

# Exécution et contrôle des contrats de concession d'autoroutes et d'ouvrages d'art

## Rapport d'activité 2015





# Exécution et contrôle des contrats de concession d'autoroutes et d'ouvrages d'art

## Rapport d'activité 2015

Rapport sur l'exécution et le contrôle des contrats de  
concession d'autoroutes et d'ouvrages d'art

*Article 7 du décret n° 2009-1102 du 8 septembre 2009 portant création du comité des usagers du réseau routier national*

Rapport annuel sur l'évolution des péages pour chaque  
exploitant autoroutier

*Article L. 119-8 du code de la voirie routière*



# Avant-propos



L'année 2015 a été charnière pour le secteur autoroutier concédé. Elle a été ponctuée par trois évènements importants : la conclusion d'un accord visant à rééquilibrer les relations entre l'Etat et les sociétés concessionnaires, l'adoption des décrets d'approbation des avenants aux contrats de concession permettant le démarrage des travaux du plan de relance autoroutier et l'élargissement des compétences de l'ARAF, devenue ARAFER, au secteur routier.

La « crise du secteur autoroutier » qui avait été ouverte par un rapport de la Cour des Comptes publié en 2013 puis par un avis de l'Autorité de la Concurrence publié en septembre 2014, s'est achevée par la conclusion d'un accord avec les sociétés d'autoroutes. Le cadre et les outils de gouvernance du secteur ont été révisés et renforcés. Les missions et le rôle de l'Etat dans le secteur ont été clarifiés et réaffirmés.

L'Etat souhaite désormais se tourner vers l'avenir. Le secteur autoroutier concédé fait face à deux grands enjeux : la réalisation des opérations d'envergure contractualisées avec les sociétés concessionnaires, et la préparation de la fin de vie des concessions. Le plan de relance autoroutier, en particulier, comprend la réalisation de 3,2Md€ de travaux qui permettront d'optimiser le réseau autoroutier français et de soutenir l'emploi et la croissance économique. Le ministère exercera un suivi rigoureux de la mise en œuvre des opérations programmées.

La préparation de la fin de vie des concessions constitue un second défi majeur. Le patrimoine autoroutier français est estimé à plus de 146 milliards d'euros. Sa préservation représente un enjeu financier considérable pour l'Etat. Au cours de ces dernières années, le ministère a donc lancé plusieurs chantiers afin d'anticiper l'arrivée à échéance prochaine des contrats de concession. L'Etat s'attèle, en lien avec les sociétés concessionnaires, à dresser un inventaire et une typologie du patrimoine autoroutier concédé afin de préparer sa remise au domaine public à la fin des concessions. Une réflexion a par ailleurs été engagée sur la définition du « bon état du patrimoine », que les sociétés concessionnaires sont tenues d'attester au titre de leurs contrats. Enfin, l'Etat ne cesse de renforcer ses méthodes et ses outils de contrôle afin de vérifier que les sociétés concessionnaires respectent leurs engagements en matière d'entretien du patrimoine.

L'excellence de notre réseau autoroutier n'est plus à démontrer. L'autoroute est le mode de déplacement routier le plus sécurisé et le plus efficace. Notre réseau innervé finement le territoire et permet la mobilité des femmes, des hommes et des marchandises à travers le pays. Il joue un rôle clé dans l'accessibilité et l'attractivité des territoires, au profit de la compétitivité économique et de la cohésion géographique. Cette excellence constitue un engagement de tous les instants du ministère. Le présent rapport témoigne ainsi de façon vivante, du travail quotidien mené par les agents de l'Etat, au service de l'excellence du réseau autoroutier français.

Alain VIDALIES  
Secrétaire d'État chargé des transports, de la mer et de la pêche



## Table des matières

<b>1. Chiffres clés</b>	<b>9</b>
1.1. Grands chiffres sur le secteur	9
1.2. Les grands chiffres de l'activité de contrôle menée en 2015	9
<b>2. Faits marquants</b>	<b>11</b>
<b>3. Perspectives et enjeux du secteur autoroutier concédé en 2015</b>	<b>13</b>
3.1. Rétrospective de l'année 2015 : une année de renouveau pour le secteur autoroutier concédé	13
3.1.1. La fin d'une période de débats et d'interrogations autour des concessions d'autoroutes	13
3.1.2. L'accord entre le Gouvernement et les sociétés d'autoroutes	14
3.2. Deux enjeux majeurs pour le secteur autoroutier : suivre les opérations et anticiper la fin des concessions	15
3.2.1. Assurer le suivi des opérations du Plan de relance et des contrats de plan	15
3.2.2. Préparer la fin de vie de concessions en veillant à l'entretien du patrimoine autoroutier	16
3.2.3. Le rapport d'activité 2015	17
3.3. Les spécificités juridiques et économiques des contrats de concession d'autoroutes	17
3.3.1. Un contrat de concession de travaux et de délégation de service public	17
3.3.2. L'économie des sociétés concessionnaires	18
<b>4. Gouvernance et organisation</b>	<b>21</b>
4.1. Organisation du ministère chargé des transports pour la passation et la gestion des contrats	21
4.1.1. La passation des contrats	22
4.1.2. La gestion des contrats	22
4.2. Collaboration interservices	24
4.3. La Commission européenne	24
4.4. L'ARAFER	25
4.5. L'encadrement de la passation des marchés de travaux, de fournitures et de services par les sociétés concessionnaires	26
4.6. Comité des usagers du réseau routier national	27
4.7. Les Commissions inter-gouvernementales	27
<b>5. La passation de nouveaux contrats</b>	<b>29</b>
5.1. Autoroute A150 : Écalles-Alix / Barentin	29
5.2. Autoroute A355, Grand Contournement Ouest de Strasbourg	30

5.3. Autoroute A45, Lyon Saint-Étienne	30
5.4. Autoroute A507 (Rocade L2) à Marseille	30
<b>6. Le contrôle des contrats en cours</b>	<b>33</b>
6.1. Contrôle des tarifs	33
6.2. Contrôle du service aux usagers	35
6.2.1. Contrôle des performances	35
6.2.2. Contrôle de la qualité du service aux usagers	37
6.2.3. Contrôle des sous-concessions (aires de service) et des services sur aires	41
6.2.4. Prise en compte de la sécurité routière	42
6.3. Respect des normes techniques et préservation du patrimoine autoroutier	44
6.3.1. Contrôle avant mise en service	44
6.3.2. Contrôle lié à la conservation du patrimoine	53
6.3.3. Environnement	65
6.3.4. Problématiques particulières traitées en 2015	66
6.4. Suivre l'exécution et l'équilibre économique des concessions et préparer les négociations à venir	68
6.4.1. Contrôle de la transmission des informations relatives à l'exécution des contrats	68
6.4.2. Le contrôle financier des concessions	69
<b>7. Les négociations des avenants aux contrats de concession</b>	<b>71</b>
7.1. Les contrats de plan	71
7.2. Le Plan de relance autoroutier	72
7.3. Le tunnel Maurice Lemaire	79
<b>8. Activité réglementaire</b>	<b>81</b>
8.1. Directive « Concessions »	81
8.2. Renouvellement du comité des usagers	81
<b>Glossaire</b>	<b>83</b>
Lexique des abréviations utilisées	83
Définitions	83
<b>Annexes</b>	<b>85</b>

# 1. Chiffres clés

## 1.1. Grands chiffres sur le secteur

- Un linéaire de 9 032,8 km d'autoroutes concédées en service au 31 décembre 2015
- 1 % du linéaire total du réseau routier français absorbant près de 15 % du trafic routier total (voyageurs et marchandises).
- Un patrimoine estimé à plus de 146 milliards d'euros (Comptes de l'État 2015)
- 20 contrats de concession
- 19 sociétés concessionnaires
- 1 collectivité assurant la gestion d'un ouvrage concédé

## 1.2. Les grands chiffres de l'activité de contrôle menée en 2015

- 25 mises en services dont 8 km de voies nouvelles (élargissements)
- 38,9 km de sections neuves sur 4 opérations
- 14 inspections préalables à la mise en service
- 10 audits de sécurité routière dont 5 en phase de conception, 4 en phase de conception détaillée et 1 en début d'exploitation





## 2. Faits marquants

- 1<sup>er</sup> février : gel de la hausse des tarifs de péage des sept sociétés d'autoroutes « historiques » pour l'année 2015
- 9 février : décision d'autorisation de mise en service de l'autoroute A150 entre Barentin et Ecailles-Alix
- 20 février : publication au Journal officiel de l'Union européenne (JOUE) de la décision de la Commission européenne déclarant le Plan de relance autoroutier compatible avec le marché intérieur en vertu de l'article 6, paragraphe 2 du Traité sur le Fonctionnement de l'Union Européenne (TFUE)
- 9 avril : signature du protocole d'accord de rééquilibrage des relations entre l'État et les sociétés concessionnaires d'autoroutes
- 9 juillet : décision d'autorisation de mise en service de l'échangeur d'Illiers-Combray sur l'A11
- 6 août : promulgation de la Loi pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques, dite « Loi Macron », confiant de nouvelles missions de régulation du secteur autoroutier à une autorité indépendante, l'ARAFER
- 23 août : publication des décrets d'approbation des avenants aux contrats de concession permettant la mise en œuvre du plan de relance autoroutier
- Octobre : avis favorable de la Commission européenne au titre des aides d'État, sur le dossier d'intégration du contrat de concession du tunnel Maurice Lemaire au contrat de concession autoroutier d'APRR, prévoyant un abaissement du tarif du péage du tunnel en contrepartie d'un allongement de la durée de concession du contrat d'APRR
- 18 novembre : décision d'autorisation de mise en service du tunnel rénové de Puymorens



## 3. Perspectives et enjeux du secteur autoroutier concédé en 2015

### 3.1. Rétrospective de l'année 2015 : une année de renouveau pour le secteur autoroutier concédé

#### 3.1.1. La fin d'une période de débats et d'interrogations autour des concessions d'autoroutes

L'année 2015 a été une année de débats et de négociations intenses autour de la question des autoroutes concédées. Ces débats ont porté sur la légitimité des augmentations annuelles des tarifs de péage et sur l'équilibre des relations entre l'État et les sociétés concessionnaires. Ils ont été ouverts par la publication de deux rapports en 2013 et 2014, émanant respectivement de la Cour des Comptes et de l'Autorité de la concurrence.

- Juillet 2013 : la Cour des comptes rendait un rapport commandé par la commission des finances de l'Assemblée nationale sur les autoroutes concédées. Dans ce rapport, la Cour a reconnu la qualité de l'expertise détenue par les services de l'État. Elle a estimé que le contrôle du respect par les sociétés concessionnaires de leurs obligations contractuelles était mené de manière satisfaisante. Elle a toutefois pointé un rapport de forces défavorable à l'État, se traduisant par des avenants aux contrats négociés à des conditions financières trop avantageuses pour les concessionnaires. Elle a considéré que le cadre juridique, les modèles financiers et les négociations relatives au calcul des hausses tarifaires n'offraient pas une protection suffisante des intérêts des usagers et du concédant.
- Septembre 2014 : l'Autorité de la concurrence a rendu un avis sur saisine du rapporteur général de la commission des finances de l'Assemblée nationale. L'Autorité a porté une appréciation critique sur les procédures suivies et les critères utilisés pour l'attribution des marchés de travaux passés par les sociétés d'autoroutes, avantageant, selon elle, les sociétés de BTP liées aux concessionnaires. Par ailleurs, l'Autorité a dénoncé les bénéfices réalisés par les sociétés d'autoroutes qu'elle a qualifiés de « rentes ». Elle a émis un ensemble de recommandations visant à une meilleure régulation du secteur au profit de l'État et des usagers.
- Décembre 2014 : rapport de deux groupes de travail mis en place à l'Assemblée nationale et au Sénat.
- Février 2015 : rapport d'un groupe de travail de parlementaires, réuni par le Premier ministre dans l'objectif d'examiner plusieurs scénarios. Dans l'attente des avancées de ce groupe de travail, les hausses de tarifs prévues au 1er février 2015 avaient été gelées pour les sept grandes sociétés d'autoroutes. Le rapport du groupe a convenu que l'option de

résiliation était très risquée. Il est apparu que l'évaluation de la rentabilité des concessions était un exercice délicat et que les sociétés concessionnaires ne réalisaient pas des « surprofits » exceptionnels, au regard de la dette qu'elles doivent rembourser. Le groupe de travail a conclu qu'il était préférable d'inciter l'État à renégocier les contrats sans les résilier. Suite à la remise du rapport du groupe de travail de l'Assemblée, un groupe de députés a demandé la résiliation des concessions. Les ministères des transports et des finances ont calculé que le coût de l'indemnité de résiliation serait considérable et difficilement supportable pour les finances publiques.

### 3.1.2. L'accord entre le Gouvernement et les sociétés d'autoroutes

A la suite des recommandations de la Cour des comptes et de l'Autorité de la concurrence et sur la base des conclusions des groupes de travail parlementaires, le Gouvernement a trouvé un accord en avril 2015 avec les sociétés d'autoroutes historiques (ASF, ESCOTA, COFIROUTE, APRR, AREA, Sanef et SAPN) permettant de rééquilibrer les relations entre l'État et les sociétés concessionnaires.

L'accord s'inscrit dans un cadre institutionnel et réglementaire renouvelé. La loi n°2015-990 du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques dite loi Macron, a mis en place de nouveaux outils de gouvernance du secteur en confiant de nouvelles missions de régulation à une autorité indépendante, l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières (ARAFER). L'autorité est chargée de donner un avis sur tout avenant aux contrats de concessions ayant un effet sur les tarifs, ainsi que de mieux contrôler la passation des marchés par les sociétés concessionnaires. Les règles sur les marchés ont par ailleurs été renforcées, avec l'abaissement du seuil de mise en concurrence.

Une clause de limitation des surprofits a été introduite dans les contrats historiques. Cette clause vise à réduire la durée des concessions en cas de surperformance économique des contrats.

Les sociétés se sont par ailleurs engagées à mettre en place des mesures commerciales communes en faveur du covoiturage, des véhicules écologiques, des jeunes et des étudiants, et à accueillir les autocars à la suite de l'entrée en vigueur de la loi du 6 août 2015 précitée.

L'accord a notamment permis de conforter la politique d'investissement du Gouvernement grâce à trois outils :

- la mise en œuvre du **plan de relance autoroutier de 3,27 milliards d'euros** de travaux à réaliser dans les cinq prochaines années, dont 80% dans les trois ans à venir. Les sociétés concessionnaires financeront intégralement ce plan de relance en contrepartie d'un allongement de la durée de leurs concessions compris entre deux ans et quatre ans et deux mois. Les premiers travaux ont débuté fin 2015, pour une mise en service des ouvrages s'étalant de 2018 à 2024. Ces travaux permettront d'améliorer le réseau autoroutier et la sécurité des automobilistes, de fluidifier le trafic et de rendre les autoroutes plus facilement accessibles depuis le réseau secondaire. Ils soutiendront le secteur de la construction et l'emploi.
- la constitution d'un **fonds d'investissement relevant des sociétés concessionnaires et doté de 200 millions d'euros** destiné à soutenir les projets d'investissement et à développer les initiatives engagées dans le cadre du plan Juncker.

- **l'abondement du budget de l'AFITF** par une contribution des sociétés d'autoroutes de 1 milliard d'euros en valeur actuelle, incluant le versement anticipé de 100 millions d'euros pour chacune des trois premières années d'application de l'accord. Les 100 millions d'euros versés en 2015 ont fait l'objet d'un programme spécifique d'accélération de la maintenance des réseaux routier national et fluvial, avec des travaux engagés dès l'été et terminés depuis. Cette contribution servira à financer des investissements au profit de l'amélioration des infrastructures de transport du pays.

L'accord règle enfin le litige entre l'État et les sociétés concessionnaires d'autoroutes (SCA) au sujet de la hausse de la redevance domaniale de 2013 et du gel des tarifs de 2015 des 7 sociétés historiques privées, en prévoyant une compensation lissée sur plusieurs années.

Les avenants aux contrats de concessions ont été publiés au journal officiel le 23 août 2015. Ils donnent une traduction contractuelle à l'ensemble des modifications prévues par le protocole d'accord. Ils ont mis fin aux procédures contentieuses entamées par les sociétés contre les décisions passées.

L'année 2015 a ainsi débouché sur une refonte du cadre des relations entre l'État et les sociétés concessionnaires d'autoroute. Avec l'arrivée de l'ARAFER, un nouveau cadre de régulation du secteur autoroutier concédé a été mis en place.

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

- Rééquilibrer les contrats dans l'intérêt des usagers et de l'État ;
- Dégager des ressources nouvelles pour le financement des infrastructures de transport ;
- Contribuer à la relance de l'activité économique et permettre des créations d'emploi dans le secteur des travaux publics.

## 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 du Plan de relance et des contrats de plan

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. Le financement de ces infrastructures et des services qu'elles procurent aujourd'hui aux usagers a reposé sur le modèle de la concession. Bien que ce modèle ait été décrié dernièrement, il a fait les preuves de son efficacité et constitué un puissant outil au service de l'aménagement du territoire. 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 complexifiée.

Un premier enjeu consiste à effectuer le suivi des opérations en cours, inscrites dans les contrats de plan et dans le Plan de relance. Ces opérations sont nombreuses et d'un montant

conséquent. L'État doit conduire au mieux ces opérations conclues avec les sociétés concessionnaires d'autoroute en effectuant un contrôle régulier de la mise en œuvre des travaux, afin de s'assurer qu'ils sont conformes aux cahiers des charges et aux attentes des usagers et du concédant. La réalisation de certaines opérations demande de résoudre des questions complexes. Les problématiques relatives au transfert de personnel dans le cadre de la mise en concession de certains tronçons routiers font ainsi l'objet d'une attention particulière. Les opérations de constructions en milieu urbain, dont certaines ont été récemment contractualisées, constituent une nouveauté pour les sociétés concessionnaires. Elles requièrent un accompagnement particulier des services de l'État.

Le plan de relance autoroutier présente un caractère exceptionnel sur le plan juridique. Il a nécessité près d'un an de négociations avec la Commission européenne, sans compter les discussions avec les sociétés concessionnaires. Le cadre législatif et réglementaire européen est en effet de plus en plus contraint et limite les conditions d'attribution de nouveaux travaux aux concessionnaires existants, afin de limiter la hausse des péages et l'allongement des durées de concessions. Il importe par conséquent aujourd'hui que tous les acteurs du secteur se mobilisent pour le succès de la mise en œuvre de ce plan de relance. Au regard de ce contexte, les demandes formulées en faveur d'opérations nouvelles nécessitent d'être examinées au cas par cas, en fonction de l'opportunité locale des projets et de leurs possibilités de financement par les collectivités.

### 3.2.2. Préparer la fin de vie 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 plus de 146 milliards d'euros. A la fin des contrats de concession, ce patrimoine reviendra à l'État. Son bon entretien constitue un enjeu financier majeur. Le cycle de renouvellement des infrastructures autoroutières (chaussées, bâtiments, ouvrages d'art, tunnels) s'étend sur 10-15 ans. Les premières fins de concession interviendront quant à elles vers 2030. Il convient donc de s'assurer dès à présent que les autoroutes demeurent en bon état et que les concessionnaires respectent bien leurs obligations en la matière. L'action des services de l'État dans ce domaine est effective depuis de nombreuses années. Cette action est renforcée chaque année pour traiter de manière encore plus efficace les questions soulevées. Les agents de l'État réalisent de nombreux audits et contrôles sur site et prévoient d'intensifier encore le rythme de ces contrôles dans les années à venir. Ils améliorent sans cesse leurs indicateurs, leurs instruments et leurs méthodes de mesure. La définition d'une méthodologie adéquate constitue en effet un élément clé de l'efficacité du contrôle.

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

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

autoroutière. L'opportunité d'entreprendre de nouvelles opérations de construction doit être mesurée à l'aune des moyens alloués à cette mission.

### 3.2.3. Le rapport d'activité 2015

Le présent rapport offre un panorama complet de l'action de contrôle menée par les services de la Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer sur l'année 2015, dans une perspective d'information et de transparence à destination des usagers et des élus. Il en présente les acteurs, les outils, les méthodes et les objectifs. L'activité de contrôle est vaste. Elle porte sur les tarifs de péage, les performances des sociétés, la qualité du service, la sécurité routière, mais aussi sur la conservation du patrimoine, l'instruction des dossiers techniques, la construction ou encore sur les sous-concessions en charge des aires de service et l'équilibre financier des concessions. Le rapport recense également les nouveaux contrats passés dans l'année et décrit l'avancée des opérations en cours. Des fiches à contenu plus informatif rappellent les grands principes de fonctionnement des régimes de concession. De nombreuses annexes viennent enfin enrichir le rapport avec des données précises et actualisées sur le secteur.

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

### 3.3.1. Un contrat de concession de travaux et de délégation de service public

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

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

Les contrats « historiques », conclus dans les années 50 à 70 et largement modifiés depuis lors : ces contrats, qui couvrent l'essentiel du réseau autoroutier concédé français, sont entrés dans leur phase de maturité. En effet :

- Ces contrats s'achèvent entre 2027 et 2032, ce qui signifie que l'accent doit désormais être mis sur la politique de préservation du patrimoine existant (entretien, état du réseau) ;
- Avant 2000, les ressources dégagées par le péage, complétées en tant que de besoin par des allongements de durée, permettaient de financer des extensions de réseau adossées. L'évolution du droit communautaire (fin de l'adossement) et l'arrivée à maturité du réseau routier national ont mis fin à cette dynamique.

Les contrats de concession plus récents, car conclus depuis 2000, et d'échéance plus lointaine, sont de taille plus réduite.

Aux concessions autoroutières s'est ajouté un nouveau type de contrat de partenariat public privé : le contrat de partenariat au titre de l'ordonnance n° 2004-559 du 17 juin 2004 sur les

contrats de partenariat. Pour la première fois, un contrat de partenariat a été signé en France par l'État dans le cadre de la réalisation de l'autoroute L2 à Marseille. Dans ce type de contrat, le partenaire privé n'est pas rémunéré par les recettes de péages, mais par un loyer versé par l'État et qui peut être modulé en fonction de la performance du partenaire. Le partage des risques entre l'État et le partenaire privé est dans ce cas différent de la concession.

### 3.3.2. L'économie des sociétés concessionnaires

Un contrat de concession autoroutière est un contrat aux risques et périls par le biais duquel le concédant (en l'occurrence l'État pour une autoroute) confie à une société concessionnaire d'autoroute les missions de financer, de concevoir, de construire et d'exploiter un ouvrage. Ses seules ressources sont constituées, d'une part, par les recettes des péages et, éventuellement d'autre part, par des contributions publiques qui s'avéreraient nécessaires pour assurer l'équilibre économique de la concession.

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

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

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

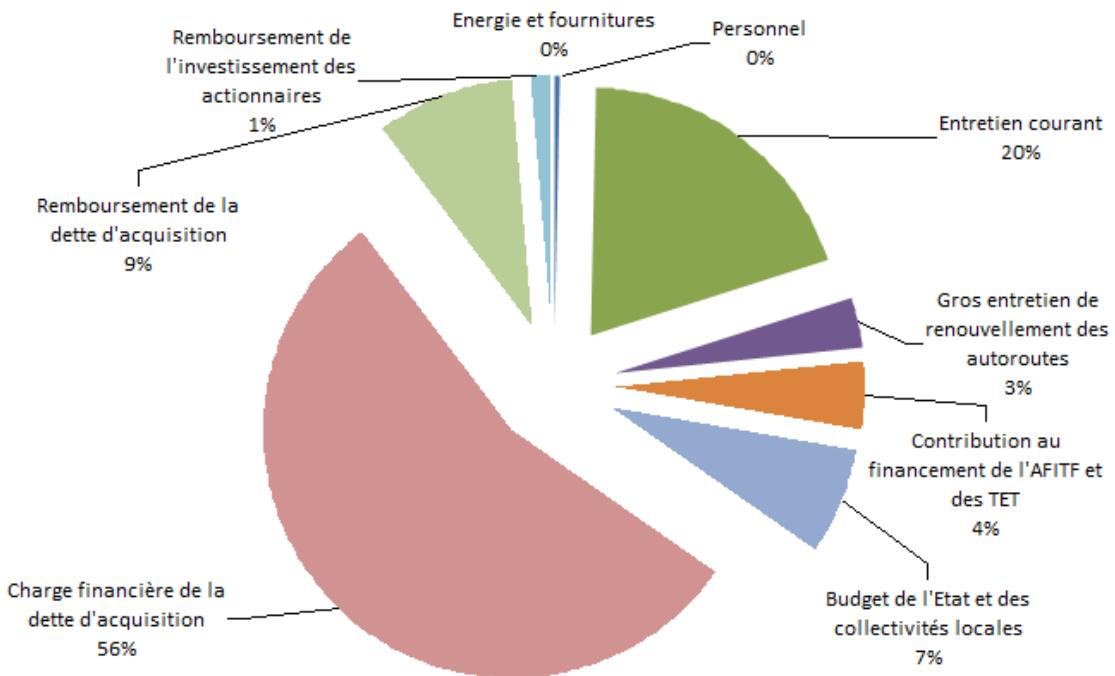


Figure 1: Usage des recettes de péages par les sociétés concessionnaires récentes (ALIS, CEVM, AR COUR, ADELAC, A LIENOR, Alicorne, AT LANDES, AL BEA; données 2015)

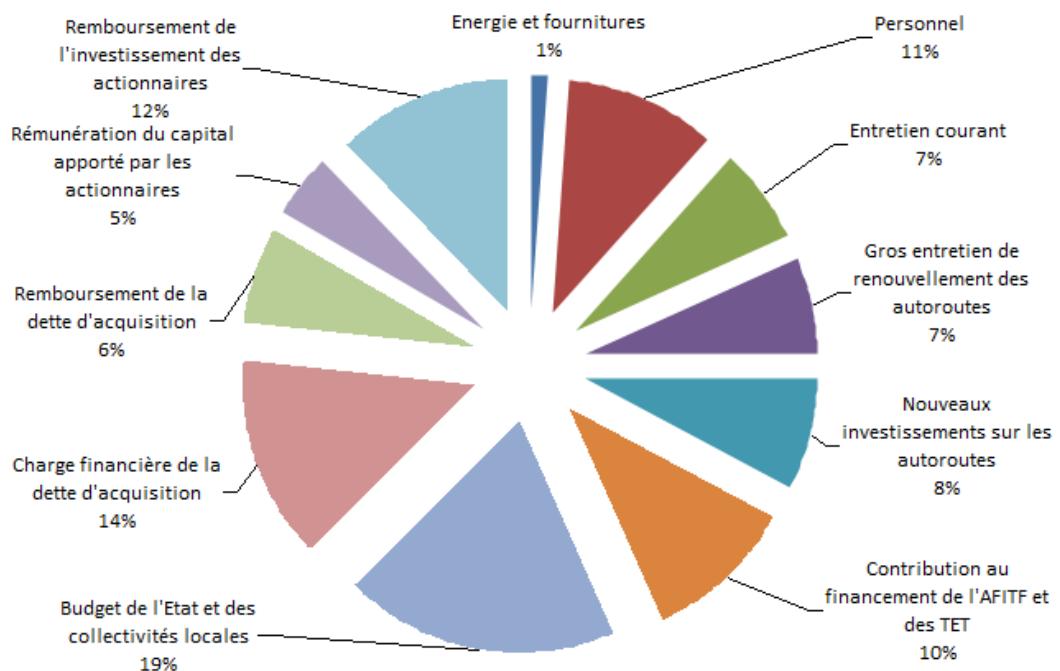
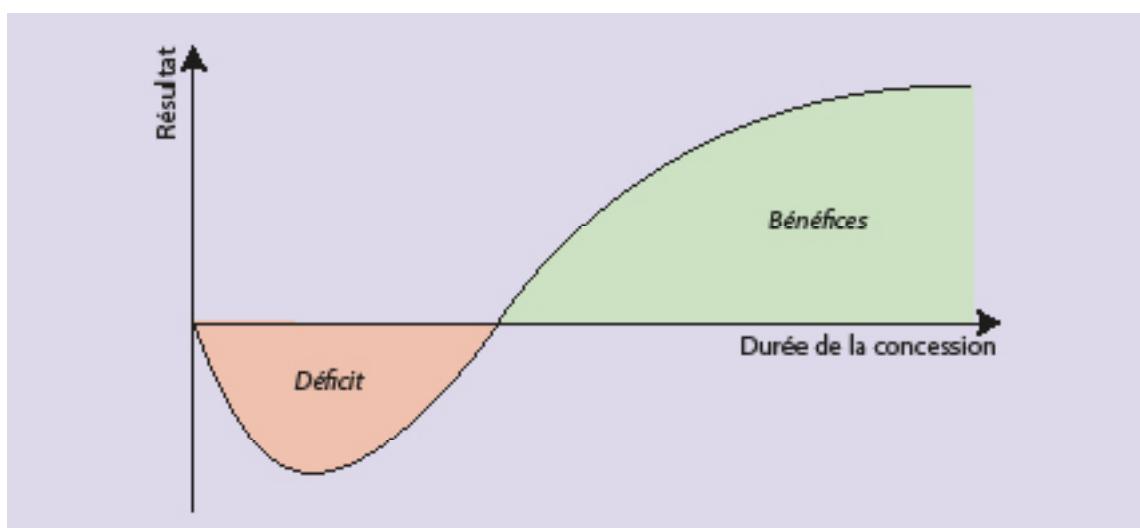


Figure 2: Usage des recettes de péages par les sociétés concessionnaires historiques (ASF, ESCOTA, COFIROUTE, APRR, AREA, Sanef, SAPN, ATMB, SFTRF, CCIH; données 2015)

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

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

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



Ainsi, si la société connaît structurellement une première période déficitaire compte tenu de l'importance des frais financiers qui doivent être remboursés, la société finit par atteindre son point mort. C'est généralement à partir de ce moment que la rémunération du capital peut intervenir. Dans un schéma classique, la rémunération versée croît jusqu'au terme de la concession.

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

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

Les tableaux de l'annexe n°12 présentent l'évolution de la situation financière des sociétés concessionnaires d'autoroutes depuis 2006.

## 4. Gouvernance et organisation

Plusieurs acteurs interviennent dans la gouvernance du secteur autoroutier concédé. L'État, par le biais du ministère en charge des transports, et en son sein, de la sous-direction de la gestion du réseau autoroutier concédé (GRA), se loge au cœur de la régulation du secteur. La sous-direction définit les obligations contractuelles des sociétés concessionnaires et en contrôle le respect. Elle mène les renégociations de contrat à l'occasion de l'élaboration de contrats de plan et de plans de relance. Elle instruit, approuve et assure ensuite le suivi des projets d'aménagement du réseau en lien avec les sociétés concessionnaires, les services déconcentrés et les collectivités territoriales.

Afin de mener à bien ses missions, GRA collabore avec plusieurs services, internes et externes à la direction des infrastructures de transport (DIT), tels que le département des partenariats public-privé infrastructures et transport (DIT/PPP-IT), la mission d'appui du réseau routier national (DIT/MARRN), le Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA), les services du ministre délégué au Budget, la Direction générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes (DGCCRF) du ministère de l'économie ou encore la direction générale des douanes.

L'action de l'État dans le secteur est encadrée et contrôlée par différentes instances. La Cour des comptes et l'Autorité de la concurrence produisent ponctuellement des rapports sur l'activité de contrôle menée par l'État et l'évolution du secteur. Elles émettent des recommandations qui sont ensuite prises en compte par le Gouvernement. La Commission européenne encadre de manière croissante la passation et les renégociations de contrats afin de veiller au respect de la législation européenne en matière de droit de la concurrence et de droit de la commande publique. La gouvernance du secteur a encore évolué en 2015 avec la création d'une autorité de régulation indépendante, l'ARAFER, chargée de veiller au bon fonctionnement du régime des tarifs de péage et à l'exercice d'une concurrence effective et loyale lors de la passation des marchés des concessionnaires d'autoroutes. Les usagers sont eux représentés par le Comité des usagers du réseau routier national, tandis que les sociétés concessionnaires sont organisées au sein de l'Association des sociétés françaises d'autoroutes (AFSA).

Les Commissions inter-gouvernementales constituent enfin des instances bi-nationales spécifiques, en charge de la gouvernance et de la régulation des tunnels transfrontaliers du Mont-Blanc et du Fréjus.

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

Au sein de la DIT, le département des partenariats public-privé infrastructures et transports (DPPP-IT) est en charge de la passation des contrats, tandis que la sous-direction de la gestion du réseau autoroutier concédé (GRA) 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-IT et GRA collaborent étroitement.

#### 4.1.1. La passation des contrats

Le département des partenariats public-privé infrastructures et transports (DPPP-IT) est responsable de la totalité des procédures de mise en concurrence pour les nouveaux contrats de PPP en lien avec les Directions régionales de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) concernées. Le département PPP-IT 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 du réseau autoroutier concédé (GRA) 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.).

Les nouveaux contrats de concession sont systématiquement attribués à l'issue d'une procédure de mise en concurrence faisant l'objet d'une publicité au niveau européen et fondée sur le décret n° 2010-406 « relatif aux contrats de concession de travaux publics et portant diverses dispositions en matière de commande publique ».

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. Les offres des candidats sont, d'un point de vue contractuel, contraintes par l'obligation d'adopter un projet de contrat proposé par l'administration et pour lequel les modifications substantielles sont interdites. L'analyse des offres permet de désigner un candidat pressenti par décision ministérielle : après éventuelle négociation 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.

Ainsi, pour chaque projet de contrat, ce processus est conduit par le département PPP-IT pendant plusieurs années. Cette durée est la résultante de l'ampleur des contrats passés, tant en termes de durée de construction des infrastructures qu'en termes de moyens financiers et humains mobilisés pour leur montage.

#### 4.1.2. La gestion des contrats

La sous-direction GRA assure le contrôle et l'exécution de 20 contrats de concession d'autoroutes ou d'ouvrages d'art pour le compte de l'Etat.

La sous-direction exerce une activité de régulation, comme le contrôle des tarifs ou la vérification de la bonne application des dispositions contractuelles, que ce soit du point de vue technique (vérification du respect des règles de l'art en matière de construction et d'exploitation ou de l'atteinte des objectifs de performance) ou du point de vue juridique (par exemple en s'assurant de la transmission des différentes pièces ou en délivrant les autorisations prévues par le contrat).

La sous-direction effectue ses missions dans les domaines suivants:

- contrôle des dossiers transmis par les concessionnaires ;
- contrôles des procédures qualité mises en place par les concessionnaires ;
- contrôles directs sur site que ce soit pour la construction ou pour l'exploitation.

Elle compte 36 agents, répartis en trois bureaux : GRA 1, GRA 3 et GRA 4 (le bureau GRA2 a été fusionné avec GRA1).

Le bureau GRA 1 est chargé du suivi des contrats et de l'aménagement du réseau. Ses locaux sont situés sur le site de la Défense. Le bureau comprend, outre l'équipe d'encadrement, cinq chargés de contrat et deux experts économiques et financiers. 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. Il officie en tant qu'interlocuteur des sociétés concessionnaires concernées, ainsi que des services déconcentrés, des élus locaux et des usagers des réseaux dont il s'occupe. Les experts économiques et financiers sont dédiés à la régulation des tarifs de péage et à l'analyse de l'équilibre économique et financier des concessions. GRA 1 s'appuie sur son expertise juridique et financière pour mener les renégociations des contrats (contrats de plan, plans de relance).

Les bureaux GRA 3 et GRA 4 sont chargés du contrôle technique des autoroutes concédées. Leurs locaux sont situés à Bron, dans la périphérie lyonnaise. GRA 3 intervient sur les aspects relatifs à la construction et à l'entretien du patrimoine et GRA 4 sur les domaines relatifs aux usagers et à l'exploitation. Les agents de ces bureaux sont des chargés de domaine et des chargés d'opérations. Experts techniques de leur champ d'intervention, ils se rendent fréquemment sur le terrain pour procéder à des audits et à des contrôles sur site.

Pour les nouveaux contrats, des précautions particulières visent à assurer une continuité entre le département PPP-IT, en charge de l'établissement du contrat, et la sous-direction GRA, en charge du suivi du contrat

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

Le réseau scientifique et technique du ministère du développement durable (CEREMA, CETU, IFSTTAR) participe très activement à l'activité de contrôle. Pour le contrôle des travaux, les principaux domaines d'intervention du CEREMA sont l'environnement, notamment le contrôle du respect des exigences environnementales en phase chantier, les ouvrages d'art au travers d'audits thématiques et les audits de sécurité. La collaboration avec le CEREMA est appelée à se renforcer encore dans la période à venir, tout particulièrement en matière de réalisation d'audits à thèmes.



*Un agent de contrôle des travaux*

## 4.2. Collaboration interservices

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

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

S'agissant des tarifs de péage, la Direction générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes (DGCCRF) est conjointement responsable du contrôle annuel des hausses de tarifs de péage, qu'elle reçoit, examine et valide le cas échéant, en partenariat avec la DIT.

Les dispositifs de contrôle sur aires et en voie sont élaborés et financés en partenariat avec la gendarmerie ainsi qu'avec la Direction générale des douanes et des droits indirects (DGDDI).

L'action initiée en 2011 avec la direction générale des douanes se poursuit et est désormais étendue aux forces de l'ordre. L'objectif est de continuer de réaliser dans les meilleures conditions de sécurité et d'efficacité les contrôles aux barrières de péage tout en assurant le développement du télépéage sans arrêt. Des conventions ont été mises au point avec les exploitants afin de déterminer les conditions d'exercice du contrôle et les modalités d'action de chacun.

## 4.3. La Commission européenne

Les projets de modification des contrats de concession qui comportent des dispositions visant à allonger la durée de concession, ou les nouveaux travaux confiés aux sociétés concessionnaires, doivent au préalable être notifiés à la Commission européenne afin que cette dernière vérifie leur conformité à la législation européenne en matière d'aides d'État et de commande publique. Des échanges sont alors menés entre la DIT et la Commission européenne et les projets sont éventuellement amendés en fonction des demandes de la Commission.

Ainsi, dans le cadre de la préparation de la notification du plan de relance à la Commission européenne, la DIT a mené un travail important de justification de l'adossabilité des projets au droit européen, l'allongement d'une concession existante étant considéré comme une aide d'État. Ce travail a été conduit au sein des autorités françaises en lien avec la direction des affaires juridiques (DAJ) du ministère chargé des transports, la DAJ du ministère chargé des finances, et le Secrétariat général des affaires européennes.

Depuis la publication du « paquet Almunia » en 2012, les procédures d'examen des aides d'État par la Commission ont en effet changé. L'examen est désormais piloté par la DG Comp, qui fait au besoin appel à la DG Marché intérieur au titre de la compatibilité des adossements avec le droit européen de la commande publique. Les règles d'instruction ont par ailleurs été modifiées et précisées par la nouvelle instruction.

Lors de l'examen du plan de relance autoroutier, la DG Comp a vérifié de nombreux critères de compatibilité, en particulier que l'allongement de la concession compense strictement les charges nouvelles imposées aux sociétés. À ce titre, elle a vérifié les paramètres financiers qui ont abouti à l'estimation de la compensation et a exigé l'insertion de mécanismes pour éviter la « surcompensation », y compris dans la durée. Elle a également souhaité que les mécanismes

d'incitation à la performance que l'État avait négociés avec les sociétés dans le cadre des « contrats de plan » soient inclus dans le contrat de concession principal.

La DG Marché intérieur a quant à elle porté son examen sur la compatibilité du dispositif au droit européen de la commande publique, notamment avec la directive travaux 2004/18/CE et la nouvelle directive « concessions » 2014/23/UE. Ces deux textes contiennent des dispositions qui limitent les possibilités de faire des avenants aux contrats de concession actuels (article 43 de la directive concessions). À cet égard, elle a vérifié, projet par projet, que :

- chaque opération était strictement et directement nécessaire à la concession dans son périmètre actuel ;
- et qu'elle ne pouvait pas être réalisée par un autre concessionnaire dans le cadre d'une concession indépendante.

En 2015, la DIT a enfin également été en relation avec la Commission européenne sur le projet de fusion du contrat de concession du tunnel Maurice Lemaire et du contrat de concession autoroutière d'APRR. Le projet a été notifié à la Commission fin juillet 2014 au titre des aides d'État. La Commission a rendu un avis favorable sur ce dossier le 11 décembre 2015.

#### 4.4. L'ARAFER

La loi du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques, a prévu à l'article 13 d'étendre les compétences de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires (ARAF) au secteur autoroutier concédé. Créeée par le décret n°2015-1266 du 13 octobre 2015, l'ARAFER est entrée en activité le 1<sup>er</sup> février 2016.

Au titre des articles L.122-7 à L.122-34 du code de la voirie routière, l'ARAFER a notamment pour missions de :

- veiller au bon fonctionnement du régime des tarifs de péage autoroutier ;
- d'émettre un avis sur les projets de modification de la convention de délégation, du cahier des charges annexé ou de tout autre contrat ayant une incidence sur les tarifs de péage ou sur la durée de la convention de délégation et sur tout nouveau projet de délégation ;
- surveiller les performances économiques du secteur. Elle établira, au moins une fois tous les cinq ans, un rapport public portant sur l'économie générale des conventions de délégation. Elle produira également ainsi une synthèse annuelle des comptes des concessionnaires et elle assurera un suivi annuel des taux de rentabilité interne de chaque concession ;
- mener des études ou toute autre action d'information nécessaire dans le secteur (études économiques ou statistiques, études de trafic, etc.).

L'ARAFER est par ailleurs chargée de veiller à l'exercice d'une concurrence effective et loyale lors de la passation des marchés de travaux, fournitures ou services passés par les concessionnaires d'autoroutes.

Elle rendra enfin un avis sur les procédures d'agrément des marchés de sous-concessions passés par les concessionnaires (installations annexes à caractère commercial implantées sur les aires de service). L'Autorité se prononcera sur le respect des règles de procédures pour l'attribution du contrat qui sont définies par voie réglementaire.

## 4.5. L'encadrement de la passation des marchés de travaux, de fournitures et de services par les sociétés concessionnaires

L'encadrement de la passation des marchés a été précisé par le décret n° 2016-234 du 1er mars 2016 relatif à la régulation des contrats dans le secteur des autoroutes et par le décret n° 2016-552 du 3 mai 2016 relatif à la passation des marchés par les concessionnaires d'autoroutes.

La Commission nationale des marchés (CNM) des sociétés concessionnaires d'autoroutes et d'ouvrages d'art, qui avait été instaurée par le décret n°2004-86 du 26 janvier 2004, était jusqu'ici chargée du contrôle des procédures de passation de marchés de biens, et de fournitures et de services par les sociétés concessionnaires d'autoroutes. Cette commission a été supprimée par le décret du 1er mars 2016 et ses prérogatives ont été transférées à l'ARAFER. Ce transfert de prérogatives de la CNM à l'ARAFER contribue à clarifier les missions respectives de l'État concédant et du régulateur. L'État concédant pourra ainsi se centrer sur ses missions d'aménagement, de suivi des opérations et de contrôle de l'entretien du patrimoine, tandis que le régulateur sera chargé de veiller au respect des règles de la concurrence par les sociétés concessionnaires.

A partir de 2016, l'ARAFER devra être informée préalablement à la signature d'un marché ou d'un avenant, par le concessionnaire ou le président de la commission des marchés de la société concessionnaire. En cas de manquements aux obligations de publicité et de mise en concurrence, l'ARAFER pourra saisir les juridictions compétentes. La commission des marchés devra également informer sans délai l'ARAFER des manquements des sociétés concessionnaires, notamment si elles ne respectent pas leur obligation de communiquer les informations sur les avenants aux marchés et/ou la liste des entreprises avec lesquelles elle conclut des marchés.

La composition des commissions des marchés d'une société concessionnaire et les règles internes pour la passation et l'exécution des marchés seront dorénavant soumises à l'avis conforme du régulateur (juridiquement contraignant). La nomination ou la reconduction d'un des membres de la commission devra faire l'objet d'une saisine préalable du régulateur qui contrôlera l'indépendance de l'intéressé, et formulera un avis conforme sur cette nomination ou reconduction. Les sociétés Cofiroute, ASF, ESCOTA, APRR, AREA, Sanef, SAPN, ATMB et SFTRF sont concernées par l'obligation d'instituer une commission des marchés.

Chaque commission de marché établira un rapport d'activité annuel qui devra être transmis à l'ARAFER. Celle-ci établira et publiera chaque année également un rapport sur les marchés passés par les sociétés concessionnaire d'autoroutes et les travaux réalisés en application de ces marchés. Ce rapport sera transmis au Parlement, au ministre chargé de la voirie routière nationale ainsi qu'au ministre chargé de l'économie.

## 4.6. Comité des usagers du réseau routier national

Le décret n°2009-1102 du 8 septembre 2009 publié au Journal officiel du 10 septembre 2009 a créé le comité des usagers du réseau routier national.

Ce comité, présidé par François Bordry, associe des représentants de l'administration, des représentants des associations d'usagers, des élus et personnes qualifiées. Il aborde l'ensemble des sujets relatifs aux attentes des usagers du réseau routier national en matière de tarifs, de sécurité, d'insertion environnementale et de qualité de service. Il formule des avis et propositions sur l'ensemble de ces sujets.

Au cours de l'année 2015, le comité des usagers du réseau routier national s'est réuni à 5 reprises. Les services ont notamment présenté au comité :

- les hausses tarifaires validées pour l'année 2016 ;
- le plan de relance autoroutier ;
- les dispositions autoroutières de la loi du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques ;
- le rapport d'activité 2014.

Suite à la modification de la composition du comité des usagers par le décret n° 2013-1025 du 13 novembre 2013 modifiant le décret n° 2009-1102 du 8 septembre 2009 relatif à la création du comité des usagers du réseau routier national, en vue notamment d'accroître la représentation des associations d'usagers et des associations de protection de l'environnement, la nomination des nouveaux membres devrait intervenir d'ici la fin de l'année 2016.

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

## 4.7. Les Commissions inter-gouvernementales

La sous-direction GRA assure le secrétariat de la délégation française aux Commissions inter-gouvernementales (CIG) des tunnels du Mont-Blanc et du Fréjus, sous l'autorité de l'ambassadeur et président des délégations françaises, Frédéric Basaguren, puis de son successeur lors de la CIG de novembre 2015, l'ambassadeur Gilles Favret.

Plusieurs caractéristiques propres à ces deux ouvrages et leur gestion 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.

Pour le tunnel du Mont-Blanc comme pour celui du Fréjus, une CIG, instance binationale partielle, composée des deux délégations française et italienne, est chargée de contribuer à une exploitation unifiée de l'ouvrage. Les CIG détiennent principalement deux types de prérogatives.

Chaque CIG a pour mission de veiller au respect de leurs obligations en matière de sécurité par les concessionnaires français et italiens et l'exploitant unique qu'ils ont créé. Pour ce faire, 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. Chaque CIG est par ailleurs compétente pour approuver les tarifs de péage. En 2015, chaque CIG s'est réunie à deux reprises, en mai à Paris et en novembre, à Rome, pour approuver les hausses tarifaires de 2016.

En 2015, la CIG du tunnel du Fréjus a poursuivi son travail de suivi et de contrôle de la construction du second tube du tunnel du Fréjus dont le percement s'est achevé le 17 novembre 2014. Ce suivi s'accompagne de la mise en œuvre de mesures propres au contrôle des travaux menés par les sociétés. Elle a également décidé de l'interdiction des poids-lourds de norme Euro 1 et 2 au tunnel à partir du 1er mai 2015. La CIG du tunnel du Mont-Blanc a continué à œuvrer à une meilleure adaptation du règlement de circulation du tunnel en cohérence avec le volet réglementaire du plan de protection de l'atmosphère de la vallée de l'Arve élaboré par les services préfectoraux et a également autorisé une refonte du système de contrôle des vitesses dans le tunnel afin d'améliorer la sécurité routière de l'ouvrage.

Par ailleurs, en application des conventions signées entre les gouvernements français et italien, les Commissions intergouvernementales de chaque tunnel sont chargées, au nom et par délégation des parties, de suivre l'ensemble des questions liées à la sécurité, l'exploitation, l'entretien, le renouvellement et la modernisation des ouvrages.

Pour ce faire, la CIG est assistée d'un Comité de Sécurité, instance paritaire binationale, plus spécifiquement chargée des questions de sécurité publique dans le tunnel et ses annexes. La CIG et le Comité de Sécurité doivent veiller à la bonne application de l'ensemble de la réglementation relative à la sécurité dans les tunnels, essentiellement dérivée de la directive 2004/54/CE du 29 avril 2004.

Les Comités de Sécurité peuvent également former des groupes de travail spécifiques à certains sujets de première importance. Il faut citer, notamment, « 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 » (IDP) dont la fonction est d'effectuer un contrôle systématique et précis de l'ouvrage.

En 2015, 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.

## 5. La passation de nouveaux contrats

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

Le rapport de cette commission, présidée par M. Duron, a été rendu le 27 juin 2013. Les projets de concession autoroutière, dont les procédures de mise en concurrence étaient en cours, avaient ainsi été suspendus pendant les travaux de la commission. Par ailleurs, certains de ces projets ont été classés dans la catégorie des projets à « horizons lointains » : l'ensemble de ces éléments a conduit à un décalage des calendriers envisagés en 2012. Ce rapport guide à présent notamment le degré d'implication financière de l'État lors de la passation de nouveaux contrats et lui permet de hiérarchiser ses priorités budgétaires en matière de construction d'infrastructures.

Quatre opérations ont plus particulièrement été suivies dans ce cadre par le département PPP-IT en 2015 :

### 5.1. Autoroute A150 : Écalles-Alix / Barentin

La section Écalles-Alix – Barentin de l'autoroute A150 constituait le dernier maillon à aménager de la liaison autoroutière entre Rouen et Le Havre par la rive droite de la Seine. Il s'agit d'une section de 18 km environ, à 2x2 voies de circulation dans le département de la Seine-Maritime (76).

La procédure de mise en concession avait été initiée en mars 2009 et trois candidats avaient remis une offre. L'analyse de ces offres avait conduit à désigner, par décision ministérielle en date du 28 juin 2011, le groupement ALBEA comme concessionnaire pressenti.

Les négociations visant à la mise au point du contrat s'étaient conclues avec la parution du décret n°2011-2011 du 28 décembre 2011, approuvant la convention de concession passée entre l'État et la société ALBEA pour le financement, la conception, la construction, l'entretien, l'exploitation et la maintenance de la section concernée de l'autoroute A150.

La durée du contrat de concession est fixée à 55 ans à compter de son entrée en vigueur. Le démarrage des travaux est intervenu en mars 2013 et la mise en service de l'autoroute est intervenue le 9 février 2015.



*Inauguration de l'autoroute A150  
le 9 février 2015*

## 5.2. Autoroute A355, Grand Contournement Ouest de Strasbourg

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

Relancée en février 2014 avec le soutien des collectivités concernées (Métropole de Strasbourg, Conseil départemental du Bas-Rhin et Conseil régional d'Alsace), la procédure de mise en concession s'est poursuivie en 2015 avec l'envoi du dossier de consultation des entreprises, l'analyse des offres des candidats et la désignation du concessionnaire, la société Arcos, filiale de Vinci concessions. La publication du décret approuvant le contrat de concession est intervenue le 31 janvier 2016.

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

## 5.3. Autoroute A45, Lyon Saint-Étienne

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

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

Suite à la phase de constitution des offres qui s'est déroulée au cours de l'année 2014, l'analyse des offres s'est achevée en janvier 2015. Compte tenu des enjeux financiers liés à la subvention d'équilibre, la poursuite du projet et la désignation du concessionnaire pressenti ont été conditionnés par la confirmation des engagements financiers des collectivités cofinanceuses, Saint-Étienne Métropole et le Conseil départemental de la Loire. Ces dernières ont délibéré sur leur soutien au projet et leur participation financière en décembre 2015, ouvrant la perspective de négociations et d'une signature du contrat de concession en 2016.

## 5.4. Autoroute A507 (Rocade L2) à Marseille

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

L'État a souhaitéachever la réalisation de cette infrastructure dans le cadre d'un contrat de partenariat, notamment pour des raisons de maîtrise des coûts et de délais de l'opération. Ce contrat, d'une durée de 30 ans, comprend la conception et la construction de la totalité de la L2 Nord, ainsi que l'ensemble des travaux nécessaires à l'achèvement de la L2 Est. Le partenaire privé, maître d'ouvrage, est également en charge de l'entretien et de la maintenance de la

totalité de l'itinéraire, l'exploitation restant de la responsabilité de la Direction interdépartementale des routes Méditerranée (DIR Méditerranée ou DIRMED).

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

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

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

L'instruction de l'avant projet sommaire modificatif (APSM) de la SRL2 par les services de l'État a conduit la DIT à prendre une décision d'approbation de l'APSM en date du 29 avril 2014 comprenant plusieurs droits d'évocation. L'instruction des dossiers de levée de ces droits d'évocation s'est poursuivie durant toute l'année 2015 et a mobilisé fortement les services de la DIT, du CEREMA et de la DIR Med (futur exploitant de cette infrastructure).

Les travaux se sont poursuivis sur la section Est de l'itinéraire. Ils ont concerné les tranchées couvertes de la Fourragère et de Montolivet, ainsi que l'achèvement de la construction du nouveau centre d'entretien et d'intervention (CEI) de Clérissy dans lequel les équipes de la DIRMED ont déménagé à la fin de l'année 2015.

Les travaux sur la L2 Nord ont concerné l'ensemble de la section avec notamment la construction de murs de protection au feu au niveau du centre commercial du Merlan qui surplombe le tracé de la L2 Nord, les premiers travaux de terrassement et de génie civil sur la tranchée couverte de Sainte-Marthe, et la mise en place d'ouvrages provisoires sur l'échangeur des Arnavaux.

La mise à disposition de la L2 Est est prévue à l'automne 2016, et celle de la L2 Nord pour fin 2017.



# 6. Le contrôle des contrats en cours

## 6.1. Contrôle des tarifs

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

Ce système contractuel est établi sur la base d'un équilibre financier, prévoyant une évolution des tarifs de péages jusqu'à la fin de la concession. Le taux d'évolution des tarifs est proportionnel à l'inflation auquel s'ajoute une constante pour les sociétés sous contrats de plan. La formule de hausse minimale, définie dans le décret n°95-81 du 24 janvier 1995 relatif aux péages autoroutiers, est de  $70\% \times \text{inflation}$  ; dans le cadre d'un contrat de plan, elle est en général de la forme  $85\% \times \text{inflation} + X\%$  (le détail des taux de hausse pour chaque société est rappelé en annexe). Le contrat de concession qui lie les concessionnaires et l'État définit ainsi le cadre d'évolution des tarifs, celui-ci étant précisé en principe tous les cinq ans par des contrats de plan conclus avec l'État. Ces contrats permettent de financer des investissements complémentaires en contrepartie d'une évolution complémentaire de la loi tarifaire.

### La politique du contrôle tarifaire : fonctionnement

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

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

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

Le contrôle effectué consiste à vérifier que la proposition de hausse tarifaire faite par les sociétés concessionnaires est strictement conforme aux dispositions du cahier des charges, et du contrat de plan. En particulier, les points suivants sont systématiquement vérifiés :

- la hausse du taux kilométrique moyen conforme à la hausse maximale contractualisée ;



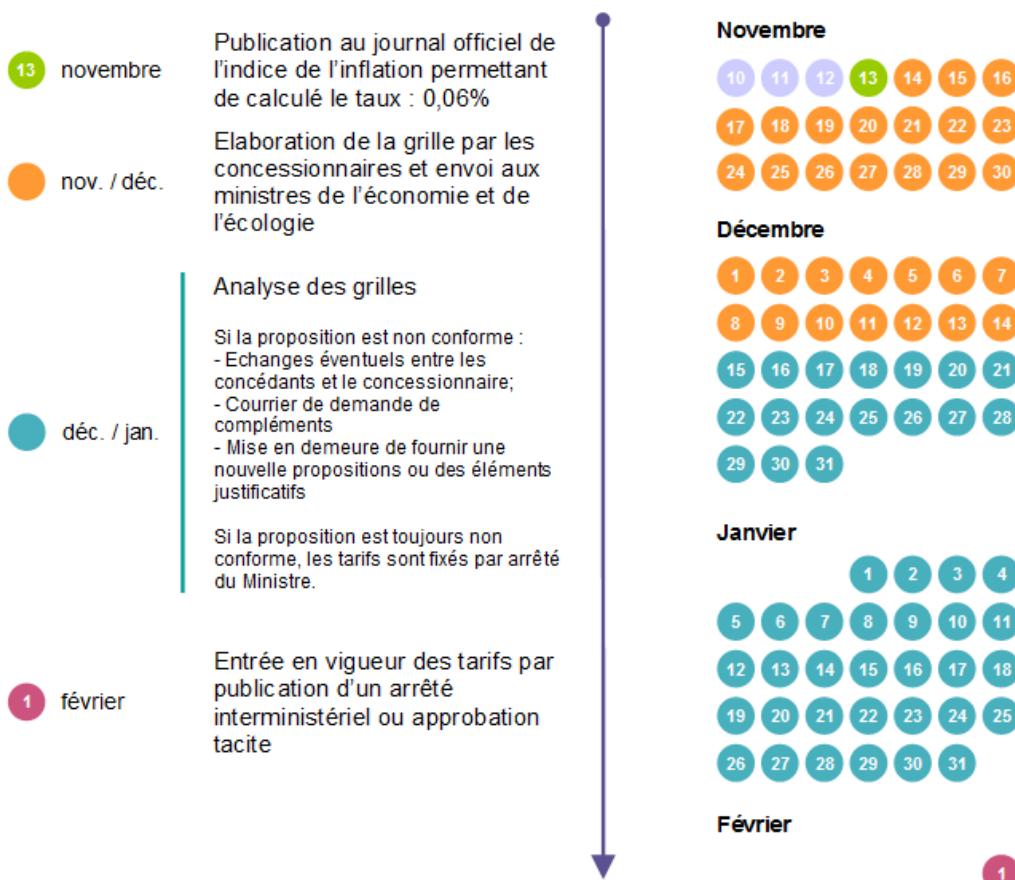
Barrière de péage

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

Le cahier des charges des sociétés précise le principe d'évolution des tarifs autoroutiers. Pour chacune des concessions des groupes ASF-ESCOTA, APRR-AREA, Sanef-SAPN et COFI-ROUTE, le réseau exploité est découpé en sections de référence. Pour chaque section de référence est défini, pour chaque classe de véhicule, un taux kilométrique moyen (TKM) égal à la somme des tarifs applicables sur chacun des trajets possibles internes à la section de référence, rapportée à la somme des longueurs de tous ces trajets.

Le TKM du réseau est égal à la moyenne des TKM des sections de référence pondérée par les kilomètres parcourus de l'année précédent la hausse.

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



*Calendrier type d'une campagne de hausse des tarifs autoroutiers*

Les annexes 7 à 11 présentent les différents éléments relatifs aux tarifs de péage 2016 et à leurs évolutions. Les propositions des sociétés ont été réceptionnées fin novembre et courant décembre. Les sociétés autoroutières augmentent leurs tarifs de péage au 1er février, sauf cas exceptionnels comme, par exemple, le tunnel A86 duplex de la société COFIRROUTE pour lequel les tarifs de péage augmentent au 1<sup>er</sup> janvier.

Lors du contrôle des tarifs, chaque grille est vérifiée, les propositions tarifaires font l'objet d'un accord tacite lorsque la société possède un contrat de plan. Dans le cas contraire, les tarifs sont approuvés par arrêté conjoint du ministère chargé de la voirie nationale et du ministère chargé de l'économie.

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

## 6.2. Contrôle du service aux usagers

La sous-direction GRA mène plusieurs types de contrôle relatifs à la satisfaction des usagers du réseau autoroutier.

Les performances des sociétés concessionnaires sont évaluées et sanctionnées au moyen d'un ensemble d'indicateurs. Ces indicateurs chiffrés permettent de préciser et de renforcer les exigences de l'État concédant vis-à-vis des sociétés concessionnaires. Leur non-respect donne lieu à l'application de pénalités financières. La sous-direction mène un travail permanent de réflexion sur ces indicateurs afin de les améliorer et de les développer.

La sous-direction GRA contrôle également la qualité du service aux usagers. Elle suit l'évolution du niveau de satisfaction des usagers et cherche à identifier des marges de progression. Elle veille à ce que les sociétés concessionnaires améliorent les conditions de circulation (modernisation des péages, minimisation de la gêne liée aux chantiers, signalisation directionnelle, conditions de dépannage). Le contrôle des sous-concessions (procédures d'agrément et contrôle de l'exécution des contrats) et des services sur aires sont également destinés à assurer la satisfaction et la sécurité des usagers sur les aires de services et les aires de repos. L'État concédant évalue enfin 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.

### 6.2.1. Contrôle des performances

#### 6.2.1.a. Les indicateurs de performance

Les sociétés concessionnaires font l'objet d'une évaluation de leurs performances au moyen d'une batterie d'indicateurs, couvrant les domaines suivants (cf. l'annexe n°5) :

- la sécurité,
- les services aux usagers,
- l'exploitation du réseau,
- l'entretien du patrimoine.

En matière d'exploitation par exemple, suite à un événement impactant la circulation, les délais d'information des usagers via la radio ou les panneaux à message variable ainsi que les délais d'intervention de l'exploitation sur site sont mesurés au quotidien. Les sociétés concessionnaires sont soumises à des délais moyens et / ou valeurs 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 contractualise un socle d'exigences vis-à-vis de ses concessionnaires, traduites en objectifs chiffrés.

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

Cette inscription constitue un progrès considérable car les sociétés historiques n'étaient soumises à ces indicateurs que sur la durée de réalisation des contrats de plan quinquennaux passés avec l'Etat, contrairement aux concessions nouvelles, soumises aux indicateurs de performance sur toute la durée de leur contrat de concession.

La non-atteinte des objectifs fixés donne lieu à des pénalités financières, après une phase d'analyse contradictoire entre le concédant et les sociétés concessionnaires concernées. Les modalités de calcul de ces pénalités sont fixées au contrat.

En 2015, quatre sociétés ont fait l'objet de sanctions financières au titre de la non-atteinte des objectifs de performance assignés par l'État.

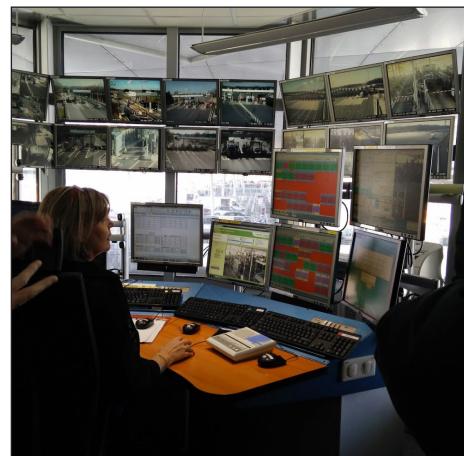
Au-delà de la sanction financière, la construction et le suivi des indicateurs constituent l'une des bases du dialogue avec les concessionnaires dans la perspective d'une amélioration continue du service rendu. En effet, ces indicateurs doivent être adaptés aux spécificités et aux contraintes de chaque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

L'État concédant a par exemple initié un travail avec plusieurs sociétés concessionnaires sur la définition d'un indicateur renouvelé de gêne au péage, adapté à la généralisation de l'automatisation des barrières et des gares.

Un nouvel indicateur de performance relatif au délai de dépannage a par ailleurs fait l'objet d'une fiabilisation sur deux sociétés (affinage des méthodes de calcul et des données à prendre en compte pour ce calcul).

### 6.2.1.b. Le contrôle de la bonne mesure des indicateurs par les SCA : les audits

Les indicateurs sont par nature, dans leur grande majorité, calculés par les sociétés concessionnaires elles-mêmes sur la base des données élémentaires qu'elles ont elles-mêmes mesurées



*Poste de sécurité*

tout au long de l'année. Le concédant compare les résultats obtenus aux objectifs fixés par le contrat.

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.

Dans le domaine de l'exploitation, ces audits sont en phase de généralisation, avec l'assistance du CEREMA pour les indicateurs suivants :

- rapidité d'intervention sur événement,
- fréquence de surveillance du réseau,
- diffusion de l'information aux usagers.

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

Néanmoins, ils ont aussi permis 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).

Les actions correctrices correspondantes ont été exigées des sociétés concernées après analyse contradictoire. La mise en œuvre effective de ces actions correctrices par les SCA concernées fait à son tour l'objet d'un contrôle.

Par ailleurs, des réflexions ont été initiées sur le déploiement des audits portant sur l'indicateur relatif au délai de réponse des SCA aux réclamations de leurs clients.

## 6.2.2. Contrôle de la qualité du service aux usagers

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

- « L'enquête satisfaction » qui correspond à une évaluation de la qualité du réseau par les usagers eux-mêmes ;
- Le bilan des réclamations adressées aux sociétés concessionnaires par leurs clients.

### 6.2.2.a. Evaluation de la qualité du réseau par les usagers

Une enquête de satisfaction est commanditée par l'ASFA et réalisée par un bureau d'enquête privé. Elle consiste en un questionnement direct des usagers sur certaines aires de services ou de repos. Elle concerne les sociétés concessionnaires dont le réseau dépasse les 200km (APRR, AREA, ASF, COFIRROUTE, ESCOTA, Sanef et SAPN) et s'articule autour des huit thèmes suivants : état de la route, sécurité, conditions de circulation, passage au péage, signalisation et information, esthétique, infrastructures des aires, services des aires.

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

Si l'on constate une relative stabilité du niveau global de satisfaction des usagers – tous réseaux confondus – sur la plupart des items de l'enquête, on observe aussi que les écarts entre les sociétés concessionnaires tendent à se réduire, montrant une appréciation plus homogène des différents réseaux par les usagers.

La thématique « accueil au péage » progresse de manière significative, reflétant la bonne réactivité des sociétés, après plusieurs années de baisse sensible de la satisfaction des usagers.

### 6.2.2.b. Bilan des réclamations

Ramené au nombre de kilomètres parcourus, le nombre de réclamations adressées par les usagers aux concessionnaires reste très faible (de l'ordre de 1,5 réclamations par million de kilomètres parcourus, soit 89 réclamations par million de passages au péage).

Néanmoins les motifs de réclamation, qui ont justifié que les usagers aient pris la peine d'écrire aux sociétés, méritent un examen attentif afin d'identifier les principaux points problématiques et de chercher des mesures correctrices.

Ainsi, 86% des réclamations sont relatives à des dysfonctionnements techniques des dispositifs de péage, conduisant à des erreurs de classification des véhicules ou d'identification du trajet parcouru. Ces dysfonctionnements se traduisent le plus souvent par une facturation surestimée.

Ce type de réclamations a été quasiment multiplié par 3 sur la période 2006-2012, concomitamment au mouvement d'automatisation du péage.

Sur la base de ce constat, les sociétés ont été incitées par l'État à engager un travail d'amélioration des dispositifs de péage autour de deux axes :

- la multiplication et la fiabilisation des dispositifs techniques de détection en gares afin de traiter le problème à la source ;
- l'amélioration de l'organisation des sociétés concessionnaires pour une meilleure gestion des événements grâce à l'amélioration de la formation des téléopérateurs et la mise en place de chartes internes relatives à l'accueil.

Ce travail a permis d'infléchir la courbe des réclamations relatives au péage, avec une tendance à la baisse observable dès 2012 et qui a été confirmée en 2013 et 2014.

Ces taux de réclamation restent néanmoins très élevés par rapport à leurs niveaux du début des années 2000.

Par ailleurs, l'État concédant s'assure, au moyen d'un indicateur de performance spécifique, que, en cas de réclamation, les sociétés concessionnaires répondent dans des délais raisonnables à leurs usagers (environ 90% des réclamations reçoivent une réponse en moins de dix jours ouvrés et 98% en moins d'un mois, ce taux variant à la marge en fonction de la taille du réseau géré et donc du nombre de réclamations potentielles).

### 6.2.2.c. Amélioration des conditions de circulation

S'agissant des conditions de circulation, tant lors des phases de chantier qu'en exploitation courante, le bilan de l'année 2015 est le suivant en matière d'inspections et de dossiers instruits.

	2015	2014
Péages : nombre de dossiers d'amélioration de barrières instruits (dossiers de demande de principe, avant projets, dossiers d'information)	31	41
Péages : nombre d'inspections de travaux ou de sécurité réalisées sur installations modifiées	19	10
Péages : nombre d'inspections inopinées de la bonne exploitation et du bon fonctionnement des gares.	41	51
Nombre de dossiers d'exploitation sous chantier instruits	766	666
Nombre de Schémas directeurs et Projets de définition de signalisation instruits	20	20

### 6.2.2.d. Des péages modernisés et sécurisés

Afin d'améliorer l'écoulement du trafic, les barrières de péage font l'objet d'aménagements divers qui peuvent prendre la forme d'élargissements, d'une modernisation des équipements ou encore passer par la mise en place du télépéage sans arrêt.

Lorsque l'ampleur des projets le justifie, leur qualité fait l'objet d'un contrôle aux principales étapes de leur réalisation. Les barrières font par ailleurs l'objet de contrôle en fonctionnement courant. Par ces contrôles, le concédant cherche à s'assurer que, outre la prise en compte des questions de sécurité, le service rendu à tous les usagers, qu'ils se déplacent en véhicules légers ou en poids lourds, et équipés ou pas d'un télébadge, soit amélioré.

Ainsi en 2015 :

- 31 dossiers d'amélioration ont été traités ;
- 19 inspections de sécurité ou de travaux ont été réalisées ;
- 44 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.

### 6.2.2.e. Minimisation de la gêne liée aux chantiers

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 limiter au mieux la gêne occasionnée pour les usagers.

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

Ainsi, le nombre de dossiers d'exploitation sous chantier (DESC) transmis par les sociétés a été porté au nombre de 766 en 2015, contre 374 en 2012.

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

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

#### 6.2.2.f. Signalisation directionnelle

Dans le cadre de l'instruction des schémas directeurs de signalisation (SDS) et des projets de définition de signalisation (PDS) produits par les concessionnaires, 20 avis sur dossiers ont été émis en 2015. Une vingtaine d'avis ont par ailleurs été émis sur des demandes de modifications ou compléments ponctuels à la signalisation en place.

#### 6.2.2.g. 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.

Ces agréments sont délivrés par les SCA après mise en concurrence par appel d'offres.

La sous-direction GRA contrôle, avec la DGCCRF, les conditions de cette mise en concurrence.

Sur les 25 commissions interdépartementales d'agrément qui se sont déroulées en 2015 concernant 12 SCA différentes, le bureau GRA4 a participé à 7 commissions et émis des avis écrits sur 9 procédures.

	2015	2014
Participation aux commissions de dépannage	7	8
Participation aux ouvertures de plis	12	10
Avis rendus	9	8

Enfin, les méthodes de calcul d'un nouvel indicateur, relatif aux délais de dépannage, dont la définition avait abouti en 2014, ont fait l'objet de tests concluants en 2015. Ce nouvel indicateur a été construit en collaboration avec deux sociétés concessionnaires dans le cadre de l'anticipation d'éventuels contrats de plan à venir.

### 6.2.2.h. Suivi des événements interrompant durablement le trafic

Les événements (accidents, pannes) entraînant une coupure d'une durée supérieure à 4 heures font systématiquement l'objet d'une déclaration 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).

Sur 64 événements recensés en 2015, 55 ont fait l'objet d'un rapport. L'analyse de ces rapports montre une bonne réactivité dans la plupart des cas. Un seul événement a dû faire l'objet d'une analyse approfondie, laquelle n'a pas démontré de faute du concessionnaire dans sa gestion de l'événement.

### 6.2.3. Contrôle des sous-concessions (aires de service) et des services sur aires

#### 6.2.3.a. La délivrance des agréments et la vérification de l'exécution des contrats de sous-concessions

Aux termes du contrat 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.

L'agrément permet au concédant de s'assurer :

- de la bonne gestion du domaine public autoroutier,
- du respect des exigences de publicité et de mise en concurrence,
- des garanties professionnelles et financières du futur prestataire en vue d'assurer le bon accomplissement des missions qui lui sont confiées.

En plus des agréments, la sous-direction GRA analyse chaque projet d'installation sur le domaine public autoroutier concédé afin notamment de vérifier le maintien, voire l'amélioration du niveau de service, en prenant particulièrement en compte les publics fragilisés ou en situation de handicap.

Au cours de l'année 2015, les sociétés APRR, ASF, ATMB, COFIROUTE, ESCOTA, SAPN et SFTRF ont renouvelé 89 contrats d'exploitation d'activités commerciales sur les aires de services du réseau autoroutier concédé (voir tableau récapitulatif en annexe 13).

En 2015, outre l'agrément des nouveaux projets de contrats et la vérification de ceux précédemment agréés à l'aune de leur conformité aux clauses substantielles transmises à l'issue des appels d'offres, la sous-direction GRA a réalisé des visites sur site pour vérifier la bonne exécution des contrats. Certains dossiers ont nécessité un travail important de la sous-direction GRA avant et après la délivrance de l'agrément, pour des raisons juridiques, environnementales ou techniques.

### 6.2.3.b. Le contrôle des services sur aires

L'attractivité des aires est propice à un meilleur respect par les conducteurs des temps de repos nécessaires lors des longs trajets. La qualité des aires de service et de repos est ainsi examinée avec une attention particulière et tout projet ambitieux de modification des aires fait l'objet d'un contrôle par le concédant avant le lancement des travaux.

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. Chaque année, une centaine d'aires de repos fait ainsi 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.

### 6.2.3.c. Le développement de nouveaux services sur les aires

Pour faire face aux demandes de nouveaux services sur les aires, la DIT a entamé une réflexion globale sur les services qui peuvent être fournis sur celles-ci. La DIT vérifie que les projets proposés ne sont pas incompatibles avec l'objet de service public du contrat de concession, qu'ils n'occasionnent aucune gêne pour les services existants sur l'aire, et qu'ils ne remettent pas en cause la sécurité routière.

Le renouvellement des sous-concessions ces dernières années a ainsi permis de rendre les aires de services plus attrayantes, plus fonctionnelles et plus écologiques. Ces nouvelles aires offrent aussi des nouveaux services aux usagers et permettent de mieux répondre à leurs attentes.

#### **L'accueil des cars « Macron »**

La loi pour l'activité, la croissance et l'égalité des chances économiques dite « Loi Macron », adoptée en août 2015, a libéralisé le secteur du transport longue distance par autocars. Afin d'anticiper et de favoriser le développement de ce mode de transport, la sous-direction GRA a donc souhaité initier une réflexion sur les modalités d'accueil de ces autocars sur les autoroutes concédées. Elle a donc engagé une première discussion avec les sociétés concessionnaires afin d'évaluer les potentialités d'accueil des « cars Macron » sur les aires de service et ainsi d'alimenter les réflexions en la matière.

#### **L'implantation de bornes de recharge pour les véhicules électriques**

Durant l'année 2015, la sous-direction GRA a accompagné plusieurs projets d'implantation sur le réseau autoroutier de bornes de recharge pour les véhicules électriques. Ces projets étaient prévus dans le cadre de la mise en œuvre des contrats de plan ou ont émané de l'initiative des sous-concessionnaires ou des fournisseurs de service eux-mêmes. Le déploiement de ces bornes se fait en cohérence avec les orientations générales de mise en place de corridors permettant aux véhicules électriques de sortir de la seule logique de moyen de transport de courte distance.

### 6.2.4. Prise en compte de la sécurité routière

Tout projet autoroutier fait l'objet d'une évaluation technique 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 fait au début des années 2010.

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

La DIT a impulsé, en 2013, la mise en œuvre des démarches SURE (Sécurité des Usagers sur les Routes Existantes) sur le réseau autoroutier concédé.

Après avoir bénéficié d'une formation pilotée par le concédant, les sociétés ont produit les premières versions de leur diagnostic, suite aux études d'enjeux validées en 2014.

Cet imposant travail des SCA a fait l'objet d'une restitution fin 2015, à l'issue de laquelle il est apparu opportun de réinterroger la méthodologie d'élaboration des études d'enjeux et de diagnostic, au vu des spécificités du réseau autoroutier concédé. Ce travail sera engagé, en collaboration avec l'ASFA, en 2016.

Les démarches d'inspection de sécurité routière des itinéraires (ISRI) font elles aussi l'objet d'un suivi, notamment quant aux mesures effectivement prises par les sociétés pour pallier les défauts constatés.

Par ailleurs, l'information relative aux événements majeurs sur le réseau autoroutier fait l'objet d'un suivi en continu par l'État, permettant de saisir les sociétés en cas de problèmes récurrents ou d'accidents particuliers.

Le bilan de l'année 2015 est le suivant :

Études SURE - phase diagnostic	8	Produites par les sociétés, avec l'assistance méthodologique du CEREMA. Suivi global et animation par la sous-direction GRA.
Bilans à 6 mois	4	Dossiers produits par les SCA
Audits de début d'exploitation (DEX)	1	Audits réalisés par la sous-direction GRA sur une grande section (100km sur A63)

#### 6.2.4.b. Dispositifs particuliers pour les aménagements récents

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. Quatre « bilans à 6 mois » ont été reçus et analysés en 2015.

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.

L'audit fait l'objet d'un rapport à l'exploitant, qui doit répondre aux recommandations éventuellement soulevées par les auditeurs.

En 2015, un audit de sécurité routière de début d'exploitation a été réalisé, sur une longue section (A63, 100km).

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

Dans le cadre de ses missions, l'État s'assure également du respect 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 GRA poursuit ses contrôles sur toute la durée de vie des infrastructures. Depuis plusieurs années, la sous-direction oriente ses efforts sur la préparation de la fin de vie des contrats de concession. La préservation du patrimoine autoroutier, dont la valeur est estimée à environ 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 87-88 du 27 octobre 1987, modifiée en 2002, définit les procédures d'élaboration et d'instruction des dossiers techniques concernant les opérations d'investissement sur le réseau autoroutier concédé.

Elle distingue schématiquement trois niveaux d'étude. Le niveau amont est constitué des études permettant à l'administration d'approuver le principe du projet envisagé, ses principales caractéristiques, ainsi qu'une estimation prévisionnelle sommaire de son coût (dossier synoptique ou dossier de demande de principe, selon la nature de l'opération). Ces études sont sanctionnées par une décision ministérielle d'approbation. Le niveau des études d'avant-projet, plus détaillé, permet d'affiner les choix techniques et la description du projet envisagé et d'arrêter le coût avec une bonne fiabilité. Dans un dernier temps, des études d'exécution servent à la constitution des pièces techniques des dossiers d'appel d'offres. Les études de deuxième et troisième niveau sont de la responsabilité des sociétés concessionnaires et ne font en conséquence pas l'objet d'une approbation ministérielle.

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

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

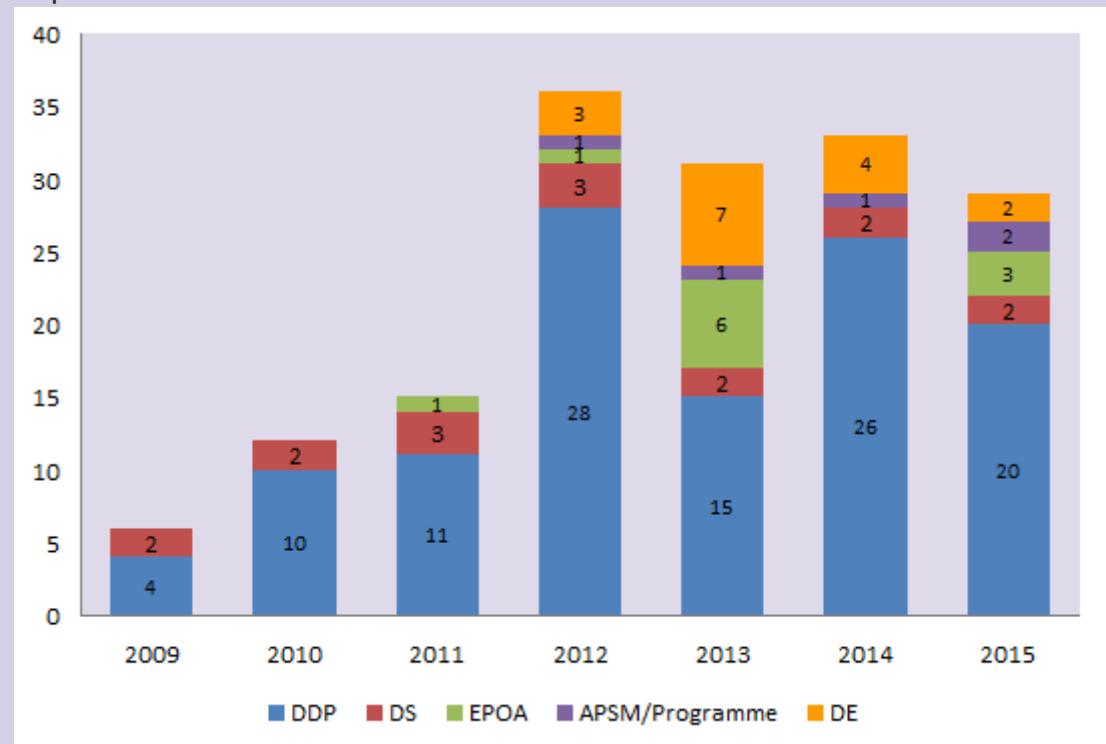
En 2015, l'instruction des dossiers techniques a donné lieu à 29 décisions ministrielles (DM) qui se décomposent de la manière suivante :

Dossier de demande de principe (DDP)	20
Dossier synoptique (DS)	2
EPOA	3
APSM	2
Droit d'évocation (DE)	2

### **Evolution de l'activité instruction des dossiers depuis les 7 dernières années**

L'activité de construction de section neuves a largement diminué ces dernières années, seuls des petits tronçons sont maintenant concernés (A150, A719, A466). En revanche, il est noté que l'activité modernisation et aménagement du réseau existant augmente régulièrement et constamment avec un nombre de plus en plus important d'opérations ponctuelles et singulières.

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



*Evolution depuis 2009 du nombre de DM d'approbation*

### **Audit de sécurité routière**

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

En 2015, la sous-direction a produit 5 audits de phase conception et 4 audits de phase conception détaillée.

Les concessionnaires ont bien pris en compte cette nouvelle procédure et ont mis en place les contrôles de sécurité routière nécessaires à la conduite de ces audits.

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

Au cours de l'année 2015, la sous-direction GRA a activement participé, aux côtés du département PPP de la Direction des infrastructures de transport, à la phase de contrôle des études et procédures par le titulaire du contrat, la société « SRL2 » : 1 dossier de droit d'évocation et 5 dossiers d'avant projet autoroutier (APA) ont été instruits.

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

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

	Nombre de contrôles travaux
Visite générale	22
Géométrie et signalisation	29
Terrassement Chaussées	35
Environnement	24
Ouvrages d'art	20
Équipement sécurité	66
Tunnels	1 (Puymorens) et 2 (L2 Marseille)
Signalisation	51
Péage	38
Aires (infra)	30
Accessibilité	34
Exploitation / signalisation chantier	28

### **Domaine « ouvrages d'art »**

Dans le domaine ouvrages d'art, les opérations de contrôle des travaux sur site ont porté en 2015 notamment sur les affaires suivantes :

- A150 – tracé neuf entre Barentin et Yvetot,
- A466 – tracé neuf entre A6 et A46N au nord de Lyon,
- A71 – élargissement à 2x3 voies entre Theillay (A85) et Vierzon,
- A63 – élargissement à 2x3 voies entre Biarritz et Biriatou,
- A11 – échangeur d'Illiers-Combray,
- A9 – déplacement de l'A9 à Montpellier,
- A9 – élargissement à 2x3 voies entre Perpignan et Le Boulou,

- Réseau Sanef – Réaménagement de BPV (impacts sur les auvents).

Une vingtaine de visites de contrôle sur des opérations de construction ont été réalisées au cours de l'année 2015.

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

Enfin, l'année 2015 a été le début des importantes actions de contrôle pour l'A507 – L2 (phasée en la L2 Est puis la L2 Nord) à Marseille. Ce travail est extrêmement conséquent notamment du fait du patrimoine concerné, à savoir :

Ouvrages d'art	L2N	L2E	total
Murs existants	3	50	53
Murs à construire	32	19	51
Ponts et TC existants	8	17	25
Ponts et TC à construire	10	4	14

Au total, il y a donc à construire 51 murs et 14 ponts ou tranchées à rajouter aux 53 murs et 25 Ponts ou tranchées existants.

### Domaine environnement

En 2015, les opérations en travaux ont fait l'objet de 24 inspections sur la thématique environnement. Il s'agit, avec le cas échéant l'appui des directions territoriales géographiquement compétentes du CEREMA, de vérifier le respect des différents engagements pris en matière d'environnement lors des études préalables et des obligations réglementaires qui sont imposées aux concessionnaires, notamment en matière de protection des espèces protégées et de la ressource en eau. Ces inspections visent notamment à vérifier que l'organisation mise en place par les concessionnaires sur la thématique environnement est suffisante pour permettre le respect des objectifs assignés aux différentes opérations. Elles permettent également de s'assurer que les travaux sont menés dans les règles de l'art et que les nuisances induites par les travaux sont réduites au strict minimum.

Dans le cadre des contrats de plan en cours, 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) viennent par la suite compléter ces engagements. Avec l'appui des directions territoriales du CEREMA concernées, la sous-direction GRA 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 GRA vérifie la pertinence des aménagements proposés préalablement à leur mise en œuvre. Cette vérification se traduit par l'instruction des dossiers d'information ou des dossiers de demande de principe présentés par les concessionnaires.

A l'instar des contrats de plan, le plan de relance autoroutier conclu en 2015 prévoit un important volet environnemental, notamment pour les sociétés ASF, COFIROUTE et Sanef, visant à poursuivre la requalification des sections les plus anciennes notamment en matière de protection de la ressource en eau et d'amélioration de la transparence écologique.

Le programme des aménagements définis dans le plan devra faire l'objet d'études approfondies avant de les mettre en œuvre dans les prochaines années.

### **Domaine « chaussées et ouvrages en terres »**

Dans le domaine des chaussées et des terrassements, les opérations de contrôle des travaux sur site ont porté en 2015 notamment sur les affaires suivantes :

- A150 – tracé neuf entre Barentin et Yvetot,
- A466 – tracé neuf entre A6 et A46N au nord de Lyon,
- A71 – élargissement à 2x3 voies entre Theillay (A85) et Vierzon,
- A63 – élargissement à 2x3 voies entre Biarritz et Biriatou,
- A9 – déplacement de l'A9 à Montpellier,
- A9 – élargissement à 2x3 voies entre Perpignan et Le Bouloc,
- A89 – mise à 2x2 voies de la RD9 entre St-Germain-les-Vergnes et St-Pardoux-l'Ortigier (A20),
- A8 – élargissement à 2x3 voies de l'A8 à St-Laurent-du-Var,
- nouveaux accès au Pont de Tancarville,
- A507 – rocade L2 à Marseille.

Trente-quatre visites de contrôle sur des opérations de construction ont été réalisées au cours de l'année 2015. Le CEREMA est régulièrement mobilisé pour assister la sous-direction GRA dans ses missions de contrôle. Le CEREMA apporte à GRA son expertise et sa connaissance du contexte local lors des opérations de contrôle.

Ces visites donnent lieu à des rapports de visite et des comptes-rendus de réunions.

#### **A466 – contrôle des travaux de terrassement et de chaussées**

Dans le cadre des opérations de contrôle des travaux de l'autoroute A466, suite à une adaptation sur une partie du linéaire de l'épaisseur de la couche de forme retenue en phase

travaux, la sous-direction a mis en évidence un risque de non-conformité par rapport au critère de dimensionnement au gel/dégel de la chaussée (selon la norme NF P98-086).

Après échanges techniques entre la société APRR et ses conseils, et la sous-direction GRA assistée du CEREMA, un protocole d'accord a été signé le 30 juin 2015 entre l'État et la société APRR.

Ce protocole prévoit :

- la mise en place d'un programme de suivi renforcé des chaussées de l'A466 ;
- la réalisation d'essais complémentaires visant à caractériser la sensibilité au gel des matériaux utilisés en partie supérieure des terrassements ;
- la définition d'un programme de travaux de mise en conformité en fonction des résultats de ces essais, à soumettre à la DIT avant fin 2015 ;
- et la réalisation des travaux du programme validé avant fin 2017.

## Décisions de mise en service

Douze décisions de mise en service sont intervenues en 2015.

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

### ***Les inspections avant mise en service***

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

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

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

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

En 2015, la sous-direction a établit :

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

## Les mises en services principales de l'année 2015

### A719 : Gannat - Vichy (APRR)

Prolongement (à 2x2 voies) de l'autoroute A719 en direction de Vichy, sur 14 km.

Mise en service : 12 janvier 2015



### A150 : Barentin – Ecalles-Alix (ALBEA)

Prolongement (à 2x2 voies) de l'autoroute A150 à la sortie de Rouen en direction du Havre, sur 17,5 km.

Mise en service : 9 février 2015



### A41 : ¼ diffuseur de Crolles-Bernin (ASF)

Création d'une bretelle orientée vers Grenoble.

Mise en service : 13 mars 2015



### A89 : St-Germain-les-Vergnes. – St-Par-doux-l'Ortigier (ASF)

Mise à 2x2 voies de l'ex RD9, dernier maillon de l'autoroute A89, au nord-est de Brive-la-Gaillarde, sur 4 km, dans les 2 sens.

Mise en service : 17 avril 2015



### **A87 : rocade Est d'Angers (ASF)**

Mise en conformité des équipements de sécurité.

Mise en service : 24 avril 2015



### **A61 : BPV de Toulouse Sud (ASF)**

Extension de la barrière de péage.

Mise en service : 28 mai 2015



### **A71 : Theillay - Vierzon (COFIRROUTE)**

Mise à 2x3 voies de l'autoroute A71 entre les bifurcations avec l'A85 et l'A20, sur 6 km.

Mise en service : 30 juin 2015



### **A466 : liaison A46 – A6 (APRR)**

L'A466 à 2x2 voies relie l'A6 au niveau de la commune des Chères à l'A46, à proximité de Quincieux, sur 4 km.

Mise en service : 4 juillet 2015



**A11 : diffuseur d'Illiers-Combray  
(COFIROUTE)**

Création du diffuseur n°3.1 d'Illiers-Combray sur l'autoroute A11.

Mise en service : 9 juillet 2015



**A10 : diffuseur de Monts-Sorigny  
(COFIROUTE)**

Modification du diffuseur n°24.1 de Monts-Sorigny en raison de l'interface avec la LGV et création du TSA sur la gare de péage.

Mise en service : 2 octobre 2015



**Tunnel du Puymorens (ASF)**

Rénovation du tunnel (génie civil et équipements de ventilation).

Mise en service : 18 novembre 2015



**A11 : diffuseur de Gatignolle (COFIROUTE)**

Réaménagement du diffuseur n°14 de Gatignolle sur l'autoroute A11.

Mise en service : 14 décembre 2015



#### A7 : ¼ diffuseur de Piolenc (ASF)

Création de la bretelle de sortie (depuis le sud) de Piolenc sur l'autoroute A7 (diffuseur n°20).

Mise en service : 23 décembre 2015



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

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

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

A défaut d'un entretien soigné et régulier, le patrimoine se détériore naturellement. La rénovation et le renouvellement de ce patrimoine se planifient à l'avance et requièrent 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 GRA : 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, et enfin définir le « bon état » cible de ce patrimoine, en vue de la préparation de la fin de concession.

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

La délimitation du domaine public autoroutier concédé a notablement avancé. Cette délimitation permet l'identification précise des espaces relevant de la responsabilité des sociétés concessionnaires, donc de leurs charges d'entretien et de maintenance.

Sur les 3637 communes traversées par une autoroute concédée, 3278 font l'objet d'une délimitation approuvée, dont 55 nouvelles communes en 2015, portant le taux de « communes délimitées » à 90,1 %.

Un travail particulier relatif à la remise des ouvrages d'art surplombant le réseau autoroutier concédé, enjeu important en matière patrimoniale, sera initié en 2016.

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.

### 6.3.2.a. Les bâtiments

Les bâtiments des concessions font partie des ouvrages et des biens de la concession. Au même titre que les autres ouvrages, l'État concédant doit s'assurer de leur maintien en bon état tout au long de la concession.

Il s'agit d'un champ nouveau d'intervention. Les premières étapes consistent à connaître les modes d'organisation des sociétés, en tant que gestionnaires immobiliers, et à évaluer l'étendue du patrimoine et son état.

L'État a demandé aux sociétés ASF, ESCOTA, AREA, APRR, Sanef, SAPN, COFIROUTE, ATMB et SFRTRF de fournir leur inventaire immobilier en utilisant une fiche d'identité qui a été conçue à cet effet : le patrimoine bâimentaire des concessions représente de l'ordre de 1,5 millions de mètres carrés.

La quasi-totalité des bâtiments est située à l'intérieur du domaine public autoroutier concédé.

Un quart du patrimoine est constitué par les bâtiments d'exploitation. Un autre quart correspond aux bâtiments des gares de péage.

### 6.3.2.b. Les tunnels

Dans le domaine des tunnels, la sous-direction GRA contrôle l'avancement des mises à niveau des tunnels en service. Cette action est conduite en coopération avec le Centre d'études technique des tunnels (CETU). Le réseau concédé comporte 47 tunnels de plus de 300 mètres (cf. Annexe 14).

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

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

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

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

En 2015, les travaux de mise en sécurité des 37 tunnels du réseau concédé ont été achevés, après l'inspection travaux-sécurité du tunnel du Puymorens.



Tunnel du Puymorens

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

#### **La préparation des rendez-vous de programmation des fins de concession**

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

Ces programmes sont établis dans le cadre de rendez-vous de programmation, réunissant l'État concédant et les sociétés concessionnaires. Trois rendez-vous de programmation sont actuellement prévus pour les sociétés Sanef, Escota et SAPN.

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

Pour les ouvrages d'art, le travail du bureau GRA3 pour 2014 et 2015 a notamment porté sur la réalisation d'un audit d'ouvrages d'art simulant le rendez vous de programmation de la fin de concession de la société ESCOTA.

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

#### **Le référentiel technique pour la maintenance des ouvrages d'art**

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

- Le cahier des charges de la concession (notamment, l'obligation d'entretien et de maintien en bon état des ouvrages).
- Les annexes techniques à ces cahiers qui précisent les règles opposables pour chaque tronçon autoroutier, et donc pour chaque ouvrage :

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

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

### **Evaluation des travaux de mise à niveau en fin de concession des 7 sociétés historiques**

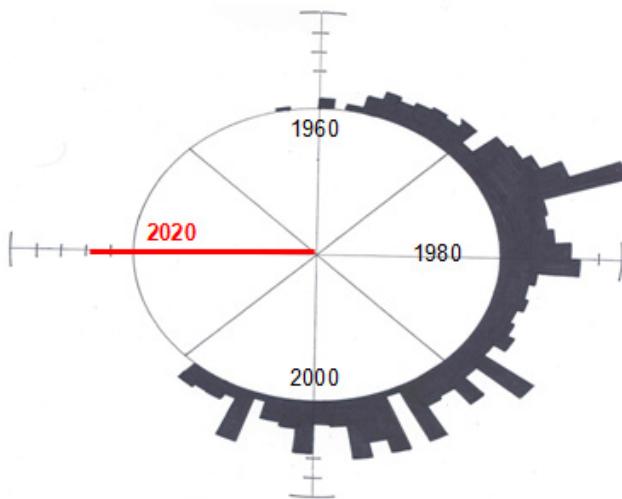
En 2015, une première évaluation du coût de mise à niveau des ouvrages d'art a été conduite par la sous-direction GRA sur le réseau des sociétés historiques (Sanef-SAPN, APRR-AREA, ASF-ESCOTA, COFIROUTE), couvrant au total 8311 km.

Sur la base des données récoltées, sous-direction GRA estime que les travaux de mise à niveau des ponts représenterait un coût de l'ordre de 7% de leur valeur à l'état neuf, soit environ 1,5 milliards d'euros.

Cette valeur se décompose en :

- Retour au bon état de maintenance (environ 1%)
  - pour la fonctionnalité contractuelle (hauteur libre, portance, performance des dispositifs de retenue) ;
  - pour la conformité administrative (remise des ouvrages, conventions pour les réseaux) ;
  - pour la documentation technique (dossiers de récolelement, de maintenance, bases de données, bases de fiabilité, etc.) ;
  - dépose des installations devenues inutiles.
- Retour au bon état d'entretien (environ 6%)

Il s'agit de l'état caractérisé par la classe 1 de l'IQOA (ouvrage en bon état apparent relevant de l'entretien courant), c'est-à-dire ne nécessitant pas un entretien spécifique réalisé par une entreprise).



« Roue du patrimoine » donnant le linéaire mis en service en fonction des années

### Audits sur le patrimoine des ouvrages d'art

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

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

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

Le contrôle exercé par le bureau GRA3 sur l'état d'entretien et de maintenance des ouvrages d'art s'opère selon plusieurs processus emboîtés et de profondeur de champ croissante :

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

En 2015, le bureau GRA3 a ainsi procédé à :

- 1 audit initial (Atlandes),
- 3 audits biennaux (Cofiroute, Alienor, ASF est),
- 1 audit approfondi de terrain (A6 Limonest / Tournus).

Ces contrôles continus ont permis de constater deux types de défauts demandant une intervention des sociétés concessionnaires :

- les défauts de fixation des couvertures et bardages des auvents de gares de péage et corrélativement la chute de ceux-ci sur les voies lors d'épisodes venteux de faible intensité. Les sociétés concessionnaires concernées ont été informées des risques systémiques générés par les auvents de gare.
- les défauts relatifs aux dispositifs de retenue (garde corps trop bas, mauvaise fixation des barrières de type BN4).

Les différents audits réalisés en 2015 ont permis d'identifier les points de vigilance suivants :

- peu d'ouvrages disposent d'un procès verbal de remise aux collectivités spécifiant les responsabilités des intervenants ;
- une très large majorité d'ouvrages ne sont pas en bon état au sens de la cotation IQOA ;
- la surveillance continue sous trafic des longs tunnels à voussoirs mérite une adaptation pour garantir sa permanence. Le Centre d'étude des tunnels (CETU) a été saisi ;
- la séparation du concédant et du concessionnaire gagnera à être anticipée en notifiant au concessionnaire le référentiel qui lui sera opposé (entretien et maintenance), pour chaque tronçon d'autoroute.

L'audit approfondi sur la section A6 Limonest / Tournus a permis de quantifier l'effort que représentera l'audit général à réaliser à la fin des concessions. En menant les actions en parallèle, un délai de 2.5 mois serait nécessaire pour évaluer le coût de mise à niveau des ouvrages d'art d'un tronçon de 300 km.

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

#### *Rupture d'un câble de précontrainte d'un viaduc*

En 2015 le bureau GRA3 a été informé de la rupture d'un câble de précontrainte extérieure d'un viaduc conduisant à la fermeture d'un sens de l'autoroute aux poids lourds de plus de 7.5 t et s'est immédiatement rendu sur le site pour s'assurer des mesures prises et évaluer la gravité de la situation.

En effet, en s'opposant aux effets des charges permanentes et des surcharges (routières et thermiques), la précontrainte générée par les câbles éponymes est indispensable à la stabilité des ponts.

La France est d'ailleurs à l'origine du développement de cette technique très largement utilisée dans la construction des grandes structures, aussi bien ici qu'à l'étranger.

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

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

De nouveaux calculs ont été effectués afin de vérifier la stabilité de l'ouvrage, qui a pu être rouvert à la circulation deux jours plus tard avec des contraintes moins sévères. Le câble rompu a été remplacé en moins de 8 jours.

Des analyses fines des causes de rupture sont en cours afin d'en tirer un retour d'expérience pour les ouvrages existants.

Sur un autre viaduc, les gaines en PEHD se sont fissurées longitudinalement et de façon massive. Ce phénomène actuellement ponctuel conduit à s'interroger sur la durabilité des gaines et au delà, sur la durabilité de la protection de la précontrainte extérieure.

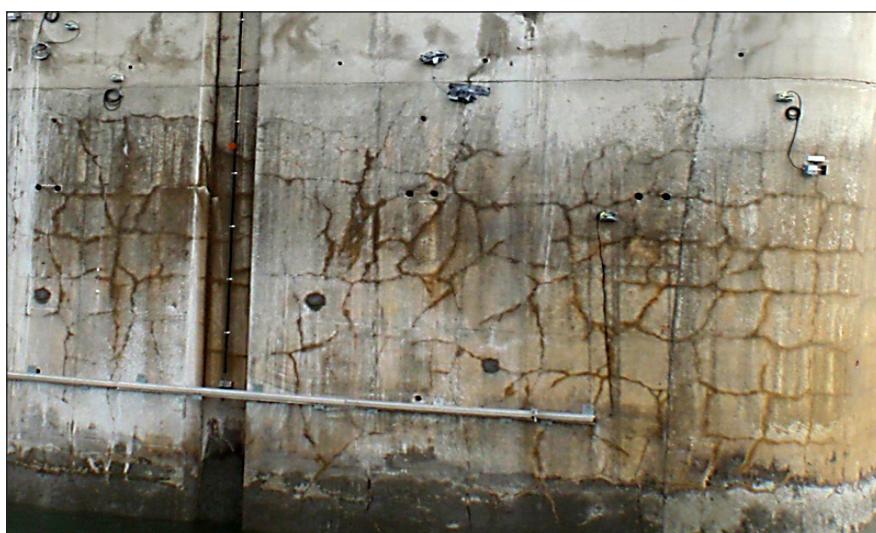
#### **Critères d'acceptation / refus des ponts atteints de gonflements**

Les bétons de différents ouvrages sont (ou ont été atteints) de réactions différées de gonflement interne. La progression de la dégradation peut être très lente. Par exemple, un groupe de travail associant Sanef-CONCRETE et IFSTTAR-GRA3 fonctionne depuis de nombreuses années.

Au stade ultime, ce processus de gonflement provoque la fracturation du béton en éléments de taille décimétrique, puis une rupture des armatures de béton armé. Il devient alors nécessaire de procéder à la démolition ou à la reconstruction de l'ouvrage, comme cela a déjà été le cas pour différents ponts du réseau concédé.



*Rupture par corrosion d'un câble de précontrainte, coulis d'injection enlevé - Gaine en PEHD (photo GRA3)*



*Dégénération d'un ouvrage, fissuration caractéristique en opus incertum (photo LERM)*

Aussi, lors des prochains rendez vous de programmation de la fin de concession, le concédant devra statuer sur la liste des travaux que le concessionnaire devra réaliser à ses frais. Dans l'intérêt de toutes les parties, il est donc apparu nécessaire de définir sans tarder les critères d'acceptation ou de refus des ouvrages atteints de ce type de dégradation.

Ceux dont les pathologies de gonflement ont terminé leur évolution et dont les performances s'avèrent correctes pourraient, dans certains cas, être classés en bon état, au sens de l'image qualité des ouvrages (IQOA). La performance prévaudrait alors sur le défaut de faciès.

A l'inverse, les ouvrages évolutifs et dont les performances résiduelles ne seraient pas correctes n'ont pas vocation à demeurer en l'état, car l'article 13 des contrats prévoit une obligation de maintien des performances. La société concessionnaire doit alors obligatoirement procéder à une réparation, un renforcement ou une démolition-reconstruction de l'ouvrage dégradé.

A l'initiative de la sous-direction GRA, un groupe de travail CEREMA – IFSTTAR - GRA a défini les conditions de classement des ouvrages concernés dans les différentes cotes IQOA (bon état apparent, défauts mineurs, entretien spécialisé nécessaire, réparation, réparation urgente).

Un document de synthèse a été établi et diffusé aux sociétés intéressées.

#### ***Bruit émis par un viaduc et obligation de réparation***

Récemment, les services du bureau GRA ont été confrontés à une question inédite en matière de maintenance de viaduc : *Le concédant peut-il demander la réparation d'un viaduc au seul motif que celui-ci émet des bruits durant l'été, au passage de camions, au droit de certains ancrages de précontrainte ?*

La société concessionnaire considère que la réponse est négative, tant que le concédant n'est pas en capacité de démontrer l'existence de liens entre l'émission acoustique et un dommage susceptible de réduire la durée de vie de l'ouvrage.

Le lecteur trouvera sous « [http://www.dailymotion.com/video/x1b223t\\_pont-bruyant\\_tech](http://www.dailymotion.com/video/x1b223t_pont-bruyant_tech) » un enregistrement des bruits émis. Il s'agit d'une pathologie nouvelle, encore inconnue dans la profession.

Après examen des données archivées par la sous-direction GRA, il s'est avéré que plusieurs viaducs sont concernés et qu'il s'agit donc d'une problématique d'une certaine ampleur.

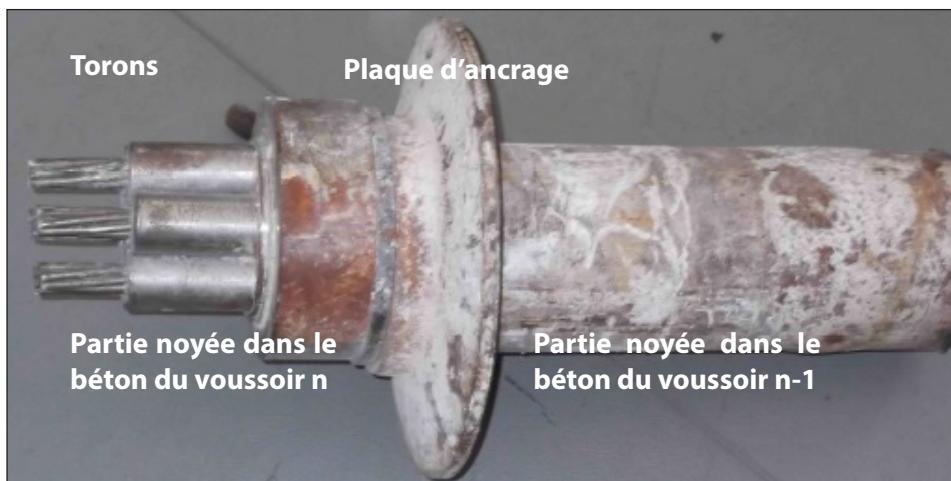
Un groupe de travail piloté par le bureau GRA3 a donc été créé pour traiter cette problématique. Il fédère les compétences de 4 unités provenant de différentes directions territoriales du CEREMA.

D'autres essais ont été réalisés en laboratoire et sur d'autres ponts. Leurs résultats sont décrits dans un article paru dans les Annales du BTP de juin 2014. Il y est démontré que :

- les bruits proviennent d'un déplacement au droit des ancrages et sont liés à la technologie utilisée par le système de précontrainte utilisé ;
- des surtensions sont générées dans les câbles et leur fréquence et intensité sont incompatibles avec leur durée de vie en fatigue ;
- le rajout d'une précontrainte générale conduit à supprimer l'émission acoustique.

Dans ces conditions, l'émission acoustique est bien symptomatique d'un endommagement requérant une réparation structurelle spécifique.

Différents viaducs sont en cours de confortement.



*Ancrage d'un câble de précontrainte extrait du pont de Blagnac (photo CEREMA)*

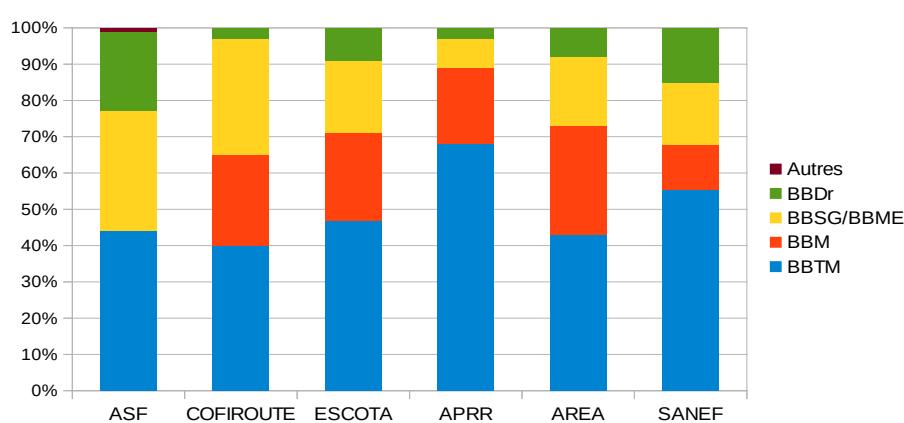
### 6.3.2.d. Chaussées et ouvrages en terre

#### Observatoire des chaussées

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

En complément des informations transmises par les sociétés, des réunions d'échanges sur les travaux réalisés et les politiques d'entretien des chaussées sont 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).



*Emploi des techniques de couche de roulement par sociétés*

(BBTM: béton bitumineux très mince ; BBM: béton bitumineux mince ; BBDr: béton bitumineux drainant ; BBSG: béton bitumineux semi-grenu ; BBME: béton bitumineux à module élevé)

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

### Procédures d'audit

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

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

La méthodologie développée s'appuie sur :

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

Ces audits permettent d'examiner de manière approfondie les politiques mises en œuvre, les moyens mobilisés et les résultats obtenus par les sociétés concessionnaires en matière d'entretien du patrimoine des chaussées.

Les sociétés COFIROUTE et APRR ont fait l'objet d'audits chaussées détaillés au cours de l'année 2015.

#### Audit chaussées de la société COFIROUTE

L'audit réalisé en 2015 auprès de la société COFIROUTE s'est appuyé sur l'examen détaillé d'un échantillon du réseau, composé de trois sections d'autoroutes d'un linéaire total de 80 km. L'étude de cet échantillon a été intégrée à une analyse globale du réseau permettant de s'assurer du suivi, de l'état et de l'entretien des chaussées par la société concernée.

Les trois sections auditées sont situées sur :

- l'A28 entre Maresché et Arçonnay ;
- l'A11 entre La Ferté Bernard et Brou/Luigny ;
- l'A81 entre la bifurcation avec l'A11 et Joué-en-Charnie.

La société COFIROUTE gère actuellement un linéaire en section courante de 1 100 km d'autoroutes, représentant 12 % du réseau autoroutier concédé.

Les principaux enseignements de cet audit sont les suivants :

- La société dispose d'une bonne connaissance de son patrimoine chaussées. Les données sont organisées, fiables et exhaustives.

- Le suivi mis en place est approprié (choix des mesures et outils de diagnostic) ce qui permet à la société de disposer de données efficaces pour aboutir à la qualification de l'état du réseau.
- La politique d'entretien des chaussées mise en œuvre se traduit par des interventions de type « préventif » en section courante, avec des fréquences de renouvellement moyennes de l'ordre de 12 ans. Cette politique d'entretien permet d'assurer un niveau de service globalement bon et constant sur le réseau, conformément aux engagements contractuels.
- Les résultats de l'indicateur de performance « IQRA Surface » (caractéristiques de surface des chaussées) sont conformes aux engagements contractuels, et témoignent d'un bon niveau de confort et de sécurité des chaussées en section courante.
- Les niveaux de service constatés sur les échangeurs et les aires de repos sont plus faibles qu'en section courante. Des efforts devront être engagés par la société pour assurer un meilleur entretien de ce patrimoine.

Plusieurs axes d'amélioration ont été identifiés. Ils comprennent le contrôle des travaux de chaussées, la formalisation du suivi de l'état des chaussées sur les échangeurs, les aires et les plates-formes de péage, et les opérations d'entretien courant.

### **Contrôle « continu »**

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

Ce contrôle permet de pointer des zones défaillantes (dégradations excessives, adhérence réduite, manque de confort, etc.), par recueil d'éléments successifs, et d'attirer l'attention sur d'autres domaines du contrôle technique des autoroutes.

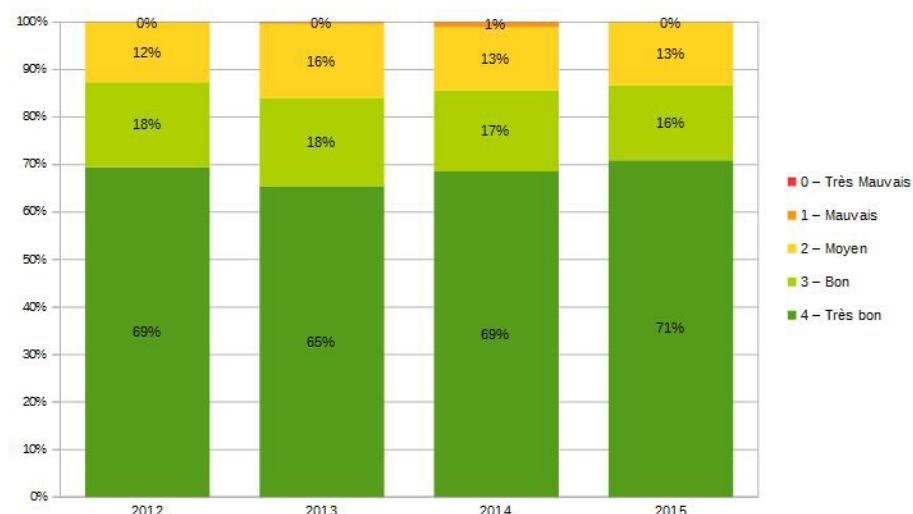
## Suivi de l'indicateur IQRA surface – État de surface des chaussées

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

Entre 2011 et 2012, l'Etat concédant a souhaité durcir la méthode de calcul de l'indicateur d'état de surface des chaussées du réseau concédé. Ces évolutions de méthode ont été entérinées dans le cadre des contrats de plan Etat - sociétés concessionnaires pour la plupart des réseaux et rendues applicables à partir de l'année 2012.

L'indicateur d'état de surface a donc subi un « saut » entre 2011 et 2012 lié à l'évolution de la méthode de calcul de ce dernier. La nouvelle méthode de calcul de l'indicateur est plus discriminante que la précédente, elle conduit donc à un abaissement des notes, c'est-à-dire une augmentation de la proportion de notes égales à 2, correspondant à un état de surface considéré comme "moyen", sans pour autant traduire une baisse du niveau de service et une dégradation de l'état de surface des chaussées du réseau autoroutier concédé. Au contraire, elle formalise l'augmentation du niveau d'exigence de l'Etat vis à vis des sociétés concessionnaires, d'autant que les objectifs de performance associés à ces indicateurs sont restés très élevés.

Le graphique ci-dessous, affiné et consolidé, présente l'évolution des états de surface des chaussées sur le réseau concédé entre 2012 et 2015 (la chronique pouvant être comparée à celle de la période 2011-2013 figurant dans le rapport d'activité de l'année 2014). 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.



Evolution des notes IQRA Surface sur le réseau concédé

L'état des chaussées reste globalement satisfaisant, avec une bonne stabilité des notes au cours de la période 2012-2015 et environ 85% du linéaire en état bon ou très bon. La part du

réseau en état mauvais ou très mauvais demeure très faible sur la période et n'exède pas 1%. Les contrats des concessionnaires soumis à l'indicateur IQRA Surface prévoient des objectifs de performance et des pénalités en cas de non atteinte de ces objectifs, en particulier si la proportion de linéaire de réseau en mauvais état excède un certain seuil.

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

- objectif n°1 : au moins 90% des notes  $\geq 3$
- objectif n°2 : au moins 95% des notes  $\geq 2$

En 2015, quatre sociétés n'ont pas satisfait à leur objectif n°1. La sous-direction GRA a exigé de ces dernières des programmes de remise à niveau.

En parallèle à ces éléments issus des indicateurs contractuels d'état de surface des chaussées, l'Etat concédant procède à des audits approfondis des politiques d'entretien et de maintenance du patrimoine chaussées concédé. Ces derniers permettent de suivre finement dans le temps l'évolution des résultats atteints en terme d'entretien et de maintenance des chaussées.

L'Etat concédant est également vigilant, dans la perspective des fins de concessions, à maintenir et accroître le haut niveau de performance des chaussées du réseau concédé.

### 6.3.3. Environnement

#### Bilan LOTI

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

Ces bilans ont notamment pour objectifs :

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

La production de ces bilans s'accompagne de visites de terrain pour en vérifier la teneur. Une visite dite de « un an après la mise en service » a été effectuée sur la section de l'A63 concédée à la société ATLANDES pour s'assurer du bon achèvement des mesures environnementales et échanger avec le concessionnaire sur les pistes de progrès.

### 6.3.4. Problématiques particulières traitées en 2015

#### 6.3.4.a. Gestion préventive du risque cavités sur le domaine public autoroutier concédé

Suite aux événements survenus sur l'A71 (réseau COFIRROUTE) en novembre 2012 puis sur l'A13 (réseau SAPN) en février 2014, la sous-direction GRA a missionné le CEREMA pour produire un guide méthodologique, destiné aux gestionnaires autoroutiers, relatif à la gestion préventive du risque de mouvements de terrain lié aux cavités souterraines sous infrastructures autoroutières.

Le travail de rédaction du guide méthodologique s'est étalé sur l'année 2015. La parution du guide est prévue pour 2016.



*Effondrement karstique sur A71 PR100+900 – novembre 2012*

*(source : guide méthodologique cavités – à paraître)*

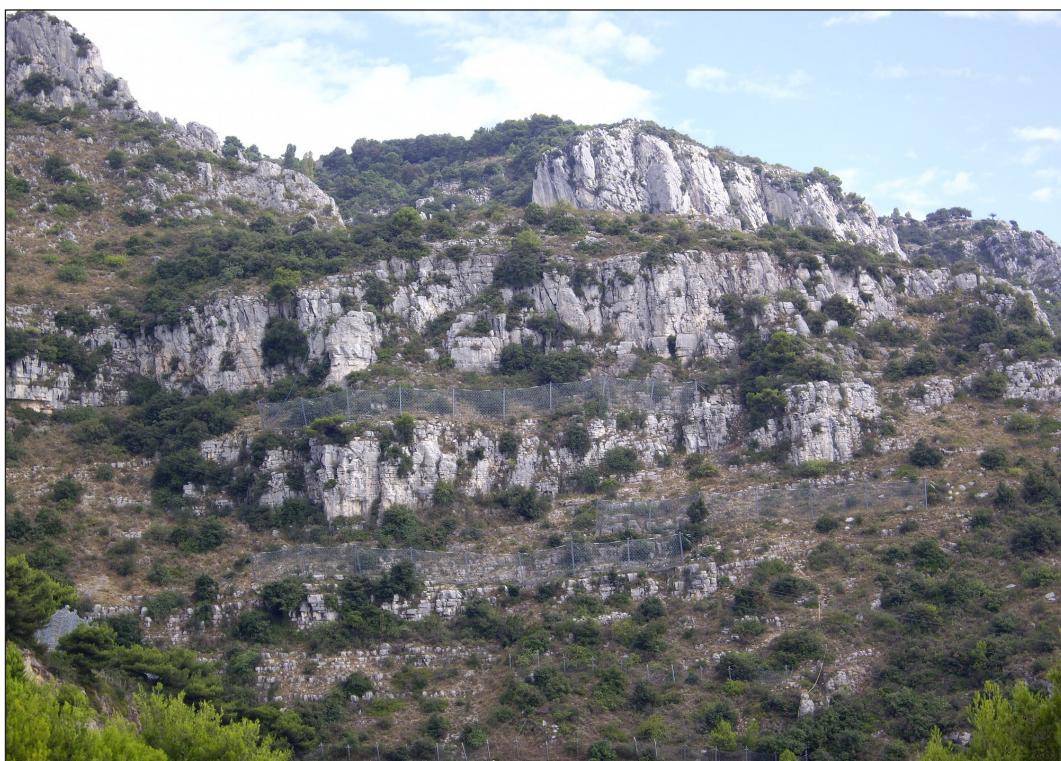
#### 6.3.4.b. Chutes de blocs – A8 (ESCOTA)

Considérant les chutes de blocs intervenues en 2005, 2008 et 2009, qui trouvent leur origine en dehors du domaine public autoroutier concédé à ESCOTA et l'urgence de mettre en œuvre les mesures préventives destinées à garantir la sécurité des usagers de l'autoroute A8 et des voies adjacentes, le Préfet des Alpes-Maritimes a décidé de mettre en place un comité de pilotage et un comité technique chargés du suivi des opérations de sécurisation des tronçons à risques entre Nice-Est et la frontière Italienne. La démarche initiée dans les Alpes-Maritimes a été étendue en 2014 au Var et aux Bouches-du-Rhône pour traiter les sites de Roquebrune-sur-Argens / Le Muy et de Chateauneuf-le-Rouge (A8-A52).

Les sites concernés par ces opérations, et leur avancement fin 2015, sont présentés dans le tableau suivant :

Site	Type de travaux	Avancement à fin 2015	Fin des travaux prévisionnelle
Beausoleil / Peille	Filets et confortement de blocs	Filets achevés 50% des confortements	fin 2016
La Trinité	Filets et confortement de blocs	Achévés	

La Trinité – Borne Romaine/Scoba	Filets et confortement de blocs	Achévés	
Roquebrune Cap Martin	Filets et confortement de blocs	Filets achevés 80 % des confortements	fin 2016
Menton	Filets et confortement de blocs	Procédures administratives en cours	fin 2016
Roquebrune-Sur-Argens – Le Muy	Filets et confortement de blocs	Procédures administratives en cours	fin 2016
Chateauneuf-Le-Rouge	Filets et confortement de blocs	75% des filets 50% des confortements	fin 2016



*Ecrans de filets pare-blocs – site de Beausoleil – septembre 2015*

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

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

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

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

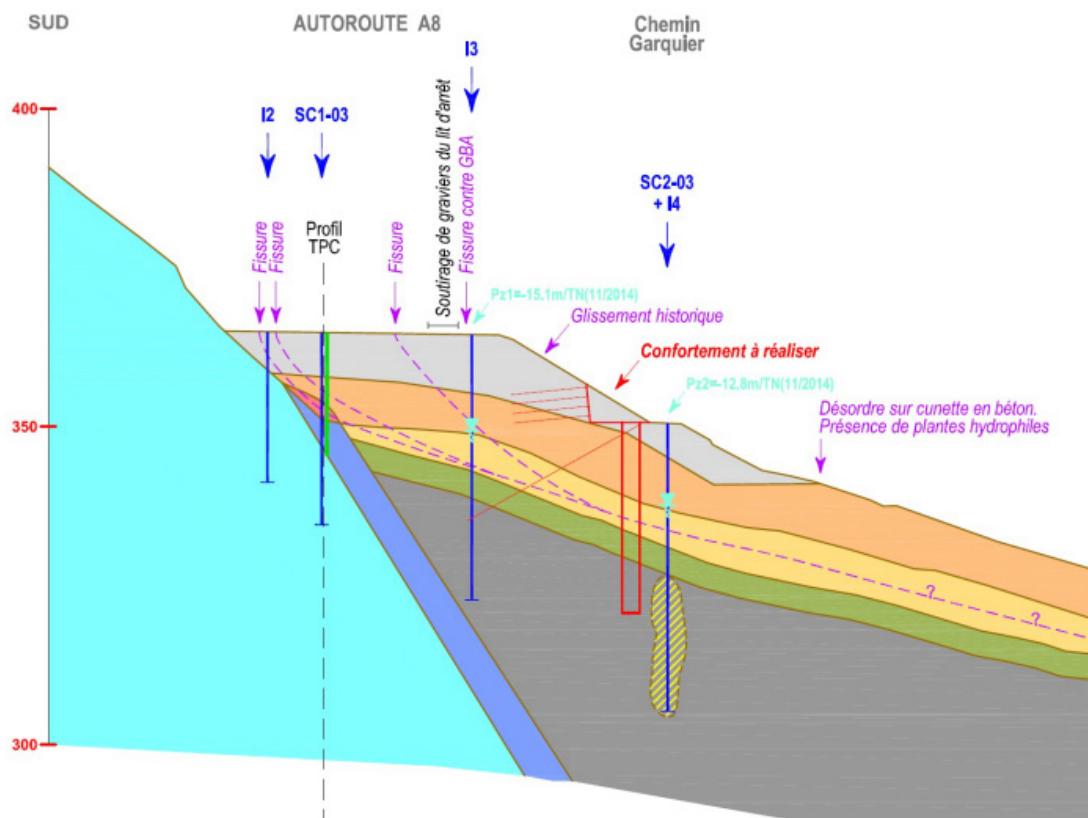


Illustration de la solution de confortement mise en œuvre

(source : Dossier de demande de principe AUTOROUTE A8 – PR 206+300 Travaux de confortement du glissement des Pégons – Décembre 2014 – ESCOTA – CEREMA)

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

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

Au titre des articles 20 et 35 des contrats de concession, les sociétés concessionnaires sont tenues de transmettre à l'État des informations relatives à leurs activités, aux trafics constatés, ainsi qu'un ensemble de données comptables et financières (bilans et comptes annuels, étude financière prévisionnelle sur l'équilibre comptable et financier de la concession, comptes sociaux et leurs annexes, comptes consolidés et leurs annexes, rapport d'activité, compte-rendu d'exécution, programme d'investissements à réaliser dans les cinq années à venir). Le concédant peut demander à la société concessionnaire toute information complémentaire sur le compte rendu de l'exécution de la concession.

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 2015, la DIT a ainsi procédé à l'examen de l'ensemble des documents transmis par les concessionnaires, s'est assurée de leur complétude et de leur exhaustivité. Elle a procédé à de nombreuses analyses des données transmises, afin notamment de constituer des données consolidées qui donnent à l'État une vision d'ensemble du secteur d'activité. L'annexe 12 rend compte de l'économie générale du secteur.

Ce travail d'information va dorénavant être renforcé par l'intervention de l'ARAFER. L'Autorité collectera chaque année auprès des sociétés concessionnaires un ensemble d'informations relatives à leur situation financière et à l'état du secteur.

Chaque année, l'Autorité produira une synthèse des comptes des sociétés concessionnaires et un rapport sur le taux de rentabilité interne des concessions. En outre, elle élaborera tous les cinq ans un rapport sur l'économie générale des conventions de délégation. Ces rapports seront rendus publics (dans le respect du secret des affaires) et contribueront à garantir une plus grande transparence du secteur.

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

#### 6.4.2. Le contrôle financier des concessions

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

Au titre de l'article 7, la sous-direction évalue – tous les cinq ans et société par société – d'éventuels indus financiers générés par le retard qui serait survenu dans l'exécution de travaux prévus et compensés au titre de précédents contrats de plan. Cet indu est généré par le décalage dans le temps entre l'échéancier de dépenses initialement contractualisées et l'échéancier réel des dépenses effectuées par la société concessionnaire. La société concessionnaire est alors redevable à l'État d'une compensation au titre de l'avantage financier éventuel découlant de ce retard. Le montant de cet indu est restitué par la société sous forme de travaux supplémentaires directement mis à sa charge.

Au titre de l'article 31 des contrats de concessions les plus récents, la sous-direction GRA est chargée de valider la réévaluation des montants de garanties proposés par les sociétés concessionnaires au titre de leurs obligations contractuelles.

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

- en phase construction : pour financer d'éventuelles pénalités de retard dans la construction de l'infrastructure ;
- en phase d'exploitation : pour faire face à des pénalités relatives au non-respect de certaines clauses contractuelles ou d'indicateurs de performance (niveaux de service, interruptions de circulation, fourniture de documents prévus par le contrat,...) ;
- à l'approche du terme de la concession : pour s'assurer de la capacité de la société d'effectuer les travaux de remise à niveaux sept ans avant le terme de la concession.

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

# 7. Les négociations des avenants aux contrats de concession

## 7.1. Les contrats de plan

Les contrats de concessions historiques peuvent être amendés dans le cadre de contrats de plan d'une durée maximale de 5 ans, qui consistent à demander aux sociétés de faire des investissements complémentaires sur le réseau, en contrepartie, si ces investissements sont compensables, d'une augmentation des tarifs autoroutiers supérieure à ce qui est prévu dans le contrat.

Les contrats de plan comportent deux types de dispositions :

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

Les ICAS (investissements de construction sur autoroutes en service) relèvent des obligations nouvelles compensables, dans la mesure où il s'agit de la réalisation de sections nouvelles, d'élargissements ou d'échangeurs supplémentaires.

Les IEAS (investissements d'exploitation sur autoroutes en service) peuvent relever d'opportunités nouvelles induites par l'évolution des technologies. Dans ce cas, la mise en œuvre des travaux et services correspondant ne relèvent pas des obligations de base des concessionnaires.

Les contrats de plan les plus récents s'attachent à préciser et à renforcer les obligations contractuelles des sociétés concessionnaires, notamment en matière d'information, de performance et d'entretien du patrimoine. Ils comportent également des dispositions visant à mieux encadrer la fixation des tarifs de péage.

L'année 2015 a été consacrée au bilan des contrats de plan échus en 2014 (ATMB, Sanef, SAPN, COFIROUTE). Deux nouveaux contrats ont été négociés pendant l'année 2015 : le contrat d'entreprise de la société ATMB et le contrat de plan de la société SAPN. Ces contrats sont en cours de finalisation pour une conclusion prévue en 2016.

Pour mémoire, les sociétés encore sous contrat de plan avec l'État en 2015 sont les suivantes :

- ASF : contrat de plan 2012-2016 ;
- ESCOTA : contrat de plan 2012-2016 ;
- SFTRF : contrat d'entreprise 2012-2016 ;
- APRR : contrat de plan 2014-2018 ;
- AREA : contrat de plan 2014-2018.

### Le soutien au développement du covoiturage

Dans un souci de développement durable, l'État a encouragé le déploiement du covoiturage en marge du réseau autoroutier concédé, par le biais notamment des contrats de plan conclus avec les sociétés concessionnaires d'autoroutes.

Les sociétés concessionnaires sont ainsi chargées de la réalisation de ces sites, parfois situés à l'intérieur du domaine public autoroutier concédé, dans le cadre d'une stratégie globale contrôlée par l'État.

En 2015, une douzaine de sites proposés par APRR, AREA, ASF et Sanef ont ainsi pu être retenus, représentant près d'un millier de places de stationnement dédiées au covoiturage.

Le concédant encourage le déploiement de partenariats entre les sociétés concessionnaires et les collectivités locales concernées par les projets de covoiturage, afin de produire des effets de levier (cofinancement de la construction, partage de la charge d'exploitation, mise à disposition domaniale par exemple) et donc d'augmenter l'offre finale.

## 7.2. Le Plan de relance autoroutier

L'année 2015 a vu le lancement du plan de relance autoroutier, à la suite de plusieurs années de négociation avec les sociétés concessionnaires d'abord, et la Commission européenne ensuite. Des travaux d'un montant de 3,27 milliards d'euros sont aujourd'hui en cours de réalisation.

Les opérations du plan de relance sont essentielles pour assurer la modernisation du réseau autoroutier français. De plus, le plan contribuera fortement à la relance de l'économie de la construction en France, pendant une période de marasme. Il est estimé qu'il suscitera la création de près de 10 000 emplois directs et indirects sur la durée des travaux. Sur demande du Gouvernement, les sociétés d'autoroutes se sont engagées à ce que 55 % des travaux soient réalisés par des PME et PMI non liées aux groupes autoroutiers. Le plan vise également à adapter les infrastructures aux évolutions du trafic et des territoires, à améliorer la sécurité des usagers et la qualité du service rendu et à réaliser des travaux de mise aux normes environnementales.

Le plan de relance comprend une vingtaine d'opérations qui seront assurées par les sociétés APRR, AREA, Sanef, SAPN, ASF, ESCOTA et COFIRROUTE. Parmi ces opérations, on retrouve entre autres la réalisation des raccordements d'extrémités sur la RCEA et la RN42 entre Saint-Omer et Boulogne-sur-Mer, la mise à 2x3 voies de l'A13 entre Pont l'Evèque et Dozulé, l'aménagement à 2x3 voies de l'A63 entre Ondres et Saint-Geours-de-Maremne, le complément de l'échangeur de Bailly-Romainvilliers sur l'A4, l'achèvement de l'itinéraire autoroutier A50-A57 à Toulon ou encore la sécurisation des tunnels de l'A14 à l'ouest de Paris.

Les travaux sont financés par les concessionnaires autoroutiers, en contrepartie d'un allongement de la durée des contrats de concession compris entre deux ans et quatre ans et deux mois. En effet, le financement de ces opérations ne pouvant être couvert par une augmentation raisonnable des tarifs de péages, le choix a été fait de procéder à un allongement de la durée des concessions strictement limité à ce qui est nécessaire.

Le plan de relance autoroutier a été officiellement notifié à la Commission européenne au titre des aides d'État en avril 2014. Les échanges menés avec ses services ont permis de préciser

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

Suite à cette décision favorable, les avenants aux contrats de concession ont été rédigés et les projets de décrets approuvant ces avenants ont été examinés par le Conseil d'État. Les décrets ont été publiés le 23 août 2015.

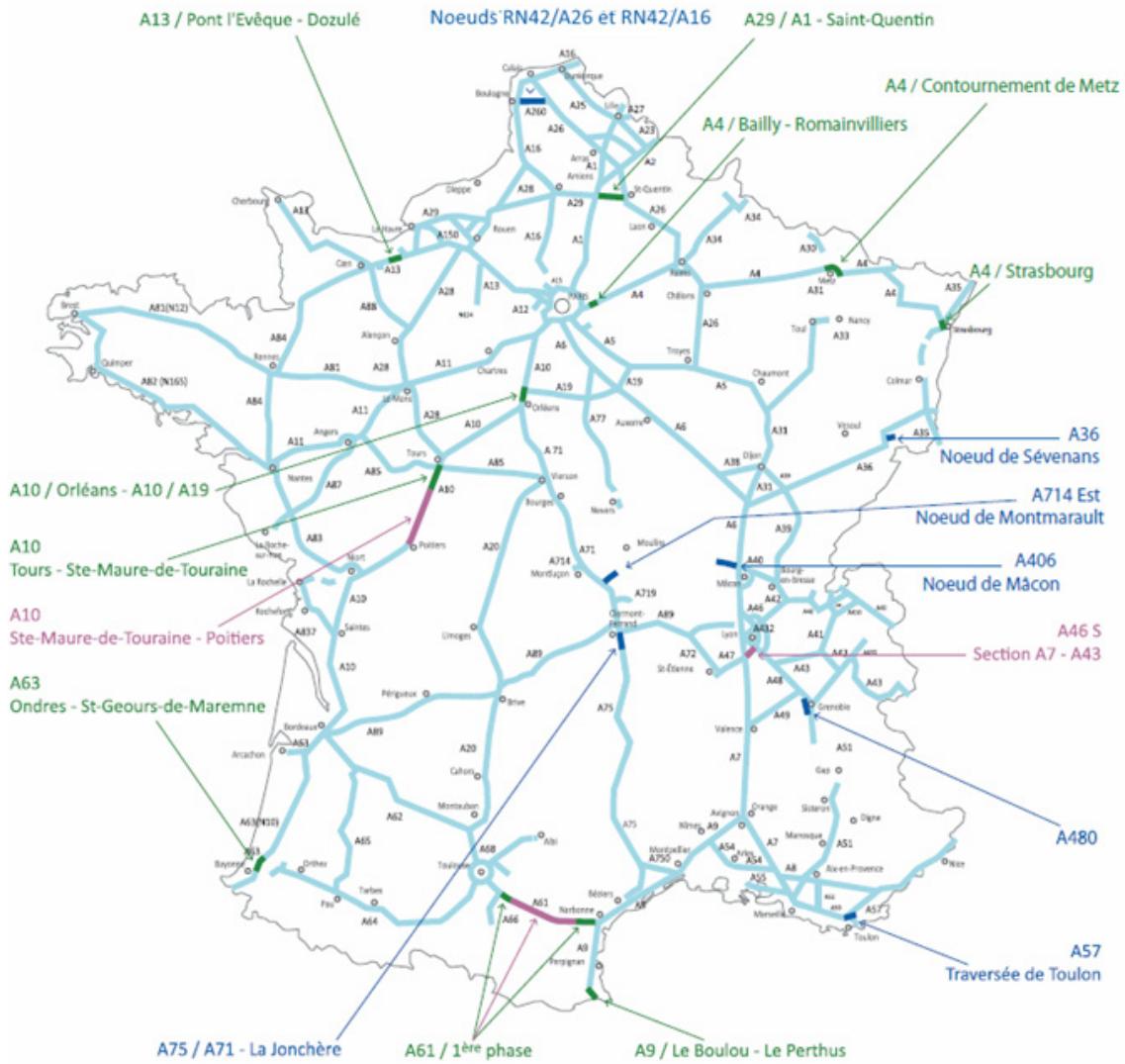
Les chantiers du plan de relance autoroutier seront lancés progressivement jusqu'en 2019, la plupart devant l'être en 2017, en vue d'une mise en service des différents ouvrages et aménagements comprise entre 2018 et 2024.

Une des spécificités du plan de relance provient du fait qu'il inclut des opérations en zone urbaine. La définition précise de ces opérations complexes exige la réalisation de plusieurs audits et un important travail de coordination entre le ministère et ses services déconcentrés, les collectivités territoriales et les sociétés concessionnaires concernées. L'État se mobilise fortement afin d'accompagner au plus près ces opérations délicates. En effet, certaines d'entre elles impliquent des mouvements de personnel ainsi que des remises de terrain et de voirie aux sociétés concessionnaires. Il est également nécessaire de travailler sur l'insertion des travaux dans des zones urbaines denses.

Liste des opérations prévues au Plan de relance autoroutier :

Société	Opérations
APRR	<ul style="list-style-type: none"><li>Aménagement à 2x3 voies de l'A75 au sud de Clermont-Ferrand</li><li>Dispositif d'échanges entre l'A6, l'A406 et la RN79 (Mâcon)</li><li>Dispositif d'échanges entre l'A71 et la RN79 (Montmarault)</li><li>Dispositif d'échanges entre l'A36, la RN1019 et la RD437 (Sévenans)</li></ul>
AREA	<ul style="list-style-type: none"><li>Mise à niveau des autoroutes A48 et A480 entre Saint-Egrève et Claix, notamment aménagement à 2x3 voies de l'A480 au droit de Grenoble</li></ul>
ASF	<ul style="list-style-type: none"><li>Aménagement à 2x3 voies de l'A9 entre Le Boulou et l'Espagne</li><li>Aménagement à 2x3 voies de l'A63 entre Ondres et Saint-Geours-de-Maremne</li><li>Aménagement à 2x3 voies de l'A61 entre A66 et Narbonne (1<sup>ère</sup> phase)</li><li>Aménagements environnementaux</li></ul>

<b>COFIRROUTE</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Aménagement à 2x4 voies de l'A10 entre la bif. A10/A19 et la bif. A10/A71</li><li>• Aménagement à 2x3 voies de l'A10 entre la bif. A10/A85 et Sainte-Maure-de-Touraine</li><li>• Aménagements environnementaux</li></ul>
<b>ESCOTA</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Achèvement de l'itinéraire autoroutier A50/A57 à Toulon</li></ul>
<b>Sanef</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Aménagement ponctuel de l'A4, Contournement nord-est de Metz</li><li>• Aménagement autoroutier des extrémités de la RN42 à St Omer (A26) et à Boulogne (A16)</li><li>• Achèvement de l'A29 (création de BAU)</li><li>• Aménagements environnementaux</li><li>• Aménagements des aires d'arrêt</li><li>• Réaménagement de l'échangeur A4/A35/A355</li><li>• Complément de l'échangeur de Bailly-Romainvilliers (A4)</li><li>• Mise en accessibilité des postes d'appel d'urgence</li></ul>
<b>SAPN</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Aménagement à 2x3 voies de l'A13 entre Pont l'Evêque et Dozulé</li><li>• Aménagement d'échangeurs et de diffuseurs suivants<ul style="list-style-type: none"><li>- A13 – Échangeur de Pont l'Évêque – Aménagement de la bretelle de Lisieux (14)</li><li>- A13 – Desserte de Pont-Audemer (27) : Création des demi-diffuseurs de Toutainville et de Bourneville</li><li>- A13 – Crédit du diffuseur des Graviers (78)</li><li>- A13 – Complément du diffuseur de La Haie-Tondue (14)</li><li>- A13 – Complément du diffuseur de Maison Brûlée (76)</li><li>- A13 – Complément du diffuseur de Chambourcy (78)</li></ul></li><li>• A14 – Sécurisation des tunnels</li></ul>



- Sections nouvelles
- Élargissements du réseau concédé
- Études

Carte des opérations prévues au Plan de relance autoroutier

## **Focus 1 : élargissement de l'A57 à l'est de Toulon et intégration du tunnel et de ses voies d'accès à la concession d'Escota**

Le plan de relance de la société ESCOTA consiste à intégrer le tunnel de Toulon et ses voies d'accès à l'assiette de concession de la société et à élargir un tronçon de l'A57, en contrepartie d'un allongement de la concession de 4 ans et 2 mois.

Ce projet, d'une longueur de 13 km, vise donc à intégrer dans la concession d'ESCOTA :

- le tunnel de Toulon, qui fait la jonction entre les autoroutes A50 et A57 ;
- la section non concédée de l'autoroute A50 entre la sortie de Toulon Ouest et l'entrée Ouest du tunnel de Toulon ;
- la section non concédée de l'autoroute A57 entre l'entrée Est du tunnel de Toulon et la bifurcation A57/A570. Cette section sera élargie à 2x3 voies sur un tronçon de 7,5 km.

L'opération prévoit également le réaménagement des échangeurs et l'amélioration des liaisons entre les quartiers qui bordent l'autoroute. Cette section située en milieu urbain très dense fera également l'objet d'une mise à niveau environnementale.

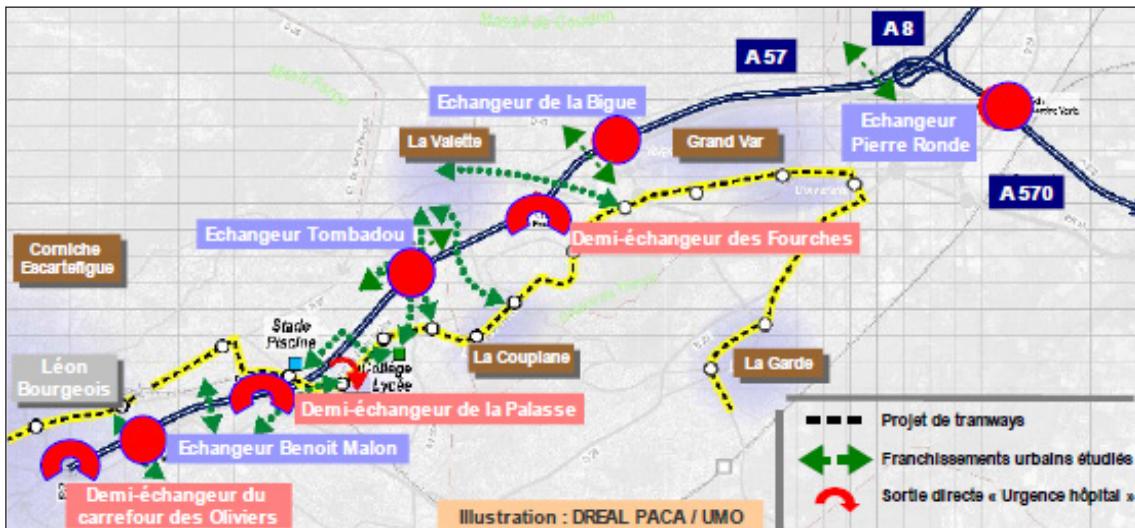
Au-delà de l'aspect strictement routier, l'opération doit contribuer à la recomposition urbaine de l'Est de l'agglomération toulonnaise.

En effet, la zone urbaine de Toulon s'est fortement développée au cours des dernières décennies dans un contexte de croissance démographique marquée et de périurbanisation stimulée par la généralisation de l'automobile et la structuration du réseau autoroutier. Les déplacements se concentrent principalement sur les autoroutes A50/A57 entre La Garde à l'Est et la Seyne à l'Ouest avec un trafic autoroutier qui dépasse les 100 000 véhicules/jour, car il n'existe pas de rocade permettant d'éviter le centre de Toulon. L'A57 connaît ainsi des difficultés chroniques de circulation.

L'intégration dans la concession d'Escota du tunnel de Toulon et de ses voies d'accès et l'élargissement de l'A57 constituent donc un projet majeur pour l'agglomération toulonnaise. L'opération permettra d'établir la continuité entre deux branches de la concession d'ESCOTA, concourant ainsi à son parfait achèvement. Elle contribuera à la fluidité du trafic et à la sécurité de la circulation. Elle cherchera également à apporter une réponse durable à la problématique des déplacements en favorisant l'utilisation des transports en commun et des « modes doux » (vélo, marche) de déplacement. Enfin, l'opération permettra d'améliorer le cadre de vie des riverains par la réduction des nuisances sonores et de la pollution et de procéder au traitement paysager du secteur pour intégrer l'autoroute au cœur de l'agglomération.

L'élargissement du périmètre de la concession a impliqué un transfert de personnels de la Direction interdépartementale des routes (DIR) Méditerranée à ESCOTA qui est intervenu au cours de l'année 2016.

Les études d'avant-projet de l'élargissement de l'A57 sont actuellement en cours. Les travaux devraient débuter à l'été 2017 et se terminer en 2024.



*Description de l'opération de mise à 2x3 voies de l'A57 à Toulon*

## **Focus 2 : Construction d'un troisième viaduc sur l'A13 et amélioration de la sécurité des viaducs existants de Guerville**

L'opération consiste à construire un viaduc parallèle aux deux viaducs existants de Guerville, situés sur l'A13 concédée à SAPN, puis à rénover l'un après l'autre les deux viaducs existants. Elle permettra:

- de résorber les problèmes de sécurité que pourront poser, à terme, les viaducs existants du fait de leur conception technique ;
- d'élargir la section concernée et de la mettre aux normes de sécurité actuelles.

L'autoroute A13 concédée à SAPN s'inscrit en région parisienne dans la vallée de la Seine. Elle dessert Mantes-la-Jolie et au-delà, Rouen, Le Havre et Caen. Les deux viaducs actuels de Guerville sont situés sur la section de l'A13 comprise entre Mantes et Paris. Cette section supporte un trafic moyen d'environ 120 000 véhicules/jour. Cet axe est un élément structurant du projet de développement de Seine Aval, reliant le Grand Paris, région capitale européenne, à la façade atlantique.

Les deux viaducs de Guerville ont été construits par l'État au début des années 1960. Ces ouvrages connaissent des désordres structurels importants. Un diagnostic, réalisé en 2006, a mis en évidence la nécessité d'effectuer des travaux importants de confortement.

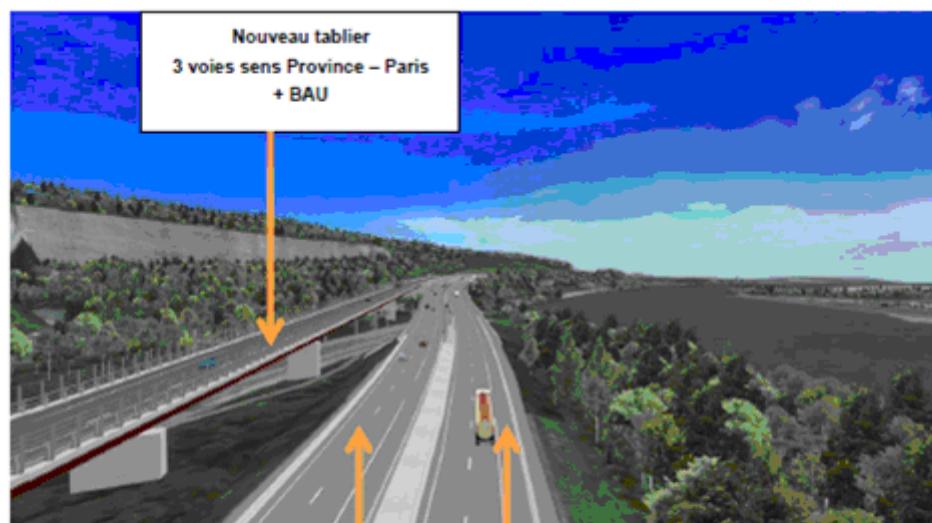
Toutefois, il ne peut être envisagé de fermer les viaducs afin de réaliser ces travaux. En raison du trafic très élevé de la section, la circulation de l'autoroute doit être maintenue en permanence à 2x2 voies : d'une part pour permettre le trafic de transit de la région Ile-de-France vers l'Ouest, et notamment Le Havre ; d'autre part, pour desservir la zone du Mantois, à forte péri-urbanité. Or, les profils en large rendent impossible le basculement des deux sens de circulation sur un seul ouvrage. Par ailleurs, la voirie locale et les itinéraires de substitution locaux envisageables ne peuvent absorber le trafic qui serait dévié de l'autoroute, en cas de réalisation par fermeture d'un sens, puis de l'autre.

En l'absence même de toute réparation, la configuration spécifique de ces viaducs (absence de bande d'arrêt d'urgence) n'est pas optimale pour l'exploitation de la section.

L'État a donc décidé de construire un troisième ouvrage, permettant une amélioration de la sécurité de l'autoroute pour les usagers et les exploitants, ainsi que la réparation des deux tabliers existants, par basculement alternatif des circulations sur le nouveau tablier.

Le troisième ouvrage sera affecté au sens de circulation Rouen-Paris avec 3 voies et une bande d'arrêt d'urgence, quand les deux viaducs existants seront affectés à l'autre sens de circulation Paris-Rouen. Les réparations nécessaires pourront ainsi se dérouler sans aucune gêne du trafic et à l'issue des travaux, cette section bénéficiera de bandes d'arrêt d'urgence de largeur classique. Après construction du 3ème ouvrage, les deux tabliers supporteront un sens de circulation, soit 2 voies pour les poids lourds sur l'un et 2 voies pour les véhicules légers sur l'autre.

L'enquête publique a été réalisée entre mai et juin 2015. Les travaux préparatoires ont commencé à la fin de l'année 2015. Les travaux de construction du viaduc et son raccordement à l'A13 se dérouleront de 2016 à 2019.



Description de l'opération du viaduc de Guerville (illustration extraite du Dossier d'enquête publique)

## 7.3. Le tunnel Maurice Lemaire

À la suite de l'accident du tunnel du Mont-Blanc en 1999, le tunnel de Sainte-Marie-aux-Mines reliant Saint-Dié à Sélestat par la RN159, aussi appelé le tunnel Maurice Lemaire (TML), a été fermé à la circulation de 2004 à 2008 pour des travaux importants de rénovation et de mise en sécurité.

L'exploitation de ce tunnel fait l'objet d'un contrat de concession avec la société APRR. Ce contrat de concession d'ouvrage d'art est distinct du contrat de concession pour les autoroutes du réseau APRR. Afin de maintenir l'équilibre économique de cette concession tunNELière, un plan global de financement des travaux, comprenant une hausse des tarifs, un allongement de la concession de 2022 à 2068 et une contribution publique forfaitaire de 35 millions d'euros répartis entre l'État et les collectivités, avait été validé en 2006 par la Commission européenne au titre des aides d'État. L'avenant au contrat a été signé en mai 2009.

La réouverture du tunnel en octobre 2008 a donné lieu à la mise en place d'un dispositif réglementaire de circulation des poids lourds qui a permis un report de 2000 poids lourds par jour sur les autoroutes de contournement A4 et A36 plutôt qu'en traversée du massif vosgien.

Cependant, début 2011, les élus locaux, les collectivités locales et les acteurs professionnels ont saisi le ministère car ils jugeaient ce dispositif insuffisant pour assurer une gestion optimale de la circulation des poids lourds dans le massif vosgien.

Le ministère a alors confié au Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) une mission sur cette problématique afin de proposer une solution consensuelle et opérationnelle permettant d'organiser de façon durable la circulation des poids lourds dans le massif vosgien, sans nuire aux enjeux économiques locaux. Dans son rapport, le CGEDD a proposé de régler la situation dans sa globalité notamment au travers des points suivants :

- la prise d'arrêtés d'interdiction de circulation des poids lourds dans les cols vosgiens, autorisant seulement le trafic local ;
- la baisse significative du péage du TML au profit des poids lourds ;
- le versement des contributions publiques d'équilibre de la concession qui n'avaient pas encore été versées ;
- la réalisation de la déviation de Châtenois.

Sur la base des préconisations de ce rapport, les préfets de région et les DREAL Alsace et Lorraine ont mené une concertation avec les élus locaux et les usagers des itinéraires concernés. Face à l'avancée de ces consultations, l'État a entamé, en janvier 2013, des discussions avec APRR visant à étudier les moyens de baisser les tarifs au tunnel, en étudiant la solution d'intégrer la concession TML dans le contrat de concession autoroutier d'APRR, en contrepartie d'un allongement de la durée de la concession.

Ce projet a ensuite été notifié à la Commission européenne fin juillet 2014 au titre des aides d'État. La Commission a rendu un avis favorable sur ce dossier le 11 décembre 2015. En parallèle, une disposition de la loi de finances 2016 a permis de déroger au code de la voirie routière en autorisant la fusion d'une concession autoroutière et d'une concession d'ouvrage d'art. Enfin, le Conseil d'État a rendu un avis favorable sur ce projet le 19 janvier 2016.

Cette fusion s'est concrétisée par le 17ème avenant à la convention de concession autoroutière d'APRR, approuvé par le décret n°2016-70 du 29 janvier 2016, permettant une entrée en vigueur des nouveaux tarifs de péage au 1er février 2016.

Les nouveaux tarifs applicables sont les suivants :

Classe	Tarifs au 1 <sup>er</sup> février 2015 (€ TTC)	Tarifs au 1 <sup>er</sup> février 2016(€ TTC)	Evolution entre 2015 et 2016
<b>Classe 1</b>	8	6	-25%
<b>Classe 2</b>	17,2	9,4	-45%
<b>Classe 3</b>	38,6	16,7	-57%
<b>Classe 4</b>	64,7	28	-57%
<b>Classe 5</b>	5,6	3,6	-36%

## 8. Activité réglementaire

### 8.1. Directive « Concessions »

Fin 2009, la commission européenne a publié une communication sur les partenariats public privé (PPP) dans laquelle elle envisageait la mise en place d'un instrument juridique en matière de concessions, l'objectif étant d'en développer l'usage au sein de l'Union européenne. Le 13 avril 2011, dans sa communication intitulée « L'acte pour le marché unique – Douze leviers pour stimuler la croissance et renforcer la confiance », la Commission a annoncé son intention d'adopter une initiative législative sur les concessions.

Après deux années de travaux, le collège des Commissaires de la Commission a adopté le 20 décembre 2011 un projet de directive concession ad hoc, considérant que les concessions présentent des spécificités justifiant un texte séparé des directives « marchés publics ».

Les services se sont impliqués dans l'analyse du projet et ont apporté leur contribution à l'élaboration de la position française sur ce sujet sur des thématiques variées (définition de la concession, encadrement des procédures, vie des contrats, etc.) en 2012 et 2013.

Trois nouvelles directives portant sur la commande publique et en particulier une nouvelle directive sur les concessions sont entrées en vigueur en février 2014. Le délai de transposition de ces directives est de 2 ans. La DGITM a été associée en 2014 aux travaux interministériels pour la transposition de ces directives. Une concertation a été lancée par le ministère chargé de l'économie et des finances en septembre 2015 sur des projets d'ordonnances transposant ces directives. L'ordonnance n°2016-65 du 29 janvier 2016 relative aux contrats de concession a été publiée le 30 janvier 2016 au Journal officiel.

### 8.2. Renouvellement du comité des usagers

Le comité des usagers du réseau routier national a été créé par le décret n° 2009-1102 du 8 septembre 2009. Conformément au décret n° 2006-672 du 8 juin 2006 relatif à la création, à la composition et au fonctionnement de commissions administratives à caractère consultatif, ce comité a été institué pour une durée de cinq ans.

Le comité des usagers du réseau routier national présentant un intérêt essentiel pour assurer la bonne prise en compte des intérêts des usagers dans la conduite de la politique routière de l'État, il a été décidé de procéder au renouvellement de ce comité.

Ainsi, le décret n° 2014-589 du 6 juin 2014 relatif à certaines commissions administratives à caractère consultatif relevant du ministère de l'environnement, du développement durable et de l'énergie a renouvelé le comité des usagers pour une durée d'un an à compter du 8 juin 2014.

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



# Glossaire

## Lexique des abréviations utilisées

SCA : Sociétés concessionnaires d'autoroutes

DIT : Direction des infrastructures de transport

GRA : Sous-direction de la gestion du réseau autoroutier concédé

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

CEREMA : Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement

DREAL : Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement

CETU : Centre d'étude des tunnels

VL : Véhicules Légers

PL : Poids Lourds

BPV : Barrière Pleine Voie

## Définitions

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

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

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

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

IQOA : Indicateur de la mesure de l'état de la structure des ponts

Toron : Ensemble de fils tournés

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

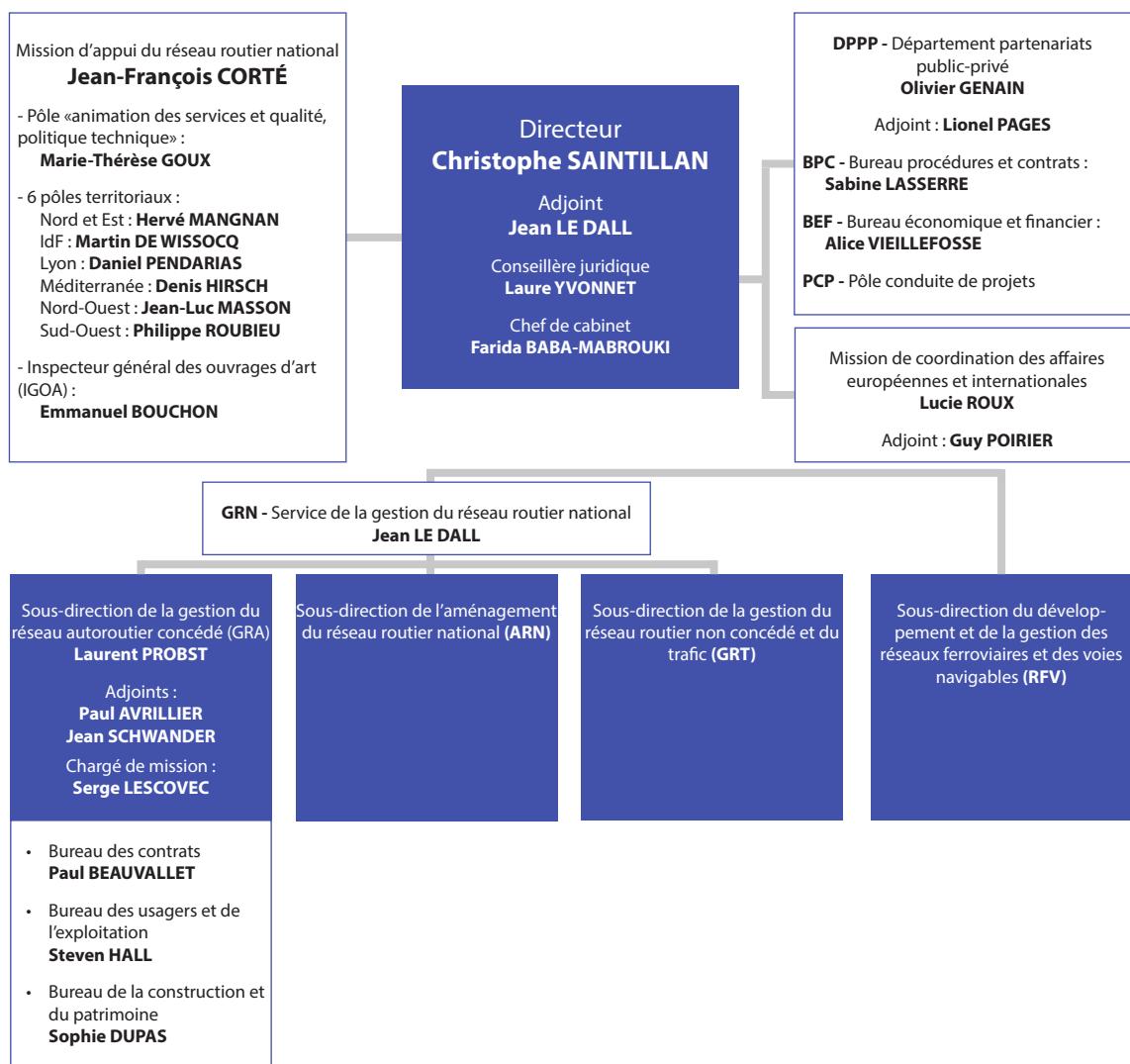


# Annexes

## Liste des annexes

<b>Annexe 1 - Organigramme au 31/12/15</b>	<b>86</b>
<b>Annexe 2 - Les concessions d'autoroutes au 31/12/2015</b>	<b>87</b>
<b>Annexe 3 - Trafic sur le réseau concédé en 2015</b>	<b>98</b>
<b>Annexe 4 - Données contractuelles sur les sociétés autoroutières</b>	<b>99</b>
<b>Annexe 5 - Liste des indicateurs de performance</b>	<b>100</b>
<b>Annexe 6 - Textes publiés en 2015 et début 2016 dans le secteur</b>	<b>101</b>
<b>Annexe 7 - Rappel des classifications des véhicules</b>	<b>102</b>
<b>Annexe 8 - Clauses tarifaires des contrats</b>	<b>103</b>
<b>Annexe 9 - Niveaux de hausse depuis 2004</b>	<b>105</b>
<b>Annexe 10 - Le contrôle des tarifs applicables pour 2016</b>	<b>106</b>
<b>Annexe 11 - Évolutions de quelques tarifs</b>	<b>108</b>
<b>Annexe 12 - Évolution de la situation financière des sociétés concessionnaires</b>	<b>109</b>
<b>Annexe 13 - Agréments délivrés par l'État en 2015 pour la délégation des services sur aires</b>	<b>111</b>
<b>Annexe 14 - Liste des 47 tunnels de plus de 300 mètres sur le réseau concédé – hors tunnels du Mont-Blanc et du Fréjus au 31 décembre 2015</b>	<b>117</b>

## Annexe 1 - Organigramme au 31/12/15



## Annexe 2 - Les concessions d'autoroutes au 31/12/2015

Le secteur autoroutier concédé compte au 31 décembre 2015 dix-neuf sociétés concessionnaires qui possèdent pour la plupart le statut de société anonyme (à l'exception d'ADELAC et d'Aliénor qui sont des sociétés par actions simplifiées<sup>1</sup>).

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 16 sociétés concessionnaires d'autoroutes sur 18 à capitaux entièrement privés.

Les sociétés concessionnaires « historiques » (ASF-ESCOTA, APRR-AREA, Sanef-SAPN et COFI-ROUTE), 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 (9032,8km au 31 décembre 2015) dont elles ont été le vecteur privilégié de développement.

En effet, jusqu'à la fin des années 1990, les nouvelles sections autoroutières ont été financées puis construites et exploitées par adossement aux sections existantes déjà concédées aux concessionnaires historiques selon une logique géographique<sup>2</sup>. Dans un avis rendu le 16 septembre, le Conseil d'État a toutefois considéré que la pratique consistant à adosser le financement des nouvelles autoroutes sur les autoroutes plus anciennes et déjà amorties, était de nature à rompre l'égalité de traitement entre les candidats à des concessions autoroutières en octroyant un avantage injustifié aux sociétés gestionnaires de réseaux existants. L'Etat concédant a alors été conduit à mettre fin à cette pratique, dite de l'adossement. Les nouvelles sections autoroutières à concéder sont depuis attribuées dans le cadre de procédures de publicité et de mise en concurrence conformes aux réglementations en vigueur, tant nationales que communautaires.

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

- La société Autoroute de Liaison Seine - Sarthe (ALIS) chargée de financer, construire et exploiter l'autoroute A 28 entre Rouen et Alençon ;
- La Compagnie Eiffage du Viaduc de Millau (CEVM) chargée du financement, de la construction et de l'exploitation du Viaduc de Millau, ouvrage de franchissement du Tarn sur l'A 75 ;
- La société ARCOEUR chargée du financement, de la construction et de l'exploitation de l'autoroute A 19 qui relie Artenay à Courtenay ;

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

2 Les recettes tirées des sections en exploitation servaient à financer les sections nouvelles aussi long-temps qu'elles ne dégageaient pas elles-mêmes un bénéfice et la durée des concessions était éventuellement allongée pour dégager les ressources nécessaires au financement des sections nouvelles

- La société ADELAC chargée du financement, de la construction et de l'exploitation de l'autoroute A 41 (Autoroute DÉs 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 reliera Langon à Pau ;
- La société Alicorne, chargée du financement, de la construction et l'exploitation de l'autoroute A 88 qui reliera Falaise ouest à Sées ;
- La société ATLANDES chargée du financement, de la construction et de l'exploitation de l'autoroute A 63 entre Salles et Saint-Geours-de-Maremne ;
- La société ALBEA chargée du financement, de la construction et de l'exploitation de l'autoroute A 150 entre Barentin et Écalles-Alix.

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

## 1. Sociétés tunnelières

Deux sociétés d'économie mixte sont concessionnaires d'un tunnel routier international et d'autoroutes d'accès : ATMB et SFTRF.

### *Société des autoroutes et tunnel du Mont-Blanc (ATMB)*

La société ATMB est une société anonyme créée en 1956. Son capital social s'élève à 22,3 M€ et est détenu à fin 2014 :

- 67,29 % par le fonds de développement d'une politique intermodale de transport pour le massif alpin (FDPITMA), établissement public de l'État ;
- 18,62 % par les départements de l'Ain et de la Haute-Savoie ;
- 5,42 % par le Canton de Genève et la ville de Genève ;
- 2,39 % par des établissements financiers français et suisses ;
- 4,76 % par des compagnies d'assurances françaises ;
- 1,04 % par les salariés ;
- 0,49 % par d'autres actionnaires minoritaires.

La société ATMB est en charge d'un réseau concédé de 110 km d'autoroutes. Le tunnel routier du Mont-Blanc, dans sa partie française, sur 5,8 km, est également concédé à ATMB. Le réseau autoroutier concédé hors tunnel du Mont-Blanc est entièrement mis en service et se décompose comme suit :

A 40 Autoroute Blanche	106 km
A 41 Saint-Julien – Frontière suisse	2 km
A 411 Étrembières – Vallard	2 km

La société ATMB exploite par ailleurs la voie express RN205 entre la fin de l'autoroute blanche et le début de la rampe d'accès au tunnel du Mont Blanc, sur 17 km.

La concession autoroutière d'ATMB ainsi que la concession de la partie française du tunnel du Mont-Blanc expireront le 31 décembre 2050.

#### **Société française du tunnel routier du Fréjus (SFTRF)**

La société SFTRF est une société anonyme créée en 1962. Son capital social s'élève à 5,9 M€ et est détenu au 31/12/2014 à :

- 99,94 % par le fonds de développement d'une politique intermodale de transport pour le massif alpin (FDPITMA), établissement public de l'État ;
- 0,05 % par des collectivités locales ;
- 0,01 % par des Chambres de Commerce et d'Industrie et des groupements d'intérêts privés minoritaires.

La société SFTRF est en charge d'un réseau concédé de 68 km d'autoroute A 43 Pont d'Aiton – Le Freney (totalement mise en service) permettant d'accéder au tunnel routier du Fréjus, dont la partie française, sur 6,4 km, est également concédée à SFTRF. Les concessions autoroutière et tunnelière de SFTRF expireront le 31 décembre 2050.

## **2. Groupe VINCI AUTOROUTES**

Le groupe VINCI AUTOROUTES se compose des sociétés ASF, ESCOTA, COFIROUTE et ARCOUR.

#### **Société des autoroutes du Sud de la France (ASF)**

La société ASF est une société anonyme créée en 1957 sous la dénomination « Société des Autoroutes de la Vallée du Rhône », laquelle a fusionné le 1<sup>er</sup> janvier 1991 avec la société des Autoroutes de la Côte Basque (ACOBA) pour donner ASF. Le capital social de la société s'élève à 29,3 M€ et est détenu 99,99 % par ASF Holding.

Au 31/12/2014, la société ASF est en charge d'un réseau concédé de 2721 km d'autoroutes situées principalement au sud de la Loire, auxquels s'ajoutent 5,5 km dans le tunnel du Puymorens, et répartis en :

2 683 km d'autoroutes (+ 5,5 km de tunnel au Puymorens) en service et décomposés comme suit :

A 7 Vienne – Berre	263 km
A 7 / A 8 Coudoux – Aix-en-Provence	18 km
A 46 Sud Contournement Sud de Lyon	22 km
A 9 Orange – Le Perthus	280 km
A 10 Poitiers – Bordeaux (« l'Aquitaine »)	232 km
A 11 Angers – Le Mans (« l'Océane »)	81 km
A 20 Brive – Montauban	128 km
A 54 Arles – Nîmes	24 km
A 54 Saint-Martin-de-Crau – Salon-de-Provence	25 km

A 61 Narbonne – Bifurcation A 68	148 km
A 62 Bifurcation A 68 – Bordeaux	223 km
A 63 Saint-Geours-de-Maremne – Biriatou (côte basque)	66 km
A 64 Briscous – Martres Tolosane	223 km
A 64 Toulouse Nord – Muret	14 km
A 66 Toulouse – Pamiers	39 km
A 68 Toulouse – Gémil	18 km
A 641 Bretelle de Peyrehorade	7 km
A 680 Bretelle de Verfeil	9 km
A 710 Antenne de Lussat	7 km
A 711 Antenne d'Aulnat	6 km
A 645 Bretelle du Val d'Aran	6 km
A 72 / A 89 Saint-Étienne Est – Clermont-Ferrand – Balbigny	121 km
A 83 Nantes – Niort (A 10)	146 km
A 87 Angers – La-Roche-sur-Yon	111 km
A 837 Saintes – Rochefort	36 km
A 89 Ouest Libourne – Brive Nord	168 km
A 89 Centre Saint-Germain-les-Vergnes – A 71	156 km
A 87 contournement Sud de La-Roche-sur-Yon	16 km
A 75 contournement Est de Béziers (A 9)	6 km
A 87 Angers (RD 4) – Mûrs-Erigné	7 km
A 89 Lyon – Balbigny	53 km
A 20 Rocade de Montauban	16 km ;
A 87 Sorges – Gatignolles	8 km
24 km d'autoroutes concédées et restant à construire, décomposés comme suit :	
A 9 déplacement au droit de Montpellier	17 km
A 89 centre A 71 – A 72	7 km
15 km de voies non autoroutières faisant l'objet de travaux de mise aux normes autoroutières :	
A 89 Saint Pardoux l'Ortigier - Saint-Germain-les-Vergnes	4 km
A 64 Briscous – A 63	11 km
Au 31 décembre 2014, la concession autoroutière d'ASF expire le 31 décembre 2033, celle du tunnel du Puymorens au 31 décembre 2037.	

### **Société des autoroutes Estérel, Côte d'Azur, Provence, Alpes (ESCOTA)**

La société ESCOTA est une société anonyme créée en 1956. Son capital social s'élève à 131,5 M€ et est détenu au 31/12/14 :

- à 99,29 % par ASF :
- à 0,71 % par des collectivités territoriales, des chambres consulaires et des Caisses d'Épargne.

Au 31/12/2014, la société ESCOTA est en charge d'un réseau concédé de 460 km d'autoroutes longeant la côte méditerranéenne, totalement mis en service et décomposés comme suit :

A 8 Aix-en-Provence – Frontière italienne	206 km
A 52 / A 50 Aix-en-Provence – Aubagne – Toulon	75 km
A 51 Aix-en-Provence – Gap	130 km
A 57 Toulon – A 8	46 km
A 500 Bretelle de Monaco	3 km

Au 31 décembre 2014, la concession autoroutière d'ESCOTA expire le 31 décembre 2027.

### **COFIROUTE**

La société COFIROUTE est une société anonyme créée en 1970. Son capital social s'élève à 158,3 M€ et est détenu (au 31/12/2014) à 65,33 % par VINCI Autoroutes et à 34,65% par COFIROUTE Holding

Au 31/12/2013, la société COFIROUTE est en charge d'un réseau concédé interurbain de 1 101 km d'autoroutes situés dans l'ouest et le centre-ouest de la France, auxquels s'ajoutent 10 km de tunnel « A 86 Ouest » mis en service le 9 janvier 2011 et répartis en :

1101 km d'autoroutes interurbaines en service et décomposés comme suit :

A 10 Wissous – Poitiers	311 km
A 11 entre A 10 (Ponthévrard) et Nantes (A 830)	226 km
A 28 Tours – Alençon	135 km
A 71 Orléans – Bourges	111 km
A 81 Le Mans – La Gravelle	94 km
A 85 Angers – Vierzon	109 km
A 85 Contournement Nord de Langeais	25 km
A 85 Langeais Est – Druye	9 km
A 11 Contournement Nord d'Angers	18 km
A 85 Saint-Romain-sur-Cher – Esvres – Druye	63 km

le tunnel « A 86 Ouest », entre Rueil-Malmaison et Versailles, d'une longueur de 10 km.

Au 31 décembre 2014, la concession autoroutière de COFIROUTE expire le 31 décembre 2031, celle du tunnel « A86 Duplex » le 31 décembre 2086.

## ARCOUR

La société ARCOUR est une société anonyme qui depuis le 9 avril 2005, date de publication au Journal officiel du décret approuvant la convention de concession, finance, construit et exploite les 102 km de l'autoroute A 19 qui relie Artenay à Courtenay. Le capital social de la société s'élève à 50 M€ et est détenu à 100 % par le groupe Vinci. L'autoroute a été mise en service le 16 juin 2009.

La concession d'ARCOUR expirera au 31 décembre 2070.

## 3. Le groupe APRR

Le groupe APRR se compose des sociétés APRR et AREA.

### *Société des autoroutes Paris Rhin Rhône (APRR)*

La société APRR est une société anonyme créée en 1961 sous la dénomination initiale « Société des Autoroutes Paris - Lyon ». Son capital social s'élève à 33,9 M€ et est détenu (au 31/12/2013) en totalité par le consortium Eiffarie constitué à parts égales entre Eiffage (50,1 %) et Macquarie Autoroutes de France (49,9 %).

Au 31/12/2014, la société APRR est en charge d'un réseau concédé de 1 862 km d'autoroutes situés principalement dans le centre et le centre-est de la France, auxquels s'ajoutent 11 km dans le tunnel Maurice Lemaire, et répartis en :

1 841 km d'autoroutes (+ 11 km de tunnel Maurice Lemaire à Sainte-Marie-aux-Mines) en service et décomposés comme suit :

A 5 Paris (depuis « la Francilienne » A 104) – Langres	247 km
A 6 Paris – Lyon	401 km
A 19 Sens – Courtenay	31 km
A 26 Troyes Nord – Troyes Est	21 km
A 31 Beaune – Toul	233 km
A 36 Beaune – Mulhouse	217 km
A 39 Dijon – Bourg-en-Bresse	150 km
A 40 Mâcon – Châtillon-en-Michaille	104 km
A 404 Antenne d'Oyonnax	21 km
A 42 Lyon – Pont-d'Ain	48 km
A 432 La Boisse – Saint-Laurent-de-Mure	32 km
A 46 Anse – Neyron	26 km
A 71 Bourges – Clermont-Ferrand	180 km
A 719 Antenne de Gannat	10 km
A 77 Nemours – Cosne-sur-Loire	101 km
A 406 Contournement Sud de Mâcon	9 km

A 714 Bretelle de Montluçon 10 km

23 km d'autoroutes concédées et restant à construire, décomposés comme suit :

A 719 Gannat – Vichy 12 km

A 466 Anse 4,0 km

A 6 – A 89 La Tour-de-Salvagny 7,0 km

Au 31 décembre 2014, la concession autoroutière d'APRR expire le 31 décembre 2032.

#### ***Société des autoroutes Rhône Alpes (AREA)***

La société AREA est une société anonyme créée en 1970. Son capital social s'élève à 82,9 M€ et est détenu au 31/12/14 :

- à 99,84 % par APRR :
- à 0,16 % par des collectivités territoriales.

Au 31/12/2014, la société AREA est en charge d'un réseau concédé de 390 km d'autoroutes toutes implantées en Rhône-Alpes, et répartis en :

A 43 Lyon Bron – Chambéry Nord	86 km
A 432 Bretelle de Satolas	2 km
A 48 Coiranne – Grenoble	50 km
A 41 Chambéry Nord – A 40	78 km
A 41 Grenoble – Chambéry Sud	40 km
A 49 Voreppe – Bourg-de-Péage	62 km
A 43 Francin – Pont-Royal – Aiton	31 km
A 430 Pont Royal – Gilly-sur-Isère	15 km
A 51 Grenoble – Col du Fau	27 km

Au 31 décembre 2014, la concession autoroutière d'AREA expire le 31 décembre 2032.

## **4. Le groupe ABERTIS**

Le groupe ABERTIS se compose des sociétés Sanef et SAPN.

#### ***La société des autoroutes du Nord et de l'Est de la France (Sanef)***

La société Sanef est une société anonyme créée en 1963. Son capital social s'élève à 53,1 M€, détenus à 100 % par la Holding d'Infrastructures de Transport (HIT), consortium détenu à 52,5 % par la société Abertis, et par d'autres partenaires financiers : Caisse des Dépôts et Consignations (15%), Predica (12,4%), AXA (9,9%), la holding de la famille Peugeot (5,1%) et CNP Assurances (5%) :

Au 31/12/2014, la société Sanef est en charge d'un réseau concédé de 1400 km d'autoroutes situés dans le nord et l'est de la France, et répartis en :

1 390,5 km d'autoroutes en service décomposés comme suit :

A 1 Roissy – Dourges	168 km
A 2 Combles – Hordain	42,5 km
A 4 Noisy-le-Grand – Reichstett	474 km
A 16 L'Isle-Adam – Boulogne-sur-Mer	218,5 km
A 26 Calais – Reims / Châlons-Troyes	338,5 km
A 29 Le Havre – Saint Quentin	134 km
A 4 Contournement de Reims	15 km.

9 km d'autoroutes concédées et restant à construire, décomposés comme suit :

A 16 L'Isle-Adam – Francilienne	9 km
---------------------------------	------

AU 31 décembre 2014, la concession autoroutière de Sanef expire le 31 décembre 2029.

#### **Société des autoroutes Paris Normandie (SAPN)**

La société SAPN est une société anonyme créée en 1963. Son capital social s'élève à 14 M€ et est détenu :

- à 99,97 % par Sanef ;
- à 0,03 % par des chambres consulaires et des collectivités territoriales.

Au 31/12/2014, la société SAPN est en charge d'un réseau concédé de 372 km d'autoroutes toutes situées au nord-ouest de Paris, et répartis en

370 km d'autoroutes en service décomposés comme suit :

A 13 Orgeval – Caen	205km
A 154 Bretelle de Louviers	8 km
A 131 Bretelle de Tancarville	15 km
A 14 Orgeval – La Défense	16 km
A 132 Bretelle de Deauville	5 km
A 29 Saint-Saëns – A 13	101 km
A 139 Bretelle de Rouen	4 km
A 151 Bretelle de Dieppe	12 km
A 13 Contournement Sud de Caen	4 km

2 km d'autoroutes concédées et restant à construire, décomposés comme suit :

A 13 Antenne de Chauffour	2 km
---------------------------	------

Au 31 décembre 2014, la concession autoroutière de SAPN expire le 31 décembre 2028.

## 5. ALIS

La société ALIS est une société anonyme qui depuis le 2 décembre 2001, date d'entrée en vigueur de son contrat de concession, a financé, construit et exploite les 125 km de l'autoroute A 28 entre Rouen et Alençon mis en service le 27 octobre 2005.

Le capital social de la société s'élevait au 31 décembre 2014 à 2,9 M€ et est détenu :

- à 14,93 % par Bouygues TP ;
- à 8,29 % par Quille (filiale de Bouygues) ;
- à 9,95 % par DTP Terrassement (filiale de Bouygues) ;
- à 26 % par IXIS INFRA (FIDEPPEP) ;
- à 8 % par EGIS SA ;
- à 8 % par SAPN ;
- à 13,16 % par ABERDEEN INFRA N° 2 LLP ;
- à 11,67 % par Sanef.

La concession d'ALIS expirera 62 ans après la mise en service, soit le 31 décembre 2067.

## 6. Compagnie Eiffage Viaduc de Millau (CEVM)

La société CEVM est une société anonyme qui a reçu la concession du financement, de la construction et de l'exploitation du viaduc de Millau supportant l'A 75 sur 3 km. L'ouvrage a été mis en service le 16 décembre 2004.

Le capital social de la société s'élève à 40 M€ et est détenu à 99,99 % par Verdun Participation 2. La concession du viaduc de Millau expirera au 31 décembre 2079.

## 7. Société autoroute des deux lacs (ADELAC)

La société ADELAC est une société par actions simplifiée qui depuis le 28 octobre 2005, date d'entrée en vigueur de son contrat de concession, finance, construit et exploite les 19 km de l'autoroute A 41 qui relie Saint-Julien-en-Genevois à Villy-le-Pelloux depuis le 22 décembre 2008.

Au 31/12/14, le capital social de la société s'élève à 6 M€ et est détenu :

- à 49,90 % par AREA ;
- à 46,1 % par le Groupe Bouygues ;
- à 2 % par SETEC ;
- à 2 % par la Caisse d'Épargne et de Prévoyance des Alpes.

La concession d'ADELAC expirera au 31 décembre 2060.

## 8. ALICORNE

La société ALICORNE est une société par actions simplifiée qui depuis le 23 août 2008, date de publication au Journal officiel du décret approuvant la convention de concession, finance,

conçoit, construit et exploite l'autoroute A 88 qui relie Falaise ouest à Sées. L'infrastructure a été intégralement mise en service le 27 août 2010.

Au 31/12/2014, le capital social s'élève à 26,840 M€ et est détenu à :

- 12,42% par NGE ;
- 0,66% par Valérian ;
- 12,24% par Spie Batignolles ;
- 3,97% par Malet ;
- 4,96% par Demathieu & Bard ;
- 4,29% par Egis Investment Partners ;
- 45,57% par la Caisse des dépôts et consignations ;
- 15,40 % AXA Private Equity.

La concession expirera au 23 août 2063.

## 9. A'LIENOR

La société A'LIENOR est une société par actions simplifiée qui depuis le 19 décembre 2006, date de publication au Journal officiel du décret approuvant la convention de concession, finance, construit et exploite les 150 km de l'autoroute A 65 qui relie Langon à Pau. L'autoroute a été mise en service le 16 décembre 2010.

Le capital social s'élève au 31/12/2013 à 214 M€ et est détenu :

- à 65 % par Eiffage ;
- à 35 % par Sanef.

La concession expirera au 18 décembre 2066.

## 10. Atlandes

La société Atlandes exploite la concession de l'autoroute A 63 entre Salles et Saint-Geours-de-Maremne, sur une longueur de 104 km.

Au 31/12/14, le capital de la société s'élève à 121 509 € et est détenu :

- à 42,0 % par European Motorway Investments ;
- à 17,3 % par DIF A63 Luxembourg ;
- à 15,6 % par Colas Sud-Ouest ;
- à 10,2 % par Egis Investment Partners France ;
- à 7,5 % par Spie batignolles ;
- à 7,5 % par NGE.

La concession de cette autoroute expirera le 21 janvier 2051.

## 11. ALBEA

La société ALBEA est titulaire du contrat de concession de l'autoroute A150 entre Écalles-Alix et Barentin, sur une longueur de 17,8 km. La mise en service de l'autoroute A150 a eu lieu le 9 février 2015.

Au 31/12/2014, le capital social de la société s'élève à 15 060 520 € et est détenu :

- à 16,67 % par NGE;
- à 16,67 % par FAYAT;
- à 33,33 % par InfraVia;
- à 33,33 % par la Société Financière A-150.

La concession de cette autoroute expirera le 28 décembre 2066.

## 12. Chambre de commerce et d'industrie du Havre (CCIH)

La CCIH exploite les concessions des ponts de Tancarville et de Normandie, respectivement depuis 1951 (Tancarville) et 1988 (Normandie). Les concessions des ponts de Tancarville et de Normandie expireront le 17 mai 2027.

## Annexe 3 - Trafic sur le réseau concédé en 2015

En milliers de véhicules/km	Véhicules Légers (classes 1,2 et 5)			Bus et Poids Lourds (classes 3 et 4)			Ensemble des véhicules		
	2014	2015	%	2014	2015	%	2014	2015	%
APRR	13 962 453	14 313 074	2,5%	2 823 541	2 910 912	3,1%	16 785 994	17 223 986	2,6%
AREA	4 451 741	4 583 423	3,0%	4 12 099	4 17 410	1,3%	4 863 840	5 000 833	2,8%
ASF	25 328 136	26 102 545	3,1%	4 042 632	4 195 974	3,8%	29 370 768	30 298 520	3,2%
COFIRROUTE	9 606 759	9 853 596	2,6%	1 460 197	1 493 776	2,3%	11 066 956	11 347 372	2,5%
ESCOTA	6 187 486	6 360 676	2,8%	591 505	609 849	3,1%	6 778 991	6 970 525	2,8%
SANEF	9 695 622	9 850 815	1,6%	2 025 173	2 067 064	2,1%	11 720 795	11 917 879	1,7%
SAPN	3 061 262	3 131 842	2,3%	387 760	386 973	-0,2%	3 449 022	3 518 815	2,0%
SFTRF	141 994	155 935	9,8%	45 109	46 471	3,0%	187 103	202 406	8,2%
ATMB	707 155	726 248	2,7%	83 094	85 439	2,8%	790 249	811 686	2,7%
ADELAC	170 599	178 848	4,8%	4 771	5 081	6,5%	175 370	183 929	4,9%
ALICORNE	53 628	55 781	4,0%	6 189	6 490	4,9%	59 817	62 271	4,1%
ALIÉNOR	314 107	329 526	4,9%	33 149	37 859	14,2%	347 256	367 385	5,8%
ALIS	291 639	304 493	4,4%	64 891	68 015	4,8%	356 530	372 508	4,5%
ARCOUR	252 509	263 986	4,5%	34 154	34 848	2,0%	286 663	298 834	4,2%
ATLANDIES	732 625	774 654	5,7%	292 455	311 714	6,6%	1 025 080	1 086 368	6,0%
ALBEA*	0	31 912	0	0	3 251	0	0	35 163	0
TOTAL	74 959 729	77 019 369	2,7%	12 306 719	12 681 126	3,0%	87 264 434	89 698 480	2,8%

Source : ASFA

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

## Annexe 4 - Données contractuelles sur les sociétés autoroutières

Société	Début de la concession	Fin initiale de la concession	Fin de la concession	Longueur initiale du réseau (km)	Longueur du réseau (km) au 31/12/2015*	Commentaires
APRR	19/09/1963	31/12/1998	31/11/2035	400	1855	
AREA	05/04/1971	31/12/2008	30/09/2036	312	390	
ASF	13/03/1961 1973 (ASF)	31/12/1996	30/04/2036	824,3 (a)	2695	(a) 1973
ESCOTA	21/05/1957	31/12/1992	29/02/2032	28,7	460	
Sanef	25/11/1963	31/12/1998	31/12/2031	199	1385	
SAPN	01/08/1963	31/12/1998	31/08/2033	200	369	
COFIRROUTE (interurbain)	12/05/1970	31/12/2006	20/06/2034	437	1112,3	
ATMB	7/7/1959 (tunnel) 15/04/1971 (autoroute)	31/12/2035 (tunnel) 31/12/2015 (autoroute)	31/12/2050	Autoroute : 110 Tunnel du Mont-Blanc (partie française) : 5,8	A 40 : 110 RN205 : 16 Tunnel : 5,8	Prolongation par ratification parlementaire
SFTRF	15/01/1974 (tunnel) 31/12/1993 (autoroute)	31/12/2050 (tunnel) 31/12/2015 (autoroute)	31/12/2050	Autoroute : 68 Tunnel du Fréjus (partie française) : 6,4	A 43 : 68 Tunnel : 6,4	Prolongation par ratification parlementaire
ADELAC	28/10/2005		31/12/2060		19,4	A41
ALBEA	29/12/2011		28/12/2066		17,5	A150
ALICORNE	23/08/2008		23/08/2063		45,3	A88
A'LIEGOR	19/12/2006		21/01/2051		150,2	A65
ALIS	02/12/2001		31/12/2067		125,5	A28
ARCOUR	09/04/2005		31/12/2070		101,7	A19
ATLANDES	23/01/2011		21/01/2051		104,4	A63
CCIH	18/05/1951		17/05/2027		2,3	Pont de Tancarville
	06/05/1988		17/05/2027		7,4	Pont de Normandie
CEVM	10/10/2001		31/12/2079		3,3	A75 - Viaduc de Millau

\*Les données relatives à la longueur du réseau sont tirées du Programme de construction et d'aménagement 2016 de la sous-direction de la gestion du réseau autoroutier concédé, dit «Rapport PLACHA», sauf pour ATMB et SFTRF où les données proviennent du site des sociétés concernées

## Annexe 5 - Liste des indicateurs de performance

Domaine	Indicateurs	Ce que mesure l'indicateur
Conservation du patrimoine	Chaussée (IQRA)	État de la structure de chaussée
	Surfaces chaussées	État de la surface (uni, adhérence)
	État des ouvrages (IQA)	État de la structure des ponts
	Fonctionnalité des ouvrages	Capacité portante et gabarit des ponts
Exploitation du réseau / Sécurité des usagers	Sécurité des ouvrages	Rapidité de mise en sécurité si un ouvrage présente un risque pour les usagers
	Délai d'information sur panneaux à messages variables et radio autoroutière (107.7)	Rapidité de diffusion de l'information aux usagers en cas d'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 des 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 réclamations	Délai de réponse aux usagers

## Annexe 6 - Textes publiés en 2015 et début 2016 dans le secteur

### **Textes tarifaires :**

- Arrêté du 17 décembre 2015 relatif aux péages autoroutiers (COFIROUTE A86)
- Arrêté du 29 janvier 2016 relatif aux péages applicables sur les réseaux autoroutiers concédés à ATMB (Autoroute du Tunnel du Mont Blanc), CEVM (Viaduc de Millau), Alis (A28), Arcour (A19), Adelac (A41), Alienor (A65), Alicorne (A88), Atlandes (A63), Albea (A150) ainsi qu'aux ponts de Normandie et de Tancarville ;
- Arrêté du 29 janvier 2016 relatif aux péages applicables sur l'autoroute A 63 entre Salles et Saint-Geours-de-Maremne, concédée à la société ATLANDES ;
- Arrêté du 29 janvier 2016 relatif aux péages applicables sur le viaduc de Millau, concédé à la Compagnie Eiffage du viaduc de Millau ;
- Arrêté du 29 janvier 2016 relatif aux péages applicables sur les réseaux autoroutiers concédés aux sociétés Sanef et SAPN ;
- Arrêté du 29 janvier 2016 relatif aux péages applicables sur le réseau autoroutier concédé à la société COFIROUTE.

### **Textes de nomination :**

- Décision du 29 septembre 2015 portant attribution de la fonction de président par intérim du conseil d'administration du Fonds pour le développement d'une politique intermodale des transports dans le massif alpin (FDPITMA) – Mme Anne BOLLIET ;
- Arrêté du 23 octobre 2015 portant nomination au conseil d'administration du FDPITMA – Mme Christine Bouchet, M. Thierry Louis, M. Benoit Weylumer, Mme Anne Lassmann-Trap-pier, Mme Christine Deffayet.

## Annexe 7 - 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	<ul style="list-style-type: none"><li>Véhicules à deux essieux dont la hauteur totale est supérieure ou égale à 3 mètres et dont le 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</li></ul>
Classe B	<ul style="list-style-type: none"><li>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</li></ul>
Classe C	<ul style="list-style-type: none"><li>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</li></ul>

## Annexe 8 - Clauses tarifaires des contrats

### Taux de hausse par société pour l'année 2016 et pour les véhicules de classe 1

Société	Hausse autorisée en 2016
APRR	85% * I + 1,18%
AREA	85% * I + 1,22%
ASF	85% * I + 1,58%
ESCOTA	85% * I + 1,13%
Sanef	70% * I + 0,82%
SAPN	70% * I + 0,82%
COFIROUTE	70% * I + 0,78%
ATMB	100% * I
SFTRF	100% * I
ARCOEUR	$TKMP_n = TKMP_{n-1} \times E_n \times \max\left(80\% \frac{I_{n-1}}{I_{n-2}} + 20\% \frac{TP09_{n-1}}{TP09_{n-2}} + 0,009; 1\right)$
ALIS	$TKMP_n = TKMP_{n-1} \times A_n \times \max\left(\frac{I_{n-1}}{I_{n-2}} + 0,01; 1\right)$
CEVM	<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <span>Tarif été</span> <span>Tarif hors été</span> </div> $T_n^{\text{été}} = T_{n-1}^{\text{été}} \times \frac{I_{n-1}}{I_{n-2}} + 0,127 \times \frac{I_{n-1}}{I_0} + \frac{0,2}{1,2}$ $T_n^{\text{hors-été}} = T_n^{\text{été}} - \left(1,36 \times \frac{I_{n-1}}{I_0}\right)$
ADELAC	$TKMP_n = TKMP_{n-1} \times \max\left(\frac{I_{n-1}}{I_{n-2}} + 0,017; 1\right)$
ALICORNE	$TKMP_n = TKMP_{n-1} \times \max\left(1; \frac{I_{n-1}}{I_{n-2}}, 70\% \frac{I_{n-1}}{I_{n-2}} + 30\% \max\left(\frac{I_{n-1}}{I_{n-2}} + 1\%; \min\left[\frac{TP09_{n-1}}{TP09_{n-2}}, 1 + 4\%\right]\right)\right)$
A'LIENOR	$TKMP_n = TKMP_{n-1} \times \max\left(1; \frac{I_{n-1}}{I_{n-2}}, 70\% \frac{I_{n-1}}{I_{n-2}} + 30\% \frac{TP09_{n-1}}{TP09_{n-2}}\right)$
ATLANDES	$TKM_n = TKM_{n-1} \times (1 + 7,5\% \times \left(\frac{I_{n-1}}{I_{n-2}} - 1\right) + 2,5\% \times \max\left(\min\left(6\%; \frac{TP09_{n-1}}{TP09_{n-2}} - 1\right); 0\right))$
CCISE	50% * I
ALBEA	$TKM_n = TKM_{n-1} \times (1 + 7,5\% \times \left(\frac{I_{n-1}}{I_{mes}} - 1\right) + 5\% \times \max\left(\min\left(\frac{TP01_{n-1}}{TP01_{mes-1}} - 1; 4\%\right); 0\%\right) + 2,0\% \times \max\left(\min\left(\frac{TP09_{n-1}}{TP09_{mes-1}} - 1; 4\%\right); 0\%\right))$

où  $I_n$  est l'augmentation des prix à la consommation entre octobre 2014 et octobre 2015.

### Coefficients interclasses pour l'année 2016

Société	Classe 2	Classe 3	Classe 4	Classe 5
APRR	1,54	2,45	3,36	0,60
AREA	1,56	2,22	3,02	0,50
ASF	1,55	2,22	2,95	0,60
ESCOTA	1,50	2,22	3,06	0,62
Sanef	1,50	2,23	3,01	0,60
SAPN	1,51	2,08	2,95	0,59
COFIROUTE	1,56	2,44	3,16	0,61
ATMB	1,76	2,76	3,59	0,62
SFTRF	1,47	3,00	3,97	0,59
ARCCOUR	1,50	2,54	3,12	0,50
ALIS	1,68	2,36	3,15	0,63
CEVM	1,49	2,73	3,64	0,50
ADELAC	1,71	2,67	3,32	0,53
ALICORNE	1,67	2,53	3,28	0,58
ALIENOR	1,58	2,36	3,15	0,60
ALBEA	1,59	1,93	2,72	0,59

Société	Classe 2	Classe A	Classe B	Classe C	Classe 5
ATLANDES	1,51	4,06	4,06	4,97	0,51

## Annexe 9 - Niveaux de hausse depuis 2004

### 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
ASF	2,25%	2,00%	2,45%	3,12%	0,83%	2,47%	2,42%	2,24%	1,23%	0,00%	1,63%
ESCOTA	2,24%	1,81%	2,53%	3,19%	0,89%	2,49%	2,05%	1,74%	0,73%	0,00%	1,18%
APRR	2,47%	0,91%	2,47%	1,89%	0,50%	2,12%	2,58%	1,94%	0,80%	0,00%	1,23%
AREA	1,64%	0,75%	1,64%	1,89%	0,49%	2,08%	2,55%	1,94%	0,84%	0,00%	1,26%
Sanef	2,05%	0,96%	3,32%	1,89%	0,00%	1,89%	2,31%	1,71%	0,75%	0,00%	0,86%
SAPN	2,74%	1,68%	4,32%	3,30%	0,00%	2,48%	3,02%	2,29%	0,35%	0,00%	0,86%
Cofiroute	1,61%	0,91%	1,94%	2,71%	0,40%	2,07%	2,53%	1,92%	0,91%	0,00%	0,82%
ATMB	1,96%	1,21%	1,82%	2,28%	0,00%	1,92%	2,60%	2,09%	1,79%	0,38%	0,00%
SFTRF	1,73%	1,07%	1,89%	2,68%	0,60%	2,52%	3,75%	3,01%	1,85%	1,79%	0,00%

### 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
ASF	2,61%	2,00%	2,81%	3,77%	1,79%	3,87%	2,42%	2,24%	1,23%	0,00%	1,63%
ESCOTA	3,65%	1,81%	2,81%	4,95%	2,94%	4,33%	2,05%	1,74%	0,73%	0,00%	1,18%
APRR	3,47%	1,91%	3,46%	1,89%	0,50%	2,12%	2,58%	1,94%	0,80%	0,00%	1,23%
AREA	3,38%	2,55%	3,43%	1,89%	0,49%	2,08%	2,55%	1,94%	1,51%	0,00%	2,61%
Sanef	3,10%	1,99%	4,23%	1,89%	0,00%	1,89%	2,31%	1,71%	0,75%	0,00%	0,86%
SAPN	3,80%	2,67%	5,32%	3,31%	0,00%	2,48%	3,01%	2,29%	0,16%	0,00%	1,84%
Cofiroute	0,80%	1,90%	3,44%	5,39%	1,90%	4,00%	3,51%	2,16%	1,19%	0,00%	1,07%
ATMB	2,97%	2,15%	2,85%	3,44%	1,68%	2,92%	3,60%	3,09%	1,68%	1,38%	0,00%
SFTRF	1,47%	1,08%	1,97%	2,66%	0,61%	2,52%	3,75%	3,19%	1,96%	1,85%	0,04%

### Évolution du foisonnement sur la période 2007-2014

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

## Annexe 10 - Le contrôle des tarifs applicables pour 2016

	1 <sup>ère</sup> proposition de la société	Contrôle 1 <sup>ère</sup> proposition	2 <sup>nde</sup> proposition de la société	Contrôle 2 <sup>nde</sup> proposition	Arrêté d'approbation
ADELAC A41	01/12/2015	23/12 OK			
ALBEA A150	07/12/2015	21/12 Problème de calcul	12/01/2016	12/01 OK	Arrêté du 29 janvier 2016 DEVT1600923A
ALICORNE A88	11/12/2015	23/12 OK			
A'LIEGOR A65	07/12/2015	04/01 OK			
ALIS A28	15/12/2015	04/01 OK			
TML (APRR)	11/12/2015	21/12 OK			Approbation tacite
ARCCOUR A19	17/12/2015	22/12 OK			Arrêté du 29 janvier 2016 DEVT1600923A
ATLANDES A63	18/12/2015	23/12 PAS OK Problème de calcul de la modulation EURO	12/01/2016	12/01 OK	Arrêté du 29 janvier 2016 DEVT1601205A
ATMB A41	18/12/2015	07/01 OK			Arrêté du 29 janvier 2016 DEVT1600923A
CCIH	02/12/2015	21/12 OK			Pas d'augmentation
CEVM	26/11/2015	21/12 OK			Arrêté du 29 janvier 2016 DEVT1601206A
DUPLEX A86 COFIROUTE	17/11/2015	24/11 OK			Arrêté du 17/12/2015 DEVT1528562A
SFTRF	24/12/2015	07/01 PAS OK Problème de calcul	14/01/2016	14/01 OK	Approbation tacite

	1 <sup>ère</sup> proposition de la société	Contrôle 1 <sup>ère</sup> proposition	Mise en demeure	2 <sup>nde</sup> proposition de la société	Arrêté de sursis de la hausse
APRR	11/12/2015	21/12 OK			
AREA	11/12/2015	21/12 OK			Approbation tacite
ASF	10/12/2015	22/12 PAS OK distorsion		13/01 OK	
COFIROUTE INTERURBAIN	17/12/2015	15/12 PAS OK distorsion	15/01/2016	21/01 OK	Arrêté du 29/01/2016 DEVT1601209A
ESCOTA	10/12/2015	05/01 OK			Approbation tacite
Sanef	14/12/2015	22/12 PAS OK distorsion	05/01/2016	15/01 OK	Arrêté du 29/01/2016
SAPN	14/12/2015	23/12 PAS OK foisonnement + tarifs A14	05/01/2016	15/01 OK	DEVT1601208A

## Annexe 11 - Évolutions de quelques tarifs

Trajet	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Paris-Lyon, A 6 (APRR)	29,30 € 1,0%	29,60 € 2,4%	30,30 € 1,7%	30,80 € 0,3%	30,90 € 1,9%	31,50 € 2,5%	32,30 € 1,9%	32,90 € 1,2%	33,30 € 0,0%	33,30 € 1,2%	33,70 €
Paris-Metz, A 4 (Sanef)	21,60 € 1,9%	22,00 € 1,8%	22,40 € 2,2%	22,90 € 0,0%	22,90 € 2,6%	23,50 € 2,1%	24,00 € 2,1%	24,50 € 2,0%	25,00 € 0,0%	25,00 € 0,8%	25,20 €
Paris-Lille, A 1 (Sanef)	13,60 € 1,5%	13,80 € 2,9%	14,20 € 2,8%	14,60 € 0,0%	14,60 € 2,7%	15,00 € 2,7%	15,40 € 1,9%	15,70 € 2,5%	16,10 € 0,0%	16,10 € 1,2%	16,30 €
Paris-Rennes, A 11 (Cofiroute)	25,20 € 0,8%	25,40 € 2,4%	26,00 € 2,7%	26,70 € 0,0%	26,70 € 2,6%	27,40 € 2,6%	28,10 € 1,8%	28,60 € 0,3%	28,70 € 0,0%	28,70 € 0,3%	28,80 €
Paris-Clermont, A 10+A 71	32,10 € 0,9%	32,40 € 1,9%	33,00 € 2,4%	33,80 € 0,0%	33,80 € 2,1%	34,50 € 2,9%	35,50 € 1,7%	36,10 € 1,1%	36,50 € 0,0%	36,50 € 0,8%	36,80 €
Paris-Bourges, A 10 (Cofiroute)	19,10 € 1,0%	19,30 € 1,6%	19,60 € 2,6%	20,10 € 0,0%	20,10 € 2,0%	20,50 € 2,4%	21,00 € 1,9%	21,40 € 0,9%	21,60 € 0,0%	21,60 € 0,5%	21,70 €
Bourges-Clermont A71 (APRR)	13,00 € 0,8%	13,10 € 2,3%	13,40 € 2,2%	13,70 € 0,0%	13,70 € 2,2%	14,00 € 2,9%	14,40 € 2,1%	14,70 € 1,4%	14,90 € -3,4%	14,40 € 4,9%	15,10 €
Paris-Calais, A 1+ A 26 (Sanef)	19,20 € 1,6%	19,50 € 0,5%	19,60 € 3,1%	20,20 € 0,0%	20,20 € 1,0%	20,40 € 2,9%	21,00 € 1,9%	21,40 € 1,9%	21,70 € 1,4%	21,70 € 0,0%	21,70 € 0,0%
Paris-Bordeaux, A 10	47,40 € 1,5%	48,10 € 2,5%	49,30 € 2,8%	50,70 € 0,4%	50,90 € 2,2%	52,00 € 1,9%	53,00 € 1,7%	53,90 € 0,9%	54,40 € 0,0%	54,40 € 0,7%	54,80 €
Paris-Tours, A 10 (Cofiroute)	19,60 € 1,0%	19,80 € 2,5%	20,30 € 2,5%	20,80 € 0,0%	20,80 € 2,9%	21,40 € 2,3%	21,90 € 1,4%	22,20 € 0,9%	22,40 € 0,0%	22,40 € 0,4%	22,50 €
Tours-Poitiers, A 10 (Cofiroute)	10,40 € 1,9%	10,60 € 1,9%	10,80 € 3,7%	11,20 € 0,9%	11,30 € 2,7%	11,60 € 1,7%	11,80 € 2,5%	12,10 € 0,8%	12,20 € 0,0%	12,20 € 0,8%	12,30 €
Poitiers-Bordeaux A 10 (ASF)	17,40 € 1,7%	17,70 € 2,8%	18,20 € 2,7%	18,70 € 0,5%	18,80 € 1,1%	19,00 € 1,6%	19,30 € 1,6%	19,60 € 1,0%	19,80 € 0,0%	19,80 € 1,0%	20,00 €

## Annexe 12 - Évolution de la situation financière des sociétés concessionnaires

**Chiffre d’Affaires (extraits comptes sociaux)**

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
APRR	1 272,5	1 370,9	1 395,5	1 407,2	1 469,8	1 529,4	1 538,3	1 579,3	1 613,6	1 662,4
AREA	397,5	430,9	438,4	454,4	470,9	493,3	501,6	521,3	537,1	553,0
ASF	2 081,7	2 233,7	2 293,9	2 347,2	2 431,3	2 502,5	2 513,1	2 616,4	2 713,1	2 796,0
COFIRROUTE <sup>1</sup>	954,3	1 032,3	1 071,3	1 103,3	1 142,8	1 194,1	1 199,9	1 233,9	1 272,0	1 306,4
Escota	543,5	577,7	590,7	609,7	632,8	658,0	666,6	680,8	696,6	713,1
Sanef	917,2	992,5	1 001,1	1 013,2	1 074,8	1 091,6	1 083,0	1 100,1	1 135,2	1 158,1
SAPN	283,2	309,0	312,0	329,7	341,7	355,0	356,0	367,0	376,6	386,0
ATMB	140,1	142,0	146,4	141,8	152,9	162,7	167,3	172,1	177,7	186,5
SFTRF	100,4	107,3	107,0	96,7	105,2	109,8	107,7	110,8	114,6	122,4
Alis	29,7	37,8	43,8	44,9	50,2	53,6	55,7	57,9	63,9	69,5
Alicorne	s.o.	s.o.	s.o.	s.o.	s.o.	11,2	11,7	12,3	13,3	13,9
Adelac	s.o.	s.o.	s.o.	25,6	27,6	32,7	36,6	41,5	44,4	47,8
CEVM	26,5	28,9	31,5	33,1	33,8	35,8	36,7	38,3	40,7	48,8
Aliénor	s.o.	s.o.	s.o.	s.o.	s.o.	34,9	38,3	42,7	48,9	53,6
Arcour	s.o.	s.o.	s.o.	s.o.	34,9	37,2	39,7	43,7	47,9	51,5
Atlandes	s.o.	57,0	115,2	119,5						
Albéa	s.o.	6,4								
Total	6 746,6	7 263,0	7 431,5	7 606,8	7 968,7	8 301,8	8 352,1	8 675,1	9 010,8	9 294,8

**Excédent Brut d’Exploitation (extraits comptes sociaux)**

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
APRR	790,2	888,0	921,1	934,9	983,6	1 035,9	1 076,0	1 110,8	1 142,4	1 194,4
AREA	267,6	298,8	303,9	314,7	327,8	344,8	362,3	375,3	390,5	408,1
ASF	1 316,7	1 418,9	1 483,1	1 566,9	1 629,8	1 677,5	1 768,0	1 853,5	1 963,7	2 035,5
COFIRROUTE <sup>1</sup>	658,9	734,8	762,1	787,0	813,9	843,9	841,4	896,5	947,7	995,8
Escota	333,7	367,1	383,7	407,7	422,5	447,1	457,3	473,7	501,4	520,0
Sanef	610,7	650,8	661,3	666,2	711,7	729,6	749,1	766,4	796,9	804,3
SAPN	179,7	201,7	210,4	224,1	234,3	239,5	240,2	257,0	274,0	276,2
ATMB	83,5	84,2	82,3	78,3	85,8	94,5	92,5	99,7	108,4	114,3
SFTRF	66,9	71,1	66,7	56,0	65,2	68,2	69,7	72,5	75,1	78,6
Alis	16,3	20,6	25,0	26,4	32,0	33,6	36,0	37,3	43,3	48,7
Alicorne	s.o.	s.o.	s.o.	s.o.	s.o.	4,0	5,2	5,7	6,9	7,5
Adelac	s.o.	s.o.	s.o.	18,3	20,1	25,1	28,5	33,0	35,4	38,7
Total	4 345,1	4 758,3	4 923,8	5 106,2	5 374,8	5 614,8	5 798,1	6 086,6	6 463,8	6 719,9

**Excédent Brut d'Exploitation (extraits comptes sociaux)**

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
CEVM	20,9	22,3	24,1	25,7	26,2	27,7	29,0	30,6	32,3	34,5
Aliénor	s.o.	s.o.	s.o.	s.o.	s.o.	20,5	21,6	25,4	30,9	34,3
Arcour	s.o.	s.o.	s.o.	s.o.	21,8	22,8	21,4	23,3	30,7	36,0
Atlandes	s.o.	25,8	84,2	90,1						
Albea	s.o.	2,9								
Total	4 345,1	4 758,3	4 923,8	5 106,2	5 374,8	5 614,8	5 798,1	6 086,6	6 463,8	6 719,9

**Résultats nets (extraits comptes sociaux)**

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
APRR <sup>2</sup>	435,8	333,4	236,7	363,0	440,9	321,0	440,4	453,1	1 342,4	533,0
AREA	97,8	108,6	98,6	123,4	129,4	123,7	136,2	146,9	154,5	177,0
ASF	374,3	452,2	341,6	610,5	718,2	914,0	639,7	739,0	784,0	1 173,7
COFIROUTE <sup>1</sup>	300,7	347,8	231,5	315,0	315,5	290,4	303,0	308,8	347,0	384,2
Escota	106,9	124,5	141,4	162,0	179,9	184,8	182,5	161,6	161,9	180,0
Sanef	197,0	217,2	227,5	255,3	280,0	197,8	276,3	331,1	345,7	380,0
SAPN	12,2	21,2	29,6	27,9	37,6	29,7	49,2	64,8	78,3	73,4
ATMB	34,5	42,4	34,9	40,1	38,8	44,8	42,6	51,1	52,5	55,6
SFTRF	-26,7	260,9	-173,5	-34,9	-58,2	232,1	0,1	7,6	8,3	16,1
Alis	-23,8	-23,3	-25,8	-12,9	-20,8	-21,6	-17,4	-11,9	0,1	4,4
Alicorne	s.o.	s.o.	s.o.	s.o.	s.o.	-13,4	-11,9	-9,9	-10,5	-7,2
Adelac	s.o.	s.o.	s.o.	-27,9	-28,8	-21,7	-19,9	-16,2	-13,5	-10,7
CEVM	4,9	0,9	0,9	7,3	11,1	10,8	12,3	15,4	16,4	18,6
Aliénor	s.o.	s.o.	s.o.	s.o.	s.o.	-34,6	-35,1	-30,6	-25,9	1,3
Arcour	s.o.	s.o.	s.o.	s.o.	-16,7	-15,5	-14,3	-11,0	-7,2	-2,9
Atlandes	s.o.	-5,3	-10,8	-24,3						
Albéa	s.o.	-14,1								
Total	1 513,7	1 885,7	1 143,4	1 828,8	2 026,9	2 242,3	1 983,6	2 194,4	1 880,7	2 938,2

<sup>1</sup> Dont A86.

<sup>2</sup> Pour APRR, le résultat net pour 2014 supérieur de près de 1 milliard d'euros aux résultats nets des années précédentes s'explique par une restructuration interne avec sa filiale AREA

## Annexe 13 - Agréments délivrés par l'État en 2015 pour la délégation des services sur aires

Société	Autoroute	Aire	Activités	Titulaire du contrat
APRR	A36	Porte d'Alsace Sud	"Restauration Boutique de produits régionaux"	AUTOGRILL
APRR	A40	Bourg Jasseron	"Restauration Boutique Hôtellerie"	SOCIETE DE RESTAURATION ET D'HOTELLERIE DE L'AIN
APRR	A40	Bourg Jasseron	"Carburants Boutique"	TOTAL
APRR	A40	Ceignes Cerdon	"Carburants Restauration Boutique"	TOTAL
APRR	A46	Mionnay St-Galmier	"Carburants Boutique"	ENI
APRR	A46	Mionnay Chantanay	"Carburants Restauration Boutique"	ENI
APRR	A6	Venoy Grosse Pierre	"Carburants Boutique"	TOTAL
APRR	A6	Les Chères Est et Ouest	"Carburants Restauration Boutique"	CERTAS / ELIOR
APRR	A71	Volcans d'Auvergne	"Carburants Restauration Boutique"	TOTAL
ASF	A10	Fenioux Ouest	"Carburants Restauration Boutique"	ENI
ASF	A10	Saint-Léger Ouest	"Carburants Boutique"	EFR
ASF	A10	Saint-Léger Ouest	Restauration	HRC
ASF	A10	Saugon Est	"Restauration Boutique"	AUTOGRILL

Société	Autoroute	Aire	Activités	Titulaire du contrat
ASF	A20	Bois de Dourre	"Carburants Restauration Boutique"	TOTAL
ASF	A20	Pech Montat	"Carburants Boutique"	ENI
ASF	A20	Pech Montat	Restauration	SIGHOR
ASF	A51	Les Chabauds	"Carburants Boutique"	CERTAS
ASF	A62	Les Corbières Sud	"Carburants Boutique"	SHELL
ASF	A62	Les Terres de Graves Sud	"Carburants Restauration Boutique"	TOTAL
ASF	A64	Comminges	"Carburants Boutique"	PICOTY
ASF	A7	Morières	"Carburants Boutique"	EFR
ASF	A7	Portes-lès-Va-lence Ouest	"Carburants Boutique Restauration"	THEVENIN & DUCROT
ASF	A7	Saulce	"Carburants Boutique"	ENI
ASF	A7	Saint-Rambert-d'Albon Est	"Carburants Boutique"	EFR
ASF	A7	Saint-Rambert-d'Albon Est	Restauration	HRC
ASF	A7	Sérézin	"Carburants Restauration Boutique"	THEVENIN & DUCROT
ASF	A7	Lançon de provence Ouest	"Carburants Boutique"	TOTAL
ASF	A7	Lançon de provence Est	"Carburants Boutique"	TOTAL
ASF	A83	Brouzils	"Carburants Restauration Boutique"	ENI
ASF	A83	Chavagnes-en-Paillers	"Carburants Restauration Boutique"	SHELL

Société	Autoroute	Aire	Activités	Titulaire du contrat
ASF	A83	La Vendée	"Restauration Boutique de produits régio- naux"	RESTAURATEURS VENDEENS ASSOCIES
ASF	A89	Haut-Forez Sud	"Carburants Boutique"	SHELL
ASF	A89	Haut-Forez Sud	"Restauration Boutique Boutique de produits régio- naux"	HRC
ASF	A9	Montpellier Fabrègues Nord	"Carburants Boutique"	ENI
ASF	A9	Village Catalan	"Restauration Boutique de produits régio- naux Hôtel"	HOTEL DU VIL- LAGE CATALAN
ASF	A9	Narbonne Vinassan Nord	"Carburants Restauration Boutique"	SODIPLEC
ASF	A9	Narbonne Vinassan Sud	"Carburants Restauration Boutique"	TOTAL
ASF	A9	Tavel Nord	Carburants	Certas
ASF	A9	Tavel Nord	"Restauration Boutique"	HRC
ATMB	A40	Bonneville	"Carburants Restauration Boutique"	SHELL
ATMB	A40	Valleiry Nord	"Restauration Boutique"	HRC
COFIROUTE	A10	Tours Val de Loire	"Carburants Boutique Restauration"	TOTAL
COFIROUTE	A10	Sainte-Maure- de-Touraine	"Carburants Boutique Restauration"	TOTAL
COFIROUTE	A10	Beaugency Messas	"Carburants Boutique"	ENI

Société	Autoroute	Aire	Activités	Titulaire du contrat
COFIROUTE	A10	Blois Ménars	"Restauration Boutique"	HRC
COFIROUTE	A10	Blois Ménars	Carburants	ESSO
COFIROUTE	A10	Blois Villerbon	Restauration	AUTOGRILL
COFIROUTE	A10	Blois Villerbon	"Carburants Boutique"	SHELL
COFIROUTE	A10	Poitiers-Chincé	"Carburants Boutique"	ENI
COFIROUTE	A10	Poitiers-Chincé	Restauration	HRC
COFIROUTE	A10	Meung Sur Loire	Restauration	ENI
COFIROUTE	A10	Plaines de Beauce	"Carburants Boutique"	SHELL
COFIROUTE	A10	Plaines de Beauce	Restauration	AUTOGRILL
COFIROUTE	A10	Val Neuvy	"Carburants Boutique"	SHELL
COFIROUTE	A10	Val Neuvy	Restauration	SIGHOR
COFIROUTE	A10	Fontaine Colette	"Carburants Boutique Restauration"	EFR
COFIROUTE	A10	Chatellerault-Usseau	"Carburants Boutique Restauration"	PICOTY
COFIROUTE	A10	Orléans Gidy	"Carburants Boutique"	TOTAL
COFIROUTE	A10	Orléans Gidy	Restauration	HRC
COFIROUTE	A10	Orléans Saran	"Carburants Boutique"	TOTAL
COFIROUTE	A10	Orléans Saran	Restauration	HRC
COFIROUTE	A10	Châtellerault Antran	Carburants	CERTAS
COFIROUTE	A10	Châtellerault Antran	"Restauration Boutique"	HRC
COFIROUTE	TRONC COMMUN A10/ A11	Limours Briis-sous-Forges	"Carburants Boutique"	TOTAL
COFIROUTE	TRONC COMMUN A10/ A11	Limours Janvry	Restauration	HRC

Société	Autoroute	Aire	Activités	Titulaire du contrat
COFIROUTE	TRONC COMMUN A10/A11	Limours Janvry	"Carburants Boutique"	TOTAL
COFIROUTE	A11	Portes Angers Nord	"Carburants Boutique Restauration"	PICOTY
COFIROUTE	A11	Manoirs du Perche	"Carburants Boutique"	EFR
COFIROUTE	A11	Manoirs du Perche	Restauration	AUTOGRILL
COFIROUTE	A11	Chartres Gasville	"Carburants Boutique"	SHELL
COFIROUTE	A11	Chartres Gasville	Restauration	AUTOGRILL
COFIROUTE	A11	Chartres Bois-Paris	"Carburants Boutique"	SHELL
COFIROUTE	A11	Chartres Bois-Paris	Restauration	AUTOGRILL
COFIROUTE	A71	Salbris Theillay	"Carburants Boutique Restauration"	PICOTY
COFIROUTE	A71	Salbris La loge	"Carburants Boutique Restauration"	PICOTY
COFIROUTE	A71	Chaumont sur Tharonne	"Carburants Boutique"	EFR
COFIROUTE	A71	Bourges Mar-magne	"Carburants Boutique"	ENI
COFIROUTE	A71	Bourges Mar-magne	Restauration	HRC
COFIROUTE	A71	La Ferté St Aubin	Carburants	CERTAS
COFIROUTE	A71	La Ferté St Aubin	"Restauration Boutique"	HRC
COFIROUTE	A71	Bourges Sainte Thorette	Carburants	CERTAS
COFIROUTE	A71	Bourges Sainte Thorette	"Restauration Boutique"	HRC
COFIROUTE	A81	Vallée de l'Erve	"Carburants Boutique Restauration"	SHELL

Société	Autoroute	Aire	Activités	Titulaire du contrat
COFIROUTE	A85	Longué la Couaille	"Carburants Boutique Restauration"	SHELL
COFIROUTE	A85	Longué Cossonnières	"Carburants Boutique Restauration"	SHELL
ESCOTA	A8	Les Bréguières Nord	"Carburants Boutique Restauration"	SHELL
SAPN	A29	Bolleville	Carburants	CERTAS
SAPN	A29	Bolleville	"Restauration Boutique"	HRC
SFTRF	A43	St-Martin d'Arc	"Carburants Boutique Restauration"	ENI

## Annexe 14 - Liste des 47 tunnels de plus de 300 mètres sur le réseau concédé – hors tunnels du Mont-Blanc et du Fréjus au 31 décembre 2015

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

ATMB (hors Tunnel du Mont-Blanc)		3 tunnels	
A40	VUACHE	1415	1452
RN205	CHATELARD (mono-directionnel)	400	
RN205	CHAVANTS	1015	1015
COFIROUTE		2 tunnels *	
A11	TRANCHÉE COU-VERTE 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 COU- VERTE D'HARDELLOT	800	800

SAPN		4 tunnels	
A14	SAINT GERMAIN EN LAYER	2810	2810
	TRANCHÉE COU- VERTE DE SAINT GERMAIN EN LAYER	1550	1550
	TRANCHÉE COUVERTE DES MIGNEAUX	300	300
	TRANCHÉE COU- VERTE MAURICE BERTEAUX	300	300

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

En 2016 s'ajouteront :

- Le tunnel Maurice Lemaire dans la concession APRR ;
- Le tunnel de Toulon sur A57 dans la concession ESCOTA.

**Ministère de l'Environnement, de  
l'Énergie et de la Mer**  
Direction générale des infrastructures, des  
transports et de la mer  
Direction des infrastructures de transport

