



MINISTÈRE  
CHARGÉ  
DES TRANSPORTS

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

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

Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer

Direction des infrastructures de transport

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

## Rapport d'activité 2019



L'année 2019 constitue la première année pleine de mise en œuvre du plan d'investissement autoroutier. D'un montant total de près de 700 M€ au niveau national, ce plan s'inscrit dans les priorités du Gouvernement pour améliorer la mobilité des français, et s'est placé dans une logique partenariale avec les collectivités territoriales, au cœur des enjeux de leurs bassins de vie :

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

L'année 2019 a été aussi marquée par les débats et la promulgation de la loi d'orientation des mobilités (LOM). Faisant suite aux Assises nationales de la mobilité, cette loi transforme en profondeur la politique des mobilités, avec l'objectif principal de rendre les transports du quotidien à la fois plus faciles, moins coûteux et plus propres.

Cette loi porte des investissements sans précédent : plus de 13 milliards d'euros sur la période 2017-2022, avec une priorité donnée aux transports du quotidien. Elle propose également des solutions nouvelles pour se déplacer plus facilement et tire parti de la révolution numérique pour proposer de nouveaux services aux usagers. Elle promeut des transports plus propres, avec notamment le déploiement d'installations de recharge pour véhicule électrique ou encore le développement des zones à faibles émissions.

S'agissant plus spécifiquement du réseau concédé, la LOM fixe le cadre de déploiement du péage en flux libre, c'est-à-dire sans barrière physique, qui non seulement concourt à l'amélioration de la fluidité et du service à l'utilisateur et à la réduction des gaz à effet de serre mais permet également d'éviter l'artificialisation, ou de renaturaliser, d'importantes surfaces, par la suppression des grandes plateformes de péage. Afin d'éclairer les conditions d'appropriation de cette nouvelle technologie, trois expérimentations ont été mises en service sur le réseau en 2019. C'est également en 2019 que s'est conduite pour l'essentiel la procédure d'attribution de la concession de l'autoroute A79 dans l'Allier, qui constituera le premier déploiement du flux libre sur un axe entier, en 2022.

Le présent rapport exprime ainsi de façon opérationnelle l'évolution de l'activité, en 2019, sur le réseau autoroutier concédé. Il illustre la transversalité des thématiques et la rigueur du travail quotidien des agents du ministère de la transition écologique chargés de la gestion et du contrôle de ce réseau.

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

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

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

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

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



# Table des matières

<b>PARTIE 1</b>	
<b>Présentation succincte du secteur</b> .....	07
1.1. Activité de gestion et de contrôle	07
<b>PARTIE 2</b>	
<b>Les temps forts de l'année 2019</b> .....	09
26 décembre : publication au Journal Officiel de la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités. ....	7
<b>PARTIE 3</b>	
<b>Perspectives et enjeux du secteur autoroutier concédé</b> .....	11
3.1. Rétrospective de l'année 2018 : un réseau en mouvement, au service des usagers et de la transition écologique et solidaire	11
3.1.1. Le plan d'investissement autoroutier	11
3.1.2. La loi d'orientation des mobilités	11
3.2. Deux enjeux majeurs pour le secteur autoroutier : suivre les opérations et anticiper la fin des concessions	13
3.2.1 Assurer le suivi des opérations	13
3.2.2. Préparer le terme des contrats de concessions en veillant à l'entretien du patrimoine autoroutier	16
3.3. Les spécificités juridiques et économiques des contrats de concession d'autoroutes	17
3.3.1. Histoire du développement du réseau autoroutier concédé	17
3.3.2. Qu'est-ce que les contrats autoroutiers ?	18
3.3.3. L'économie des sociétés concessionnaires d'autoroutes	19
<b>PARTIE 4</b>	
<b>Gouvernance et organisation du secteur autoroutier concédé</b> .....	22
4.1. Organisation du ministère chargé des transports pour la passation et la gestion des contrats	
4.1.1. La passation des contrats	24
4.1.2. La gestion et le contrôle des contrats	25
4.2. Collaboration inter-services	26
4.3. La Commission européenne	26
4.3.1. Le contrôle des aides d'État	26
4.3.2. L'encadrement des péages applicable aux poids-lourds	26
4.3.3. L'encadrement du télépéage	27
4.4. L'Autorité de régulation des transports	27
4.4.1. Régulation des tarifs de péage et suivi de l'économie des concessions	28
4.4.2. Régulation des marchés passés par les sociétés concessionnaires d'autoroutes	29
4.4.3. Régulation des contrats de sous-concession passés pour l'exploitation d'activités commerciales sur les aires de services	29
4.5. Le parlement	31
4.6. Le comité des usagers du réseau routier national	31
4.7. Les commissions intergouvernementales des tunnels transalpins	32
<b>PARTIE 5</b>	
<b>La passation de nouveaux contrats</b> .....	36
5.1. L'autoroute A 355, le contournement Ouest de Strasbourg	36

5.2. L'autoroute A 79, la Route Centre-Europe Atlantique (RCEA) dans l'Allier	37
<b>PARTIE 6</b>	
<b>Le contrôle des contrats en cours</b>	<b>41</b>
6.1. Le contrôle des hausses annuelles de tarifs de péage	41
6.2. Le contrôle de la qualité du service rendu aux usagers	44
6.2.1. Mesurer les performances des sociétés concessionnaires d'autoroutes	44
6.2.2. Appréhender le ressenti des usagers	46
6.2.3. Agir sur les domaines à enjeux pour une qualité de service au quotidien	47
6.2.4. Utiliser les observations des services de l'exploitation pour améliorer la sécurité routière	50
6.3. Respect des normes techniques et préservation du patrimoine autoroutier	53
6.3.1. Contrôle avant mise en service	53
6.3.2. Principales mises en services réalisées en 2018	60
6.3.3. Contrôle lié à la conservation du patrimoine	62
6.4. Suivre l'exécution et l'équilibre économique des concessions et préparer les négociations à venir	70
6.4.1. Contrôle de la transmission des informations relatives à l'exécution des contrats	70
6.4.2. Le contrôle financier des concessions	71
<b>PARTIE 7</b>	
<b>Les négociations des avenants aux contrats de concession</b>	<b>73</b>
<b>PARTIE 8</b>	
<b>Activité réglementaire</b>	<b>77</b>
8.1. Arrêtés tarifaires annuels	77
8.2. Nominations	77
<b>PARTIE 9</b>	
<b>Annexes</b>	<b>79</b>
Glossaire	79
Lexique des abréviations utilisées	79
Définitions	79
Annexe 1 : Organigramme de la sous-direction de la gestion et du contrôle du réseau autoroutier concédé au 31 décembre 2018	80
Annexe 2 : Présentation des sociétés concessionnaires d'autoroutes et d'ouvrages d'art	81
Annexe 3 : Trafic sur le réseau concédé en 2018	85
Annexe 4 : Liste des indicateurs de performance	86
Annexe 5 : Rappel des classes de véhicules	87
Annexe 6 : Les clauses tarifaires des contrats de concession	88
Annexe 7 : Les niveaux de hausses de tarifs de péage depuis 2006	90
Annexe 8 : Le contrôle des tarifs de péage applicables en 2018	91
Annexe 9 : Évolutions de quelques tarifs de péage	93
Annexe 10 : Évolution de la situation financière des sociétés concessionnaires d'autoroutes	94
Annexe 11 : Les agréments délivrés par l'État en 2018 pour la sous-concession des activités commerciales sur les aires de service	94
Annexe 12 : Tunnels de plus de 300 mètres sur le réseau concédé (hors tunnels du Mont-Blanc et du Fréjus)	95
Annexe 13 : Liste des investissements complémentaires sur autoroutes en service en 2018	99
Annexe 14 : Répartition des bâtiments par société concessionnaire d'autoroute	101
Annexe 15 : Répartition des bâtiments des sociétés concessionnaires d'autoroutes	

suivant leur utilisation	102
Annexe 16 : Localisation des bâtiments des sociétés concessionnaires d'autoroutes	103

# PARTIE 1

## Présentation succincte du secteur

### Grands chiffres sur le secteur en 2019

9 114 km

Linéaire total d'autoroutes  
au 31 décembre 2019

1 %

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

87 %

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

19

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

97 MdVéh.km

Nombre de kilomètres parcourus sur le réseau  
autoroutier, dont 82 pour les véhicules légers  
et 15 pour les poids lourds.

24

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

150 Md€

Valeur estimée du patrimoine

10,365 Md€

Chiffre d'affaires de l'ensemble des sociétés  
concessionnaires d'autoroutes

### Activité de gestion et de contrôle

Nombre d'audits  
de conception réalisé 4

Nombre d'audits  
de conception détaillée 6

Nombre de tarifs de péage contrôlés,  
environ 42 000

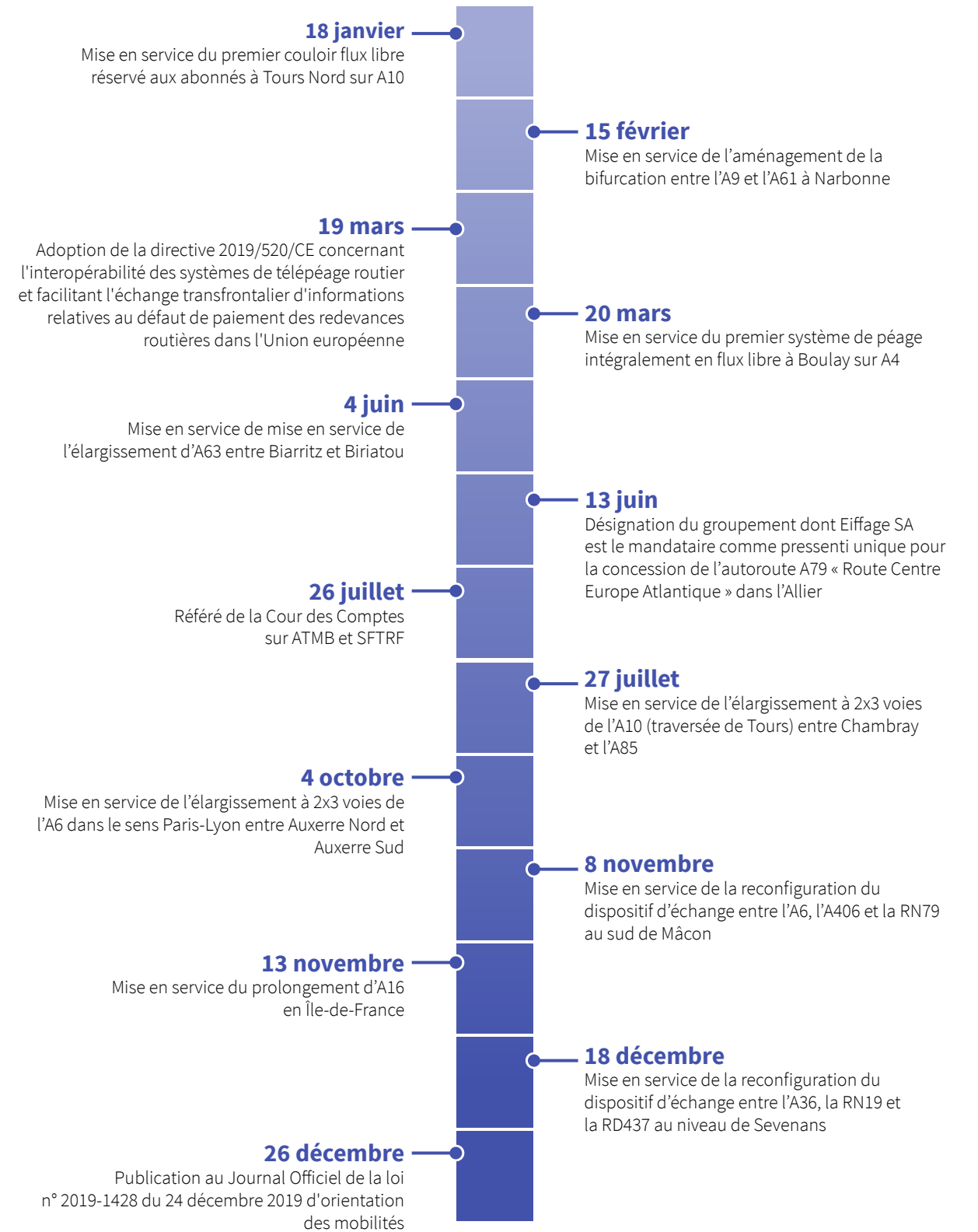
Nombre d'agréments délivrés  
pour l'exploitation d'aires de services 22

Nombre d'audits des indicateurs  
de performance exploitation sur site 3

Nombre de mises en service, dont :  
• 3,2 km de prolongement de l'autoroute A406 au sud de Mâcon,  
• 7,5 km de prolongement de l'autoroute A16  
entre la Francilienne et l'Isle-Adam 29

# PARTIE 2

# Les temps forts





## PARTIE 3

# Perspectives et enjeux du secteur concédé

### 3.1. Rétrospective de l'année 2019: un réseau en mouvement, au service des usagers et de la transition écologique

#### 3.1.1. Le plan d'investissement autoroutier

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

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

Ce plan couvrant la période 2017/2021 comprend 23 opérations, de création ou d'aménagement d'échangeurs ou de diffuseurs (la création d'un échangeur améliore sensiblement les conditions de circulation et le temps de trajet des usagers du quotidien) ainsi que 20 opérations consistant à diminuer l'impact des autoroutes sur l'environnement : réalisation d'aires de covoiturage et d'ouvrages de franchissement pour la faune, amélioration du traitement des eaux de ruissellement des autoroutes

pour répondre aux exigences réglementaires renforcées, mesures ciblées pour supprimer les points noirs bruit, etc. Les autoroutes concernées par ce plan, exploitées par les sociétés historiques, représentent un réseau de plus de 8000 km, composante structurante du réseau transeuropéen de transport (RTE-T).

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

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

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

En effet, le transport reste aujourd'hui à l'origine de près de 30 % des émissions de gaz à effet de serre de notre pays et cette proportion a peu évolué ces dernières années, en fort contraste



avec d'autres secteurs de l'économie française comme la production d'électricité ou l'industrie manufacturière. Dans ce contexte, la transition écologique constitue une priorité absolue face à l'urgence climatique et l'asphyxie croissante de nos agglomérations dans la continuité des engagements pris par la France dans le cadre de l'Accord de Paris, du Plan Climat et de la loi de transition énergétique pour la croissance verte.

De ces réflexions a émergé le projet de loi d'orientation des mobilités, refondant la politique des transports et la tournant vers l'avenir, à l'instar de la loi d'orientation des transports intérieurs de 1982. Cette loi, votée en lecture définitive par l'Assemblée nationale le 19 novembre 2019 et promulguée le 24 décembre 2019, transforme en profondeur la politique des mobilités, avec un objectif simple : des transports du quotidien à la fois plus faciles, moins coûteux et plus propres. Parmi les ambitions du texte dont l'objet est plus vaste, certaines impacteront durablement le secteur autoroutier concédé, qui doit être au cœur d'une nouvelle stratégie de mobilité.

Le texte porte en particulier une ambition sans précédent en matière d'investissements avec 13,4 Md€ programmés sur la période 2017-2022, avec une priorité donnée aux transports du quotidien. Ce sont aussi des solutions nouvelles pour se déplacer plus facilement.

La réussite de la transition écologique et énergétique des mobilités passe par le développement d'incitations au changement des comportements des usagers vers des mobilités plus propres. Dans le secteur autoroutier, cette ambition s'est traduite par le développement de « zones à faibles émissions » pour limiter la congestion et la pollution dans les grandes agglomérations. Elle permet également à l'autorité investie du pouvoir de police de la circulation de créer des voies réservées aux transports en commun, aux taxis, aux véhicules transportant un nombre minimal d'occupants (dont le covoiturage) ou aux véhicules à très faibles émissions. Le texte développe les possibilités de recours au contrôle automatisé de ces voies réservées.

Pour améliorer la gouvernance des mobilités et mieux répondre aux besoins quotidiens des citoyens, des territoires et des entreprises, la loi clarifie les compétences entre collectivités territoriales (communes, intercommunalités et régions) dans un environnement où les différents modes de transports doivent devenir

de plus en plus interfacés (PEM, VRTC...). Cela devrait également accroître la participation de ces acteurs dans les projets autoroutiers.

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

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

En matière de développement du péage en flux libre, la loi introduit au code de procédure pénale et au code de la route diverses dispositions pour favoriser le développement du péage sans barrière sur les autoroutes et ouvrages d'art concédés du réseau routier national. Ces mesures complètent celles de la loi du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement qui permet aux agents assermentés des exploitants d'autoroute (ou d'ouvrage d'art ouvert à la circulation publique) de proposer une transaction au contrevenant en cas de non-paiement du péage.

Certaines dispositions concernent plus directement les sociétés concessionnaires d'autoroutes. L'article 160 de la loi en introduit de nouvelles au code de la voirie routière qui créent des obligations pour les conventions en matière de places de stationnement pour covoitureurs ou pour les bus express, d'avitaillement en carburants alternatifs, de tarification différenciée en fonction des classes d'émission des véhicules et de possibilité de mettre en place une tarification solidaire pour les publics fragiles.

Enfin, l'article 162 précise les dispositions de l'article L.122-4 du code de la voirie routière concernant le critère d'utilité apprécié pour intégrer à l'assiette des concessions existantes des ouvrages ou aménagements non prévus.



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

### 3.2.1. Assurer le suivi des opérations

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

Un premier enjeu consiste à effectuer le suivi des opérations en cours, inscrites dans les contrats de plan, le plan de relance autoroutier de 2015 et désormais dans le plan d'investissement autoroutier. Ces opérations sont nombreuses et d'un montant conséquent. L'État doit effectuer un contrôle régulier de la réalisation des travaux, afin de s'assurer qu'ils sont conformes aux

cahiers des charges et aux attentes des usagers et du concédant. Ce contrôle est d'autant plus essentiel que la réalisation de certaines opérations demande de résoudre des questions complexes. Les opérations de constructions en milieu urbain, dont certaines ont été récemment contractualisées, constituent une nouveauté pour les sociétés concessionnaires. Elles requièrent un accompagnement particulier des services de l'État.

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

L'année 2020 a par ailleurs été marquée par les impacts de la crise sanitaire, tant en termes de pertes de trafic que de décalage des opérations. L'ensemble de ces effets n'est pas encore connu.



État d'avancement des opérations du plan de relance autoroutier au 31/12/19

Société	Opérations	État d'avancement
APRR	Aménagement à 2x3 voies de l'A75 au sud de Clermont-Ferrand	Approbation du dossier de demande de principe le 30 août 2017. Déclaration d'utilité publique le 25 mai 2018. Etudes d'avant-projet en cours. Travaux en cours. Mise en service prévue pour mi-2021.
	Dispositif d'échanges entre l'A6, l'A406 et la RN79 (Mâcon)	Déclaration d'utilité publique le 26 avril 2017. Approbation du dossier de demande de principe le 21 juillet 2017. Travaux terminés. Mise en service réalisée le 8 novembre 2019.
	Dispositif d'échanges entre l'A71 et la RN79 (Montmarault)	Déclaration d'utilité publique le 20 avril 2017. Approbation du dossier de demande de principe le 04 janvier 2018. Travaux en cours. Mise en service prévue pour fin 2021.
	Dispositif d'échanges entre l'A36, la RN1019 et la RD437 (Sévenans)	Approbation du dossier de demande de principe le 18 octobre 2016. Déclaration d'utilité publique le 3 février 2017. Travaux terminés. Mise en service réalisée le 18 décembre 2019.
AREA	Mise à niveau des autoroutes A48 et A480 entre Saint-Egrève et Claix	Déclaration d'utilité publique le 23 février 2017. Approbation du dossier de demande de principe le 28 avril 2017. Travaux en cours. Mise en service prévue pour mi-2022.
ASF	Aménagement à 2x3 voies de l'A9 entre Le Boulou et l'Espagne	Les travaux ont commencé en juillet 2016 avec d'important travaux notamment du fait de 4 viaducs nécessitant des élargissements. Mise en service le 21 février 2020.
	Aménagement à 2x3 voies de l'A63 entre Ondres et Saint-Geours- de-Maremne	Les travaux ont commencé en mai 2017. Mise en service le 23 mars 2020.
	Élargissement à 2x3 voies des extrémités de l'A61 entre les bifurcations A61/A66 et A61/A9	Obtention des arrêtés de DUP et des autorisations administratives en octobre 2018. AVP approuvés en décembre. Démarrage des travaux en 2019.
	Élargissement de l'A46 Sud entre A7 et A43 – Études	Les études sont en cours. Concertation publique avec garants au deuxième semestre 2021.
	Aménagements environnementaux	Les travaux sont tous terminés et mis en service.
COFIROUTE	Aménagement à 2x4 voies de l'A10 entre la bifurcation A10/A19 et la bifurcation A10/A71	La DUP a été prononcée le 9 juillet 2018. Les travaux préparatoires ont eu lieu du 15 octobre au 30 novembre 2018. La bretelle provisoire Tours-Vierzon a été mise en circulation en février 2019. L'APOA a été approuvé par le DG de Cofiroute le 21 mars 2019. La mise en service est prévue mi-2025.
	Aménagement à 2x3 voies de l'A10 entre la bif. A10/A85 et Sainte-Maure-de-Touraine	L'arrêté de DUP et d'AE a été obtenu le 24 juillet 2018. Un recours a été déposé au TA contre la DUP le 29 janvier 2019. L'AVP et les deux APOA des viaducs de l'Indre et du Courtineau ont été approuvés par le DG de Cofiroute le 3 septembre 2019. Les travaux de la section courante ont débuté le 9 septembre 2019. La mise en service est prévue mi-2023.

Société	Opérations	État d'avancement
COFIROUTE	Aménagements environnementaux	
	Aménagements pour la petite faune terrestre et la faune piscicole.	Au 30 juin 2019, la totalité du programme a été réalisé et l'ensemble des visites de contrôle a eu lieu.
	Aménagements hydrauliques sur l'A71 entre Olivet et Theillay.	Les travaux ont débuté le 3 septembre 2018 et sont en cours. 4 renforcements d'ouvrages ont été réalisés. La mise en service a été prononcée le 29 octobre 2020.
	Extension et/ou création de parkings de covoiturage	Extension des parkings de Poitiers Sud et Blois achevés. Les sites du Mans-Ouest, d'Ancenis, Bourges, Vierzon-Est, Châtellerault-Nord, Poitiers-Nord, Laval-Est, Bléré et Angers-Ouest sont mis en service. Les travaux du site d'Orléans Nord ont débuté le 9 septembre 2019 pour une mise en service en février 2020.
ESCOTA	Opération d'élargissement de l'A57 à 2x3 voies entre Benoît Malon et la bifurcation avec l'A570.	Les études de l'élargissement sont en cours. L'arrêté de DUP a été signé le 27 novembre 2018. Mise en service prévue mi-2026.
Sanef	Aménagement ponctuel de l'A4, Contournement nord-est de Metz	Approbation de l'avant-projet le 16 décembre 2019. Travaux préparatoires (déboisement) d'octobre à décembre 2019.
	Aménagement autoroutier des extrémités de la RN42 à St Omer(A26) et à Boulogne (A16)	A16 : travaux préparatoires engagés fin octobre 2019. A26 : décision ministérielle sur le dossier de demande de principe modifié en cours de production.
	Achèvement de l'A29 (création de BAU)	Mise en service le 23 décembre 2019.
	Aménagements environnementaux	Achèvement des 3 derniers sites en novembre 2019.
	Aménagements des aires d'arrêt	8 aires de services réalisées en 2019.
	Réaménagement de l'échangeur A4/A35/A355	Démarrage des travaux en mars 2019.
	A4 – Complément de l'échangeur de Bailly-Romainvilliers	Ouvrage en service depuis le 29 juin 2018.
	Mise en accessibilité des postes d'appel d'urgence sur A26	Achèvement des travaux généraux fin 2019.
SAPN	Aménagement à 2x3 voies de l'A13 entre Pont l'Evêque et Dozulé	Travaux en cours.
	A13 Desserte de Pont-Audemer (27): création des demi-diffuseurs de Toutainville et de Bourneville	Aménagements mis en service le 28 novembre 2019.
	A13 – Complément du diffuseur de La Haie-Tondue (14)	Approbation du dossier de demande de principe par décision ministérielle du 9 octobre 2019.

Société	Opérations	État d'avancement
SAPN	A13 – Complément du diffuseur de La Haie-Tondue (14)	
	A13 – Complément du diffuseur de Maison Brûlée (76)	Aménagement mis en service depuis le 13 avril 2017.
	A13- Viaduc de Guerville	Mise en service du 3 <sup>e</sup> viaduc le 2 septembre 2019.
	A14 – Sécurisation des tunnels	Opération achevée le 2 février 2017.

Outre ces travaux dans le cadre du plan de relance autoroutier, des travaux sont en cours dans le cadre des concessions passées après appel d'offre et mise en concurrence, et notamment

le contournement ouest de Strasbourg, ouvrage de plus de 500 M€ dont la mise en service est attendue début 2022.

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

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

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

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

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

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

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

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

Constituent des biens de retour, les biens, mobiliers ou immobiliers, qui résultent d'investissements réalisés par le concessionnaire ou ont été remis par le concédant et qui sont soit (i) intégrés ou installés sur le domaine public autoroutier tel que défini au terme des opérations de délimitation prévues à l'article 2.1 du cahier des charges ; soit (ii) nécessaires ou indispensables au fonctionnement et à la continuité du service public concédé ; ils sont et demeurent la propriété du concédant dès leur réalisation ou leur acquisition, même dans le silence du contrat ; sans préjudice, le cas échéant, de l'indemnisation de la valeur non amortie des biens acquis ou construits par le concessionnaire, ils font automatiquement et gratuitement retour au concédant au terme du contrat, en bon état de fonctionnement.

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

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

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

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

En ce qui concerne la préservation du patrimoine, le cycle de renouvellement des infrastructures autoroutières (chaussées, bâtiments, ouvrages d'art, tunnels) s'étend sur 10-15 ans. Les premières fins de concessions interviendront quant à elles à partir de 2027 (fin des contrats de concession des ponts de Normandie et de Tancarville) et 2031 (fin du contrat de concession de la société Sanef). Il convient donc de s'assurer

dès à présent que les autoroutes demeurent en bon état et que les concessionnaires respectent bien leurs obligations en la matière. Les agents de l'État réalisent déjà de nombreux audits et contrôles sur site. La définition d'une méthodologie adéquate constitue un élément clé de l'efficacité du contrôle. Aussi l'État améliore-t-il sans cesse ses indicateurs, instruments et méthodes de mesure.

A ce titre, l'autorité concédante a initié un audit de fin de concession dès 2019 sur les premières concessions arrivant à échéance, à savoir les concessions d'ouvrages d'art de Tancarville et Normandie. Un ensemble de diagnostics a été établi et réalisé par la CCITSE de manière à évaluer la nature des travaux à effectuer d'ici la fin de concession, leur planification et leur coût.

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

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

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

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

En application de la loi du 18 avril 1955 portant statut des autoroutes, l'État concède la construction et l'exploitation de sections d'autoroutes à

cinq sociétés d'économie mixte dans lesquelles les intérêts publics sont majoritaires.

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

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



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

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

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

Une nouvelle réforme est lancée en 2001 afin d'adapter le système de financement des autoroutes au contexte juridique, politique et économique : les conditions de gestion des SEMCA

### 3.3.2. Les contrats autoroutiers : définition

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

Par ce contrat, le concédant (l'État) confie à une société concessionnaire les missions de financer, de concevoir, de construire mais aussi d'exploiter et d'entretenir une autoroute en contrepartie d'une rémunération, constituée des recettes des péages. Dans une concession, le concessionnaire porte ainsi les risques opérationnels (coût et durée des travaux, performance de l'exploitation, fréquence et coût des opérations d'entretien et

sont rapprochées de celles des sociétés privées afin de les mettre en mesure de présenter, le cas échéant, des offres comparables pour les nouveaux projets autoroutiers.

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

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

Enfin, l'article 13 de la loi n° 2015-990 du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques, a étendu à compter du 1er janvier 2016 les compétences de l'Autorité de régulation des transports au secteur autoroutier concédé, tout particulièrement s'agissant de l'économie du secteur, des marchés et sous concessions attribués par les sociétés concessionnaires d'autoroutes, ainsi que des modifications contractuelles entraînant la modification des évolutions des péages ou de la durée de concession.

de maintenance...) mais également le risque de fréquentation.

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

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

- Les **contrats historiques** (ASF, ESCOTA, COFIROUTE, Sanef, SAPN, APRR et AREA), conclus dans les années 50 à 70 et modifiés à maintes reprises depuis leur signature. Ces contrats, qui couvrent l'essentiel du **réseau** autoroutier concédé français, sont entrés dans leur phase de maturité. Ils doivent s'achever dans les années 2030.

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

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

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

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

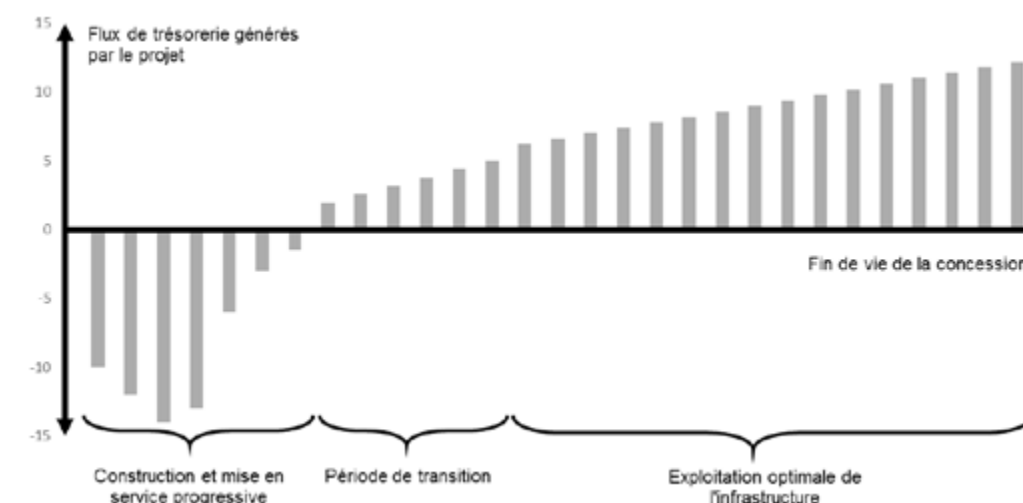
La rémunération des capitaux se fait tout au long du contrat de concession. Dans le cas d'une concession d'autoroute attribuée après appel d'offres, la plus grande partie des dépenses se situent pendant la réalisation de l'ouvrage. Or, pendant toute la phase de construction, la société concessionnaire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

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

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

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

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





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

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

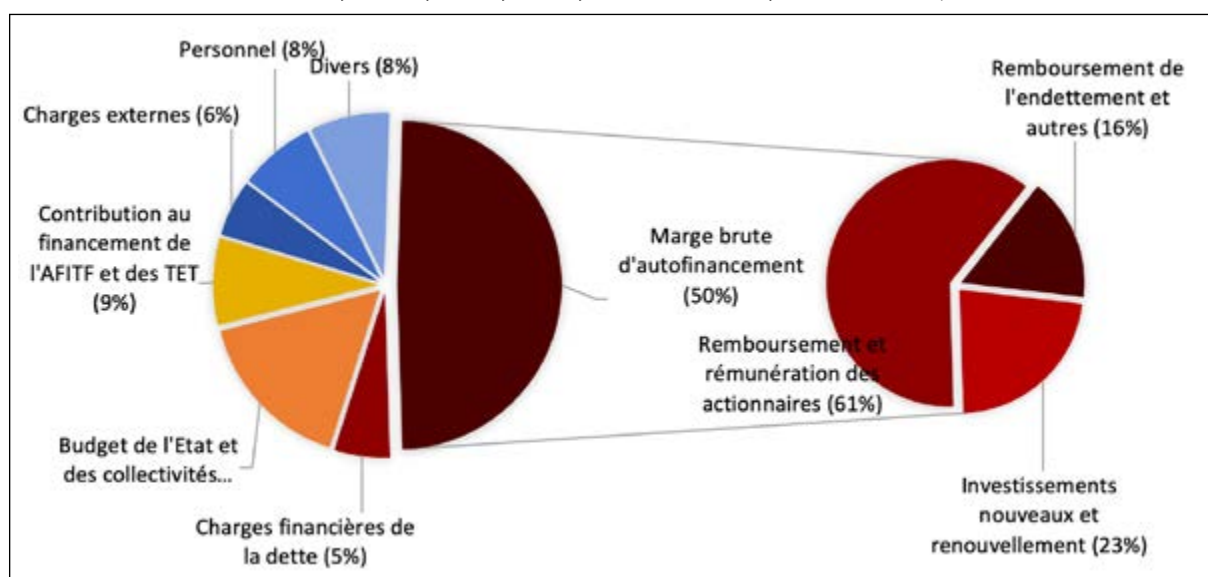
En cas d'incident ou de sous-performance, les différents apports de financement sont en risque.

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

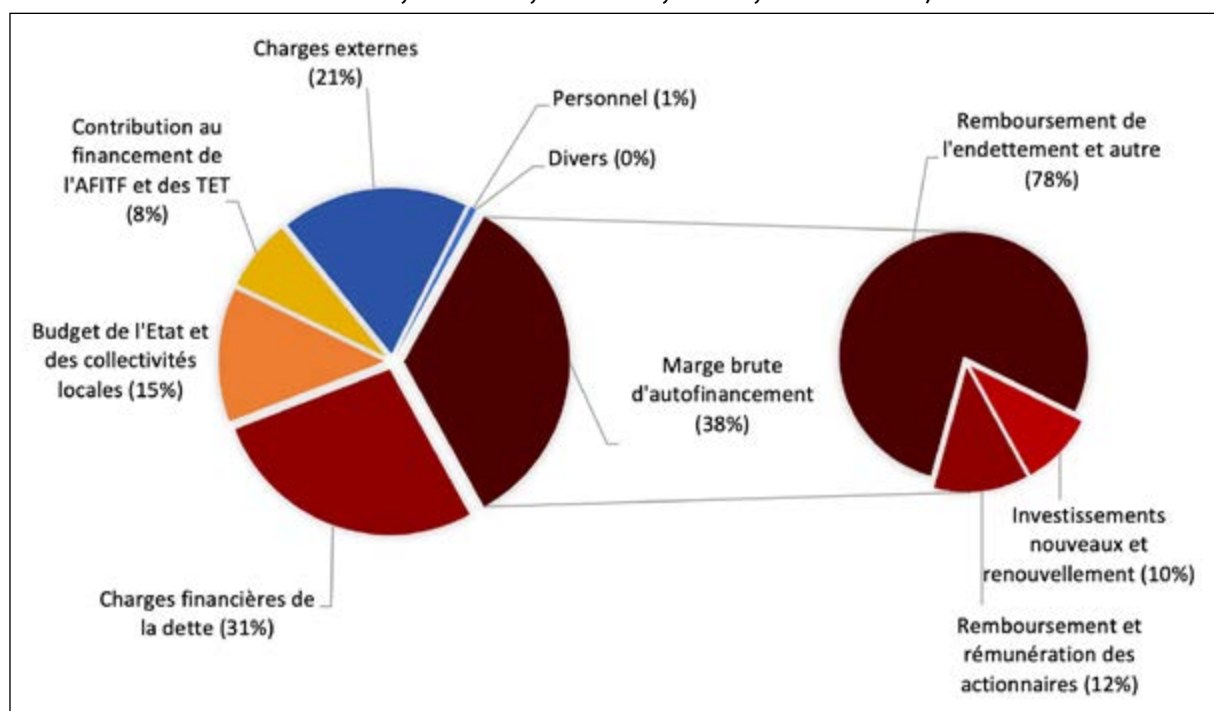
Le trafic en 2019 et son évolution par rapport à 2018 sur le réseau autoroutier concédé figure en annexe 3.

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

Répartition des dépenses des sociétés concessionnaires historiques (ASF, ESCOTA, COFIROUTE, APRR, AREA, SANEF, SAPN, ATMB, SFTRF et CCISE ; données 2019)



Répartition des dépenses des sociétés concessionnaires récentes (ALIS, CEVM, ARCOUR, ADELAC, A'LIENOR, ALICORNE, ATLANDES, ALBEA ; données 2019)



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

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





## PARTIE 4

# Gouvernance et organisation du secteur autoroutier concédé

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

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

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

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

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

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



La Commission européenne contrôle certains avenants aux contrats afin de veiller au respect de la législation européenne en matière de droit de la concurrence et de droit de la commande publique.

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

Le Parlement a enfin vu son rôle accru pour autoriser l'allongement de la durée des concessions avec l'entrée en vigueur de la loi n° 2015-990

du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques.

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

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

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

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

### 4.1.1. La passation des contrats

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

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

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

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

Après un appel à candidatures, les candidats sont invités à présenter une offre ferme comportant notamment une offre technique, une proposition

tarifaire pour les péages, des engagements en matière de qualité d'investissement et d'exploitation et un montage financier.

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

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

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

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



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

La mission de la **sous-direction GCA** (organigramme en annexe 1) est d'assurer une bonne gestion du réseau autoroutier concédé et du service rendu aux usagers. Elle assure le contrôle de l'exécution de 24 contrats de concession d'autoroutes ou d'ouvrages d'art pour le compte de l'État ainsi qu'une veille législative et réglementaire.

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

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

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

Les chargés d'expertises financières sont chargés du contrôle des tarifs de péage et de l'analyse de l'équilibre économique et financier des concessions. GCA1 mène par ailleurs, en lien avec les bureaux GCA2 et GCA3, les négociations relatives à la modification des contrats de concession et à la conclusion de nouveaux contrats de plan.

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

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

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



## 4.2. La collaboration inter-services

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

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

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

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

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

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

## 4.3. La Commission européenne

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

L'allongement de la durée d'une concession est susceptible de revêtir le caractère d'une aide d'État. Aussi les projets d'avenants prévoyant un tel allongement doivent être notifiés à la Commission européenne afin que celle-ci s'assure de leur compatibilité avec le marché

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

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

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

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

Après l'adoption par le Parlement européen d'un compromis en mai 2018, les discussions

sur la révision de la directive se sont poursuivies pendant toute l'année 2019 au sein du Conseil.

La sous-direction GCA apporte son expertise technique et juridique aux évolutions proposées

de la directive dans le cadre du processus interministériel national, sous le pilotage, notamment, du SGAE, et en lien avec la Représentation permanente à Bruxelles.

### 4.3.3. L'encadrement du télépéage

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

Le SET repose sur une architecture ouverte constituée de normes communes. Les prestataires du SET sont tenus de proposer aux usagers

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

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

## 4.4. L'Autorité de régulation des transports

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

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

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

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

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

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

##### Les nouveaux contrats et les projets d'avenant

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

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

L'ART n'a pas rendu d'avis en 2019 sur des projets d'avenant. L'ART a en revanche rendu un avis le 10 octobre 2019 relatif au projet de contrat pour la mise en concession de l'autoroute A79 entre Sazeret (Allier) et Digoin (Saône-et-Loire).

Par cet avis, l'autorité a considéré que le projet de cahier des charges satisfaisait les obligations de l'article L. 122-4 du code de la voirie routière :

- en prévoyant des dépenses exclusivement liées à la construction, à l'exploitation, à l'entretien, à l'aménagement ou à l'extension de l'infrastructure ;
- en prévoyant des recettes de péage projetées permettant exclusivement de couvrir des dépenses liées à la conception, à la construction, à l'exploitation, à l'entretien, à l'aménagement ou à l'extension de l'infrastructure, y compris la rémunération et l'amortissement des capitaux investis par le délégataire ;

- en incluant un ensemble de clauses permettant l'encadrement de résultats financiers de la concession qui iraient au-delà des prévisions initiales.

L'ART a toutefois regretté que l'absence de possibilité de moduler les tarifs selon les périodes de l'année ou de la journée prive le concédant d'un instrument de gestion de la demande de transport potentiellement utile.

##### L'économie générale des concessions autoroutières

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

En décembre 2019, l'ART a rendu son quatrième rapport sur les comptes des sociétés concessionnaires pour l'exercice 2018. Dans ce rapport, l'ART note que le secteur autoroutier concédé français demeure robuste en soulignant que, malgré un trafic moins dynamique (mais toujours en progression), les indicateurs financiers du secteur ont connu une évolution favorable.

L'ART relève que l'évolution globale du trafic en 2018 sur le réseau autoroutier concédé (+ 0,6%) s'est tassée par rapport à 2017 (+ 1,9%). Cette moindre croissance du trafic a été particulièrement nette pour les véhicules légers (VL, + 0,1%). Certainement liée au mouvement des « gilets jaunes » qui a marqué les mois de novembre et de décembre, elle pourrait aussi provenir en partie d'autres facteurs, comme la dynamique industrielle européenne ou l'évolution des prix du carburant.



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

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

En juillet 2020, l'ART a publié son troisième rapport annuel sur l'activité des commissions des marchés des sociétés concessionnaires d'autoroutes relatif à l'exercice 2019.

L'Autorité constate que la part des marchés et des avenants soumis à l'avis des commissions des marchés représente la majorité des dépenses d'investissements des sociétés concessionnaires (65%) du montant total des achats. S'agissant des parts de marchés obtenues par chacun de ces groupes au sein des différentes sociétés concessionnaires, l'Autorité a constaté des situations hétérogènes selon les groupes, voire selon la société considérée. Ainsi, 41 % du montant cumulé des marchés de travaux a été attribué par les sociétés ASF, Cofiroute et Escota à des entreprises liées, soit un taux supérieur à la part globale obtenue par les entreprises de ce groupe dans le secteur (28 %) alors que la part de marché attribuée par les sociétés APRR et AREA à des entreprises liées (20 %) a été équivalente au taux obtenu par les entreprises de ce groupe pour l'ensemble du secteur (14 %). Il convient de noter que ces taux doivent toutefois être relativisés puisqu'ils correspondent à des prévisions de dépenses sur plusieurs exercices.

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

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

En matière de contrôle des contrats de sous-concessions, l'Autorité, saisie de 21 dossiers en 2019, a rendu 10 avis favorables et 11 avis défavorables.

L'ART a ainsi rendu des avis favorables sur les dossiers relatifs aux aires suivantes :

- ALIS : Le Domaine d'Harcourt ;
- ASF : Corbières Nord, Montpellier Fabrègues Nord et Sud, Mornas Village (hors contrats portant sur la distribution de carburants) ;
- SANEF : Beuzeville Nord, Bosgouet Nord, Giberville Nord, Giberville Sud, Rosny Nord, Vironville Nord.

L'ART a par ailleurs rendu des avis défavorables sur les dossiers relatifs aux aires suivantes :

- APRR : Dracé ;
- ASF : Ambrussum Nord, La Champouse, Corbières Sud, L'Estalot, Le Jardin des Causse du Lot, Montpellier Fabrègues Nord, Montpellier Fabrègues Sud, Mornas Village, La Plaine du Forez Est, La Chateaudrie et La Canepetière.

Concernant l'aire de Dracé, l'ART a notamment considéré dans son avis que le critère de la valeur financière ne permettait pas d'apprécier les offres conformément aux dispositions du code de la voirie routière, que la méthode retenue pour



l'évaluation du sous-critère relatif à la crédibilité et à la cohérence du modèle financier méconnaissait le principe d'égalité de traitement des candidats et de transparence des procédures, que l'effectivité des engagements de modération tarifaire de l'attributaire pressenti ne pouvait être analysée, et enfin que la méthode de notation de ce dernier critère tendait à le priver de toute portée et ne permettait pas de sélectionner la meilleure offre sur ce critère.

Les échanges avec APRR intervenus postérieurement à cet avis ayant toutefois permis de compléter l'analyse de la consultation menée et de lever les interrogations et observations de l'ART, l'autorité concédante a délivré son agrément pour l'exploitation des activités en jeu sur cette aire.

Concernant les 10 dossiers de la société ASF, l'ART a notamment considéré dans ses avis que l'ambiguïté des attendus du dossier de consultation sur les propositions à formuler par les candidats concernant la politique de modération tarifaire des prix des carburants avait nui à la bonne compréhension des attentes de la société concessionnaire, en contradiction avec le principe de transparence des procédures, et que le système de notation par palier mis en œuvre pour les différents sous-critères de la valeur financière des offres et le critère de modération tarifaire des prix des carburants induisait soit des écarts de note injustifiés lorsque les deux offres étaient proches l'une de l'autre mais n'appartenaient pas à la même tranche, soit un écart de note insuffisant alors que les offres étaient sensiblement différentes mais appartenaient à la même tranche.

L'autorité concédante a toutefois délivré son agrément pour l'exploitation des activités en jeu sur 9 de ces aires, considérant pour la majorité des dossiers que compte tenu de l'écart global de notation entre les candidats les mieux classés, quelle qu'ait pu être l'interprétation des candidats des attendus du dossier de consulta-

tion sur les propositions à formuler concernant la modération tarifaire des prix des carburants, et même si la méthode de notation par palier avait été susceptible d'accroître les écarts en faveur de l'attributaire pressenti par rapport à l'application d'une méthode linéaire, la détermination de l'offre économiquement la plus avantageuse n'avait pas été manifestement entachée d'erreur.

Pour le cas spécifique de Corbières Sud, l'autorité concédante a considéré que les éléments d'irrégularité relevés par l'ART devaient être appréciés en tenant compte de l'impact qu'une décision de refus provoquerait sur la capacité à assurer la continuité d'un service public de qualité aux usagers de l'axe considéré. En l'occurrence, l'impossibilité d'assurer le respect d'un niveau de service minimal sur cet axe a été jugée préjudiciable à la satisfaction des objectifs poursuivis par le contrat de délégation de service public passé avec la société ASF. L'autorité concédante a en conséquence délivré son agrément pour l'exploitation des activités en jeu sur cette aire.

Enfin, concernant le dossier relatif aux aires de La Canepetière et La Chateaudrie, l'autorité concédante a notifié à la société ASF un refus d'agrément, considérant que compte tenu du faible écart de notation entre les offres finales des candidats les mieux classés, l'ambiguïté des attendus du dossier de consultation sur les propositions à formuler par les candidats concernant la politique de modération tarifaire des prix des carburants avait eu pour effet de rendre indéterminable l'offre économiquement la plus avantageuse, indéterminabilité renforcée par la mise en œuvre pour la notation de la redevance garantie et de l'engagement de modération tarifaire des prix du carburant proposés par les candidats d'un système de notation par palier ayant eu pour effet de discriminer manifestement de façon insuffisante des offres pourtant sensiblement différentes ou d'induire des effets de seuil injustifiés.



## 4.5. Le Parlement

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

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

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

Par ailleurs, l'information du Parlement n'a eu de cesse d'être améliorée : depuis 2009, le Parlement est destinataire chaque année d'un rapport sur l'exécution et le contrôle des contrats de concession d'autoroutes et d'ouvrages d'art (cf. article 7 du décret n° 2009-1102 du 8 septembre 2009 portant création du comité des usagers du réseau routier national), mais aussi d'un rapport sur l'évolution des péages pour chaque exploitant autoroutier (cf. article L.119-8 du code de la voirie routière). Le présent rapport répond à cette exigence pour l'année 2019.

## 4.6. Le comité des usagers du réseau routier national

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

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

Au cours de l'année 2019, le comité des usagers du réseau routier national s'est réuni à trois reprises. Les services de l'État ont notamment présenté au comité :

- les hausses tarifaires validées pour l'année 2019 et prévisionnelles pour l'année 2020 ;
- les offres commerciales de réduction des tarifs de péage pour les usagers réguliers ;
- le panorama des activités sur les installations annexes à caractère commercial situées sur le réseau autoroutier concédé ;
- les dispositifs de péage en « flux libre » en Europe ;

- la nouvelle directive européenne « télépéage » ;
- la loi d'orientation des mobilités ;
- le plan national de mobilisation pour le covoiturage ;
- la présentation et l'avancement du PIA.

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



## 4.7. Les commissions intergouvernementales des tunnels transalpins

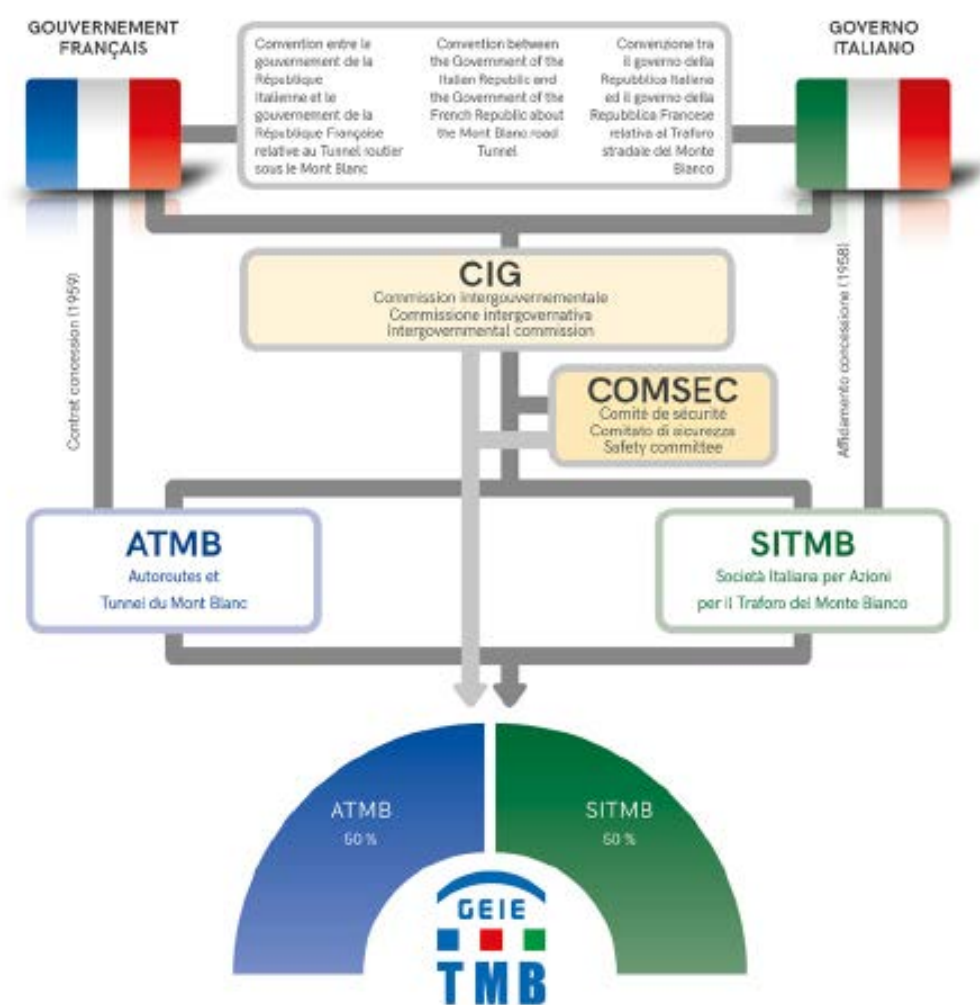
La sous-direction GCA assure la vice-présidence et le secrétariat des délégations françaises aux Commissions intergouvernementales (CIG) des tunnels du Mont-Blanc et du Fréjus, sous l'autorité, en 2019, de Monsieur l'Ambassadeur Jacques Champagne de Labriolle, président des délégations françaises.

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

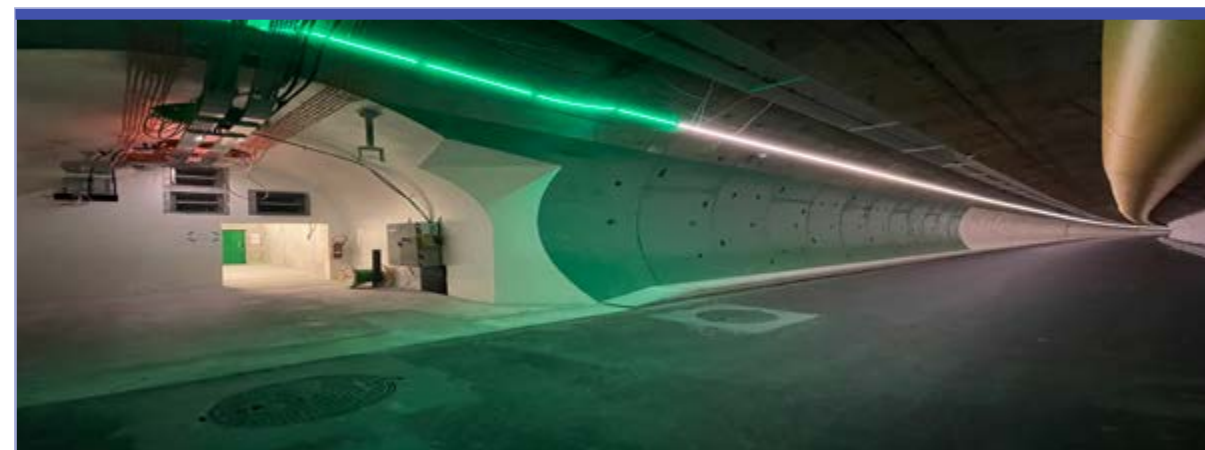
un concessionnaire en application de la directive 2004/54/CE du 29 avril 2004.

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

- Le « GEIE-TMB », Groupement Européen d'Intérêt Économique du Tunnel du Mont-Blanc, dont les deux sociétés concessionnaires française et italienne, ATMB et SITMB, sont membres à parts égales.
- Le « GEF », Groupement d'exploitation du Fréjus, composé paritairément des sociétés concessionnaires française et italienne, SFTRF et SITAF.



Exemple du schéma de gouvernance pour le tunnel du Mont-Blanc (source : plaquette ATMB)



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

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

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

questions de sécurité publique dans le tunnel et ses annexes.

Les comités de sécurité peuvent également former des groupes de travail spécifiques à certains sujets de première importance comme « le groupe de travail retour d'expérience » dont l'objectif est d'analyser les incidents survenus dans le tunnel ou « le groupe de travail inspections détaillées périodiques » dont la fonction est d'effectuer un contrôle systématique et précis de l'ouvrage. En 2019, 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.

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

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



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

Aux CIG des 29 et 30 novembre 2018, la délégation française a proposé de renforcer le PPA en appliquant un dispositif d'interdiction similaire aux PL Euro 4 dont la part était encore plus faible que les PL Euro 3 du fait d'une commercialisation plus brève. La norme Euro 4 a en effet réduit les rejets de NOx mais pas des particules fines PM 10. Les CIG ont donc demandé la constitution d'un groupe de travail binational associant les sociétés, les administrations et les gestionnaires des tunnels, portant sur les conditions de mise en œuvre des mesures d'interdiction des PL Euro 4.

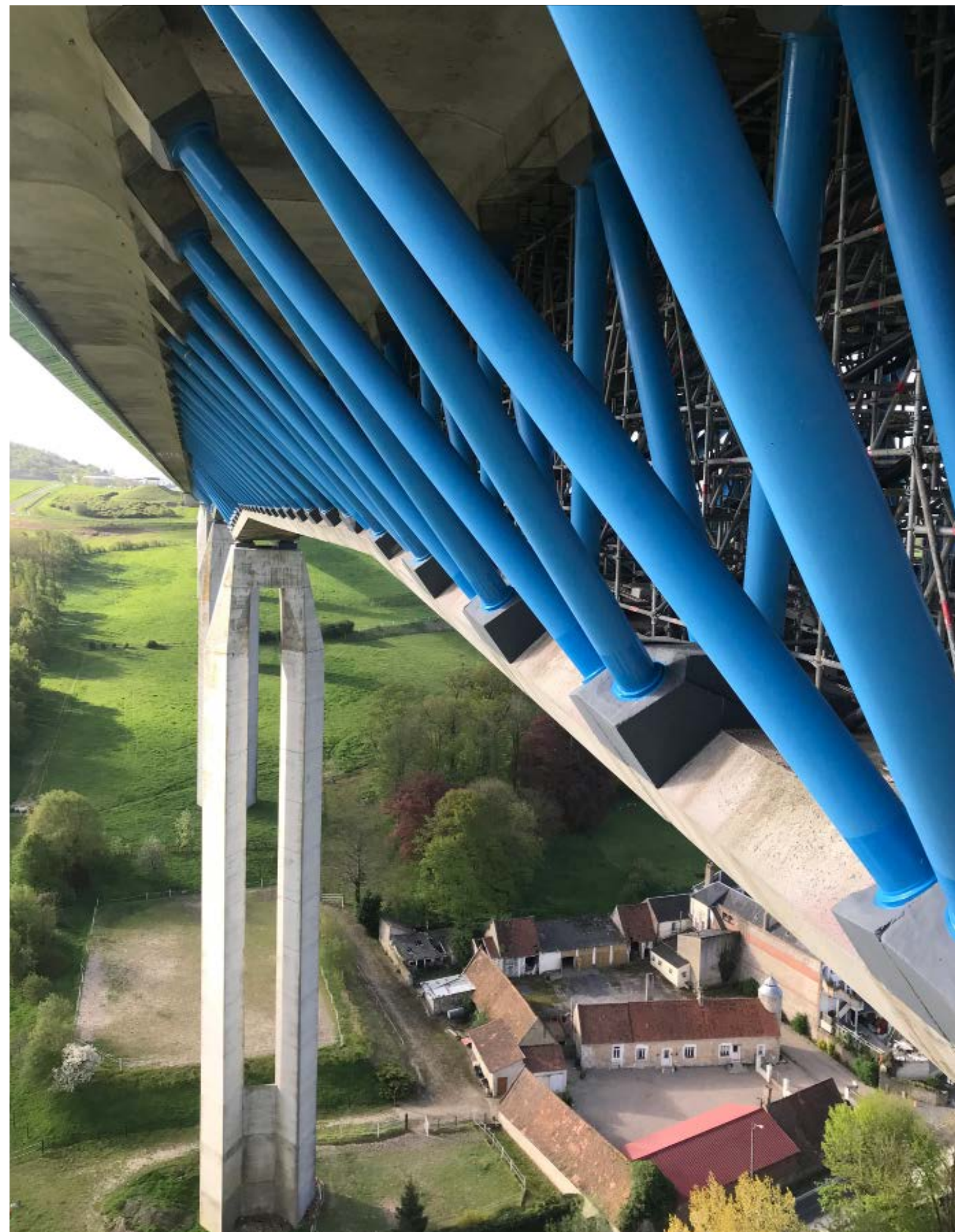
Ce groupe de travail binational s'est réuni le 9 avril 2019 à Bardonnèche et a défini les mesures d'interdiction de circulation suivantes :

- au tunnel du Mont-Blanc, la circulation des PL Euro 3 était interdite depuis le 1er janvier 2019 et que le pourcentage de PL Euro 4 était supérieur au seuil d'interdiction ;
- au tunnel du Fréjus, les seuils d'interdiction pour les PL Euro 3 et Euro 4 restaient supérieurs aux seuils d'interdiction définis.

Les CIG des 26 et 27 juin 2019 ont approuvé les mesures d'interdiction de circulation des PL Euro 3 et 4 du groupe de travail binational. Les CIG ont également pris acte des éléments suivants :

- au tunnel du Mont-Blanc, la circulation des PL Euro 3 était interdite depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2019 et que le pourcentage de PL Euro 4 était supérieur au seuil d'interdiction ;
- au tunnel du Fréjus, les seuils d'interdiction pour les PL Euro 3 et Euro 4 restaient supérieurs aux seuils d'interdiction définis.

Lors des CIG des tunnels du Fréjus et du Mont-Blanc des 21 et 22 novembre 2019, les seuils d'interdiction de circulation des PL Euro 3 et 4 fixés lors des précédentes CIG n'ayant pas été dépassés, les CIG ont pris acte que les interdictions de circulation des PL Euro 3 au tunnel du Fréjus et Euro 4 aux deux tunnels seraient effectives au 1<sup>er</sup> juillet 2020.





# La passation de nouveaux contrats

## PARTIE 5



Deux projets de nouvelle concession autoroutière ont plus particulièrement été suivis par le département des partenariats public-privé en 2019.

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

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

Relancée en février 2014 avec le soutien des collectivités concernées (Métropole de Strasbourg, Conseil départemental du Bas-Rhin et Conseil régional d'Alsace), la procédure de consultation des entreprises s'est achevée le 29 janvier 2016 par la signature de la convention de concession avec la société Arcos, filiale de Vinci concessions. Les études et procédures administratives nécessaires ont dès lors été engagées par le concessionnaire en vue d'un démarrage des travaux fin 2017. Toutefois, des aléas techniques et administratifs, courants pour ce type de projets, ont repoussé l'obtention des autorisations requises jusqu'au 30 août 2018. A compter de cette date, Arcos a pu progressivement engager les travaux définitifs du projet sur l'ensemble du tracé. Ces derniers

font l'objet d'un suivi par les différents services techniques de l'État concernés afin de veiller au bon déroulement de l'opération. Au cours de l'année 2019, aucun incident notable n'a été constaté.

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

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

La date de mise en service prévue au contrat de concession est le 30 septembre 2020. Toutefois, certaines difficultés rencontrées par le concessionnaire, et notamment le retard dans l'obtention de l'autorisation unique susmentionnée, ont rendu l'atteinte de cet objectif impossible. A fin 2019, le concessionnaire anticipait la mise en service de l'A355 pour début 2022.





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

La RCEA dans l'Allier est un maillon important de la grande liaison transversale Est-Ouest qui relie, au nord du Massif Central, la façade atlantique depuis Royan au sillon rhodanien via Chalon-sur-Saône et Mâcon. De nombreux accidents graves et notamment mortels ont été constatés, dus essentiellement à la configuration de l'axe à 2 voies bidirectionnelles sans séparateur central sur une partie importante de la RCEA dans l'Allier et au fort trafic de poids lourds empruntant cette dernière. Conséquemment, la mise à 2 x 2 voies avec séparateur central de la RCEA dans l'Allier (A79) par recours à une concession autoroutière a été déclarée d'utilité publique le 20 avril 2017.

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

À l'issue de cette phase de candidatures, cinq groupements ont été retenus pour participer la suite de la procédure, décision qui leur a été

notifiée le 26 décembre 2017. Le dossier de consultation des entreprises a été communiqué à ces derniers le 9 février 2018, et la date limite de remise des offres fixée au 25 juin 2018. Tous les groupements candidats ont remis dans les délais leurs dossiers d'offres.

Les services techniques de l'État ont procédé à l'analyse des offres et deux groupements ont été désignés « concessionnaires pressentis » en décembre 2018.

Ces derniers ont remis leurs offres améliorées en mars 2019. Suite à leur analyse et à une phase de négociation, le groupement mené par Eiffage SA a été désigné concessionnaire attributaire en septembre 2019. En parallèle, la consultation de l'Autorité de régulation des Transports (ART) a été engagée dès juillet 2019 amenant à l'obtention de l'avis réglementairement requis en octobre 2019 (cf. partie 4.4.1). Ceci a alors permis d'engager la procédure de prise du décret en Conseil d'État, acte préalable à l'entrée en vigueur du contrat de concession.

Le décret n° 2020-252 du 12 mars 2020 approuvant la convention passée entre l'État et la société ALIAE pour la concession de la construction, de l'entretien et de l'exploitation de l'autoroute A79, ainsi que le cahier des charges annexé à cette convention, a été publié au Journal Officiel le 15 mars 2020.

Ce nouveau contrat de concession est le premier passé avec un système de péage en flux libre qui permettra de réduire les emprises nécessaires au projet, les émissions de CO2 et les pertes de temps au péage pour les usagers.

# Le contrôle des contrats en cours

## PARTIE 6

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

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

Ce système contractuel est établi sur la base d'un équilibre financier, prévoyant une évolution des tarifs de péages jusqu'à la fin de la concession. Le taux d'évolution des tarifs est proportionnel à l'inflation, laquelle 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 :  $85\% \times \text{inflation} + X\%$  (le détail des hausses pour chaque société est rappelé en annexes 6 et 7).

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

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

Chaque classe de véhicule dispose de son TKM. Lors de la hausse tarifaire annuelle, l'évolution prévue du TKM réseau de la classe 1 (voitures particulières), à kilomètres parcourus inchangés, ne doit pas dépasser la hausse autorisée contractuellement entre l'État et le concessionnaire (voir définition des classes en annexe 5). En outre, cette hausse ne doit pas conduire à un gain de recettes indu pour la société par la pratique du foisonnement<sup>2</sup>.

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

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

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

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

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

Si les tarifs proposés ne semblent pas conformes aux règles définies par les contrats, le concédant peut mettre la société concessionnaire en demeure de les modifier ou d'apporter la preuve de leur régularité. Dans l'hypothèse où, malgré tout, les tarifs proposés ne respecteraient pas ces règles, les tarifs seraient fixés par un arrêté conjoint des ministres chargés de la voirie nationale et de l'économie.

Les annexes 6 à 9 présentent les différents éléments relatifs aux tarifs de péage 2019 et à leurs évolutions depuis 2006. Les propositions des sociétés pour l'année 2019 ont été réceptionnées fin novembre et courant décembre 2018.

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





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

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

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

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

On citera, parmi les principaux outils de contrôle :

- Les indicateurs de performance, qui permettent de mesurer concrètement la performance des sociétés concessionnaires d'autoroutes (SCA) ;
- L'évaluation du ressenti des usagers, au travers d'enquêtes ou de bilans ;
- L'instruction « a priori » des propositions des SCA en matière d'évolution de l'offre, instruction qui doit progressivement s'enrichir d'une évaluation « a posteriori » du gain pour les usagers ;
- Des enquêtes particulières suite à des événements notables, afin de s'assurer que l'exploitant a rempli ses obligations et mis en œuvre tous les moyens utiles et proportionnés à la gestion d'une crise.
- Par ailleurs, de par sa présence continue auprès de l'utilisateur, l'exploitant est en capacité d'identifier des pistes concrètes d'amélioration de la sécurité routière. Cette action fait elle aussi l'objet d'un suivi et d'un contrôle par le concédant.

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

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

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

### 6.2.1. Mesurer les performances des sociétés concessionnaires d'autoroutes

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

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

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

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

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

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

En 2016, le lancement d'un nouveau plan d'investissement a été l'occasion de travailler à faire évoluer la batterie d'indicateurs en stabilisant les définitions pour les rendre compatibles avec une application annuelle jusqu'à la fin des contrats de concession. Cela a aussi été l'occasion d'introduire des réflexions sur la mise en place de nouveaux indicateurs ou d'en généraliser certains chez les sociétés « historiques » comme celui relatif au délai de dépannage qui n'avait été travaillé qu'avec deux sociétés lors des derniers contrats de plan.

En 2019, une société a fait l'objet de sanctions financières au titre de la non-atteinte d'un objectif de performance assigné par l'État au titre des résultats de l'année 2017.

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

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

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

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

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

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

En 2019, 3 audits de sociétés concessionnaires d'autoroute ont été réalisés concernant les indicateurs de performance Exploitation. Par ailleurs, un audit portant sur l'indicateur relatif au délai de réponse des SCA aux sollicitations de leurs clients a été réalisé en 2019.

Les résultats de ces audits sont très largement positifs, montrant une bonne appropriation des indicateurs et de leurs modalités de mesure par les SCA.

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



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

Les actions correctrices correspondantes sont exigées des sociétés concernées après analyse

## 6.2.2. Appréhender le ressenti des usagers

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

### 6.2.2.a. Enquête de satisfaction

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

contradictoire. Leur mise en œuvre effective fait l'objet d'un suivi, avec notamment, la réalisation de nouveaux audits pour s'en assurer.

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

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

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

Ramené au nombre de kilomètres parcourus, le nombre de réclamations adressées par les usagers aux concessionnaires poursuit sa baisse en étant un peu inférieur à 1,6 réclamations par million de kilomètres parcourus, ce qui confirme le niveau de satisfaction mesurée au travers de l'enquête ASFA.

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

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



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

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

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

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

Ainsi en 2019 :

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

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

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

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

#### ► Les aires de service

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

L'agrément permet de s'assurer :

- De la bonne gestion du domaine public autoroutier,
- Du respect des conditions d'organisation du service fixées par l'arrêté du 8 août 2016,
- Du respect des exigences de publicité et de mise en concurrence,
- Des garanties professionnelles et financières du futur prestataire,
- Du caractère non excessif de la durée de la sous-concession au regard de la durée d'amortissement des investissements,
- Et de la nécessité d'une remise en concurrence périodique.

Au cours de l'année 2019, les sociétés ALIS ; APRR, ASF et SAPN ont renouvelé 22 contrats d'exploitation d'activités commerciales sur les aires de services du réseau autoroutier concédé (voir annexe 11).

Également, dans le cadre du plan de relance 2015, SANEF réalise des travaux de rénovations des parkings PL sur les aires de service en cours de renouvellement. Ainsi, 8 aires de services ont fait l'objet de travaux en 2019.

### ► Les aires de repos

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

La qualité des aires de repos est par ailleurs évaluée régulièrement au titre des indicateurs de performance. Cette évaluation est menée directement par l'autorité concédante. En 2019, 110 aires de repos ont fait l'objet d'une visite inopinée par l'autorité de contrôle pour en évaluer le bon état d'entretien et de propreté sur la base d'une grille d'évaluation commune aux différentes SCA concernées.

### ► Les parkings de covoiturage

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

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

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

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

En 2019, les services de l'État ont traité 11 dossiers et visité 33 sites.

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

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

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

Le nombre de DESC soumis à l'avis du concédant est très élevé (de l'ordre d'une centaine par mois) depuis plusieurs années. En effet, une attention particulière est accordée depuis 2012 à la problématique de l'exploitation de l'autoroute en phase de chantiers.

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

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



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

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

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

88 événements recensés en 2019 ont fait l'objet d'un rapport. 6 de ces rapports ont fait l'objet d'échanges avec les SCA pour préciser certains points ou apporter des éléments complémentaires sur le déroulé des interventions. L'analyse de ces rapports montre une bonne réactivité des exploitants et une adéquation des moyens mis en œuvre aux situations dans la plupart des cas.

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

#### ► Dépannage

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

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

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

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

De plus, les méthodes de calcul d'un nouvel indicateur relatif aux délais de dépannage ainsi que les objectifs afférents ont été finalisés en 2016 suite à une collaboration étroite avec deux sociétés concessionnaires (ASF et ESCOTA). Ce dispositif sera étendu aux autres sociétés historiques dans le cadre de la mise en œuvre du plan d'investissement autoroutier.

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



### ► **Viabilité hivernale**

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

L'analyse des bilans de l'hiver 2018-2019 n'a pas révélé de dysfonctionnement dans le traitement des intempéries hivernales et les objectifs de performances fixés dans les contrats des principales sociétés ont été atteints.

### ► **Signalisation**

La signalisation a pour objet :

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

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

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

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

Dans le cadre de l'instruction des SDSD et PDS produits par les concessionnaires, 15 avis sur dossiers ont été émis en 2019 par la sous-direction GCA. Ces avis comprennent notamment les schémas directeurs et projet de définition d'élargissement d'A480 (agglomération de Grenoble) et la révision du schéma directeur des voies structurantes de l'agglomération de Lyon consécutive au déclassement d'A6 et d'A7 dans la traversée de l'agglomération. Des avis complémentaires ont également été émis sur des demandes de modifications ou compléments ponctuels à la signalisation en place, en particulier les réflexions sur la signalisation des nouvelles bifurcations A9/A709.

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

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

La sous-direction GCA contribue également à l'évolution de la réglementation en participant à l'évaluation des propositions d'expérimentation émises par les sociétés concessionnaires en particulier dans le cadre des équipements d'exploitation ou de procédures innovantes (signalisation de chantier, équipements dynamiques des parcs de stationnement, covoiturage, péage en flux libre...), ainsi qu'aux évolutions réglementaires (code de la route et signalisation) liées aux nouveaux usages de la route (voies réservées aux transports en commun, VR2+...) et à la doctrine technique (guides de conception) qui s'y rattachent.



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

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

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

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

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

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

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

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

en cours de développement par la direction de la sécurité routière.

Dans l'attente de la mise à disposition de ce nouvel outil, la sous-direction GCA a demandé aux sociétés concessionnaires de centrer l'analyse sur les zones d'accumulation des accidents de la circulation (ZAAC) définies à l'aide de la méthode Marion<sup>3</sup>. Cette analyse devra systématiquement passer en revue les sujets liés aux caractéristiques de l'infrastructure.

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

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

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

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

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

L'audit fait l'objet d'un rapport à l'exploitant, qui doit répondre aux recommandations éventuellement soulevées par les auditeurs. 6 audits de début d'exploitation ont été réalisés en 2019. Ils portent sur des élargissements, des mises en service de sections nouvelles et l'aménagement de voies de télépéage sans arrêt (TSA) en barrières de péage.

3. Cette méthode repose sur la notion de seuils : un nombre d'accidents et un nombre de victimes sont choisis sur une certaine période et sur une certaine longueur. Une ZAAC est donc définie comme une section sur laquelle les seuils fixés sont dépassés. La circulaire dite « PRAS » (août 1998) définit 3 niveaux de ZAAC en fonction des seuils suivants sur une longueur de 850 m et sur une période de 5 ans :

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



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

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

#### 6.3.1. Contrôle avant mise en service

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

Elle distingue schématiquement trois niveaux d'étude :

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

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

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

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

En 2019, 49 décisions ministérielles ont été prises, portant respectivement sur :

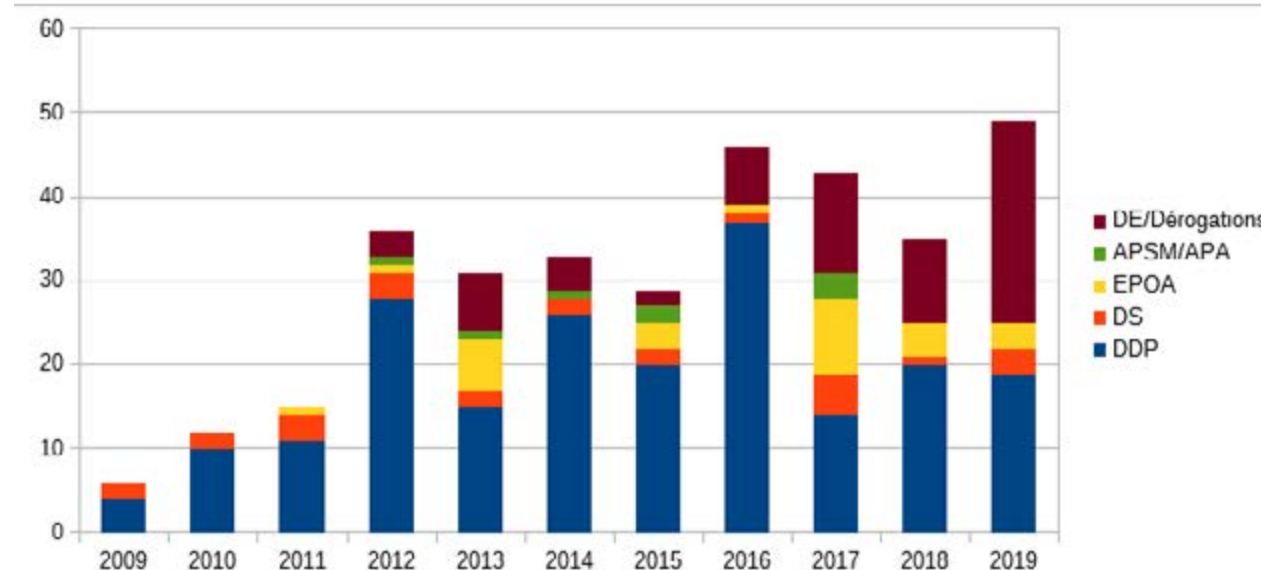
Dossier synoptique (DS)	1
Dossier de demande de principe (DDP)	17
DDP modificatif	2
Etude préliminaire d'ouvrage d'art (EPOA)	3
Droits d'évocation (DE)	10
Demande de dérogation	15
Dossier de compatibilité électrique	1

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

L'activité de construction de section neuves a largement diminué ces dernières années, seuls des petits tronçons sont maintenant concernés (A355, L2 Nord, A89/A6, A16 Isle Adam). En revanche, il est noté que l'activité modernisation et aménagement du réseau existant augmente régulièrement et constamment avec un nombre de plus en plus important d'opérations ponctuelles et singulières.

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

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



#### ► Audit de sécurité routière

Depuis 2012, certaines opérations d'aménagement, en application de l'article D.118-5-4 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 2019, la sous-direction a commandé 4 audits de phase conception et 6 audits de phase conception détaillée. Elle en a réalisé respectivement 2 et 3 parmi ceux commandés.

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

#### 6.3.1.b. Contrôle des travaux de construction

Le contrôle des travaux est prévu dans le cahier des charges des concessions et dans la circulaire n° 87-88. Il consiste, à l'issue de l'examen des dossiers d'avant-projet autoroutier (APA) et des visites de chantier, à identifier les points sensibles du projet propres à sa nature, à son environnement et aux choix techniques, et les risques de non-conformité aux spécifications, à vérifier le respect des règlements et décisions, à évaluer la qualité de la réalisation, et à contrôler la conformité de l'ouvrage garantissant confort et sécurité des usagers. L'annexe 13 présente les investissements mis en service au cours de l'année 2019.

Domaine de contrôle	Nb de contrôles
Visites Générales	11
Géométrie et signalisation	31
Terrassement chaussées	19
Environnement	14
Ouvrages d'art	43
Équipement sécurité	43
Tunnels	3
<b>Total</b>	<b>164</b>

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

En 2019, la sous-direction GCA a établi :

- 9 procès-verbaux d'inspection travaux,
- 8 procès-verbaux d'inspection sécurité, dont 5 valant audit de sécurité routière,

#### ► **Domaine ouvrages d'art et autres structures :**

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

- 3 Études Préliminaires d'Ouvrage d'Art (EPOA) donnant lieu à DM,
- 2 Dossiers de Demande de Principe (DDP) donnant lieu à DM,
- 1 Dossier de compatibilité électrique donnant lieu à DM,
- 1 Dossier d'information faisant l'objet d'observations.

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

- **A9** – Élargissement à 2x3 voies entre Perpignan et Le Boulou, comportant 1,2 km d'ouvrages d'art non-courants en cumulé sur la section en cours d'élargissement
- **A63** – Élargissement à 2x3 voies de la section entre Ondres et Saint-Geours de Marenne
- **A13** – Élargissement à 2x3voies entre Pont L'Evêque et Dozulé
- **A355 (ARCOS)** à Strasbourg – environ 50 ouvrages d'art dont 3 non-courants.

- 8 procès-verbaux d'inspection travaux et sécurité, dont 6 valant audit de sécurité routière.

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

- les 3,2 km de prolongement de l'autoroute A406 au sud de Mâcon,
- les 7,5 km de prolongement de l'autoroute A16 entre la Francilienne et l'Isle-Adam.

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

• **A85** – Doublement des viaducs du Langeais et de la Perrée

• **A36** – Nœud de Sevenans

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

• **A13** – 3<sup>e</sup> viaduc de Guerville

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

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

• **A71** – Nœud de Montmarault

• **A41 Nord** – Élargissement à 2x3 voies à Annecy

• **A8-A51** – Création du mouvement A51 Nord vers A8 Ouest

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

Au total, 43 visites de contrôle sur ouvrages d'art dans le cadre d'opérations de construction, d'élargissement ou de réparations délicates ont été réalisées au cours de l'année 2019.

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

#### ► **Domaine dispositifs de retenue routiers :**

Dans le domaine des dispositifs de retenue routiers, les opérations de contrôle des travaux sur site ont porté en 2019 notamment sur les aménagements suivants :

• **A6** – Création d'une 3ème voie Paris -> Lyon à proximité d'Auxerre,

• **A406** – Amélioration de la connexion à la RCEA à Mâcon,

• **A41** – Création de nouvelles bretelles dans le diffuseur de La Bâtie St-Ismier,

• **A36** – Amélioration de la connexion à la RN19 à Sévenans,

• **A9** – Création d'aires de contrôle PL,

• **A63** – Création d'une 3ème voie entre St-Geours et Bayonne,

• **A52** – Création d'une 3ème voie entre Pas-de-Trets et Pont de l'étoile,

• **A16** – Amélioration de la connexion à la Francilienne à l'Isle Adam,

• **A13** – Création d'un nouveau viaduc à Guerville,

• **A13** – Création de nouveaux diffuseurs pour améliorer la desserte de Pont-Audemer,

• **A4** – Création d'un nouveau diffuseur à Boulay.





### ► **Domaine environnement**

En 2019, les opérations en travaux ont fait l'objet d'inspections régulières sur la thématique environnement. Il s'agit, avec le cas échéant l'appui des directions territoriales géographiquement compétentes du CEREMA, de vérifier le respect des différents engagements pris en matière d'environnement lors des études préalables et des obligations réglementaires qui sont imposées aux concessionnaires, en particulier en matière de protection des espèces protégées et de la ressource en eau. Ces inspections visent notamment à vérifier que l'organisation mise en place par les concessionnaires sur la thématique environnement est suffisante pour permettre le respect des objectifs assignés aux différentes opérations. Elles permettent également de s'assurer que les travaux sont menés dans les règles de l'art et que les nuisances induites par les travaux sont réduites au strict minimum.

Dans le cadre des contrats de plan en cours, les opérations routières s'accompagnent systématiquement d'aménagements en faveur de l'environnement. Ces aménagements s'inscrivent dans les engagements pris par l'État (ou le concessionnaire) lors des procédures qui précèdent la déclaration d'utilité publique (ou de projet) de l'opération. Des prescriptions imposées par les arrêtés pris en application du code de l'environnement (protection des espèces protégées et de la ressource en eau, protections contre le bruit) viennent par la suite compléter ces engagements. Avec l'appui des directions territoriales du CEREMA concernées, la sous-direction GCA s'assure que l'ensemble de ces engagements et obligations sont pris en compte dans les études menées par les concessionnaires, en particulier au stade de l'avant-projet autoroutier.

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

- D'ouvrages rétablissement de la coupure créée par l'autoroute plus

modestes de type « écoduc » pour la petite faune qui sont tout aussi efficaces pour certaines espèces ;

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

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

La mise en œuvre des aménagements environnementaux du plan de relance autoroutier, conclu en 2015, s'est poursuivie en 2019 pour les sociétés COFIROUTE et SANEF ; la société ASF ayant achevé son programme en 2018. Les 2 sociétés ont achevé la quasi-totalité des aménagements prévus dont les échéances contractuelles arrivent à terme en 2020.

### ► **Domaine chaussées et ouvrages en terre**

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

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

Dans le domaine des chaussées et des terrassements, les opérations de contrôle des travaux

sur site ont porté notamment sur les affaires suivantes :

#### • **Inspections travaux et inspections sécurité en 2019 :**

- **A9/A61** – Bifurcation
- **A16** – Prolongement jusqu'à la Francilienne
- **A6** – Création d'une 3e voie à Auxerre en direction de Lyon
- **A85** – Doublement des viaducs sur le Cher
- **A406** – Élargissement au sud de Macon
- **A13** – Création d'un viaduc à Guerville
- **A63** – Élargissement entre Ondres et Saint-Geours-de-Maremne
- **A41** – Diffuseur La Batie-Saint Ismier
- **A36** – Échangeur de Sevenans
- **A52** – Élargissement entre Pas-de-Trets et Pont-de-l'Étoile

#### • **Contrôle de chantier :**

- **A75** – Création d'une 3e voie entre Clermont-Ferrand et le Crest
- **A13** – Élargissement entre pont Leveque et Dozulé
- **A71** – Bifurcation avec la N79 à Montmarault
- **A355** – Contournement Ouest de Strasbourg
- **A41** – Élargissement à Annecy
- **A9** – Élargissement entre Le Boulou et la frontière espagnole





## 6.3.2. Principales mises en services réalisées en 2019

**A64 : Briscous -  
Mousserolles (ASF)**

Mise aux normes autoroutières de l'ex RD1, devenue l'autoroute A64 à l'est de Bayonne, sur 11,1 km.

Mise en service : 9 janvier 2019

**A9/A61 : Bifurcation (ASF)**

Réaménagement de la bifurcation entre les autoroutes A9 et A61, et de la sortie vers Narbonne Sud.

Mise en service : 15 février 2019

**A85 : Viaducs sur le Cher  
(COFIROUTE)**

Doublement de l'autoroute A85 au droit des viaducs sur le Cher, sur 1,9 km.

Mise en service : 1<sup>er</sup> mars 2019

**A4 : Diffuseur de Boulay (SANEF)**

Mise en place du premier système de péage intégralement en flux libre au diffuseur de Boulay sur l'autoroute A4.

Mise en service : 20 mars 2019

**A6 : Auxerre (APRR)**

Élargissement de l'autoroute A6, à 3 voies, dans le sens Paris → Lyon, entre Auxerre Nord et Auxerre Sud, sur 11,8 km.

Mise en service : 4 octobre 2019

**A406 : Mâcon Sud (APRR)**

Prolongement de l'autoroute A406, au sud de Mâcon, sur 3,2 km.

Mise en service : 14 novembre 2019

**A16 : L'Isle-Adam / La Francilienne  
(SANEF)**

Prolongement de l'autoroute A16, au nord de Paris, entre la Francilienne et l'Isle Adam, sur 7,5 km.

Mise en service : 14 novembre 2019

**A13 : diffuseur de Bourneville  
(SAPN)**

Complément du demi diffuseur de Bourneville sur l'autoroute A13.

Mise en service : 28 novembre 2019

**A13 : diffuseur de Toutainville  
(SAPN)**

Création du demi diffuseur de Toutainville sur l'autoroute A13.

Mise en service : 28 novembre 2019





### A41 : Diffuseur de Saint-Ismier (AREA)

Création du demi diffuseur de Saint-Ismier sur l'autoroute A41.

Mise en service : 19 décembre 2019



### A10 : couloirs de péage en flux libre pour les abonnés sur le diffuseur de Tours Nord (COFIROUTE)

Modification du péage de Tours Nord, avec mise en place de couloirs flux-libre pour les abonnés (1 par sens)

Mise en service : 18 janvier 2019



### A13 : 3e tablier du viaduc de Guerville (SAPN)

Création d'un troisième tablier au viaduc de Guerville pour rétablir le sens 2 de l'A13.

Mise en service : 3 septembre 2019



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

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

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

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

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

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

Ainsi, la délimitation du domaine public autoroutier concédé est mise sous contrôle et a continué d'avancer particulièrement cette année. Cette procédure permet l'identification précise des espaces relevant de la responsabilité des sociétés concessionnaires (donc de leurs charges d'entretien et de maintenance), et de façon plus générale à la définition précise du domaine public de l'État.

Sur les 3 667 communes traversées par une autoroute concédée, 3 606 font l'objet d'une délimitation approuvée, dont 43 nouvelles communes en 2019, portant le taux de « communes délimitées » à 98,3 %.

Un travail particulier relatif à la remise des ouvrages d'art surplombant le réseau autorou-

tier concédé, enjeu important en matière patrimoniale car permettant d'identifier « qui fait quoi » en matière d'entretien des ponts, a été initié en 2016. En 2019, pour les sociétés autoroutières historiques, ce travail continu a permis de formaliser des conventions entre les sociétés concessionnaires et les collectivités locales concernées pour environ 68% des ouvrages d'art. Des engagements ont par ailleurs été pris par toutes les sociétés en matière de planning de résorption de ce manquement. Pour les sociétés concessionnaires récentes, les conventions de gestion existent.

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

Par ailleurs, un recensement décomposé par différents objets de l'infrastructure (ouvrages d'art, chaussées, équipements...) a été initié dès 2019 pour remettre à jour la base de données ISIDOR de l'État.

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

#### 6.3.3.a. Les bâtiments

En 2019, la mise à jour annuelle a été effectuée par l'ensemble des sociétés.

Les chiffres clés 2019 :

- 6 933 bâtiments (âge moyen 23 ans) dont 2 550 de plus de 30 ans (âge moyen 43 ans),
- 1 356 321 m<sup>2</sup> de surface des bâtiments,
- 41% des bâtiments se trouvent en Auvergne-Rhône-Alpes et Bourgogne-Franche-Comté.

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

### 6.3.3.b. Les tunnels

Dans le domaine des tunnels, la sous-direction GCA contrôle la gestion et l'entretien des tunnels en service. Cette action est conduite en coopération avec le Centre d'études techniques des tunnels (CETU). Le réseau concédé comporte 48 tunnels de plus de 300 mètres hors tunnels binationaux (voir annexe 12).

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

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

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

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

Contrairement aux tunnels du Mont-Blanc et du Fréjus, le tunnel de la Girarde (ouvrage binational entre l'Italie et la France d'une longueur totale de 360 m, en extrémité de l'autoroute A8) ne possède pas d'instance binationale spécifique en charge de la gouvernance et de la régulation du tunnel. Cependant, en 2019, un Plan de Secours Binational a été élaboré entre les deux préfectures italienne et française pour organiser et coordonner l'intervention des services de secours de chacun des deux pays.

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

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

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

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

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

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

Ensuite, conformément à leur cahier des charges, les sociétés d'autoroutes doivent entretenir les

ouvrages en bon état pour assurer la continuité de la circulation dans de bonnes conditions de sécurité et de commodité.

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

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

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

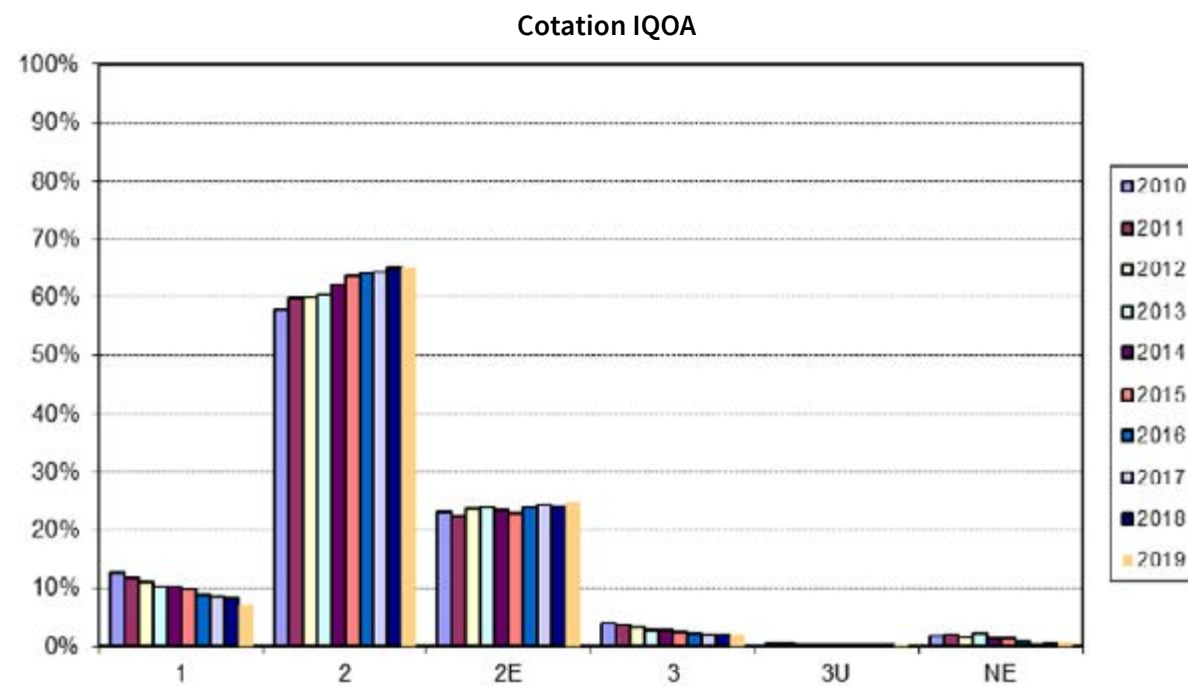
Concernant les ouvrages d'art du RRN concédé, aucun grand ouvrage est coté IQOA 3U, le viaduc d'Echinghen sur l'autoroute A16 ayant fait l'objet de réparation d'urgence ramenant ainsi sa cotation à IQOA 3. D'autres travaux sont en cours sur cet ouvrage exceptionnel en 2021-2022. Trois autres grands ouvrages d'art ont une cotation IQOA 3 : le viaduc de la Durance sur autoroute A7, les viaducs d'Oissel et de Guerville sur autoroute A13. Pour ces ouvrages, des études de réparation ont été réalisées et des travaux de réhabilitation sont déjà programmés à partir de 2020 ou 2021. Fin 2019, pour l'ensemble du réseau concédé, les ouvrages présentant des désordres structurels représentent 2,0% du parc (en nombre). Ensuite, la répartition est la suivante : IQOA 1 : 7,2% ; IQOA 2 65,0% et IQOA 2E 24,9%.

Le tableau et diagramme suivants représentent l'évolution et l'état général des ouvrages d'art de l'ensemble du réseau concédé depuis 2010, soit environ 12 000 ouvrages d'art. Cela représente environ 8 112 000 m<sup>2</sup>. L'âge moyen de ces ouvrages est de l'ordre de 32 ans.

IQOA (en nombre)

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





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

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

En 2019, le bureau GCA3 a ainsi procédé de multiples déplacements auprès des sociétés concessionnaires dans leurs bureaux ou sur ouvrages afin d'auditer leur patrimoine ouvrages d'art ou structures au sens large, notamment

sur les réseaux suivants : ALICORNE, ASF, AREA, APRR, CCISE, ESCOTA, Sanef et SAPN.

Ces revues s'intéressent à :

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

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

## Focus

### Renforcement d'une buse métallique par Béton Fibré Ultra Haute Performance (BFUP) projeté sous l'autoroute A10

Les buses métalliques, souvent rencontrées comme ouvrages hydrauliques ou passages agricoles sous autoroutes, constituent une typologie d'ouvrage jugé très sensible en raison de sa vulnérabilité à la corrosion et sa difficulté de renforcement. Dans ce contexte, COFIROUTE a choisi un ouvrage pilote pour expérimenter le renforcement par la projection d'un revêtement de béton fibré ultra-haute performance (BFUP).

La solution de réparation consiste à réaliser par l'intérieur et au contact de la buse métallique existante, un renforcement structurel capable de reprendre seul les charges permanentes (poids des remblais) et les surcharges d'exploitation routières exercées sur l'ouvrage. Pour cela, sur l'ensemble de la section intérieure, la buse a été recouverte d'un chemisage mince en BFUP projeté de 7,5 cm d'épaisseur moyen (4,5 cm au sommet

de l'onde et 10,5 cm en creux d'onde). L'innovation du procédé consiste à pouvoir projeter le BFUP et ainsi se passer de la mise en place de coffrage lors de l'application du renforcement.

Un suivi spécifique est mis en place pour évaluer l'efficacité de cette nouvelle technique de renforcement.



Ce procédé avait été expérimenté sur la RN79 sous maître d'ouvrage DIRCE, et a été utilisé à 2 reprises par les sociétés concessionnaires (APRR sur l'aménagement A36-RN19 à Sévenans et ASF sur A64).

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

#### ► Observatoire des chaussées

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

En compléments des informations transmises par les sociétés, des réunions d'échanges sur les travaux réalisés et les politiques d'entretien chaussées peuvent être organisées à la demande du concédant. Ces échanges permettent de vérifier la qualité des données transmises

et d'assurer une veille sur l'évolution des techniques et l'entretien du réseau (technique, âge des couches de roulement, fréquence d'entretien).

## 8 ans

C'est l'âge moyen des couches de roulement sur le réseau concédé. Selon les techniques, la durée de vie attendue va de 14 à 16 ans.

#### ► IQRA surface

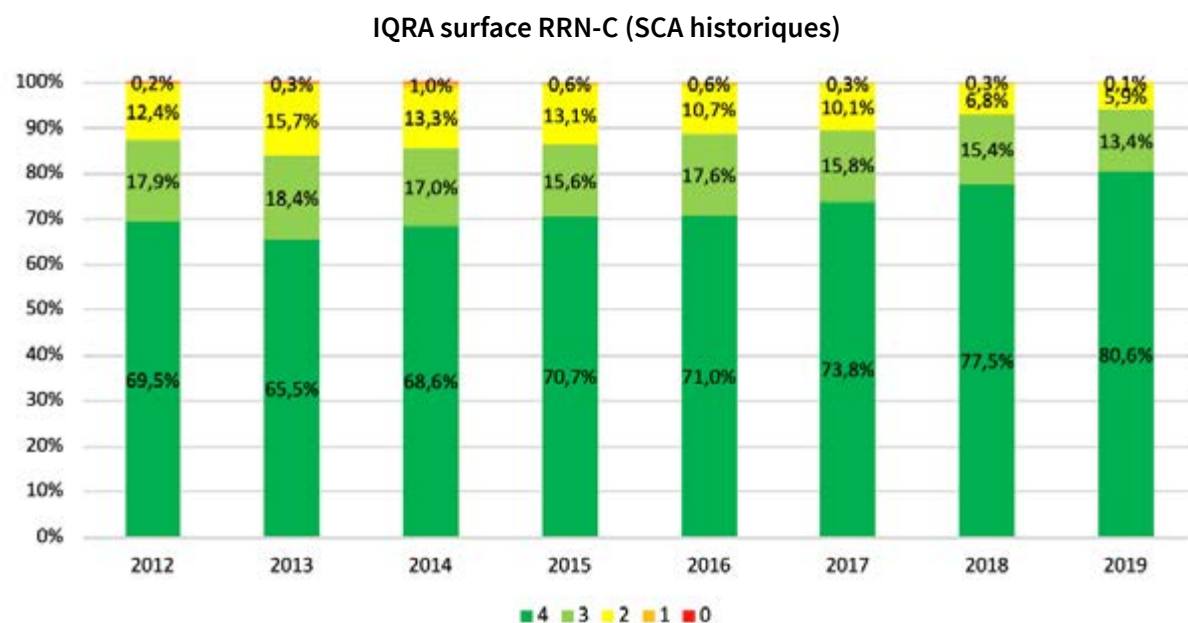
Les niveaux de performance et de service des chaussées du réseau autoroutier concédé sont suivis par l'État concédant au moyen d'indicateurs d'état de surface (appelés IQRA Surface) contractualisés avec les sociétés concessionnaires. Ils reflètent le niveau de service de la chaussée, en termes de confort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

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

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

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

Le graphique ci-dessous présente l'évolution des états de surface des chaussées sur le réseau concédé entre 2012 et 2018. L'indicateur ici calculé est un indicateur moyen basé sur les indicateurs IQRA Surface des sociétés ASF, ESCOTA, APRR, AREA, COFIROUTE, Sanef, SAPN, ATMB et SFTRF. Les méthodes de calcul de l'indicateur IQRA surface sont sensiblement différentes pour SANEF et COFIROUTE, ce que ne prend pas en compte cette représentation.



Les niveaux de performance de surface continuent de s'améliorer en 2019. L'ensemble des SCA poursuit son programme de travaux et atteint ses objectifs.

#### ► ISTRU

La démarche de déploiement du nouvel indicateur structurel se poursuit en 2019. L'indicateur fait appel à un relevé de dégradation couramment utilisé par les gestionnaires. Chacun a cependant développé ses spécifications selon ses besoins, entraînant de nombreux échanges techniques afin d'aboutir à une nécessaire harmonisation.

Les sociétés historiques ont chacune mesuré un tiers de leur réseau en 2019. Ces trois années de mesure et de questions méthodologiques aboutiront à un indicateur complet en 2022.

#### ► Audit de la société ALIS

Trois sociétés ont été auditées en 2019. Parmi elles la société ALIS gérant les 125,4 km de 2x2 voies de l'A28 depuis Alençon (61) PR160+452 jusqu'à sa jonction avec l'A13 à Rouen au PR 285+900.

Elle est composée de 6 diffuseurs, 2 bifurcations avec barrière de péage (avec A88 ALICORNE et A13 SAPN), 5 aires et 2 viaducs. Le réseau ALIS classé en hiver H1 hiver clément et en trafic T0.

Construite à partir de 2003 par un contrat de conception-construction au GIE mené par BOUYGUES avec sous-traitance des chaussées à COLAS GT, l'autoroute a été mise en service le 27 octobre 2005. Un contrat d'entretien ALIS/GIE des chaussées court jusqu'en 2028.

À la suite de dégradations par fissuration accélérées entre 2008 et 2009, ALIS et le GIE ont revu le programme initial de chaussées évolutives (mise en œuvre différée de la couche de roulement définitive avec la croissance du trafic) par l'adoption d'un programme de reprises dans un contrat GER du 27 juillet 2013.

Ce programme d'entretien a fait l'objet d'un enjeu particulier sur le présent audit. La gestion par l'endommagement est reconnue comme un outil idéal pour l'adaptation du programme de chaussées évolutives. Les choix de techniques de couche de roulement prévu sur le prochain cycle d'entretien ont cependant fait l'objet d'une recommandation des auditeurs afin de pallier aux défauts d'adhésivité des granulats sur la région nord-ouest.

L'audit GCA a permis d'affirmer que l'organisation particulière du contrat entre le concessionnaire et le GIE permet de formaliser et d'objectiver la politique d'entretien des chaussées. L'état constaté des chaussées de section courante est jugé conforme aux attentes du concédant tandis que des dégradations anormales ont été constatées sur les aires. Une forte dégradation d'une bretelle du diffuseur de Bernay a également été constatée. La gestion par l'exploitant de ces zones accuse en effet de cette organisation différenciée.



Autoroute A28, Sens 1, PR 250, 02/10/19, BV



PR 210,5 : Aire des Haras (sens 1), 02/10/19, BV



## Focus

### Les enrobés allégés

Confrontée à la nécessité de décharger leurs ouvrages d'art historiques afin de respecter l'indicateur portance, la société ASF a procédé au reprofilage par rabotage des couches de chaussées d'une partie de son parc. Etant donné les multiples rechargements de chaussées de part et d'autre, une partie de ce parc ne se prête cependant pas à un reprofilage.

La société a alors demandé à Eurovia de développer des enrobés d'assise allégés afin de réduire la charge sur l'ouvrage sans trop impacter les épaisseurs de chaussée, la formule Viapont®. Une première formule a été expérimentée en juin 2014 sur le PI 3588 de l'A10 en employant des granulats de schistes expansés à chaud appelés Granulex®. Atteignant des densités de 1,5 t/m<sup>3</sup>

(contre 2,35 t/m<sup>3</sup> pour des enrobés classiques), cette formule a été mise en œuvre sur 9 tabliers de PI d'A10 et 1 de l'A64.

Le concédant s'est assuré en 2019 que les protocoles de surveillance prévus par ASF ont été concluants. Les suivis à 5 ans ont ainsi conclu des performances équivalentes à un BBSG classe 3. Compte tenu de ses qualités et de l'opportunité offerte par cette technique pour répondre à la problématique de la portance des ouvrages, ASF et Eurovia ont décidé d'améliorer la formule Viapont pour traiter une part plus large des PI.

Présentée en octobre 2019 au concédant, une formule de Viapont atteignant des densités de 1,3 t/m<sup>3</sup> a été expérimentée sur un PI SNCF de la sortie Gallagues de l'A9 en février 2020. Un plan de suivi a également été mis en place par ASF.



Expérimentation Viapont 1.3, Branche A9 Gallagues, 26/02/2020, Bruno Veltly



Granulex®, schiste expansé, source : ASF/Eurovia

### 6.3.3.e. Environnement

#### ► Audits

La démarche d'audit sur la thématique environnement, lancée en 2017, s'est poursuivie en 2019. L'objectif étant de vérifier que cette partie du patrimoine (bassins, clôtures, aménagements spécifiques,..) est maintenue en bon état conformément aux obligations des concessionnaires.

Les conclusions des 2 audits menés en 2018 confirment à nouveau la pertinence de l'exercice dans la mesure où ces démarches ont permis

d'identifier des écarts par rapport à l'obligation de « bon état permanent » due contractuellement par les concessionnaires. Outre les mesures correctives apportées aux écarts issus de ces audits, l'autorité concédante a demandé aux 2 sociétés d'intégrer dans leurs politiques d'entretien les enseignements de ces audits.

L'audit d'une nouvelle société a été réalisé en 2019 et ses conclusions sont attendues en 2020.

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

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

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

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

Par ailleurs, la société concessionnaire communique deux fois par an au ministre chargé de l'économie, au ministre chargé du budget et au ministre chargé de la voirie nationale, un rapport comprenant l'état d'avancement des liaisons nouvelles et des opérations d'élargissement et

indiquant le calendrier d'exécution et l'échéancier financier de chaque opération en projet et en construction. Le concédant est tenu de préserver la confidentialité de ces informations.

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

En 2019, la sous-direction GCA a ainsi procédé à l'examen de l'ensemble des documents transmis par les concessionnaires, s'est assurée de leur complétude et de leur exhaustivité. Elle a procédé à de nombreuses analyses des données transmises, afin, notamment, de constituer des données consolidées qui donnent à l'État une vision d'ensemble du secteur d'activité. L'annexe 10 rend compte de l'économie générale du secteur.

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

### 6.4.2. Le contrôle financier des concessions

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

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

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

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

Ces garanties permettent notamment de s'assurer que la société concessionnaire pourra faire face à ses créances envers l'État durant les différentes phases de vie de la concession.

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

Enfin, la sous-direction GCA étudie chaque année les comptes sociaux et consolidés que les sociétés concessionnaires sont tenues de lui fournir au titre de l'article 35 de leur contrat de concession. L'étude de ces comptes permet

à l'État concédant de suivre l'équilibre économique et financier des contrats et d'évaluer au mieux, dans le cadre de la négociation de contrats de plan, les compensations à accorder aux sociétés concessionnaires au titre de la réalisation de travaux supplémentaires. L'État concédant se sert par ailleurs de ces données pour contrôler les investissements effectués par les sociétés concessionnaires en matière d'entretien du patrimoine. La politique financière déclarée par les sociétés concessionnaires en matière d'entretien du patrimoine peut alors être comparée aux observations faites sur le terrain.





## PARTIE 7

# Les négociations des avenants aux contrats de concession



- 19<sup>e</sup> avenant au contrat de concession de COFIROUTE

L'année 2019 a été marquée par le début des négociations du 19<sup>e</sup> avenant à la convention de concession liant l'État à COFIROUTE.

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

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

La mise en œuvre de ce scénario de création d'un nouveau diffuseur nécessite de modifier la convention liant l'État à la société COFIROUTE à laquelle est concédée l'A85 pour compléter l'annexe au cahier des charges relatives à la section sur laquelle sera réalisé ce diffuseur. L'avenant doit faire l'objet d'une approbation par décret en Conseil d'État.

## PARTIE 8

# Activité réglementaire



### 8.1. Arrêtés tarifaires annuels

- Arrêté du 28 janvier 2019 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 1er février 2019 modifiant l'arrêté du 28 janvier 2019 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 28 janvier 2019 relatif aux péages applicables sur le réseau autoroutier concédé aux sociétés APRR et AREA ;
- Arrêté du 26 décembre 2019 relatif aux péages de l'autoroute A86 (COFIROUTE).

### 8.2. Nominations

- Arrêté du 10 mai 2019 portant nomination de Mme Monique Novat à présidence du conseil d'administration du FDPITMA (fonds pour le développement d'une politique intermodale des transports dans le massif alpin).



## Glossaire

Lexique des abréviations  
utilisées**AFCG** : Association française de génie civil**ART** : Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières**ASFA** : Association des sociétés françaises d'autoroutes**BPV** : Barrière de péage pleine voie**Cerema** : Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement**CETU** : Centre d'étude des tunnels**CIG** : Commissions intergouvernementales**CPNP** : Conseil national de la protection de la nature**DDT** : Direction départementale des territoires**DESC** : Dossier d'exploitation sous chantier**DIR** : Direction interdépartementale des routes**DIT** : Direction des infrastructures de transport**DREAL** : Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement**DUP** : Déclaration d'utilité publique**GCA** : Sous-direction de la gestion et du contrôle du réseau autoroutier concédé**IFSTTAR** : Institut français des sciences et technologies de transports, de l'aménagement et des réseaux**PIA** : Plan d'investissement autoroutier**PL** : Poids lourds**PME** : Petites et moyennes entreprises**PRA** : Plan de relance autoroutier**RTE** : Réseau transeuropéen (de transport)**SEMCA** : Société d'économie mixte concessionnaire d'autoroute**SCA** : Sociétés concessionnaires d'autoroutes**TKM** : tarif kilométrique moyen**VL** : Véhicules Légers**ZAAC** : Zone d'accumulation des accidents de la circulation

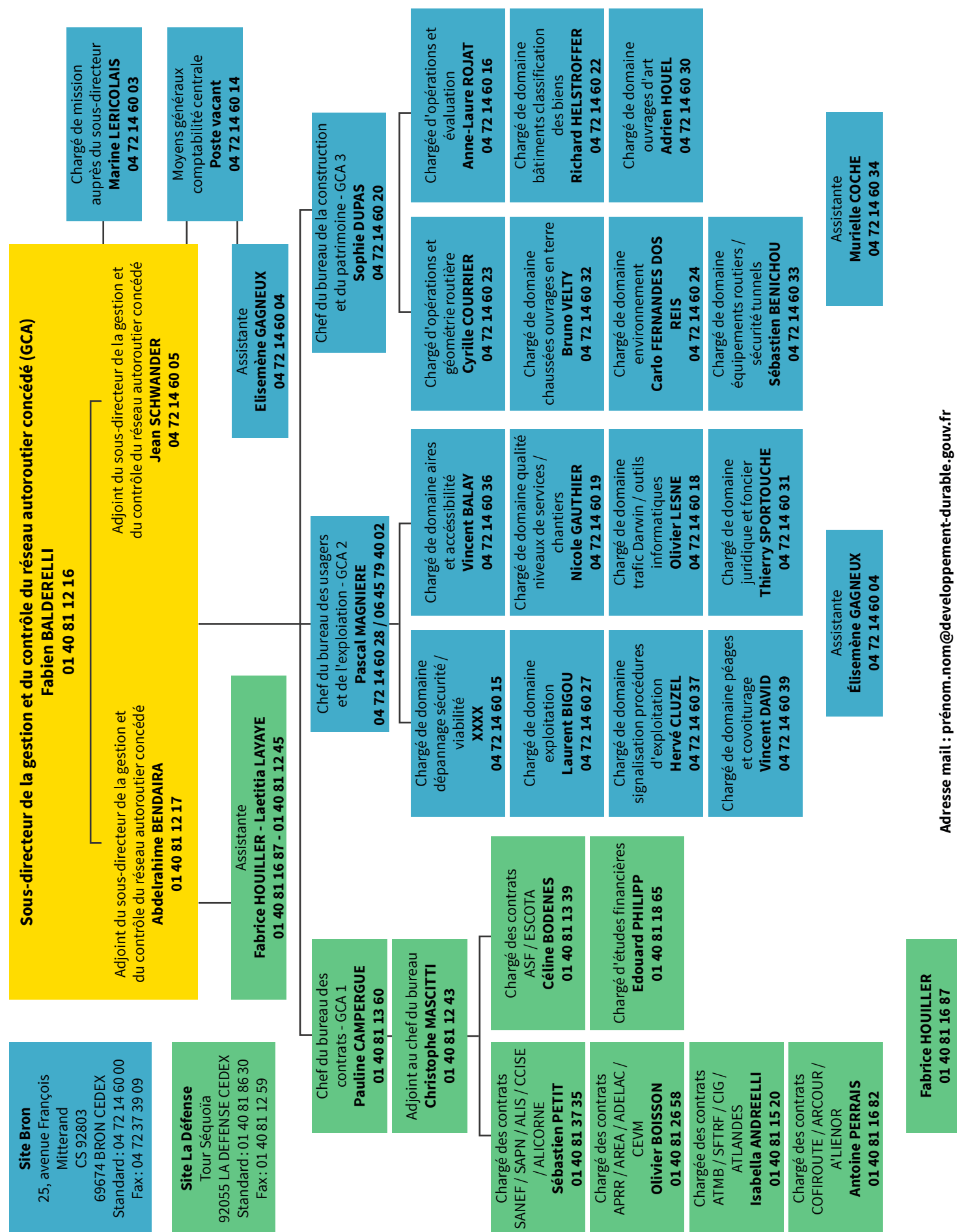
## PARTIE 9

## Annexes

## Définitions

**Auvent de gare de péage** : Toit en saillie, servant à protéger de la pluie**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 1 Organigramme de la sous-direction de la gestion et du contrôle du réseau autoroutier concédé au 31 décembre 2019



Adresse mail : prénom.nom@developpement-durable.gouv.fr

## ANNEXE 2 Présentation des sociétés concessionnaires d'autoroutes et d'ouvrages d'art

Le secteur autoroutier concédé compte au 31 décembre 2019 dix-neuf sociétés concessionnaires, toutes de droit privé, essentiellement des sociétés anonymes. ADELAC et Aliénor présentent la particularité d'être des sociétés par actions simplifiées<sup>4</sup>.

Ces 19 sociétés sont titulaires de 24 contrats de concession, dont 19 d'autoroutes et 5 d'ouvrages d'art.

En dehors des deux sociétés « tunnelières » ATMB (Autoroute et Tunnel du Mont-Blanc) et SFTRF (Société Française du Tunnel Routier du Fréjus), à qui sont concédées respectivement les parties françaises des deux tunnels transfrontaliers nord-alpins du Mont-Blanc et du Fréjus ainsi que leurs autoroutes d'accès, et qui demeurent majoritairement publiques, le secteur autoroutier français concédé est donc désormais quasiment entièrement privatisé, avec 17 sociétés concessionnaires d'autoroutes sur 19 à capitaux entièrement privés.

Les sociétés concessionnaires « historiques » (ASF, ESCOTA, COFIROUTE, APRR, AREA, Sanef, SAPN), et dans une moindre mesure, les sociétés SFTRF et ATMB, ont été en charge de la construction, du financement et de l'exploitation de la plus grande partie du réseau autoroutier français (9114 km au 31 décembre 2019) dont elles ont été le vecteur privilégié de développement.

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

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

La société 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



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

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

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

Nom de la société	Linéaire	Actionnariat au 31/12/17 (sauf mention spécifique)	Date de fin de la concession	Commentaire
ASF	2724 km	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ASF Holding (détenue par Vinci Autoroutes) : 99,99 %</li> <li>• Autres : 0,01%</li> </ul>	30/04/2036	
ESCOTA	471 km	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ASF : 99,29 %</li> <li>• collectivités territoriales, chambres consulaires et Caisses d'Épargne : 0,71 %</li> </ul>	29/02/2032	
COFIROUTE	1112 km	<ul style="list-style-type: none"> <li>• VINCI Autoroutes : 65,33 %</li> <li>• Cofiroute Holding : 34,65 %</li> <li>• Autres : 0,00015 %</li> </ul>	30/06/2034 (interurbain) 31/12/2086 (Duplex A86)	Dont le tunnel Duplex A86 (11,5 km)
ARCOUR (A19)	102 km	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vinci Autoroutes SAS 100 %</li> </ul>	31/12/2070	
ARCOS (A355)	24 km	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vinci Autoroutes 100%</li> </ul>	31/01/2070	
APRR	1867 km	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Eiffage : 50,1 % ;</li> <li>• Macquarie Autoroutes de France : 49,9 %</li> </ul>	30/11/2035	
AREA	409 km	<ul style="list-style-type: none"> <li>• APRR (99,84 %) ;</li> <li>• Collectivités territoriales et APE (0,16 %)</li> </ul>	30/09/2036	
SANEF	1388 km	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Holding d'Infrastructures de Transport (HIT)<sup>3</sup> (100%)</li> </ul>	31/12/2031	Au 31/12/2019, les sociétés Atlantia, Hochtief et ACS détiennent respectivement 50% + 1 action, 20% - 1 action et 30% d'Abertis.
SAPN	372 km	<ul style="list-style-type: none"> <li>• SANEF (99,97 %) ;</li> <li>• Collectivités territoriales et chambres consulaires (0,03 %)</li> </ul>	31/08/2033	

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

Nom de la société	Linéaire	Actionnariat au 31/12/17 (sauf mention spécifique)	Date de fin de la concession	Commentaire
ALIS (A28)	125 km	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Diomedea Coöperatief (PGGM) (33,17 %) ;</li> <li>• Mirova Core Infrastructure Fund (26,00 %) ;</li> <li>• EGIS (8,00 %) ;</li> <li>• Aberdeen Infrastructure (13,16 %) ;</li> <li>• SAPN (8,00 %) ;</li> <li>• Sanef (11,67 %)</li> </ul>	31/12/2067	
CEVM (viaduc de Millau)	3,3 km	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verdun Participation 2 : 99,99 %</li> </ul>	31/12/2079	Le fonds Verdun 2 est détenu par le groupe Eiffage (51 %) et la Caisse des Dépôts et Consignations (49 %)
ADELAC (A41)	19 km	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Actionnariat au 13 juin 2017 : AREA (49,9%) ;</li> <li>• Eiffage (25,00399 %) ;</li> <li>• Macquarie Autoroutes de France 2 (25,096101 %) ;</li> </ul>	31/12/2060	
ALICORNE (A88)	45 km	<ul style="list-style-type: none"> <li>• NGE Concessions : 12,91 %</li> <li>• Egis Investment Partners : 4,29 %</li> <li>• Caisse des dépôts et consignations : 45,57 %</li> <li>• Finifra : 31,45 %</li> <li>• AXA Private Equity : 5,78 %</li> </ul>	23/08/2063	
A'LIENOR (A65)	150 km	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Eiffage (65 %) ;</li> <li>• Sanef (35 %)</li> </ul>	18/12/2066	
ATLANDES (A63)	104 km	<ul style="list-style-type: none"> <li>• European Motorway Investments : 42 % ;</li> <li>• DIF A63 Luxembourg : 17,3 % ;</li> <li>• Dif Infra 4 PPP : 9,21640 % ;</li> <li>• Infrastructure Investments (A63) Holding : 13,8246 % ;</li> <li>• Egis Investment Partners France : 10,2 % ;</li> <li>• NGE Concessions : 7,477 %</li> </ul>	21/01/2051	
ALBEA (A150)	17 km	<ul style="list-style-type: none"> <li>• NGE Concessions : 16,67 %</li> <li>• F Autoroutes : 0,002 %</li> <li>• Aberdeen Infrastructure : 16,66 %</li> <li>• DIF INFRAS : 66,67 %</li> </ul>	28/12/2066	
CCISE (ponts de Tancarville et de Normandie)	9,8 km	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Chambre de commerce et d'industrie Seine estuaire</li> </ul>	17/05/2027	

Nom de la société	Linéaire	Actionariat au 31/12/17 (sauf mention spécifique)	Date de fin de la concession	Commentaire
ATMB	126 km	<ul style="list-style-type: none"> <li>FDPITMA : 67,29 % ;</li> <li>Départements de l'Ain et de la Haute-Savoie : 18,62 % ;</li> <li>Canton et ville de Genève : 5,42 % ;</li> <li>Établissements financiers français et suisses : 2,39 % ;</li> <li>Compagnies d'assurances françaises : 4,76 % ;</li> <li>Salariés : 1,04 % ;</li> <li>Autres : 0,49 %</li> </ul>	31/12/2050	
SFTRF	67 km	<ul style="list-style-type: none"> <li>FDPITMA : 99,94 % ;</li> <li>Collectivités territoriales : 0,05 % ;</li> <li>Chambres de commerce et d'industrie et des groupements d'intérêts privés : 0,01 %</li> </ul>	31/12/2050	

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

### ANNEXE 3 Trafic sur le réseau concédé en 2019 (en milliers de véhicules/km) - Source : ASFA

	Véhicules Légers (classes 1,2 et 5)			Bus et Poids Lourds (classes 3 et 4)			Ensemble des véhicules		
	2018	2019	%	2018	2019	%	2018	2019	%
APRR	15354	15522	1,1%	3372	3397	0,7%	18726	18919	1,0%
AREA	5101	5173	1,4%	484	489	1,0%	5585	5662	1,4%
ASF	27181	28061	3,2%	4645	4802	3,4%	31826	32863	3,3%
COFIROUTE	10177	10329	1,5%	1672	1696	1,4%	11849	12025	1,5%
ESCOTA	6392	6591	3,1%	656	686	4,6%	7048	7277	3,2%
SANEF	10230	10364	1,3%	2351	2347	-0,2%	12581	12711	1,0%
SAPN	3226	3249	0,7%	432	438	1,4%	3658	3687	0,8%
SFTRF	157	162	3,2%	56	56	0,0%	213	218	2,3%
ATMB	781	803	2,8%	96	96	0,0%	877	899	2,5%
ADELAC	192	191	-0,5%	6	6	0,0%	198	197	-0,5%
ALICORNE	64	66	3,1%	10	10	0,0%	74	76	2,7%
A'LIÉNOR	364	382	4,9%	44	43	-2,3%	408	425	4,2%
ALIS	329	337	2,4%	82	80	-2,4%	411	417	1,5%
ARCOUR	302	303	0,3%	49	50	2,0%	351	353	0,6%
ATLANDES	826	848	2,7%	355	360	1,4%	1181	1208	2,3%
ALBEA	51	57	11,8%	5	5	0,0%	56	62	10,7%
<b>TOTAL</b>	<b>80727</b>	<b>82438</b>	<b>2,1%</b>	<b>14315</b>	<b>14561</b>	<b>1,7%</b>	<b>95042</b>	<b>96999</b>	<b>2,1%</b>



## ANNEXE 4 Liste des indicateurs de performance

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

## ANNEXE 5 Rappel des classifications des véhicules

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

## ANNEXE 6 Clauses tarifaires des contrats

### Taux de hausse autorisé par société pour l'année 2020 et pour les véhicules de classe 1

Société	Hausse autorisée en 2017
Sanef	70% * I + 0,335%
SAPN	70% * I + 0,318%
APRR	70% * I + 0,448%
AREA	70% * I + 0,649%
ASF	70% * I + 0,536%
ESCOTA	70% * I + 0,465%
COFIROUTE	70% * I + 0,295%
ATMB	75% * I + 0,31%
SFTRF	I

Où I représente l'évolution des prix à la consommation hors tabac d'octobre 2018 à octobre 2019

Société	Formule de la hausse du taux plafond (classe 1)
ADELAC-A41	$\max(i_{\text{octobre}} + 0,017; 1)$
ALBEA-A150	$1 + 75\% \times i_{\text{août}} + 5\% \times \max[\min(\text{tp01\_août}; 4\%); 0\%] + 20\% \times \max[\min(\text{tp09\_août}; 4\%); 0\%] + D + E$
ALICORNE-A88	$\max\{1; i_{\text{octobre}}; 70\% \times i_{\text{octobre}} + 30\% \times \max[i_{\text{octobre}} + 1\%; \min(\text{tp09\_juin}; 4\%)]\}$
ALIENOR-A65	$\max(1; i_{\text{octobre}} + 0,3\%; 70\% \times i_{\text{octobre}} + 30\% \times \text{tp09\_juin} + 0,3\%)$
ALIS-A28	$A_n \times \max(i_{\text{octobre}} + 1 + 0,01; 1)$
ARCOUR-A19	$E(n) \times \max[80\% \times i_{\text{octobre}} + 20\% \times \text{tp09\_août} + 0,005; 1]$
ATLANDES-A63	$1 + 75\% \times i_{\text{octobre}} + 25\% \times \max[\min(6\%; \text{tp09\_août}); 0] + D_{\text{}}$
CCISE-Pont de Normandie et Tancarville	$1 + 50\% \times i_{\text{octobre}}$
CEVM-Millau	$\text{prix\_été}(n) = \text{prix\_été}(n-1) \times i_{\text{octobre}} + 0,127 \times \text{Inflation\_octobre2019} / \text{Inflation\_novembre2000}$ $\text{prix hors été} = \text{prix\_été} - (1,41 \times \text{Inflation\_octobre2019} / \text{Inflation\_novembre2000})$
COFIROUTE - DUPLEX A86	$C_n \times (i_{\text{septembre}} + 1)$

$i_{\text{octobre}}$  représente l'évolution des prix à la consommation hors tabac d'octobre 2018 à octobre 2019  
 $i_{\text{août}}$  représente l'évolution des prix à la consommation hors tabac d'août 2018 à août 2019

tp01\_août représente l'évolution de l'index tp01 d'août 2018 à août 2019

tp09\_août représente l'évolution de l'index tp09 d'août 2018 à août 2019

tp09\_juin représente l'évolution de l'index tp09 de juin 2018 à juin 2019

Inflation\_octobre 2019 représente l'index des prix à la consommation hors tabac d'octobre 2019

Inflation\_novembre2000 représente l'index de prix à la consommation de novembre 2000

D et E sont des variables spécifiques au contrat d'ALBEA

An est une variable spécifique au contrat d'ALIS

En est une variable spécifique au contrat d'ARCOUR

D\_ est une variable spécifique au contrat ATLANDES

### Coefficients interclasses effectifs 2020

Société	Classe 2	Classe 3	Classe 4	Classe 5
Sanef	1,50	2,23	3,01	0,60
SAPN	1,51	2,08	3,06	0,59
APRR	1,54	2,45	3,36	0,60
AREA	1,56	2,26	3,08	0,50
ASF	1,55	2,22	2,94	0,60
ESCOTA	1,50	2,22	3,06	0,62
COFIROUTE	1,56	2,50	3,16	0,62
ATMB	1,76	2,76	3,59	0,62
SFTRF	1,47	3,01	3,98	0,59
ADELAC-A41	1,78	2,78	3,45	0,56
ALBEA-A150 coefficient des classes 3 et 4 avant modulation	1,57	1,97	2,77	0,60
ALICORNE-A88	1,73	2,63	3,41	0,56
ALIENOR-A65	1,64	2,46	3,28	0,60
ALIS-A28	1,68	2,36	3,15	0,63
ARCOUR-A19	1,50	2,60	3,20	0,50
ATLANDES-A63 classe 3 = classe 1 et B avant modulation classe 4 = classe C avant modulation	1,50	4,03	4,97	0,50
CCISE-Pont de Tancarville	1,27	1,50	2,58	0,00
CCISE-Pont de Normandie	1,16	1,27	2,51	0,00
CEVM été	1,50	2,73	3,45	0,49
CEVM hors-été	1,49	3,37	4,27	0,61



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

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

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

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

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
ASF	2,61%	2,00%	2,81%	3,77%	1,79%	3,87%	2,42%	2,24%	1,23%	0%	1,63%	1,20%	1,34%	1,90%	0,96%
ESCOTA	3,65%	1,81%	2,81%	4,95%	2,94%	4,33%	2,05%	1,74%	0,73%	0%	1,18%	0,59%	1,34%	1,82%	0,88%
APRR	3,47%	1,91%	3,46%	1,89%	0,50%	2,12%	2,58%	1,94%	0,80%	0%	1,23%	0,90%	2%	1,81%	0,87%
AREA	3,38%	2,55%	3,43%	1,89%	0,49%	2,08%	2,55%	1,94%	1,51%	0%	2,61%	1,58%	2,7%	2,00%	1,06%
Sanef	3,10%	1,99%	4,23%	1,89%	0%	1,89%	2,31%	1,71%	0,75%	0%	0,86%	0,62%	1,41%	1,75%	0,71%
SAPN	3,80%	2,67%	5,32%	3,31%	0%	2,48%	3,01%	2,29%	0,16%	0%	1,84%	1,59%	2,36%	2,66%	1,97%
Cofiroute	0,80%	1,90%	3,44%	5,39%	1,90%	4,00%	3,51%	2,16%	1,19%	0%	1,07%	0,65%	1,33%	1,66%	0,71%
ATMB	2,97%	2,15%	2,85%	3,44%	1,68%	2,92%	3,60%	3,09%	1,68%	1,38%	0%	0,36%	1,03%	2,25%	0,76%
SFTRF	1,47%	1,08%	1,97%	2,66%	0,61%	2,52%	3,75%	3,19%	1,96%	1,85%	0,04%	0,35%	1,01%	1,92%	0,60%

## ANNEXE 8 Le contrôle des tarifs applicables en 2020

	1 <sup>ère</sup> proposition de la société	Contrôle 1 <sup>ère</sup> proposition	2 <sup>e</sup> proposition de la société	Contrôle 2 <sup>e</sup> proposition	3 <sup>e</sup> proposition de la société	Contrôle 3 <sup>e</sup> proposition	Approbation
APRR	09/12/2019	ok 20/12/2019					Arrêté du 30 janvier 2020 TRET2001110A
AREA	09/12/2019	ok 17/12/2019					Arrêté du 30 janvier 2020 TRET2001110A
APRR – TML	09/12/2019	ok 15/12/2019					Arrêté du 30 janvier 2020 TRET2001110A
ASF	10/12/2019	ok 08/01/2020					Approbation tacite
ASF – T PUYMORENS	10/12/2019	ok 24/12/2019					Approbation tacite
		ok 09/01/2020					Approbation tacite
ESCOTA	10/12/2019	ok 09/01/2020					Approbation tacite
SANEF	18/12/2019	ok 09/01/2020					Approbation tacite
SAPN	18/12/2019	ok 10/01/2021					Approbation tacite
COFIROUTE – INTERUR- BAIN	18/12/2019	ok 08/01/2020					Approbation tacite
COFIROUTE – DUPLIX A86	19/11/2019	ok 29/11/2019					Arrêté du 26 décembre 2019 TRET1936674A
SFTRF	12/12/2019	ok 24/12/2019					Arrêté du 30 janvier 2020 TRET2000727A
ATMB	12/12/2019	ok 06/12/2019					Arrêté du 30 janvier 2020 TRET2000727A
CCISE	05/12/2019	erreur inflation 05/12/2019	13/12/2019	ok 23/12/2019			Arrêté du 30 janvier 2020 TRET2000727A
CEVM	16/12/2019	ok 20/12/2019					Arrêté du 30 janvier 2020 TRET2000727A
ADELAC – A41	10/12/2019	ok 20/12/2019					Arrêté du 30 janvier 2020 TRET2000727A
ALBEA – A150	28/11/2019	ok 23/12/2019					Arrêté du 30 janvier 2020 TRET2000727A
ALICORNE – A88	28/11/2019	ok 06/12/2019					Arrêté du 30 janvier 2020 TRET2000727A

	1 <sup>ère</sup> proposition de la société	Contrôle 1 <sup>ère</sup> proposition	2 <sup>e</sup> proposition de la société	Contrôle 2 <sup>e</sup> proposition	3 <sup>e</sup> proposition de la société	Contrôle 3 <sup>e</sup> proposition	Approbation
A'LIENOR – A65	20/12/2019	23/12/2019 erreur TKMA/ TKMP	27/12/2019	06/01/2020 erreur évolution TKMA	08/01/2020	ok 08/01/2020	Arrêté du 30 janvier 2020 TRET2000727A
ALIS – A28	13/12/2019	ok 24/12/2019					Arrêté du 30 janvier 2020 TRET2000727A
ARCOUR – A19	18/12/2019	ok 19/12/2019					Arrêté du 30 janvier 2020 TRET2000727A
ATLANDES – A63	06/12/2019	ok 15/01/2020					Arrêté du 30 janvier 2020 TRET2000727A

## ANNEXE 9 Évolutions de quelques tarifs de péage

Tarifs grands axes - source : ASFA

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



## ANNEXE 10 Évolution de la situation financière des sociétés concessionnaires d'autoroutes

2019	CA	EBE	Résultat Net
APRR	1 952,2 M€	1 445,3 M€	787,3 M€
AREA	659,1 M€	494,0 M€	251,4 M€
ASF	3 252,1 M€	2 400,8 M€	1 299,8 M€
COFIROUTE	1 479,5 M€	1 119,9 M€	539,4 M€
ESCOTA	785,9 M€	587,7 M€	261,2 M€
SANEF	1 316,0 M€	939,6 M€	547,2 M€
SAPN	436,1 M€	323,4 M€	125,6 M€
ATMB	136,4 M€	76,5 M€	***
SFTRF	45,0 M€	21,8 M€	***
ALIS	94,2 M€	71,9 M€	20,2 M€
ALICORNE	19,3 M€	12,6 M€	-4,0 M€
ADELAC	56,8 M€	47,1 M€	10,0 M€
CEVM	51,8 M€	42,6 M€	24,7 M€
A'LIÉNOR	66,5 M€	46,7 M€	11,0 M€
ARCOUR	72,1 M€	55,1 M€	27,1 M€
ATLANDES	144,5 M€	111,8 M€	17,6 M€
ALBEA	11,2 M€	7,2 M€	-10,0 M€
<b>Total</b>	<b>10 578,7 M€</b>	<b>7 804,0 M€</b>	<b>3 908,5 M€</b>

Source : rapport 2019 de l'Autorité de régulation des transports  
<https://www.autorite-transport.fr/wp-content/uploads/2020/12/synthese-des-comptes-des-concessions-autoroutieres-exercice-2019.pdf>

## ANNEXE 11 Les agréments délivrés par l'État en 2019 pour la sous-concession des activités commerciales sur les aires de service

Société	Autoroute	Aire	Activités	Titulaire du contrat
ALIS	A28	Le Domaine d'Harcourt	Restauration	Nedelcu
APRR	A6	Dracé	Restauration Boutique	Autogrill Côte France
APRR	A6	Mâcon la Salle	Carburants Boutique	Total Marketing France
ASF	A10	L'Estalot	Carburants Restauration Boutique	Total Marketing France
ASF	A20	Le Jardin des Causses du Lot	Carburants Restauration Boutique	Picoty Autoroutes
ASF	A51	La Champouse	Carburants Boutique	ENI France
ASF	A61	Corbières Nord	Carburants Boutique	Autogrill Côte France
ASF	A61	Corbières Sud	Carburants Boutique	Picoty Autoroutes
ASF	A7	Mornas Village	Restauration Boutique de produits régionaux	HRC
ASF	A7	Mornas Village	Carburants Boutique	EG Retail France
ASF	A72	La Plaine du Forez Est	Carburants Restauration Boutique	Thevenin Ducrot Autoroutes
ASF	A9	Ambrussum Nord	Carburants Restauration Boutique	EG Retail France
ASF	A9	Montpellier Fabrègues Nord	Carburants Boutique	Total Marketing France
ASF	A9	Montpellier Fabrègues Nord et Sud	Restauration Boutique Hôtellerie	Sighor

Société	Autoroute	Aire	Activités	Titulaire du contrat
ASF	A9	Montpellier Fabrigues Sud	Carburants Boutique	Thevenin Ducrot Autoroutes
SAPN	A13	Beuzeville Nord	Carburants Restauration Boutique	Total Marketing France
SAPN	A13	Bosgouet Nord	Carburants Restauration Boutique	Total Marketing France
SAPN	A13	Giberville Nord	Carburants Restauration Boutique	Dyneff
SAPN	A13	Giberville Sud	Carburants Restauration Boutique	EG Retail France
SAPN	A13	Rosny Nord	Carburants Restauration Boutique	EG Retail France
SAPN	A13	Vironvay Nord	Carburants Boutique	Certas Energy France
SAPN	A13	Vironvay Nord	Restauration	HRC

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

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



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

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

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

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

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

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

### ANNEXE 13 Liste des investissements complémentaires sur autoroutes en service (ICAS) en 2019

Société	Autoroute	Section	Nature	Longueur	Date MES	Département	Observations
ASF	A64	BRISCOUS - MOUSSEROLLES	2X2 VOIES	11,120	09/01/2019	64	EX RD1 - PHASES 1 À 3
COFIROUTE	A10	GARE DE PEAGE DE TOURS NORD	PEAGE		16/01/2019	37	FLUX LIBRE
ESCOTA	A8	RENFORCEMENT VIADUC DE CAREI	OA		31/01/2019	06	
ASF	A9	BIF. A9/A61	ECH.		15/02/2019	11	REAMENAGEMENT
AREA	A41N	MOUXY (MERLONS ACOUSTIQUES)	ENVIR.	0,500	28/02/2019	73	
AREA	A48	ST-JEAN-DE-MOIRANS (MERLONS ACOUSTIQUES)	ENVIR.	0,300	28/02/2019	73	
COFIROUTE	A85	VIADUCS SUR LE CHER	2X2 VOIES	1,900	01/03/2019	41	DOUBLEMENT
SANEF	A16	AIRE S. DE WAILLY-BEAU-CAMP	AIRE		15/03/2019	80	EXTENSION : +12 PL
SANEF	A4	DIF. BOULAY	ECH.		20/03/2019	57	FLUX LIBRE
ASF	A709	MONTPELLIER	ENVIR.		30/04/2019	34	REQUALIFICATION ENVIRONNEMENTALE
ASF	A837	DIF. DE TONNAY-CHARENTE	PEAGE		12/06/2019	17	FLUX LIBRE
SANEF	A1	AIRE S. DE VEMARS OUEST	AIRE		31/08/2019	95	EXTENSION : +39 PL
SAPN	A13	VIADUC DE GUERVILLE	OA	3,200	02/09/2019	78	CREATION 3EME TABLIER
APRR	A6	AUXERRE NORD - AUXERRE SUD	3° VOIE	11,800	04/10/2019	89	CREATION 3EME VOIE
ATMB	A40	DIF. ETREMBIERES	ECH.		30/10/2019	74	CREATION GIRATOIRE RD 1206
SANEF	A2	VALLEE DE L'ESCAUT (PROTECTION)	ENVIR.		30/10/2019	59	REPRISE ASSAINISSEMENT + 2 BASSINS

Société	Autoroute	Section	Nature	Longueur	Date MES	Département	Observations
SANEF	A4	RUISSEAUX (PROTECTION)	ENVIR.		30/10/2019	67	REPRISE ASSAINISSEMENT + 2 BASSINS
SAPN	A13	DIF. DE BOURNEVILLE	ECH.		28/11/2019	27	COMPLEMENT 1/2 DIF.
SAPN	A13	DIF. DE TOUTAINVILLE	ECH.		28/11/2019	27	CREATION 1/2 DIF.
APRR	A5	B.P.V. LES EPRUNES	PEAGE		28/11/2019	77	TRANSFORMATION
SANEF	A26	DIF. BRUAY-LA-BUSSIERE (RD301)	ECH.		30/11/2019	62	MODIFICATION (OA SUR RD301)
APRR	A36	BRETELLE 11A	ECH.		18/12/2019	90	
AREA	A41	1/2 DIF. DE LA BATIE	ECH.		19/12/2019	38	ECH. RD 165
SANEF	A29	A1 / ST QUENTIN	BAU	32,000	23/12/2019	80 - 02	ELARGISSEMENT BAU
ASF	A9	AIRES CONTROLES PL	EQUIP		23/12/2019	30 - 34	AMBRUSSUM S2 ET MEZE S1
SAPN	A13	AIRE S. DE MORAINVILLIERS	AIRE		31/12/2019	78	EXTENSION : +8 PL (4 PAR SENS)
SANEF	A4	AIRE S. VERDUN ST-NICOLAS NORD	AIRE		31/12/2019	55	EXTENSION : +4 PL



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

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

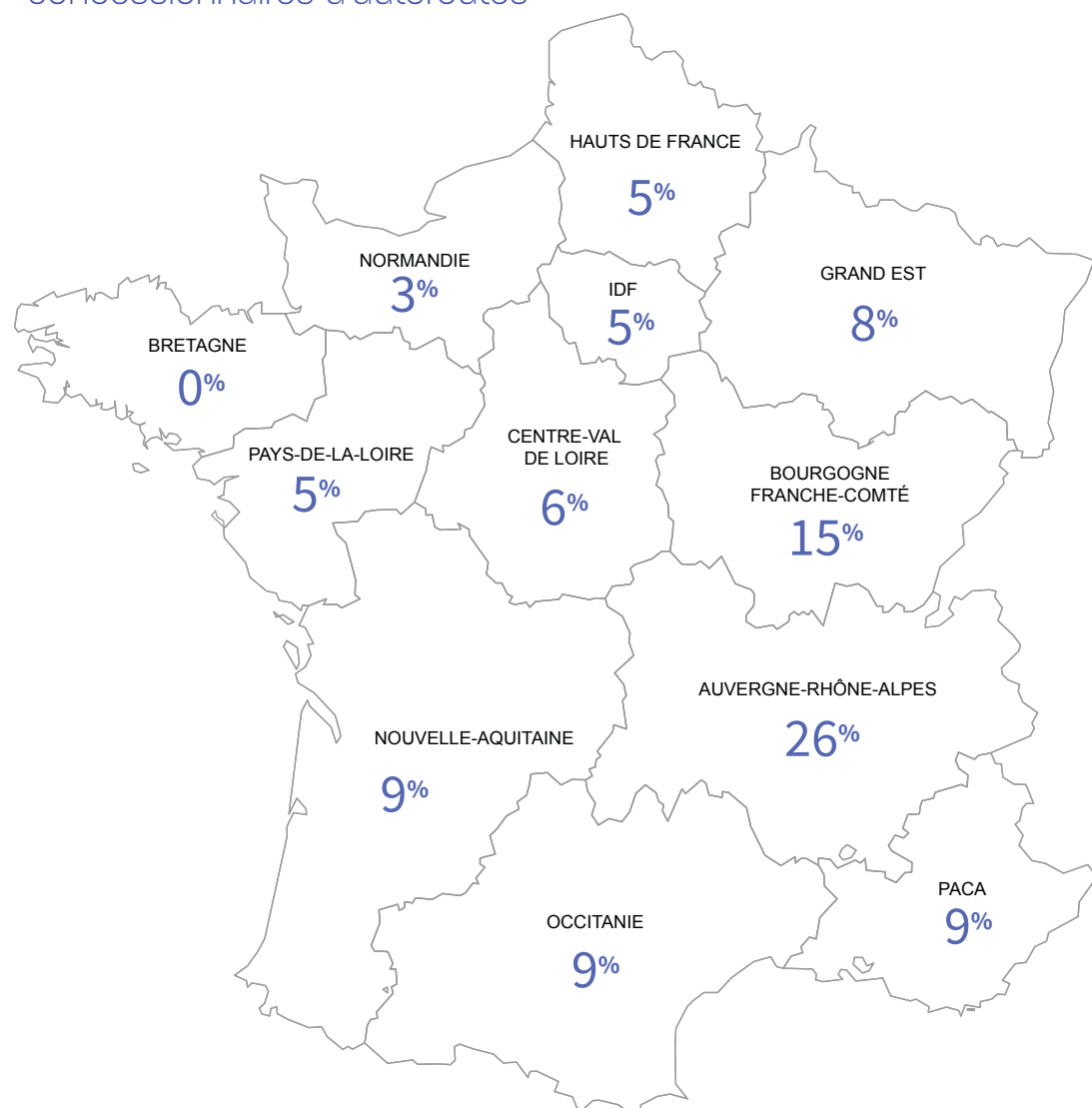
## ANNEXE 15 Répartition des bâtiments des sociétés concessionnaires d'autoroutes suivant leur utilisation

Typologie	Nombre de bâtiments du parc immobilier	Nombre de bâtiments du parc immobilier
<b>A - Bâtiments administratifs, bureaux et sociaux</b>	279	235
<b>B - Bâtiments et locaux affectés aux forces de l'ordre</b>	276	227
<b>C - Bâtiments d'exploitation : ateliers, hangars, garages, magasins, parcs à sel, installation de viabilité hivernale, fabrication de saumure...</b>	1204	1049
<b>D - Bâtiments des gares de péage (et assimilés) : surveillance, locaux techniques associés, espaces clients...</b>	1019	951
<b>E - Édicules sanitaires publics</b>	1205	1153
<b>F - Locaux techniques du réseau, stations météo</b>	1893	1874
<b>G - Logements de service</b>	1132	981
<b>H - Habitations, hors Logements de service</b>	26	26
<b>I - Bâtiments des sous-concessions</b>	432	430
<b>X - Divers</b>	7	7
<b>Total général</b>	<b>7473</b>	<b>6933</b>

Certains bâtiments des SCA abritent plusieurs typologies.

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

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



## ANNEXE 17 Répartition des bâtiments par sociétés concessionnaires d'autoroutes

SCA - Région - Département	Nombre de tous les bâtiments du parc immobilier	Dont nombre de bâtiments > 30 ans du parc Immobilier	Nombre de bâtiments sur zone sismique	Nombre de bâtiments sur zone inondable
<b>ADELAC</b>	41	0	41	41
Auvergne-Rhône-Alpes	41	0	41	41
<b>ALBEA</b>	5	0	0	5
Normandie	5	0	0	5
<b>ALICORNE</b>	13	0	13	13
Normandie	13	0	13	13
<b>A'LIENOR</b>	41	0	41	41
Nouvelle-aquitaine	41	0	41	41
<b>ALIS</b>	24	0	12	24
Normandie	24	0	12	24
<b>APRR</b>	2623	1524	2215	2623
Auvergne-Rhône-Alpes	900	571	900	900
Bourgogne-Franche-Comté	1032	680	1032	1032
Centre-Val de Loire	126	29	62	126
Grand-Est	347	166	221	347
Ile-de-France	218	78	0	218
<b>ARCOUR</b>	34	0	1	34
Bourgogne-Franche-Comté	1	0	1	1
Centre-Val de Loire	33	0	0	33



SCA - Région - Département	Nombre de tous les bâtiments du parc immobilier	Dont nombre de bâtiments > 30 ans du parc Immobilier	Nombre de bâtiments sur zone sismique	Nombre de bâtiments sur zone inondable
<b>AREA</b>	340	48	340	340
Auvergne-Rhône-Alpes	340	48	340	340
<b>ASF</b>	1877	470	1639	1877
Auvergne-Rhône-Alpes	405	146	405	405
Bourgogne-Franche-Comté	1	0	1	1
Bretagne	1	0	1	1
Centre-Val de Loire	4	0	3	4
Nouvelle-Aquitaine	504	120	386	504
Occitanie	618	132	562	618
Pays-de-la-Loire	182	19	182	182
Provence-Alpes-Côte d'Azur	162	53	99	162
<b>ATLANDES</b>	50	1	50	50
Nouvelle-Aquitaine	50	1	50	50
<b>ATMB</b>	66	7	66	66
Auvergne-Rhône-Alpes	66	7	66	66
<b>CCISE</b>	14	7	2	14
Normandie	14	7	2	14
<b>CEVM</b>	8	0	0	8
Occitanie	8	0	0	8
<b>COFIROUTE</b>	511	69	453	511
Centre-Val de Loire	269	30	227	269
Ile-de-France	47	0	31	47
Normandie	1	0	1	1

SCA - Région - Département	Nombre de tous les bâtiments du parc immobilier	Dont nombre de bâtiments > 30 ans du parc Immobilier	Nombre de bâtiments sur zone sismique	Nombre de bâtiments sur zone inondable
Nouvelle-Aquitaine	35	10	35	35
Pays-de-la-Loire	159	29	159	159
<b>ESCOTA</b>	523	237	522	523
Auvergne-Rhône-Alpes	59	22	59	59
Provence-Alpes-Côte d'Azur	464	215	463	464
<b>SANEF-SAPN</b>	571	148	285	571
Grand-Est	204	64	121	204
Hauts-de-France	316	78	164	316
Ile-de-France	46	6	0	46
Normandie	5	0	0	5
<b>SAPN-SANEF</b>	165	39	59	165
Ile-de-France	33	4	33	33
Normandie	132	35	26	132
SFTRF	26	0	26	26
Auvergne-Rhône-Alpes	26	0	26	26
<b>Société de la Rocade L2 de Marseille</b>	1	0	1	1
Provence-Alpes-Côte d'Azur	1	0	1	1
<b>Total général</b>	<b>6 933</b>	<b>2 550</b>	<b>5 766</b>	<b>6 933</b>



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

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

Créé et mis en page par Edwige GANDON

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

Imprimé en France

*Reproduction interdite sans autorisation des auteurs*



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

---

Bron

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

---

La Défense

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

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