4,7%	811 687	849 037	4,6%	
ADELAC	178 848	187 452	4,8%	5 081	5 351	5,3%	183 929	192 803	4,8%	
ALICORNE	55 781	59 320	6,3%	6 490	7 454	14,9%	62 271	66 774	7,2%	
A'LIÉNOR	329 526	345 160	4,7%	37 859	41 309	9,1%	367 385	386 469	5,2%	
ALIS	301 016	316 137	5,0%	67 100	71 044	5,9%	368 116	387 181	5,2%	
ARCOUR	263 986	278 703	5,6%	34 848	37 036	6,3%	298 834	315 739	5,7%	
ATLANDES	774 654	806 208	4,1%	311 714	326 254	4,7%	1 086 368	1 132 462	4,2%	
ALBEA	32 321	43 120	n.s.	3 306	3 992	n.s.	35 627	47 112	n.s.	
TOTAL	77 016 392	79 378 328	3,1%	12 681 108	13 215 487	4,2%	89 697 500	92 593 815	3,2%	

Source : ASFA

* ALBEA : non significatif car la mise en service d'A63 est intervenue au cours de l'année 2015

ANNEXE 5 Liste des indicateurs de performance

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

ANNEXE 6 Rappel des classifications des véhicules

Classes	Types de véhicule
Classe 1	<ul style="list-style-type: none"> • Véhicule ayant une hauteur totale inférieure ou égale à 2 mètres, d'un 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	<p>Véhicules à 2 essieux ayant:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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	Véhicules à deux essieux dont la hauteur totale est supérieure ou égale à 3 mètres et dont le poids total autorisé en charge (PTAC) est inférieur à 12 tonnes; véhicules à deux essieux dont le poids total autorisé en charge (PTAC) est compris entre 3,5 tonnes et 12 tonnes
Classe B	Véhicules à deux essieux dont le poids total autorisé en charge (PTAC) est supérieur à 12 tonnes, véhicules à deux essieux et véhicules ou ensembles de véhicules à trois essieux, dont la hauteur totale est supérieure ou égale à 3 mètres ou dont le poids total autorisé en charge (PTAC) est supérieur à 3,5 tonnes
Classe C	Véhicules ou ensembles de véhicules à plus de trois essieux, dont la hauteur totale est supérieure ou égale à 3 mètres ou dont le poids total autorisé en charge (PTAC) est supérieur à 3,5 tonnes

ANNEXE 7 Clauses tarifaires des contrats

Taux de hausse autorisé par société pour l'année 2017 et pour les véhicules de classe 1

Société	Hausse autorisée en 2017
APRR	85% * I + 0,59%
AREA	85% * I + 0,62%
ASF	70% * I + 0,95%
ESCOTA	70% * I + 0,34%
Sanef	70% * I + 0,33%
SAPN	70% * I + 0,33%
COFIROUTE	70% * I + 0,32%
ATMB	100% * I
SFTRF	100% * I
ARCOUR	$TKMP_n = TKMP_{n-1} \times E_n \times \max\left(80\% \frac{I_{n-1}}{I_{n-2}} + 20\% \frac{TP09_{n-1}}{TP09_{n-2}} + 0,009; 1\right)$
ALIS	$TKMP_n = TKMP_{n-1} \times A_n \times \max\left(\frac{I_{n-1}}{I_{n-2}} + 0,01; 1\right)$
	Tarif été Tarif hors été
CEVM	$T_n^{été} = T_{n-1}^{été} \times \frac{I_{n-1}}{I_{n-2}} + 0,127 \times \frac{I_{n-1}}{I_0} + \frac{0,1}{1,2}$ $T_n^{hors-été} = T_n^{été} - \left(1,41 \times \frac{I_{n-1}}{I_0}\right)$
ADELAC	$TKMP_n = TKMP_{n-1} \times \max\left(\frac{I_{n-1}}{I_{n-2}} + 0,017; 1\right)$
ALICORNE	$TKMP_n = TKMP_{n-1} \times \max\left(1; \frac{I_{n-1}}{I_{n-2}}; 70\% \frac{I_{n-1}}{I_{n-2}} + 30\% \max\left(\frac{I_{n-1}}{I_{n-2}} + 1\%; \min\left[\frac{TP09_{n-1}}{TP09_{n-2}}; 1 + 4\%\right]\right)\right)$
A'LIENOR	$TKMP_n = TKMP_{n-1} \times \max\left(1; \frac{I_{n-1}}{I_{n-2}} + 0,4\%; 70\% \frac{I_{n-1}}{I_{n-2}} + 30\% \frac{TP09_{n-1}}{TP09_{n-2}} + 0,4\%\right)$
ATLANDES	$TKM_n = TKM_{n-1} \times \left(1 + 7,5\% \times \left(\frac{I_{n-1}}{I_{n-2}} - 1\right)\right) + 2,5\% \times \max\left(\min\left(6\%; \frac{TP09_{n-1}}{TP09_{n-2}} - 1\right); 0\right)$
CCISE	50% * I
ALBEA	$TKM_n = TKM_{n-1} \times \left(1 + 7,5\% \times \left(\frac{I_{n-1}}{I_{mes}} - 1\right) + 5\% \times \max\left(\min\left(\frac{TP01_{n-1}}{TP01_{mes-1}} - 1; 4\%\right); 0\%\right) + 2,0\% \times \max\left(\min\left(\frac{TP09_{n-1}}{TP09_{mes-1}} - 1; 4\%\right); 0\%\right)\right)$

où:

- I et I_{n-1} , l'augmentation des prix à la consommation entre octobre 2015 et octobre 2016 ;
- I_{n-2} , l'augmentation des prix à la consommation entre octobre 2014 et octobre 2015.

Coefficients interclasses pour l'année 2017

Société	Classe 2	Classe 3	Classe 4	Classe 5
APRR	1,54	2,45	3,36	0,60
AREA	1,56	2,24	3,04	0,50
ASF	1,55	2,22	2,95	0,60
ESCOTA	1,50	2,22	3,06	0,62
Sanef	1,50	2,23	3,01	0,60
SAPN	1,51	2,08	2,98	0,59
COFIROUTE	1,56	2,47	3,16	0,61
ATMB	1,76	2,76	3,59	0,62
SFTRF	1,47	3,00	3,97	0,59
ARCOUR	1,50	2,56	3,16	0,50
ALIS	1,68	2,36	3,15	0,63
CEVM	1,50	2,71	3,53	0,49
ADELAC	1,73	2,70	3,36	0,54
ALICORNE	1,68	2,55	3,32	0,57
ALIENOR	1,59	2,39	3,18	0,60
ALBEA	1,59	1,97	2,81	0,59

Société	Classe 2	Classe A	Classe B	Classe C	Classe 5
ATLANDES	1,50	4,00	4,00	4,89	0,50

ANNEXE 8 Niveaux de hausse depuis 2007

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

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

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

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

Évolution du foisonnement sur la période 2007-2014

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
ASF	0,71%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	N/A	0%	0%
APRR	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	N/A	0%	0%
Sanef	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	N/A	0%	0%
COFIROUTE	0,83%	0%	0,18%	0,15%	0%	0%	0%	0%	N/A	0%	0%
ESCOTA	0,81%	0,17%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	N/A	0%	0%
AREA	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	N/A	0%	0%
SAPN	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	N/A	0%	0%

ANNEXE 9 Le contrôle des tarifs applicables pour 2016

	1 ^{ère} proposition de la société	Contrôle 1 ^{ère} proposition	2 ^{ème} proposition de la société	Contrôle 2 ^{ème} proposition	Arrêté d'approbation
ADELAC – A41	16/12/2016	OK le 04/01/2017			Arrêté du 26/01/2017 DEVT1700861A
ALBEA – A150	09/12/2016	PAS OK	11/01/2016	OK le 11/01/2016	Arrêté du 26/01/2017 DEVT1700861A
ALICORNE – A88	29/11/2016	OK le 03/01/2017			Arrêté du 26/01/2017 DEVT1700861A
A'LIENOR – A65	07/12/2016	OK le 04/01/2017			Arrêté du 26/01/2017 DEVT1700861A
ALIS – A28	19/12/2016	OK le 04/01/2017			Arrêté du 26/01/2017 DEVT1700861A
APRR – TML	15/12/2016	OK le 21/12/2016			Approbation tacite
ARCOUR – A19	15/12/2016	OK le 19/12/2016			Arrêté du 26/01/2017 DEVT1700861A
ATLANDES – A63	20/12/2016	PAS OK	13/01/2016	OK le 13/01/2016	Arrêté du 26/01/2017 DEVT1700861A
ATMB ou B 41	08/12/2016	OK le 04/01/2017			Arrêté du 26/01/2017 DEVT1700861A
CCISE	05/12/2016	OK le 04/01/2017			Arrêté du 26/01/2017 DEVT1700861A
CEVM	06/12/2016	OK le 04/01/2017			Arrêté du 26/01/2017 DEVT1700861A
COFIROUTE – DUPLEX A86	18/11/2016	OK le 25/11/2016			Arrêté du 22/12/2016 DEVT1634298A
SFTRF	12/01/2017	OK le 12/01/2017			Arrêté du 26/01/2017 DEVT1700861A

	1 ^{ère} proposition de la société	Contrôle 1 ^{ère} proposition	Mise en demeure	2 nd e proposition de la société	Arrêté d'approbation
APRR	15/12/2016	OK le 21/12/2016			Approbation tacite
AREA	15/12/2016	OK le 04/01/2016			Approbation tacite
ASF	09/12/2016	OK le 19/12/2016			Arrêté du 26/01/2017 DEVT1700857A
COFIROUTE INTERURBAIN	15/12/2016	OK le 20/12/2015			Arrêté du 26/01/2017 DEVT1700859A
ESCOTA	09/12/2016	OK le 20/12/2016			Arrêté du 26/01/2017 DEVT1700858A
Sanef	21/12/2016	OK le 02/01/2017			Arrêté du 26/01/2017 DEVT1700860A
SAPN	21/12/2016	OK le 02/01/2017			Arrêté du 26/01/2017 DEVT1700860A

ANNEXE 10 Évolutions des tarifs des grands axes

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

ANNEXE 11 Évolution de la situation financière des sociétés concessionnaires

Chiffre d'Affaires (extraits comptes sociaux) en millions d'euros

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
APRR	1 370,9	1 395,5	1 407,2	1 469,8	1 529,4	1 538,3	1 579,3	1 613,6	1 662,4	1 747,0
AREA	430,9	438,4	454,4	470,9	493,3	501,6	521,3	537,1	553,0	581,8
ASF	2 233,7	2 293,9	2 347,2	2 431,3	2 502,5	2 513,1	2 616,4	2 713,1	2 796,0	2 946,7
COFIROUTE ¹	1 032,3	1 071,3	1 103,3	1 142,8	1 194,1	1 199,9	1 233,9	1 272,0	1 306,4	1 363,5
Escota	577,7	590,7	609,7	632,8	658,0	666,6	680,8	696,6	713,1	754,5
Sanef	992,5	1 001,1	1 013,2	1 074,8	1 091,6	1 083,0	1 100,1	1 135,2	1 158,1	1 195,0
SAPN	309,0	312,0	329,7	341,7	355,0	356,0	367,0	376,6	386,0	398,5
ATMB	142,0	146,4	141,8	152,9	162,7	167,3	172,1	177,7	186,5	192,1
SFTRF	107,3	107,0	96,7	105,2	109,8	107,7	110,8	114,6	122,4	128,5
Alis	37,8	43,8	44,9	50,2	53,6	55,7	57,9	63,9	69,5	75,9
Alicorne	s.o.	s.o.	s.o.	s.o.	11,2	11,7	12,3	13,3	13,9	15,2
Adelac	s.o.	s.o.	25,6	27,6	32,7	36,6	41,5	44,4	47,8	51,4
CEVM	28,9	31,5	33,1	33,8	35,8	36,7	38,3	40,7	42,8	46,5
Aliénor	s.o.	s.o.	s.o.	s.o.	34,9	38,3	42,7	48,9	53,6	56,2
Arcour	s.o.	s.o.	s.o.	34,9	37,2	39,7	43,7	47,9	51,5	55,4
Atlantes	s.o.	s.o.	s.o.	s.o.	s.o.	s.o.	57,0	115,2	119,5	125,7
Albéa	s.o.	6,4	8,2							
Total	7 263,0	7 431,5	7 606,8	7 968,7	8 301,8	8 352,1	8 675,1	9 010,8	9 294,8	9 788,6

Excédent Brut d'Exploitation (extraits comptes sociaux) en millions d'euros

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
APRR	888,0	921,1	934,9	983,6	1 035,9	1 076,0	1 110,8	1 142,4	1 194,4	1 263,3
AREA	298,8	303,9	314,7	327,8	344,8	362,3	375,3	390,5	408,1	431,9
ASF	1 418,9	1 483,1	1 566,9	1 629,8	1 677,5	1 768,0	1 853,5	1 963,7	2 035,5	2 137,3
COFIROUTE ¹	734,8	762,1	787,0	813,9	843,9	841,4	896,5	947,7	995,8	1 012,6
Escota	367,1	383,7	407,7	422,5	447,1	457,3	473,7	501,4	520,0	551,5
Sanef	650,8	661,3	666,2	711,7	729,6	749,1	766,4	796,9	804,3	850,9
SAPN	201,7	210,4	224,1	234,3	239,5	240,2	257,0	274,0	276,2	277,8
ATMB	84,2	82,3	78,3	85,8	94,5	92,5	99,7	108,4	114,3	115,7
SFTRF	71,1	66,7	56,0	65,2	68,2	69,7	72,5	75,1	78,6	85,8
Alis	20,6	25,0	26,4	32,0	33,6	36,0	37,3	43,3	48,7	40,8
Alicorne	s.o.	s.o.	s.o.	s.o.	4,0	5,2	5,7	6,9	7,5	6,2
Adelac	s.o.	s.o.	18,3	20,1	25,1	28,5	33,0	35,4	38,7	41,8
CEVM	22,3	24,1	25,7	26,2	27,7	29,0	30,6	32,3	34,5	37,4
Aliénor	s.o.	s.o.	s.o.	s.o.	20,5	21,6	25,4	30,9	34,3	37,4
Arcour	s.o.	s.o.	s.o.	21,8	22,8	21,4	23,3	30,7	36,0	38,7
Atlantes	s.o.	s.o.	s.o.	s.o.	s.o.	s.o.	25,8	84,2	90,1	95,3
Albea	s.o.	2,9	3,7							
Total	4 758,3	4 923,8	5 106,2	5 374,8	5 614,8	5 798,1	6 086,6	6 463,8	6 719,9	7 028,1

Résultats nets (extraits comptes sociaux) en millions d'euros

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
APRR ²	333,4	236,7	363,0	440,9	321,0	440,4	453,1	1 342,4	533,0	645,2
AREA	108,6	98,6	123,4	129,4	123,7	136,2	146,9	154,5	177,0	202,5
ASF	452,2	341,6	610,5	718,2	914,0	639,7	739,0	784,0	1 173,7	919,9
COFIROUTE ¹	347,8	231,5	315,0	315,5	290,4	303,0	308,8	347,0	384,2	449,5
Escota	124,5	141,4	162,0	179,9	184,8	182,5	161,6	161,9	180,0	218,9
Sanef	217,2	227,5	255,3	280,0	197,8	276,3	331,1	345,7	380,0	432,7
SAPN	21,2	29,6	27,9	37,6	29,7	49,2	64,8	78,3	73,4	86,7
ATMB	42,4	34,9	40,1	38,8	44,8	42,6	51,1	52,5	55,6	56,5
SFTRF	260,9	-173,5	-34,9	-58,2	232,1	0,1	7,6	8,3	16,1	25,6
Alis	-23,3	-25,8	-12,9	-20,8	-21,6	-17,4	-11,9	0,1	4,4	1,5
Alicorne	s.o.	s.o.	s.o.	s.o.	-13,4	-11,9	-9,9	-10,5	-7,2	-2,9
Adelac	s.o.	s.o.	-27,9	-28,8	-21,7	-19,9	-16,2	-13,5	-10,7	-16,1
CEVM	0,9	0,9	7,3	11,1	10,8	12,3	15,4	16,4	18,6	19,9
Aliénor	s.o.	s.o.	s.o.	s.o.	-34,6	-35,1	-30,6	-25,9	1,3	8,8
Arcour	s.o.	s.o.	s.o.	-16,7	-15,5	-14,3	-11,0	-7,2	-2,9	0,2
Atlandes	s.o.	s.o.	s.o.	s.o.	s.o.	s.o.	-5,3	-10,8	-24,3	-2,1
Albéa	s.o.	-14,1	-17							
Total	1 885,7	1 143,4	1 828,8	2 026,9	2 242,3	1 983,6	2 194,4	1 880,7	2 938,2	3 029,8

¹ Dont A86² Pour APRR, le résultat net pour 2014 supérieur de près de 1 milliard d'euros aux résultats nets des années précédentes s'explique par une restructuration interne avec sa filiale AREA

ANNEXE 12 Agréments délivrés par l'État en 2016 pour la délégation des services sur les aires

Société	Autoroute	Aire	Activités	Titulaire du contrat
APRR	A19	Villeroy	Carburants Boutique	Certas Energy France
APRR	A19	Villeroy	Restauration Boutique	Autogrill Côté France
APRR	A31	Langres Noidant	Restauration	Autogrill Côté France
APRR	A31	Lorraine Sandau- court-lès-Rappes	Carburants Boutique	Total Marketing France
APRR	A5	Troyes Fresnoy- le-Château	Carburants Boutique	Total Marketing France
APRR	A5	Troyes Le Plessis	Carburants Boutique	Total Marketing France
APRR	A5	Troyes Fresnoy- le-Château	Restauration Boutique	SIGHOR
APRR	A6	La Couline	Carburants Restauration Boutique	Total Marketing France
APRR	A6	Mâxon Saint Albin et Mâcon La Salle	Restauration Boutique	HRC
APRR	A6	Maison Dieu	Carburants Restauration Boutique	Thevenin & Ducrot Autoroutes / HRC
APRR	A77	Jardin des Arbres	Carburants Restauration Boutique	EFR France / Autogrill Côté France
ASF	A64	Comminges	Restauration Boutique de produits régionaux	HRC
ASF	A7	Sorgues	Carburants Restauration Boutique	Thevenin & Ducrot Autoroutes
ATMB	A40	Valleiry Nord	Restauration Boutique	HRC

Société	Autoroute	Aire	Activités	Titulaire du contrat
SANEF	A1	Assevillers Est	Carburants Boutique	EFR France
SANEF	A1	Assevillers Est	Restauration Boutique	HRC
SANEF	A1	Assevillers Ouest	Carburants Restauration Boutique	Certas Energy France / HRC
SANEF	A1	Wancourt Est	Carburants Restauration Boutique	EFR France / Autogrill Côté France
SANEF	A16	Baie de Somme	Carburants Restauration Boutique	Société des Pétroles SHELL
SANEF	A2	Havrincourt	Carburants Restauration Boutique	Thevenin & Ducrot Autoroutes
SANEF	A26	Angres	Carburants Restauration Boutique	EFR France
SANEF	A26	Rely	Carburants Restauration Boutique	Certas Energy France
SANEF	A29	Villers Breton- neux	Carburants Restauration Boutique	EFR France
SANEF	A4	Saverne Eckartswiller	Carburants Restauration Boutique	Thevenin & Ducrot Autoroutes
SANEF	A4	Saverne Monswiller	Carburants Restauration Boutique	Total Marketing France
SAPN	A13	Morainvilliers Nord	Carburants Restauration Boutique	Total Marketing France / Autogrill Côté France
SAPN	A13	Morainvilliers Sud	Carburants Restauration Boutique	Total Marketing France
SAPN	A13	Vironvay Sud	Carburants Restauration Boutique	EFR France
SFTRF	A43	Saint-Julien Montdenis	Carburants Restauration Boutique	DYNEFF

ANNEXE 13 Liste des 47 tunnels de plus de 300 mètres sur le réseau concédé – hors tunnels du Mont-Blanc et du Fréjus au 31 décembre 2016

Société		Nombre de tunnels	
Autoroute	Nom du tunnel	Longueur tube 1 en m	Longueur tube 2 en m
ADELAC		1 tunnel	
A41	MONT SION	3050	3055
APRR		4 tunnels	
A40	CHAMOISE	3217	3157
A40	CHÂTILLON	704	730
A40	SAINT GERMAIN	1244	1273
RN 59	MAURICE LEMAIRE (tunnel bidirectionnel) (galerie de sécurité : 7050 m)	6950	
AREA		5 tunnels	
A43	DULLIN	1540	1550
A43	L ÉPINE	3157	3182
A51	SINARD (tunnel bidirectionnel) (galerie de sécurité : 956 m)	964	
A51	PETIT BRION	519	561
A51	URIOL	480	462
ASF		7 tunnels	
A20	TRANCHÉE COUVERTE DE CONSTANS	375	375
A20	TRANCHÉE COUVERTE DE TERREGAYE	400	400
A89	LA CRÊTE	355	355
A89	BUSSIÈRE	1030	1055
A89	CHALOSSET	750	704
A89	VIOLAY	3904	3904
RN 20	PUYMORENS (tunnel bidirectionnel)	4820	
ATMB (hors Tunnel du Mont-Blanc)		3 tunnels	
A40	VUACHE	1415	1452
RN205	CHATELARD (monodirectionnel)	400	
RN205	CHAVANTS	1015	1015

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

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

ESCOTA		14 tunnels	
A8	CANTA GALET	515	615
	CAP DE CROIX	429	431
	LA BAUME	345	353
	LAS PLANAS	1072	1115
	PESSICART	599	600
	ARME	1112	1105
	CASTELLAR	568	575
	COL DE GUERRE	293	345
	COUPIERE	818	809
	PAILLON (tunnel monodirectionnel)	404	
	RICARD	405	433
A51	LA BAUME	546	465
	MIRABEAU	391	351
A500	MONACO (tunnel bidirectionnel)	1591	

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

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

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

ANNEXE 14 Liste des investissements complémentaires sur autoroutes en service (ICAS) terminés en 2016

Société	Autoroute	Section	Nature	PR début	PR fin	Longueur	Sens	Date début	Date fin	Département	Observations
APRR	A6	DIF. CHALON SUD	ECH.	335,000			*	01/06/2014	31/03/2016	71	AMENAGEMENTS LIÉS RN80
APRR	A31	AIRE S. TOUL	AIRE	232,500			*	01/05/2016	30/10/2016	54	EXTENSION: +26 PL
APRR	A36	AIRE S. MARCHAUX	AIRE	111,850			+	01/09/2016	30/10/2016	25	EXTENSION: +25 PL
APRR	A40	TUNNELS ST GERMAIN ET CHATILLON	EQUIP	83,500			-	01/09/2016	30/11/2016	1	RENOVATION
APRR	A105	AIRE S. LA GALANDE	AIRE	4,300			+	01/04/2016	10/12/2016	77	EXTENSION: +100 PL
AREA	A41	GARE D'AIX-LES-BAINS NORD	PEAGE	102,330			*	01/01/2016	15/03/2016	73	TSA
ASF	A83	DIF. AIGRE-FEUILLE	ECH.	9,000			*	01/09/2014	31/03/2016	44	CREATION ECH.
ASF	A9	PERPIGNAN SUD - LE BOULOU	2X3 VOIES	257,800	271,580	13,780	*	01/01/2013	30/06/2016	66	MISE A 2X3 VOIES
ASF	A62	ENTRECROISEMENT BORDE-ROUGE	2X4 VOIES	226,500	229,000	2,500	*	01/01/2015	23/12/2016	31	ENTRECROISEMENT + ECHANGEUR
ASF	A64	ECO-PONT DE PEYRE-HARASSE	OA	43,200			*	15/10/2015	31/12/2016	64	CREATION

Société	Autoroute	Section	Nature	PR début	PR fin	Longueur	Sens	Date début	Date fin	Département	Observations
ASF	A89	ECO-PONT DE LA FORET DU BOUCAUD	OA	316,000			*	15/09/2015	31/12/2016	63	CREATION
ATMB	A40	DIF. ELOISE	ECH.	90,430			*	01/07/2015	31/05/2016	74	CREATION GIRATOIRE RD 1508
ATMB	A40	DIF. VALLEE VERTE	ECH.	46,800			*	01/03/2016	28/10/2016	74	CREATION GIRATOIRE - RD 903
ATMB	A40	RAMPE ACCES TUNNEL MONT BLANC	3° VOIE	75,150		1,300	*	01/04/2016	30/10/2016	74	ELARGISSEMENT
ATMB	A40	AIRE S. VALLEIRY SUD	AIRE	79,860			-	01/04/2016	16/12/2016	74	EXTENSION: +11 VL +39 PL +1 CARAVANE
ATMB	A40	AIRE R. PASSY - MONT BLANC	AIRE	3,300			+	01/04/2016	30/12/2016	74	CREATION AIRE (10 VL + 10 PL)
COFIROUTE	A85	THEILLAY - VILLE-FRANCHE-SUR-CHER	EQUIP	184,000	207,000	23,000	+	01/08/2014	01/04/2016	41	MISE AU PROFIL EN TRAVERS DEFINITIF
COFIROUTE	A10	AIRE S. VAL-NEUVY	AIRE	57,000			-	01/09/2015	30/04/2016	28	EXTENSION: +PL
COFIROUTE	A10	AIRE S. TOURS LA LONGUE VUE	AIRE	196,000	8,070		+	01/06/2016	31/12/2016	37	EXTENSION: +49 PL

Société	Autoroute	Section	Nature	PR début	PR fin	Longueur	Sens	Date début	Date fin	Département	Observations
COFIROUTE	A10	AIRE S. POITIERS JAUNAY CLAN	AIRE	292,300			+	01/07/2016	31/12/2016	86	EXTENSION: +40 PL
COFIROUTE	A10	AIRE S. FONTAINE COLETTE	AIRE	234,000			-	01/06/2016	31/12/2016	37	EXTENSION: +42 PL
COFIROUTE	A10	AIRE S. SAINT MAURE DE TOURNAINE	AIRE	234,000			+	01/06/2016	31/12/2016	37	EXTENSION: +55 PL
COFIROUTE	A10	P.G.F. DU BAS BRY	OA	228,350			-	15/08/2015	31/12/2016	37	PASSAGE GRANDE FAUNE
ESCOTA	A8	ST LAURENT DU VAR - NICE ST AUGUSTIN	2X3 VOIES	185,200	186,500	1,300	*	01/07/2012	10/02/2016	6	MISE A 2X3 VOIES
ESCOTA	A8	LE LUC	ENVIR.	98,000			*	01/10/2015	31/03/2016	83	ECRAN ACOUS- TIQUE
ESCOTA	A8	PAROI MOSCOVITE DES PÉGONS	OA	206,500			*	01/04/2015	01/04/2016	6	CONFOR- TEMENT PAROI - GLISSEMENT TERRAIN
ESCOTA	A50	B.P.V. D'ANTIBES NORD	PEAGE	171,100			*	01/09/2015	30/06/2016	6	TSA
ESCOTA	A8	DIF. VILLENEUVE LOUBET	ECH.	179,000			*	01/04/2016	30/09/2016	6	MODIF. INSERTION RD6007

Société	Autoroute	Section	Nature	PR début	PR fin	Longueur	Sens	Date début	Date fin	Département	Observations
ESCOTA	A50	B.P.V. BANDOL	PEAGE	56,300			*	15/01/2016	30/10/2016	13	TSA
ESCOTA	A50	B.P.V. LA CIOTAT	PEAGE	34,800			*	15/01/2016	30/10/2016	13	TSA
ESCOTA	A8	VILLENEUVE LOUBET	ENVIR.	178,000			*	01/10/2015	31/10/2016	6	ECRAN ACOUSTIQUE
SANEF	A29	B.P.V. JULES VERNE	PEAGE	201,000			*	01/06/2014	22/04/2016	80	TSA +2 ENTREES +4 SORTIES
SANEF	A4	B.P.V. DE LOUPE- RHOUSE	PEAGE	380,000			*	01/09/2014	03/10/2016	57	TSA
SANEF	A16	B.P.V. D'HERQUE- LINGUE	PEAGE	242,000			*	01/11/2014	18/10/2016	62	TSA
SANEF	A29	B.P.V. DE DURY	PEAGE	191,000			*	01/05/2014	18/10/2016	80	TSA +1 ENTREE +4 SORTIES
SANEF	A4	B.P.V. DE SAINT- AVOLD	PEAGE	361,000			*	01/10/2014	18/10/2016	57	TSA +2 VOIES
SANEF	A26	AIRE R. CHARMONT SOUS BARBUISE	AIRE	373,000			+	01/04/2016	30/11/2016	10	EXTENSION : +5 PL
SANEF	A4	AIRE R. DE VAUCOUR- TOIS	AIRE	46,000			+	01/04/2016	30/11/2016	77	EXTENSION : +14 PLACES VL

Société	Autoroute	Section	Nature	PR début	PR fin	Longueur	Sens	Date début	Date fin	Département	Observations
SANEF	A4	AIRE R. DE PREVILLIERS	AIRE	45,000			-	01/04/2016	30/11/2016	77	EXTENSION: +8 PLACES VL
SANEF	A16	B.P.V. D'AMBLAIN-VILLE	PEAGE	42,000			*	01/11/2014	30/11/2016	60	TSA +1 ENTREE
SANEF	A4	B.P.V. DE BEAUMONT	PEAGE	295,000			*	01/10/2014	30/11/2016	54	TSA
SANEF	A1	AIRE R. SURVILLIERS OUEST	AIRE	29,500			-	01/09/2016	31/12/2016	95	EXTENSION: +22 PL
SANEF	A1	AIRE R. SURVILLIERS EST	AIRE	29,500			+	01/09/2016	31/12/2016	95	EXTENSION: +30 PL
SANEF	A26	AIRE R. DE LA GARENNE	AIRE	310,000			+	01/06/2016	31/12/2016	51	EXTENSION: +10 PL
SANEF	A29	AIRE S. CROIXRAULT	AIRE	165,000			*	01/08/2016	31/12/2016	80	EXTENSION: +13 PL
SANEF	A4	AIRE S. BRUMATH OUEST	AIRE	466,000			+	01/08/2016	31/12/2016	67	EXTENSION: +15 PL
SANEF	A4	AIRE S. BRUMATH EST	AIRE	466,000			-	01/08/2016	31/12/2016	67	EXTENSION: +11 PL
SANEF	A1	GARE D'ARRAS EST	PEAGE	165,000			*	01/04/2015	31/12/2016	62	CREATION PARKING: 18 PL + 24 VL

ANNEXE 15 Répartition des bâtiments (nombre, surface en m²) par société

Sources : sociétés concessionnaires

Sociétés	Nombre de bâtiment	Surface de tous les bâtiments (m ²)
ADELAC	41	2 332
ALBEA	9	1 930
ALICORNE	15	2 753
A'LIENOR	41	5 481
ALIS	19	6 338
APRR	2 545	152 769
ARCOUR	36	4 104
AREA	315	54 176
ASF	2 308	484 742
ATLANDES	35	21 271
ATMB	69	24 902
CCISE	30	5 753
CEVM	7	2 258
COFIROUTE	580	104 222
ESCOTA	651	95 663
SAPN-SANEF	751	230 426
SFTRF	37	18 859
Total	7 489	1 217 979



Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE
ET SOLIDAIRE

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

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

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

Imprimé en France

Reproduction interdite sans autorisation des auteurs



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

Bron

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

La Défense

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

www.ecologique-solidaire.gouv.fr

