

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

Rapport d'activité 2014



Exécution et contrôle des contrats de concession d'autoroutes et d'ouvrages d'art Rapport d'activité 2014

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



La publication au mois de septembre 2014 du rapport de l'Autorité de la Concurrence a marqué le début d'une crise sans précédent du secteur autoroutier concédé. Le Gouvernement a souhaité lancer une grande réflexion sur l'avenir des concessions car la question de la rentabilité des sociétés privées historiques gestionnaires des concessions était posée. Le Gouvernement a choisi de ne pas l'éluder. C'est pourquoi il a souhaité annuler l'augmentation des tarifs prévue au 1^{er} février 2015.

Un groupe de travail avec les parlementaires a été mis en place pour expertiser la question de la rentabilité des concessionnaires privés et pour examiner de manière ouverte les différentes pistes possibles. Il a rendu ses conclusions en mars 2015.

Fort de ce travail, le Gouvernement a pu négocier avec les sociétés d'autoroutes une base d'accord le 9 avril 2015 assurant un rééquilibrage des contrats de concession. Cette base prévoit en particulier la mise en oeuvre du plan de relance autoroutier dans le cadre fixé par l'Union européenne. Elle conclut aussi à la participation des sociétés d'autoroutes au financement des infrastructures de transport à hauteur d'un milliard d'euros.

Ceci permettra au secteur autoroutier concédé de jouer pleinement son rôle dans la relance de l'économie française.

Le niveau des péages permet de réaliser des investissements dont notre pays a besoin sans creuser notre déficit public. Chaque année, le secteur autoroutier investit entre 1,5 et 2 milliards d'euros pour maintenir la performance d'un des éléments essentiels de la « charpente » de notre réseau de transport.

Conformément aux orientations du Président de la République, l'État a négocié un plan de relance, en 2014 et jusqu'au début de l'année 2015, avec les principales sociétés d'autoroute. Il vise à concilier la poursuite des investissements nécessaires à l'emploi et à l'économie, la modération des péages pour la défense du pouvoir d'achat et la maîtrise de la dépense publique. Ce sont ainsi 3,27 milliards d'euros de travaux qui seront réalisés à court terme, sans nouvelle augmentation de péage et sans endettement public supplémentaire.

Parallèlement, j'ai assigné aux services du ministère chargés des transports quatre axes de travail pour la gestion du secteur autoroutier concédé : rigueur du contrôle des obligations contractuelles des sociétés, prise en compte des intérêts de nos concitoyens, réponses apportées aux besoins de notre économie et défense des intérêts de l'État.

Je forme le vœu que ce rapport illustre la traduction concrète de ces orientations dans la plus grande transparence.

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

Table des matières

Introduction	10
1. Chiffres clés	11
2. Faits marquants	12
3. Cadre des partenariats publics privés autoroutiers en France	13
4. Gouvernance et organisation	14
4.1. Organisation du ministère chargé des transports pour la passation et la gestion des contrats	14
4.1.1. La passation des contrats	14
4.1.2. La gestion des contrats	14
4.2. Collaboration interservices	15
4.3. Comité des usagers du réseau routier national	16
4.4. Commission nationale des marchés	17
4.5. Les Commissions Inter-Gouvernementales	18
4.6. La Commission européenne	19
4.7. L'avis de l'Autorité de la Concurrence de septembre 2014	19
5. La passation de nouveaux contrats	21
5.1. Autoroute A150 : Écalles-Alix / Barentin	21
5.2. Autoroute A355, Grand Contournement Ouest de Strasbourg	22
5.3. Autoroute A45, Lyon Saint-Étienne	22
5.4. Autoroute A507 (Rocade L2) à Marseille	22
6. Le contrôle des contrats en cours	24
6.1. Contrôle des Tarifs de péage	24
6.2. Contrôle des performances des sociétés concessionnaires	26
6.3. Contrôle de la qualité du service aux usagers	28
6.3.1. Prise en compte de l'expression des usagers	28
6.3.2. Amélioration des conditions de circulation	29
6.3.3. Services sur aires	30
6.3.4. Dépannage	30
6.4. Prise en compte de la Sécurité routière	31
6.5. Contrôle lié à la conservation du patrimoine	32
6.5.1. Bâtiments	32
6.5.2. Tunnels	33

6.5.3. Ouvrages d'Art	33
6.5.4. Chaussées et ouvrages en terre	36
6.5.5. Environnement	39
6.5.6. Problématiques particulières traitées en 2014	39
6.6. Contrôle avant mise en service	40
6.6.1. Instruction des dossiers techniques	40
6.6.2. Contrôle des travaux de constructions	42
6.6.3. Décisions de mise en service	45
6.7. Contrôle des sous-concessions (aires de service)	47
6.8. Contrôle de la transmission des informations relatives à l'exécution de la concession	48
6.9. Contrôle financier des concessions	49
7. Négociation des avenants aux contrats de concessions	51
7.1. Contrats de plan	51
7.2. Plan de relance autoroutier	52
7.3. Tunnel Maurice Lemaire	53
8. Participation à la définition des bonnes pratiques et des règles de l'art	54
8.1. Doctrine en matière de concession autoroutière	54
8.2. Bonnes pratiques et règles de l'art	55
9. Activité réglementaire	57
9.1. Directive « concessions »	57
9.2. Renouvellement du comité des usagers	57

Introduction

L'année 2014 a été marquée par le plan de relance autoroutier et par le rapport de l'autorité de la concurrence sur les autoroutes concédées, ainsi que par le lancement de nouveaux appels d'offres pour des concessions routières.

Pendant cette année, le ministère chargé des transports a orienté ses efforts sur l'amélioration de la politique d'entretien et d'exploitation du réseau.

Ainsi, au-delà des actions de contrôle préalables à la mise en service, les démarches d'audit des chaussées et des ouvrages d'art se sont poursuivies sur le réseau en service. Cette réorientation sur la politique d'entretien et d'exploitation s'impose d'autant plus que la fin des concessions autoroutières historiques approche (entre 2027 et 2032). C'est pourquoi 2014 a été marquée, comme 2013 et 2012, par un travail approfondi des services de contrôle des concessions orienté vers la politique d'entretien et d'exploitation, et dont l'objectif est de se perfectionner sur les années qui viennent.

À cet égard, 2014 est la troisième année que les indicateurs de qualité que l'État a imposé aux sociétés dans le cadre des contrats de plan deviennent effectivement pénalisables.

Par ailleurs, le contrôle des hausses de péage prévues dans le cadre des contrats de concession a été particulièrement rigoureux suite aux recommandations de la Cour des Comptes, notamment en ce qui concerne les distorsions tarifaires (différence entre le tarif le plus élevé et le tarif moyen) et le foisonnement. La hausse des péages au 1^{er} février 2014 a été de 1,14 % en moyenne. Il convient de rappeler que la hausse de la TVA de 19,6 % à 20 % au 1^{er} janvier 2014 a rendu l'élaboration des tarifs de péage d'autant plus difficile. Pour ne pas troubler les usagers, les sociétés ont choisi de ne pas appliquer la hausse de la TVA au 1^{er} janvier, mais seulement au 1^{er} février, prenant sur leurs fonds propres pour financer la hausse de la TVA pendant le mois de janvier 2014. En ce qui concerne la hausse du 1^{er} février 2015, suite à la vérification des tarifs par les services de la DIT fin 2015, le Gouvernement a finalement décidé, en janvier 2015, de geler les tarifs de péage suite au rapport de l'Autorité de la Concurrence de septembre 2014.



1. Chiffres clés

8 983 km d'autoroutes concédées et d'ouvrages à péage en service (fin 2014)

0 km mis en service en 2014

914 échangeurs

49 tunnels de plus de 300 m exploités par les concessionnaires

367 aires de service

632 aires de repos

23 318 véhicules légers par jour en moyenne en 2014

3 826 poids lourds par jour en moyenne en 2014

87,3 milliards de véhicules.km en 2014

9,18 milliards d'euros de chiffre d'affaires en 2014

31,7 milliards d'euros de dette en 2013

123 accidents mortels en 2014 (versus 138 en 2013 et 127 en 2012)

103 accidents des équipes d'intervention en 2014 (versus 105 en 2013 et 98 en 2012)

420 645 interventions de dépannage

669 visites et inspections de terrain par les agents de la DIT

807 dossiers instruits par les agents de la DIT

Plus de 36 000 tarifs de péage contrôlés



2. Faits marquants

- Janvier : Entrée en vigueur des contrats de plan 2014-2018 pour les sociétés APRR et AREA
- Février : Pré-notification du plan de relance à la Commission européenne
- Mars : Ouverture d'une voie spécialisée partagée sur l'autoroute A48 (AREA) à l'arrivée sur Grenoble
- Mai : Notification officielle du plan de relance à la Commission européenne
- Juin : Signature d'un protocole visant la compensation de la hausse de la redevance domaniale de 2013 avec les petites sociétés pour lesquelles cette hausse de la redevance domaniale impacte substantiellement l'économie de leur concession
- Septembre : Mise en service du demi-diffuseur de Mauvernay sur l'A48
Rapport de l'Autorité de la Concurrence sur les autoroutes concédées
Notification modificative du plan de relance autoroutier après échanges avec la Commission européenne
- Octobre : Validation du plan de relance par la Commission européenne
Annonce par la Ministre de l'Écologie du lancement d'une réflexion sur l'avenir du secteur autoroutier concédé, suite à la remise du rapport de l'Autorité de la concurrence
- Novembre : Mise en service de l'élargissement de l'A43, secteur de La Motte Servolex
Mise en service de l'élargissement de l'A46 entre Anse et Genay
Mise en service du demi diffuseur d'Ebreuil sur l'A719
- Décembre : Mise en service des nouveaux diffuseurs de Noeux-les-Mines sur l'A26, de Pont Lévêque sur l'A13 et de Montbéliard centre sur l'A36
Mise en service de l'élargissement de l'A43, secteur de la Tour-du-Pin et du nouveau demi-échangeur de la Tour-du-Pin
Mise en service de l'élargissement à 2x3 voie de l'A71 entre Gerzat et l'A75
Remise du rapport relatif à la place des autoroutes dans les infrastructures de transport de la commission du Développement durable de l'Assemblée Nationale sous la présidence de Bernard Panher et dont Jean-Paul Chanteguet était rapporteur, ainsi que du rapport du groupe de travail constitué par le Sénat sur le même sujet.
Décision du Premier Ministre de créer un groupe de travail avec les parlementaires sur l'avenir du secteur autoroutier concédé, et d'attendre les conclusions de ce groupe de travail avant de valider le plan de relance autoroutier

3. Cadre des partenariats publics privés autoroutiers en France

Le terme de partenariats publics privés (PPP) autoroutiers recouvre en France deux grandes typologies de contrats : la concession autoroutière et le contrat de partenariat.

La 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, 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 de 2004. Pour la première fois, un contrat de partenariat a été signé en France par l'État dans le cadre de la réalisation de la 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 qu'en concession.



4. Gouvernance et organisation

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

4.1.1. La passation des contrats

Le département des partenariats public-privé infrastructures et transports (PPP-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 CEREMA, ainsi que la MARRN (mission d'appui du réseau routier national) 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...).

Les nouveaux contrats de concession sont systématiquement attribués à l'issue d'une procédure de mise en concurrence faisant l'objet d'une publicité de 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 des 20 contrats de concession d'autoroute ou d'ouvrages d'art pour le compte de l'État. Elle exerce d'abord 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 ou de l'atteinte des objectifs performantiels) 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 compte 35 agents et effectue ses missions avec les moyens 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.

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 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. Les commandes aux directions territoriales du CEREMA passées en 2014 ont atteint 340 000 € représentant environ 300 agents/jours équivalent temps plein. 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.



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 concernés.

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 étroitement associée au contrôle annuel des hausses de tarifs de péage, qu'elle reçoit, examine et valide le cas échéant conjointement avec la DIT.

Les dispositifs de contrôle sur aire et en voie sont élaborés et financés en partenariat avec les services de la gendarmerie ainsi qu'avec la direction générale des douanes et des droits indirects.

Enfin, les décrets préparés par la DIT sont généralement examinés par la section des travaux publics du Conseil d'État. C'est le cas notamment des avenants aux contrats de concession, à l'instar des contrats de concession initiaux. À l'occasion de chacun de ces examens, l'État, représenté par la DIT, le ministère des finances et le Secrétariat général du Gouvernement, présente un projet de texte; la section le rejette, l'approuve, ou l'amende à la marge afin de l'expurger d'éventuelles erreurs de droit qui ne touchent pas à l'architecture générale du texte.

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. L'expérience acquise permet maintenant d'intégrer ces préoccupations dans les phases projet.

4.3. 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. Sa composition a été fixée par arrêté du 27 novembre 2009.

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 2014, 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 2014;
- les principaux aménagements sur le réseau routier national sur la période 2014-2015;
- l'avis de l'Autorité de la Concurrence de septembre 2014 sur l'économie des concessions;
- le rapport d'activité 2013.

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, la nomination des nouveaux membres devrait intervenir d'ici la fin de l'année 2015.

Par ailleurs, le décret n° 2014-589 du 6 juin 2014 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 d'un an à compter du 8 juin 2014.

4.4. Commission nationale des marchés

La Commission nationale des marchés des sociétés concessionnaires d'autoroutes et d'ouvrage d'art (CNM) a été instaurée par le décret n°2004-86 du 26 janvier 2004. La CNM est chargée du contrôle des marchés de huit sociétés concessionnaires d'autoroutes ou d'ouvrages d'arts. Il s'agit des six sociétés privatisées : APRR, AREA, SANEF, SAPN, ASF et ESCOTA ainsi que des deux sociétés à capitaux majoritairement publics : ATMB et SFTRF. Le secrétariat de la CNM est assuré par la DIT.

La CNM a vu ses missions élargies depuis la privatisation des sociétés concessionnaires d'autoroutes, par le décret n°2007-940 du 15 mai 2007. Elle contrôle désormais :

- la composition et le fonctionnement des commissions des marchés instituées par les sociétés concessionnaires ;
- les règles définies par celles-ci pour la passation et l'exécution des marchés de travaux, de fournitures et de services ;
- le respect des règles qui leur sont applicables pour la passation et l'exécution de leurs marchés.

La CNM peut désormais rendre publics les avis qu'elle émet et les recommandations qu'elle formule. Elle peut également examiner tout marché passé par les sociétés, entendre leurs dirigeants et faire appel à des experts. Enfin, la CNM établit un rapport annuel, pouvant lui-même être rendu public.

La CNM était présidée en 2014 par M. Christian Descheemaeker, conseiller maître à la Cour des comptes. Au cours de l'année 2014, la CNM s'est réunie à 2 reprises en présence des représentants des sociétés concessionnaires d'autoroutes concernées.

Le rapport d'activité de 2013 de la CNM, publié en février 2015 sur le site internet du ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, a consolidé le bilan de la mise en œuvre par les sociétés concessionnaires des recommandations faites par la CNM dès 2008. La CNM a examiné en particulier :

- la composition et le fonctionnement des commissions ;
- l'information relative aux entreprises liées et groupées, notamment en ce qui concerne les marchés attribués à des entreprises liées ;
- les seuils de mise en œuvre des procédures formalisées ;
- l'examen des avenants aux marchés par les commissions internes des sociétés concessionnaires ;
- le niveau général des prix, notamment l'écart entre la moyenne générale des prix et le montant estimé du marché ainsi que l'écart entre l'offre retenue et la moyenne générale des prix.

4.5. Les Commissions Inter-Gouvernementales

Le service assure le secrétariat de la délégation française aux Commissions intergouvernementales (CIG) des tunnels du Mont-Blanc et du Fréjus, sous l'autorité de l'ambassadeur Frédéric Basaguren, président des délégations françaises.

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 de chaque traité, 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 paritaire, 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 compétente pour approuver les tarifs de péage. En 2014, chaque CIG s'est réunie à deux reprises, à Paris et à Rome.

En 2014, 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 au tunnel à partir du 1^{er} 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. Enfin, les CIG ont approuvé les hausses de tarifs qui permettent de financer, d'une part, le percement du second tube du tunnel du Fréjus et, d'autre part, la sécurisation de la RN205 reliant l'A40 à la rampe d'accès au tunnel du Mont-Blanc.

Par ailleurs, en application des conventions signées entre les gouvernements français et italiens, 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 2014, 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.

4.6. La Commission européenne

La DIT a été en relation avec la Commission européenne en 2014 sur les sujets suivants :

- le plan de relance (cf. ci-dessous), les contacts établis fin décembre 2013 ayant abouti à la validation par la Commission européenne de ce projet fin octobre 2014;
- le projet de fusion du contrat de concession du Tunnel Maurice Lemaire et du contrat de concession autoroutière d'APRR (cf. ci-dessous), les premiers contacts concernant la notification de ce projet ayant été pris en juillet 2014.

4.7. L'avis de l'Autorité de la Concurrence de septembre 2014

Suite à la publication du rapport de la Cour des Comptes de juillet 2013 sur les relations entre l'État et les sociétés concessionnaires d'autoroutes, la Commission des finances de l'Assemblée nationale a saisi en décembre 2013 l'Autorité de la Concurrence d'une demande d'avis sur le secteur des autoroutes après la privatisation des sociétés concessionnaires, en application de l'article L. 462-2 du code commerce. Le 18 septembre 2014, l'Autorité de la Concurrence a rendu public son avis.

L'Autorité de la Concurrence a ainsi estimé que la rentabilité exceptionnelle des sociétés concessionnaires d'autoroutes « historiques » était assimilable à une rente, qui devait être davantage régulée en faveur de l'État et des usagers. Elle a ainsi proposé treize recommandations, visant à renforcer la régulation du secteur des autoroutes, à améliorer les conditions de la concurrence dans le secteur des marchés de travaux passés par les sociétés concessionnaires et à rééquilibrer le plan de relance autoroutier en faveur des usagers et de l'État.

Le Gouvernement a pris note de l'avis de l'Autorité de la concurrence et a fait le choix de mettre en œuvre la plupart des recommandations dans le cadre de la loi pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques, qui a été examiné par le Parlement au 1^{er} semestre 2015.

La publication de ces avis a été suivie par la mise en place :

- d'une mission d'information sur la place des autoroutes dans les infrastructures de transport par l'Assemblée nationale, dont le rapport d'information a été publié le 17 décembre 2014 d'un rapport d'information de l'Assemblée nationale;

- d'un groupe de travail sur les sociétés concessionnaires d'autoroutes par le Sénat, dont les conclusions ont été rendues publiques le 17 décembre 2014.

Les conclusions de ces deux formations se sont inscrites dans la continuité des recommandations de l'Autorité de la Concurrence et proposaient également d'étudier la voie d'une dénonciation unilatérale de tout ou partie des contrats de concession historiques. Cette option n'a finalement pas été retenue par le Gouvernement, qui lui a préféré le rééquilibrage négocié de ces contrats au profit de l'État et des usagers.

5. La passation de nouveaux contrats

Le ministre chargé des transports a fait l'analyse du caractère financièrement non soutenable du projet de schéma national des infrastructures de transport (SNIT), et a mandaté en octobre 2012 une commission de parlementaires et de personnes qualifiées pour hiérarchiser, et mettre en perspective les grandes opérations composant ce schéma. L'objectif était de pouvoir disposer d'un schéma national définissant les principales orientations à court, moyen et long termes, d'une politique des transports soutenable et tournée vers l'utilisateur.

Le rapport de cette commission dite « Mobilité 21 » 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, ont 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 par le département PPP-IT en 2014 :

5.1. Autoroute A150 : Écalles-Alix / Barentin

La section Écalles-Alix – Barentin de l'autoroute A150 constitue 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 kilomètres environ, à 2x2 voies de circulation dans le département de la Seine-Maritime (76).

La procédure de mise en concession a été initiée en mars 2009 et trois candidats ont remis une offre. L'analyse de ces offres a 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 se sont 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. L'inspection des travaux s'est déroulée le 4 décembre 2014.

5.2. Autoroute A355, Grand Contournement Ouest de Strasbourg

Le projet d'autoroute A355 – Grand Contournement Ouest de Strasbourg, GCO, long de 24km, 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.

La commission « Mobilité 21 » a classé le GCO parmi les projets à réaliser à un horizon lointain. Toutefois, la mission d'analyse des déplacements dans l'agglomération Strasbourgeoise conduite par le CGEDD en 2013 a confirmé la pertinence du CGO et a établi certaines recommandations portant notamment sur la réduction du profil en travers et l'articulation avec l'aménagement d'A35. Ces résultats ont permis une relance des négociations avec les collectivités locales (Communauté Urbaine de Strasbourg, Conseil Général du Bas-Rhin, Région Alsace) qui ont formalisé leur soutien au projet et le souhait qu'une nouvelle procédure de mise en concurrence soit lancée début 2014.

La nouvelle procédure de mise en concession a été initiée en février 2014. Les candidatures de quatre groupements ont été admises par décision ministérielle en juin 2014.

L'élaboration du dossier de consultation des entreprises au cours du second semestre ouvre la voie à la poursuite opérationnelle du projet en 2015.

5.3. Autoroute A45, Lyon Saint-Étienne

L'autoroute A45 est une autoroute à 2x2 voies de 48 km reliant 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.

Après admission de 3 candidatures en janvier 2014, le dossier de consultation des entreprises a été remis aux candidats le 24 février 2014. Deux offres ont été reçues le 30 septembre. L'analyse des offres, initiée dès leur réception, s'est déroulée jusque début 2015.

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 des sections Est et Nord. A ce jour, la L2 Est est partiellement achevée tandis que L2 Nord doit être réalisée.

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

tenance de la totalité de l'itinéraire, l'exploitation restant de la responsabilité de la Direction Interdépartementale des Routes Méditerranée (DIR Méditerranée).

Dans le cadre d'un contrat de partenariat, la rémunération du titulaire se fait par le versement d'un loyer. Ce versement est conditionné par la réception, appelée *mise à disposition*, de l'ouvrage. La mise à disposition clôt donc la phase de conception-construction.

Le loyer versé 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.

En 2014, des premiers travaux ont débuté sur la section Est de l'itinéraire. Ils ont concerné les tranchées couvertes de la Fourragère et de Montolivet ainsi que la construction du nouveau CEI de Clérissy.

Des premiers travaux de rétablissements ont également été réalisés sur la L2 Nord, au droit de la rue Mérimée et du camp Sainte Marthe.

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 des droits d'évocation. L'instruction des dossiers de levée de ces droits d'évocation de la SRL2 a mobilisé les services de la DIT en 2014.

6. Le contrôle des contrats en cours

6.1. Contrôle des Tarifs de péage

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 autoroutier, est de $70\% \times \text{inflation}$; dans le cadre d'un contrat de plan, elle est en général de la forme $85\% \times \text{inflation} + X\%$ ¹. 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 ;
- 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

¹ Le détail des taux de hausse pour chaque société est rappelé en annexe.

égales par ailleurs, bien au-delà de la hausse annuelle des tarifs accordée par le concédant.

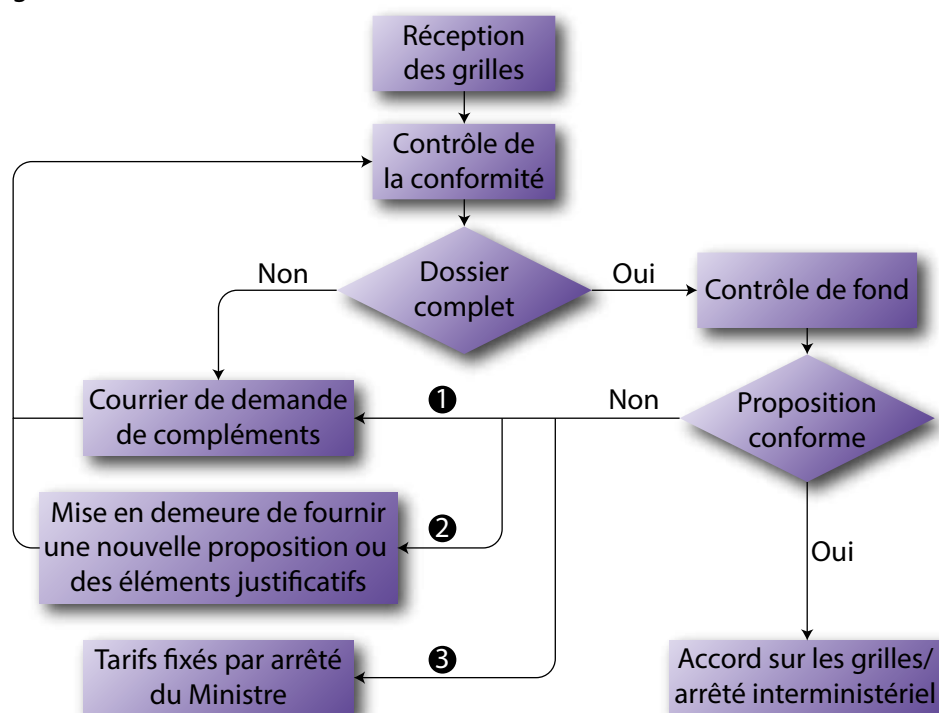
Le cahier des charges des sociétés précise le principe d'évolution des tarifs autoroutiers. Pour chacune des concessions des groupes ASF-ESCOTA, APRR-AREA, SANEF-SAPN et COFIROUTE, le réseau exploité est découpé en sections de référence. Pour chaque section de référence est défini, pour chaque classe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

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

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

Les annexes 7 à 11 présentent les différents éléments relatifs aux tarifs de péage 2015 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 1^{er} février, sauf cas exceptionnels comme, par exemple, le tunnel A86 duplex de la société COFIROUTE pour lequel les tarifs de péage augmentent au 1^{er} janvier.

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



En 2015, le Gouvernement a souhaité mettre en œuvre les recommandations formulées par la Cour des Comptes et l'Autorité de la Concurrence visant à un rééquilibrage des relations contractuelles entre l'État et les sociétés concessionnaires. C'est pourquoi, par arrêté conjoint de la ministre de l'écologie du développement durable et de l'énergie et du ministre de l'économie et du numérique, daté du 27 janvier 2015, les tarifs des sept sociétés d'autoroutes ont été gelés en 2015. Ces sociétés représentent 95% du réseau concédé français – APRR, AREA, ASF, COFIROUTE, ESCOTA, SANEF et SAPN.

Les autres sociétés d'autoroutes ont vu leurs tarifs augmenter conformément aux stipulations de leurs contrats.

6.2. Contrôle des performances des sociétés concessionnaires

La quasi-intégralité des sociétés concessionnaires font désormais l'objet d'une évaluation de leurs performances au moyen d'une batterie d'indicateurs couvrant les domaines suivants :

- sécurité;
- service aux usagers;
- exploitation du réseau;
- entretien du patrimoine.

Ces indicateurs fixent un socle d'exigences de l'État concédant vis-à-vis de ses concessionnaires traduits en objectifs chiffrés. Ils sont listés en annexe 5.

Les indicateurs sont contractualisés entre l'État et les sociétés concessionnaires de deux manières:

- ils sont inclus dès l'origine dans tous les nouveaux contrats de concession;
- pour les sociétés titulaires de contrats plus anciens, ils font l'objet d'une contractualisation à l'occasion de la mise au point des contrats de plan ou d'entreprise, ce pour la durée dudit contrat.

La non-atteinte des objectifs fixés donne lieu à des pénalités financières, en application des contrats, 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 2014, 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, le suivi des indicateurs constitue l'une des bases du dialogue avec les concessionnaires pour la recherche d'une amélioration continue du service rendu.

Les indicateurs font eux-mêmes l'objet d'améliorations continues, à l'occasion de chaque renégociation de contrat.

Ainsi :

- les indicateurs de performance d'une société ont été adaptés en 2014 dans la perspective de la signature d'un avenant au contrat;

- deux nouveaux indicateurs de performance, l'un relatif au délai d'assistance téléphonique au péage, et l'autre relatif aux délais de dépannage, sont expérimentés sur deux sociétés.

Les indicateurs sont calculés par les sociétés concessionnaires elles-mêmes.

Néanmoins, afin de s'assurer de l'exhaustivité et de la sincérité des données fournies par les sociétés pour le calcul des indicateurs, la DIT expérimente depuis 2013 la réalisation d'audits dans le domaine de l'exploitation.

Les premiers audits ont été menés à bien, avec l'assistance du CEREMA, en 2014 pour 3 sociétés pour les indicateurs suivants :

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

Ces audits ont permis 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.



6.3. Contrôle de la qualité du service aux usagers

6.3.1. Prise en compte de l'expression des usagers

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

- évaluation, par les usagers, de la qualité du réseau (dite « enquête satisfaction »).
- bilan des réclamations adressées aux sociétés concessionnaires par leurs clients.

Évaluation de la qualité du réseau par les usagers

Les usagers sont globalement très satisfaits du réseau et ce niveau de satisfaction est assez constant d'une année à l'autre.

Ainsi, les niveaux de satisfaction relatifs à l'état du réseau et aux conditions de circulation se maintiennent, d'année en année, à un niveau élevé.

On observe en revanche une relative dégradation de l'appréciation des conditions du passage au péage – étant précisé que la question du coût du péage n'est pas abordée dans l'enquête.

Cette baisse est particulièrement marquée sur la thématique « accueil au péage », elle est concomitante à l'automatisation du péage.

C'est pour cette raison que le concédant engage la définition et la mise en place des premiers indicateurs relatifs à la qualité de l'accueil en barrière, dans le cadre contraint de la relation contractuelle qui le lie avec ses concessionnaires.

Ainsi a été défini en 2014 l'indicateur de performance relatif à la réactivité en matière de télé-opération des gares automatisées (cf § 6.2 - Contrôle des performances des sociétés concessionnaires), en cours de test pour deux sociétés.

Bilan des réclamations

Ramené au nombre de kilomètres parcourus, le nombre de réclamations adressées par les usagers aux concessionnaires reste très faible.

Néanmoins ces motifs de réclamation, qui ont justifié que les usagers aient pris la peine d'écrire aux sociétés, doivent être scrutés de manière attentive afin d'identifier les principaux points durs 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 (2,8) 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 :

- fiabilisation des dispositifs techniques de détection ;
- amélioration des organisations.

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

Par ailleurs l'État concédant s'assure, au travers d'un indicateur de performance spécifique, que, en cas de réclamation, les sociétés concessionnaires répondent dans des délais raisonnables à leurs usagers.

Règlements d'exploitation

Ces documents régissent la relation entre le concessionnaire et son usager, ils constituent en quelque sorte les « conditions générales d'utilisation » du réseau autoroutier.

Proposés par les sociétés, ces règlements sont validés par le concédant. Trois projets de règlement d'exploitation ont été instruits en 2014.

6.3.2. Amélioration des conditions de circulation

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

Péage

Afin d'améliorer l'écoulement du trafic, les barrières font l'objet d'aménagements divers (élargissements, modernisation des équipements, mise en place du télépéage sans arrêt...).

La qualité de ces projets fait l'objet de contrôles tout au long de leur réalisation, mais aussi en fonctionnement courant. Ces contrôles visent à s'assurer que, outre la prise en compte des questions de sécurité, le service rendu à tous les usagers, qu'ils soient VL ou PL, équipés ou pas d'un télébadge, soit amélioré.



Ainsi en 2014 :

- 41 dossiers d'amélioration ont été traités ;
- 10 inspections de sécurité ou de travaux ont été réalisées ;
- 51 barrières en service ont fait l'objet d'une inspection aux fins de vérifier leur bonne exploitation ainsi que leur bon fonctionnement global.

Minimisation de la gêne liée aux chantiers

L'attention particulière portée depuis 2012 à la problématique de l'exploitation de l'autoroute pendant les chantiers a conduit à une nette augmentation du nombre de dossiers traités.

Ainsi, le nombre de Dossiers d'Exploitation Sous Chantier (DESC) transmis par les sociétés a été porté au nombre de 666 en 2014, contre 374 en 2012.

Dans ce cadre, une vigilance particulière est apportée aux dispositions prises par les gestionnaires pour limiter la gêne aux usagers à l'occasion des chantiers.

Lorsque toutes les mesures raisonnables destinées à limiter cette gêne n'ont pas été prises, le concédant invite le concessionnaire à optimiser encore le dispositif proposé.

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 2014, dont 5 sur SDS et 15 sur PDS.

Une vingtaine d'avis ont par ailleurs été émis sur des demandes de modifications ou compléments ponctuels à la signalisation en place.

6.3.3. Services sur aires

Bâtiments contrôlés	7
Visites de contrôle et d'évaluation réalisées	116
Dossiers de renouvellement d'installations commerciales	37

L'attractivité des aires est propice à un meilleur respect par les conducteurs des temps de repos nécessaires lors des longs trajets.

C'est pourquoi la qualité des aires de service et de repos fait l'objet d'une attention toute particulière.

Tout projet ambitieux de modification des aires fait notamment l'objet d'un contrôle par le concédant avant travaux.

La qualité des aires de repos fait par ailleurs l'objet d'un indicateurs de performance. Il est évalué chaque année directement par l'autorité concédante.

En 2014 :

- 7 bâtiments nouveaux ou modifiés ont été réceptionnés ;
- 116 aires de repos ont fait l'objet d'une évaluation de performance (niveau d'équipement et d'entretien) ;
- 37 dossiers de renouvellement d'installations commerciales sur aires de service ont fait l'objet d'une analyse.

6.3.4. Dépannage

Participation aux commissions de dépannage	8
--	---

Participation aux ouvertures de plis	10
Avis rendus	8

Suite à l'entrée en vigueur de la circulaire du 25 avril 2013 relative au dépannage sur autoroutes concédées, une réunion d'animation de l'ensemble des sociétés concessionnaires a été organisée début 2014, en associant la DGCCRF. Cette réunion a permis de partager les expériences et de répondre à certaines questions récurrentes des sociétés concessionnaires ou de dépannage.



Sur les 22 commissions interdépartementales d'agrément qui se sont déroulées en 2014, la sous-direction GRA a participé à 8 commissions et donné ses avis écrits.

Enfin, les discussions relatives à la définition de la méthode de calcul d'un nouvel indicateur, relatif aux délais de dépannage ont vu leur aboutissement en 2014, pour une mise en oeuvre effective en 2016 après une année de tests en 2015 (deux sociétés concessionnaires concernées).

6.4. Prise en compte de la Sécurité routière

Études d'enjeux SURE	8	Produites par les sociétés, avec l'assistance méthodologique du CEREMA, ces études d'enjeux ont été validées par l'État, cette validation permettant l'engagement de la phase « diagnostic ».
Bilans à 6 mois	15	Dossiers produits par les SCA
Audits de début d'exploitation (DEX)	7	Audits réalisés par GRA

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

Dispositifs généraux : démarches SURE, ISRI, suivi des événements majeurs

La DIT a impulsé, en 2013, la mise en oeuvre 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, sous le contrôle de l'État, les études d'enjeux. 8 études ont été validées par le concédant en 2014.

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, permettant de saisir les sociétés en cas de problèmes récurrents ou d'accidents particuliers.

Dispositifs particuliers pour les aménagements récents

Après tout nouvel aménagement les sociétés doivent, conformément à la circulaire n°87-88 du 27 octobre 1987 relative au réseau concédé, établir un bilan de sécurité après 6 mois d'exploitation.

15 bilans « bilans à 6 mois » ont été reçus et analysés en 2014.

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 fasse l'objet d'un audit de début d'exploitation.

Cet audit s'appuie notamment sur le bilan à 6 mois, le procès-verbal de l'inspection de travaux et sécurité avant mise en service ainsi qu'une visite 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 2014, 7 audits de début d'exploitation ont été réalisés.

6.5. Contrôle lié à la conservation du patrimoine

6.5.1. 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 SFTRF de fournir leur inventaire immobilier en utilisant la fiche d'identité : le patrimoine bâtimementaire 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.

L'année 2014 a permis de stabiliser la fiche de qualification d'état des bâtiments.

6.5.2. Tunnels

Dans le domaine des tunnels, l'État 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 44 tunnels de plus de 300 mètres.

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, ...) 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 des tunnels 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 test.

Chantier en cours

Les principaux travaux en cours en 2014 portent sur le tunnel du Puymorens. Les travaux se termineront en 2015.

6.5.3. Ouvrages d'Art

Contrôles d'ouvrages d'art sur le réseau en service

25

Le contrôle exercé par la division « construction et patrimoine » sur l'état d'entretien des ouvrages d'art s'opère selon quatre processus imbriqués :

a) un contrôle continu lors de visites non formalisées du réseau, lors des déplacements ;

En 2014, des actions de contrôle continu ont été menées sur 45 000 km de réseau, parcourus en voiture au cours de 61 jours de déplacements. Les différents défauts de maintenance mis en lumière ont été signalés aux sociétés.

Le pont des aires du Tardenois a fait l'objet de contrôles spécifiques et de l'instruction en 2014 d'un dossier d'information portant sur le programme de travaux de reconstruction.

b) lors d'audits biennaux réalisés sur procédures avec chaque société en vue de faire le point sur la maintenance du patrimoine d'ouvrages d'art et l'avancement des travaux prévus au contrat de plan.

En 2014 l'audit biennal d'ASF – réseau Est a été réalisé.

c) lors d'audits de terrain

Basés sur les visites contradictoires d'ouvrages judicieusement choisis, ces audits permettent de s'assurer de l'état réel des ouvrages et donc d'analyser la politique de maintenance de la société (propriété, complétude des dossiers de concession, sécurité des usagers, fonctionnalité effective des ouvrages, application effective des clauses des contrats de plan..).

d) lors d'audits de terrain de fin de concession

Le contrat de concession prévoit, que 7 ans avant la fin de celle-ci, le concédant établira, après concertation avec le concessionnaire :

- le programme d'entretien et de renouvellement pour assurer la remise des ouvrages en bon état d'entretien comprenant un chiffrage détaillé des coûts ;
- Le programme des opérations préalables à la remise des ouvrages au concédant.

Les programmes ci-dessus sont exécutés par le concessionnaire et à ses frais. Un système de garanties est prévu. La fin des premières concessions étant actuellement programmée pour le 31.12.2027, le rendez vous de définition des travaux aura donc lieu en 2020.

Les plans de financement des sociétés ne prévoient pas de provisions particulières pour ce rendez vous de fin de concession.

Ceci pré-suppose que les ouvrages seront jugés conformes par le concédant, ce qui peut ne pas être le cas, notamment en ce qui concerne la fréquence de renouvellement des constructions.

Pour s'en assurer, la sous-direction a achevé en 2014 l'audit de fin de la concession ESCOTA, première société concernée.

Audit de fin de la concession ESCOTA

Cet audit approfondi de terrain a porté sur un tronçon de 205 km d'autoroutes. La valeur de construction du seul patrimoine de pont était de l'ordre d'un milliard d'Euros.

Les objectifs retenus pour cet audit ont été :

- examiner les conditions d'application par la société de son cahier des charges en matière d'ouvrages d'art ;
- auditer la politique de la société, observer in situ l'état effectif du patrimoine ;
- examiner les grosses réparations prévues à moyen et long terme ;
- comparer l'état de différents réseaux entre eux (concédés et non concédés) ;
- préparer le rendez vous de programmation de la fin de concession prévu alors en 2020, 7 ans avant la fin de celle-ci.

Dix réunions de terrain ont été tenues avec le concessionnaire.

Les écarts constatés étaient les suivants :

- en plus par rapport aux exigences contractuelles : 3 ;
- en moins, risque faible non détecté ou non traité : 2 ;
- en moins, risque modéré non détecté ou non traité : 9 ;
- en moins, risque fort non détecté ou non traité : 11 ;
- perte partielle de fonctionnalité : 1 ;
- perte de totale de fonctionnalité : 0.

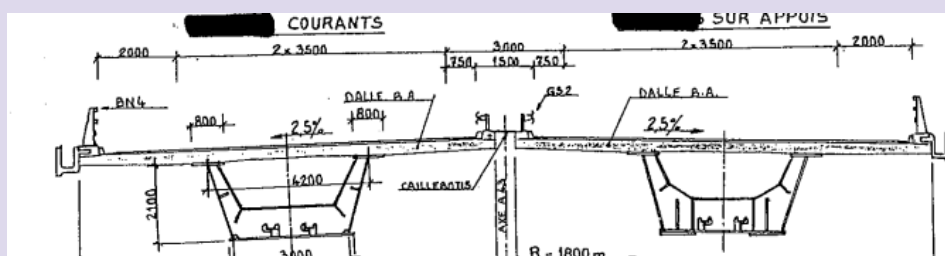
La sous-direction GRA a attiré l'attention du concessionnaire sur les points suivants :

- Pour les ouvrages d'art, champ de cet audit, la société dispose d'une politique écrite, connue et appliquée mais perfectible.
- Un grand nombre d'ouvrages ne sont pas dotés d'un procès verbal de remise comme l'impose la directive du 02 mai 74.
- Les dossiers d'ouvrages d'art sont incomplets en grand nombre. Il n'est actuellement pas envisagé de processus de mise à niveau.
- Les ponts sont raisonnablement suivis et réparés mais le stock des ouvrages en 2 et 2E (requérant un entretien spécialisé réalisé par une entreprise) est important, notamment en regard de leurs homologues du réseau non concédé.
- Le business plan de la société ne semble pas prévoir de travaux de mise à niveau au rendez-vous prévu 7 ans avant de fin de concession.



La sous-direction GRA peut également être sollicitée pour des audits spéciaux, en cas de situation d'urgence ou en cas de mise sous haute surveillance.

Fatigue d'un pont autoroutier



Le passage des poids lourds sur les ponts peut entraîner la fatigue de leurs structures métalliques d'autant plus vite que les véhicules sont nombreux et lourds. Il peut en résulter une fissuration de fatigue dont la propagation peut, dans les cas les plus critiques, compromettre à court terme la stabilité de l'ouvrage.

Le diagnostic et la réparation de telles structures relèvent d'un haut niveau d'expertise.

Dans le cas de pathologies rares, le contrat prévoit la présentation par le concessionnaire au concédant du diagnostic et du traitement envisagé pour garantir la pérennité des performances de l'ouvrage sur le long terme.

6.5.4. Chaussées et ouvrages en terre

Contrôle terrassement/chaussées sur réseau en service

8

Observatoire des chaussées

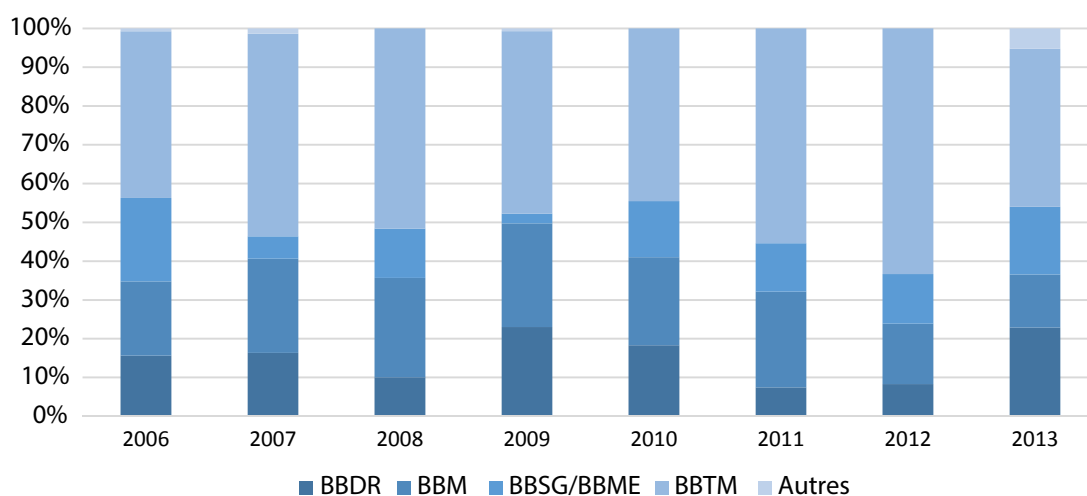
La sous-direction GRA exerce un rôle d'observatoire de l'entretien des chaussées, en recueillant auprès des Sociétés des données relatives aux différents travaux d'entretien effectués en cours d'année.

En compléments des informations transmises par les sociétés, des réunions d'échanges sur les travaux réalisés et les politiques d'entretien chaussées peuvent être organisées à la demande du concédant. En 2014, des réunions de ce type ont eu lieu avec les sociétés ASF, APRR, AREA, ESCOTA, COFIROUTE/ARCOUR, SANEF/SAPN, ATMB et A'LIENOR.

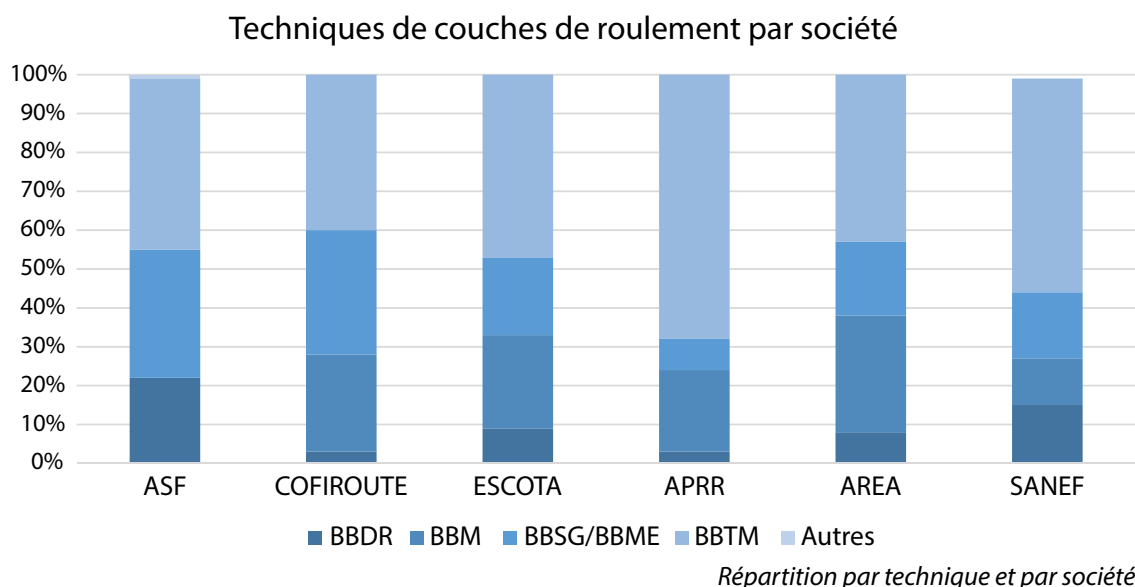
Ces échanges permettent de vérifier la qualité des données transmises et d'assurer une veille sur l'évolution des techniques et l'entretien du réseau (technique, âge des couches de roulement, fréquence d'entretien).

Ex. Les graphiques ci-après montrent la prédominance de l'emploi des couches très minces (BBTM) en renouvellement des couches de roulement.

Techniques de couches de roulement par année



Évolution de l'entretien des couches de roulement – répartition par technique



Procédures d'audit

Le contrôle exercé par la sous-direction GRA sur l'entretien du patrimoine « chaussées » s'opère également de façon ponctuelle et approfondie lors d'audits de terrain, par l'examen de sections représentatives du réseau de la Société (nature & type de chaussées, âge du réseau, trafic,...).

La mise en œuvre des objectifs de l'audit se traduit par les actions suivantes :

- évaluation de la connaissance du patrimoine (nature, dossiers de récolement...);
- constat de l'état du patrimoine à partir d'inspections visuelles d'un échantillon représentatif;
- évaluation périodique en continu du réseau (suivi des chaussées, indicateurs d'état, état général du réseau, détections des points faibles...);
- analyse de la programmation des travaux d'entretien;
- examen des dépenses d'entretien passées et futures.

La société ESCOTA a fait l'objet d'un audit « chaussées » détaillé qui s'est achevé en 2014.

Les chaussées de la RD824 (« Bretelles de Dax ») à Saint-Geours-de-Mareme dans les Landes ont également été auditées, dans la perspective de leur transfert dans le patrimoine autoroutier concédé à la Société ATLANDES.

Contrôle « continu »

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

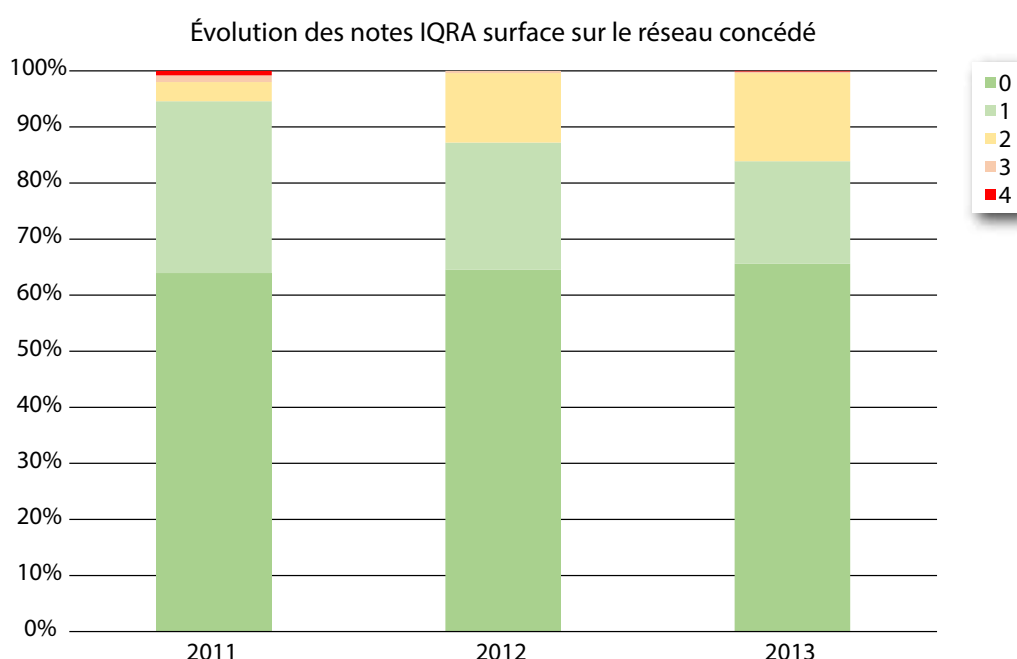
Ce contrôle permet de pointer des zones défaillantes, par recueil d'éléments successifs, et d'attirer l'attention également sur d'autres domaines.

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

Dans le cadre des contrats de plan, la sous-direction GRA a proposé la contractualisation de l'indicateur de performance relatif à « l'État de surface des chaussées » dénommé IQRA – Surface.

La méthodologie adaptée aux exigences de niveau de service du réseau autoroutier concédé reprend le principe de calcul de l'IQRN – Surface (mesure d'index unitaires, définition des seuils, croisement des index unitaires sous forme matricielle pour définir un indicateur global dénommé « Indicateur surface »).

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



Nota : ce graphique correspond aux notes de l'IQRA surface obtenues sur les réseaux ASF, ESCOTA, APRR, AREA, SANEF, SAPN et COFIROUTE

Malgré une tendance défavorable au cours des trois dernières années, ces résultats traduisent un « bon état général » des caractéristiques de surface des revêtements de chaussées du réseau autoroutier concédé. En particulier sur cette période le nombre de sections très dégradées (notes 0 ou 1) a reculé de 2 % à 0,4 %.

En 2014, trois sociétés n'ont pas satisfait à l'objectif de 90 % de notes ≥ 3 . La Sous-direction a exigé de ces dernières des programmes de remises à niveau.

6.5.5. Environnement

Contrôles environnement sur le réseau en service

2

Suite à la production des bilan LOTI

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 un an après la mise en service, en application de la circulaire du 15 décembre 1992, dite « Bianco ». Ces bilans ont notamment pour objectifs :

- Vérifier le respect des engagements de l'État par les acteurs du projet aux différents stades ;
- Évaluer l'efficacité des moyens mis en œuvre au titre de l'environnement ou, le cas échéant, d'appliquer des mesures correctives ;
- 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. 2 visites dites de « un an après la mise en service » ont été effectuées sur la section section « Sorgues – Mûrs-Erigné » de l'autoroute A87 et sur la section « Balbigny – La-Tour-de-Salvagny » de l'autoroute A89. Ces visites ont permis de s'assurer du bon achèvement des mesures environnementales et d'échanger avec les concessionnaires sur les pistes de progrès.

6.5.6. Problématiques particulières traitées en 2014

Gestion préventive du risque cavités sur le domaine public autoroutier concédé

En février 2014, la présence d'une ancienne carrière souterraine (marnière) éboulée a entraîné l'effondrement d'une partie de la chaussée (voie rapide et bande dérasée de gauche) de l'autoroute A13 dans le Calvados. Cet événement a occasionné des perturbations à la circulation durant un mois.

Suite à cet événement, la sous-direction GRA a saisi l'ensemble des Sociétés pour attirer leur attention sur ce risque, et faire un état des lieux de la connaissance de ce risque et des actions mises en œuvres par les Sociétés pour en maîtriser les effets.

En parallèle, la sous-direction a missionné le CEREMA pour produire un guide méthodologique, destiné aux gestionnaires, relatif à la gestion préventive du risque d'émergence de cavités sous infrastructures. Ce guide devrait être achevé d'ici fin 2015.

Chutes de blocs – A8 (Escota)

Considérant les chutes de blocs intervenues en 2005, 2008 et 2009 sur l'autoroute A8, qui trouvent leur origine en dehors du domaine public autoroutier concédé à Escota et l'urgence à mettre en œuvre les mesures préventives destinées à garantir la sécurité des usagers de l'autoroute A8 et des voies adjacentes, le préfet des Alpes-Maritimes a décidé la création d'un comité de pilotage et d'un comité technique chargés du suivi des opérations de sécurisation des tronçons à risques entre Nice-est et la frontière italienne.



L'année 2014 a été marquée par la signature conjointe (État – Communes – Société ESCOTA) de plusieurs protocoles et conventions permettant la réalisation des travaux de sécurisation de l'autoroute A8 vis-à-vis des risques de chutes de blocs.

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 Châteauneuf-le-Rouge (A8-A52).

Suivi du glissement de terrain de la Borne Romaine – versant des Pégons

Depuis octobre 2013, suite à des précipitations exceptionnelles, un phénomène de glissement a été constaté sur le territoire de la commune de la Trinité et affecte l'autoroute A8 dans les deux sens de circulation, entraînant des déformations et des fissures sur les voies circulées.

Compte tenu des forts enjeux sur cet axe international, la sous-direction GRA a demandé une sécurisation urgente du glissement. ESCOTA a proposé une solution adaptée au contexte pour traiter durablement ce glissement. Les travaux devraient être achevés avant fin 2015.



Fissure et déformation de la chaussée nord de l'autoroute A8 dans la zone du glissement

6.6. Contrôle avant mise en service

6.6.1. Instruction des dossiers techniques

L'instruction des dossiers a donné lieu à 31 Décisions Ministérielles qui se décomposent de la manière suivante :

Dossier de demande de principe (DDP)	26
Dossier synoptique (DS)	2
EPOA	0

APSM

1

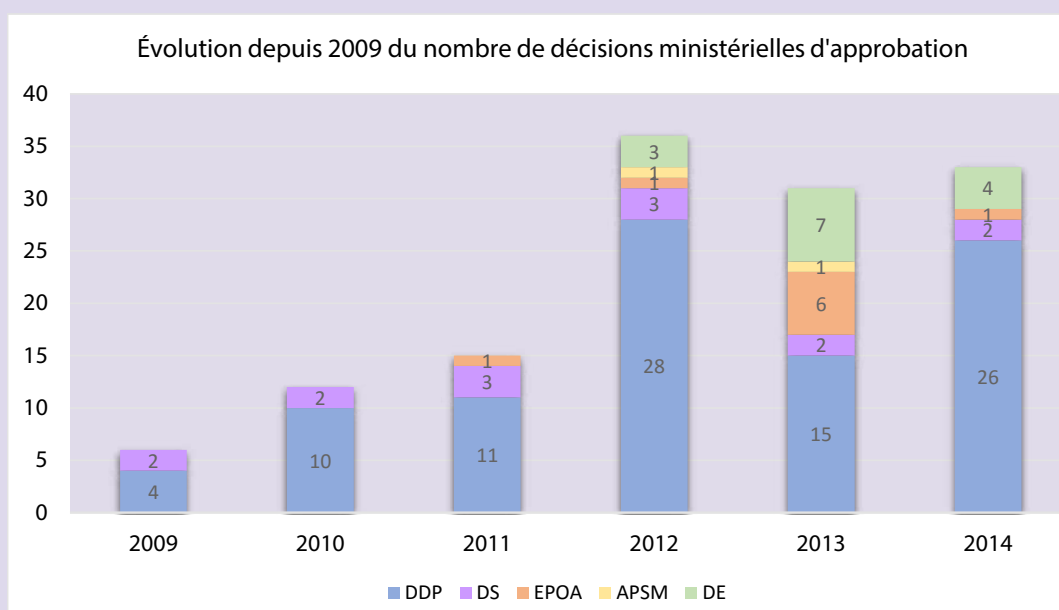
Droit d'évocation (DE)

4

Évolution de l'activité instruction des dossiers depuis les 6 dernières années

L'activité de construction de sections neuves a largement diminuée ces dernières années, seuls des petits tronçons sont maintenant concernés (A150, A719, A466,...). Par contre, il est noté que l'activité modernisation et aménagement du réseau existant a augmenté, avec un nombre de plus en plus important d'opérations ponctuelles et singulières.

Cela conduit la sous-direction à instruire un nombre croissant de dossier passant du simple au double entre 2009/2011 et 2012/2014.



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).

Pour 2014, la sous-direction a produit 2 audits de phase conception et 14 audits de phase conception détaillée.

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

Au cours de l'année 2014, la sous-direction a activement participé, aux coté 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 SRL2 : 3 dossiers de droit d'évocation et 1 APA ont été instruits.

6.6.2. Contrôle des travaux de constructions

Visite générale	51
Géométrie	38
Terrassement Chaussées	30
Environnement	34
Ouvrages d'art	28
Équipement sécurité	74
Tunnels	1 (L2)
Signalisation	51
Péage	38
Aires (infra)	30
Accessibilité	34
Exploitation / signalisation chantier	28

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 du dossier 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, les risques de non-conformité aux spécifications, à vérifier le respect des règlements et décisions, afin d'évaluer la qualité de la réalisation et la conformité de l'ouvrage garantissant confort et sécurité des usagers.

Domaine « ouvrages d'art »

Plusieurs audits approfondis construction d'ouvrages d'art ont été menés dans l'esprit des normes ISO 10011 pour s'assurer du respect par le concessionnaire de ses obligations contractuelles. Ces opérations sont conduites sur le terrain, avec l'appui des meilleurs spécialistes du réseau scientifique et technique. Les écarts au contrat sont répertoriés et hiérarchisés suivant une échelle de valeur.

En 2014, les audits suivants ont été menés :

Autoroute	Société	Ouvrages
A8	ESCOTA	Tronçon de 205 km



Dans ce domaine des ouvrages d'art, les contrôles réalisés sur site en vue des inspections des travaux ont notamment porté sur les opérations suivantes, en plus des contrôles réalisés sur les nombreuses sections et échangeurs mis en service :

- A150, viaduc de l'Austreberthe et ouvrages courants ;
- A466, ouvrages courants ;
- A719, ouvrages courants ;
- A89-RD9, ouvrages courants ;
- élargissements des autoroutes A43, A46N et A71, ouvrages courants ;
- A8 St Laurent-du-Var, ouvrages courants ;
- ouvrages, viaducs et tranchées couvertes de la LGV BPL ;
- ouvrages, viaducs et tranchées couvertes de la LGV SEA.

Domaine « environnement »

En 2014, les opérations en travaux ont fait l'objet de 34 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 à la fois 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, GRA s'assure que l'ensemble de ces engagements et obligations sont pris en compte dans les études menées par les concessionnaires et en particulier au stade de l'avant projet autoroutier.

Les contrats de plan en cours prévoient par ailleurs la réalisation d'opérations spécifiques à l'environnement. 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 :

- de rétablissements 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, 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 demandes de principes présentées par les concessionnaires.



Domaine « chaussées et ouvrages en terres »

Conformément aux dispositions réglementaires et contractuelles, le contrôle des travaux d'extension et d'aménagement du réseau dans le domaine des chaussées et des terrassements a porté en particulier sur les opérations suivantes :

- A150 – tracé neuf entre Barentin et Yvetot ;

- A719 – tracé neuf entre Gannat et Vichy ;
- A46 nord – élargissement à 2x3 voies ;
- A466 – tracé neuf entre A6 et A46 au nord de Lyon ;
- A43 – élargissements à La Motte-Servolex et La-Tour-du-Pin ;
- A71 – élargissement à 2x3 voies entre Clermont-Ferrand et Gerzat ;
- A63 – élargissement à 2x3 voies entre Biarritz et Bariatou ;
- A9 – déplacement de l'A9 à Montpellier ;
- A9 – élargissement à 2x3 voies entre Perpignan et Le Boulou ;
- A89 – mise à 2x2 voies de la RD9 entre St-Germain-les-Vergnes et St-Pardoux-l'Ortigier (A20).



Une trentaine de visites de contrôle ont été réalisées au cours de l'année 2014.

Le contrôle des travaux consiste à l'issue de l'examen des dossiers d'APA et des visites de chantier à identifier :

- les points sensibles du projet propres à sa nature, à son environnement et aux choix techniques,
- les risques de non-conformité aux spécifications, respect des règlements et décisions,

afin d'évaluer la qualité de la réalisation et de vérifier la conformité de l'ouvrage garantissant confort et sécurité des usagers.

Cette étape donne lieu à des rapports, comptes-rendus de réunions et relevés de décisions.

Ces éléments peuvent nécessiter des mesures avant mises en service (sur A150 : reprofilages localisés des chaussées afin d'améliorer l'uni longitudinal) et un suivi particulier des ouvrages après mise en service (A43 La Motte Servolex : définition d'un programme de surveillance du remblai de la Curtille, et des réparations nécessaires après stabilisation définitive du remblai).

6.6.3. Décisions de mise en service

Dix sept décisions de mise en service d'aménagement du réseau existant (élargissements, BPV, Aires et échangeurs) sont intervenues en 2014.

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 mises en service au cours de l'année 2014

A48 : Voreppe (AREA)

Prolongement de la VSP (Voie Spécialisée Partagée) existante depuis l'aval de la BPV de Voreppe jusqu'au diffuseur de Saint-Egrève Nord (n°14), sur l'autoroute A48, sur 6 km.

Mise en service : mars 2014



A71 : Gerzat – A75 (APRR)

Mise à 2x3 voies de l'autoroute A71 entre la barrière de péage de Gerzat et l'autoroute A75 sur 6,5 km dans les 2 sens.

1er tronçon (Gerzat – A89) ouvert au début de l'été 2014.

2ème tronçon (A89 – A75) ouvert fin 2014.



A46 : Anse – Genay (APRR)

Les travaux d'élargissement sur 6 km, entre la future bifurcation A466 à Ambérieux-d'Azergues et le diffuseur de Genay, ont consisté à ajouter une 3ème voie de circulation dans les 2 sens.

La modification du convergent A46-A6 a été ouvert fin octobre 2014, suivie de l'A46 mi-novembre 2014.



A43 : Secteur de la Motte Servolex (AREA)

Mise à 3 voies de l'autoroute A43 entre le diffuseur de Chambéry et le tunnel de l'Épine sur 3,4 km, dans le sens Chambéry / Lyon.

Mise en service début novembre 2014



A43 : Secteur de la Tour-du-Pin (AREA)

Mise à 3 voies de l'autoroute A43 entre l'échangeur n°9 de la Tour du Pin et le PS 360 sur la commune de Saint-Clair-de-la-Tour, sur 6 km, dans le sens Lyon Chambéry.

Cette opération inclut également la création d'un demi-diffuseur à La Tour du Pin Est (9.1) orienté vers Lyon.

Mise en service mi décembre 2014



A719 : ½ diffuseur d'Ebreuil (APRR)

Création du demi-diffuseur d'Ebreuil n°13 sur l'autoroute A719, orienté vers Vichy.

Mise en service : novembre 2014



A36 : diffuseur de Montbéliard Centre (APRR)

Modification du diffuseur n°8 de Montbéliard centre dans le cadre de l'opération d'élargissement de l'autoroute A36.

Mise en service : décembre 2014



A48 : Diffuseur de Mauvernay (AREA)

Complément du demi-diffuseur de Mauvernay compatible avec les projets d'amélioration de la bifurcation des autoroutes A48/A49 et la mise à 2x3 voies de l'autoroute A48.

Mise en service : septembre 2014



A26 : diffuseur de Noeux-les-Mines (SANEFSANEF)

Création du diffuseur n°6.1 de Noeux-les-Mines sur l'autoroute A26.

Mise en service : décembre 2014



A13 : Echangeur de Pont l'Evêque (SANEFSANEF)

Aménagement de la liaison directe Paris/Lisieux au sein de l'échangeur de Maison-Brûlée-sortie n°24 de l'autoroute A13.

Mise en service : décembre 2014



6.7. Contrôle des sous-concessions (aires de service)

Au cours de l'année 2014, les sociétés APRR, ASF, ATMB, COFIROUTE et ESCOTA ont renouvelé 19 contrats d'exploitation d'activités commerciales sur les aires de services du réseau autoroutier concédé (voir tableau récapitulatif en annexe 13).

Le renouvellement des sous concessions ces dernières années a 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.

Aux termes du contrat de concession, les sociétés concessionnaires choisissent librement les entreprises qui exploiteront les activités commerciales sous réserves qu'elles passent des contrats 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.

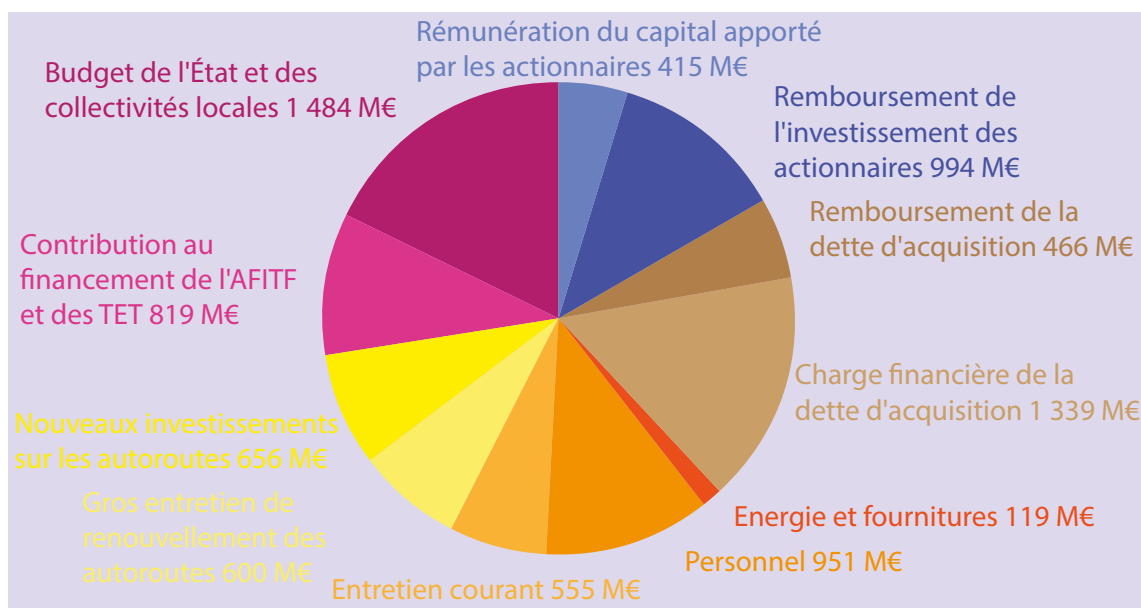
En plus des agréments, la sous-direction analyse chaque projet d'installation sur le domaine public autoroutier concédé afin notamment de vérifier le maintien voire l'amélioration du niveau de service, en prenant particulièrement en compte les publics fragilisés ou en situation de handicap.

En 2014, 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 appel d'offres, la sous-direction a réalisé des visites sur site pour vérifier la bonne exécution des contrats et le respect des principes directeurs de 2008 qui définissent les activités des sous concessions. Certains dossiers ont nécessité un travail important de la sous-direction avant et après la délivrance de l'agrément, pour des raisons juridiques, environnementales ou techniques.

6.8. Contrôle de la transmission des informations relatives à l'exécution de la concession

Au titre des articles 20 et 35 des contrats de concession, les sociétés concessionnaires sont tenues de transmettre à l'État des informations relatives aux trafics constatés, ainsi qu'un ensemble de données financières. Le concédant est tenu de préserver la confidentialité de ces informations.

En 2014, 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.



6.9. Contrôle financier des concessions

La sous-direction GRA est amenée à effectuer régulièrement certains contrôles financiers prévus par certains articles des contrats de concession.

Au titre de l'article 7, la sous-direction peut être amenée à évaluer – 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 contractualisés et l'échéancier réel des dépenses effectuées par la société concessionnaire. Le montant de cet indu est rendu 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 est amenée à 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 de construction : pour faire face à 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 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.

Outre un examen de ceux-ci, elle assure la concaténation de données économiques issues de ces comptes pour différents organismes (comptes des transports de la nation, opérateurs de transports, INSEE,...).

7. Négociation des avenants aux contrats de concessions

7.1. Contrats de plan

Les contrats de concessions historiques peuvent être amendés dans le cadre de contrats de plan quinquennaux, 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. En ce cas, la mise en œuvre des travaux et services correspondant ne relèvent pas des obligations de base des concessionnaires.

L'année 2014 a été principalement marquée par le lancement des négociations du contrat d'entreprise de la société ATMB, dont le précédent arrivait à échéance au 31 décembre 2014. L'objectif partagé avec la société concessionnaire est d'avoir conclu le nouveau contrat d'entreprise d'ici la fin de l'année 2015.

L'année 2014 a également été marquée par l'arrivée à échéance des contrats de plan 2010-2014 des sociétés SANEF et COFIROUTE. L'année 2014 et le premier semestre de l'année 2015 ayant mobilisé ces sociétés et les services de l'État sur la conclusion du plan de relance autoroutier, aucune négociation n'a été entamée en vue de la conclusion de nouveaux contrats de plan. L'année 2015 sera consacrée au bilan des contrats de plan échus de la période précédente, avant d'examiner l'opportunité de conclure avec ces sociétés de nouveaux contrats de plan quinquennaux.

Pour mémoire, les sociétés encore sous contrat de plan avec l'État 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.

7.2. Plan de relance autoroutier

En novembre 2012, l'État a entamé les discussions avec les sociétés d'autoroutes visant la réalisation d'un plan de relance autoroutier permettant, par allongement des concessions existantes, aux sociétés d'autoroutes historiques de lancer des travaux urgents et d'importance, et permettant également de contribuer fortement à la relance de l'économie de la construction en France, pendant une période de crise économique.

Les sociétés concernées sont APRR, AREA, SANEF, SAPN, ASF, ESCOTA et COFIROUTE.

Le plan de relance autoroutier concerne une vingtaine d'opérations, pour un montant de 3,2 milliards d'euros, à la charge exclusive des concessionnaires autoroutiers. Il s'agit d'opérations essentielles pour le réseau autoroutier français, visant à le moderniser, à adapter les infrastructures aux évolutions du trafic et des territoires, à améliorer la sécurité des usagers et la qualité du service rendu ou encore à réaliser des travaux de mise aux normes environnementales.

En contrepartie de la réalisation de ce programme d'opérations, la durée des contrats de concession des différentes sociétés concernées sera prolongée d'une durée comprise entre deux et quatre ans. En effet, le financement de ces opérations ne pouvant être couvert par une augmentation raisonnable des tarifs de péages, il a été fait le choix de procéder à un allongement de la durée des concessions strictement limité à ce qui est nécessaire.

La définition du programme d'opération et des modalités de compensation ont fait l'objet d'échanges approfondis avec les sociétés concessionnaires entre novembre 2012 et novembre 2013, date à laquelle les premiers contacts avec la Commission européenne ont eu lieu.

La consultation de la Commission européenne était en effet nécessaire, car un allongement de la durée des concessions est considéré comme une aide d'État par le droit européen.

Après une première phase d'échanges informels pendant l'hiver 2014, le plan de relance autoroutier a été officiellement notifié au titre des aides d'État en avril 2014. S'en est suivie une seconde phase d'échanges formels et approfondis avec les services de la Commission européenne, qui a notamment permis de préciser les conditions d'encadrement de ce projet afin d'assurer sa compatibilité avec les règles du marché intérieur.

Satisfaite des engagements pris par les autorités françaises lors de cette phase d'échanges, la Commission européenne a décidé le 28 octobre 2014 « de ne pas soulever d'objections à l'encontre du Plan de relance autoroutier au motif qu'il est 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, la mise en œuvre du plan de relance autoroutier s'est poursuivie au cours de l'année 2015, avec notamment la rédaction des avenants aux contrats de concession et l'examen par le Conseil d'État des projets de décrets approuvant ces avenants. Les décrets ont été publiés le 23 août 2015 permettant le démarrage des premiers travaux avant la fin de l'année 2015.

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

7.3. 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 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 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 APRR.

Ce projet a ensuite été notifié à la Commission européenne fin juillet 2014 au titre des aides d'État. Toutefois, ce dossier présentant un lien étroit avec le plan de relance autoroutier, du fait d'un allongement éventuel de la concession APRR à ce titre, son instruction a été suspendue par la Commission européenne dans l'attente de sa décision sur le plan de relance puis de nouveau suspendue au 1^{er} semestre 2015 dans l'attente des conclusions du groupe de travail mis en place par le Gouvernement avec le Parlement sur l'avenir du secteur autoroutier concédé. La décision de la Commission européenne est attendue pour la fin de l'année 2015.

8. Participation à la définition des bonnes pratiques et des règles de l'art

8.1. Doctrine en matière de concession autoroutière

Durant l'année 2014, l'État a progressé dans la doctrine élaborée en 2013 et détaillée dans le rapport d'activité de l'année précédente, à savoir :

- le financement des nouveaux diffuseurs ;
- la définition des projets compensables par des hausses de tarifs.

Par ailleurs, en 2014, deux nouveaux thèmes ont été abordés : la conformité des adossements au droit européen et les services sur aires.

Affinage des règles d'adossabilité au regard des évolutions récentes du droit européen

Dans le cadre de la préparation de la notification du plan de relance à la Commission européenne, la DIT a mené un lourd travail 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 DAJ du ministère chargé des transports, la DAJ du ministère chargé des finances, et le Secrétariat Général des Affaires Européennes.

La doctrine a été enrichie grâce à de nombreux échanges avec la Commission européenne. Depuis la publication du « paquet Almunia » en 2012, les procédures d'examen des aides d'État par la Commission ont en effet changé. D'une part, l'examen ne se fait plus par la DG transports, comme auparavant, mais par la DG Comp au titre des aides d'État et par la DG Marché Intérieur au titre de la compatibilité des adossements avec le droit européen de la commande publique. D'autre part, les règles d'instruction ont été modifiées et précisées par la nouvelle instruction. Or, le plan de relance autoroutier était le premier dossier traité par la Commission traitant du financement d'aménagement nouveaux par allongement de concessions existantes. Ce cas particulier a été l'occasion pour la Commission de former elle-même sa doctrine, en lien avec la DIT.

L'instruction a été conduite de la manière suivante :

- la DG Comp vérifie un certain nombre de critères de compatibilité de l'aide d'État, notamment que l'allongement de la concession compense strictement les charges nouvelles imposées aux sociétés. À ce titre, elle vérifie les paramètres financiers qui ont abouti à l'estimation de la compensation et veille à éviter la moindre surcompensation, y compris dans la durée et après réalisation du risque trafic. La DG Comp demande la mise en place de mécanismes de vérification et de récupération de la surcompensation sur la durée et jusqu'à la fin des concessions. Elle demande également que des mécanismes d'incitation à la performance soient inclus dans le contrat de concession ;

- la DG Marché intérieur vérifie que chacun des nouveaux travaux confiés aux SCA est compatible avec le droit européen de la commande publique, notamment avec la directive travaux 2004/18/CE et la nouvelle directive concession 2014/23/UE. Ces deux textes contiennent des dispositions qui limitent les possibilités de faire des avenants aux contrats de concession actuels (art 43 de la directive concessions). À cet égard, elle a vérifié, projet par projet, que :
 - ce projet était strictement et directement nécessaire à la concession dans son périmètre actuel ;
 - ce projet ne pouvait pas être réalisé par un autre concessionnaire dans le cadre d'une concession indépendante.

Dans le cadre des échanges avec la DG Marché Intérieur, les autorités françaises ont été amenées à réduire le périmètre du plan de relance pour que celui-ci soit compatible avec le droit européen. C'est pourquoi le montant global du plan de relance est passé de 3,7 milliards d'euros dans la notification de mai 2014 à 3,27 milliards d'euros dans la notification modificative de fin septembre 2014.

Services sur aires

La DIT a évolué dans sa doctrine relative aux services sur aires. La saisine par Escota d'une expérimentation de Drive (récupération de courses achetées sur internet) pour la société Leclerc sur une de ses aires a été l'occasion de définir la procédure pour mener à bien une telle expérimentation. La DIT a ainsi autorisé l'expérimentation, dont le bilan interviendra sur l'année 2015. L'objet de l'instruction de la demande par la DIT a été de vérifier que le nouveau service n'était pas incompatible avec l'objet de service public du contrat de concession, qu'il n'occasionnait aucune gêne pour les services existants sur l'aire, et qu'ils ne remettaient pas en cause la sécurité routière d'aucune manière que ce soit. Pour faire face aux demandes futures de nouveaux services sur les aires, la DIT a entamé une réflexion globale sur les services qui peuvent être fournis sur les aires, qui se prolongera sur 2015.

8.2. Bonnes pratiques et règles de l'art

En 2014, les services de GRA ont notamment :

- participé au groupe de travail national de l'IDRRIM sur l'actualisation des guides techniques nationaux des caractéristiques de surface des chaussées (Uni et Adhérence) en vue de proposer une nouvelle circulaire pour le réseau routier national ;
- missionné le CEREMA pour produire un guide méthodologique, destiné aux gestionnaires, relatif à la gestion préventive du risque d'émergence de cavités sous infrastructures. Ce guide devrait être achevé d'ici fin 2015.
- piloté un groupe de travail RTE-CEREMA-IFSTTAR-GRA vérifiant les conditions effectives de passage d'une ligne à haute tension et à courant continu en emprunt longitudinal de l'autoroute A43 (SFTRF et AREA).

Regrouper lignes à haute tension et autoroutes : une nouvelle voie ?

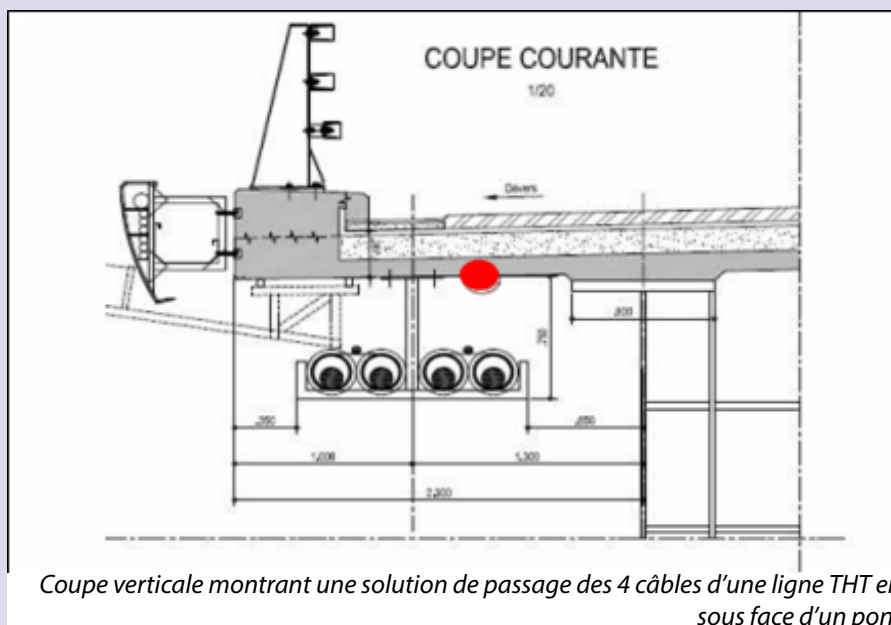
Nos concitoyens sont de plus en plus réticents à la construction de lignes aériennes à haute tension et poussent à l'enfouissement de celles-ci mais cette possibilité bute sur les coûts et le nombre de démarches à entreprendre.

L'emprunt longitudinal et souterrain des autoroutes, notamment concédées, peut alors constituer une solution performante de part la discrétion des réseaux, l'unicité des opérateurs, l'industrialisation possible des chantiers, mais elle impose le maintien de la fiabilité de chacun des deux réseaux vitaux, même juxtaposés.

Cette solution a été retenue pour la ligne à très haute tension et à courant continu RTE devant relier la Savoie au Piémont Italien et qui empruntera l'autoroute A43 concédée aux sociétés SFTRF et AREA sur plus de 67 km. A ce niveau de tension il s'agit d'une première.

Au cours des années passées, GRA a participé à l'étude des conditions de dérogation prévues par l'article R122-5 au code de la voirie routière encadrant l'emprunt longitudinal des autoroutes puis étudié les conditions de maintien de la fiabilité des réseaux dans les conditions de juxtaposition.

Au cours de l'année 2014 GRA a piloté le groupe de travail RTE- CEREMA-IFSTTAR-GRA vérifiant les conditions effectives de passage de cette ligne. À ce titre, un « point zéro électrique » a été réalisé en concertation et contradictoirement avec RTE sur les ouvrages d'art de l'autoroute A43 en vue de constituer un état de référence avant mise en tension. RTE a testé dans les laboratoires de SUPELEC une maquette de pont à l'échelle 1 pour préciser la meilleure implantation de la ligne.



Coupe verticale montrant une solution de passage des 4 câbles d'une ligne THT en sous face d'un pont

9. Activité réglementaire

9.1. 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...) 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 et il est prévu que les projets d'ordonnances transposant ces directives soient soumis à concertation publique en 2015.

9.2. 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'écologie, 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.

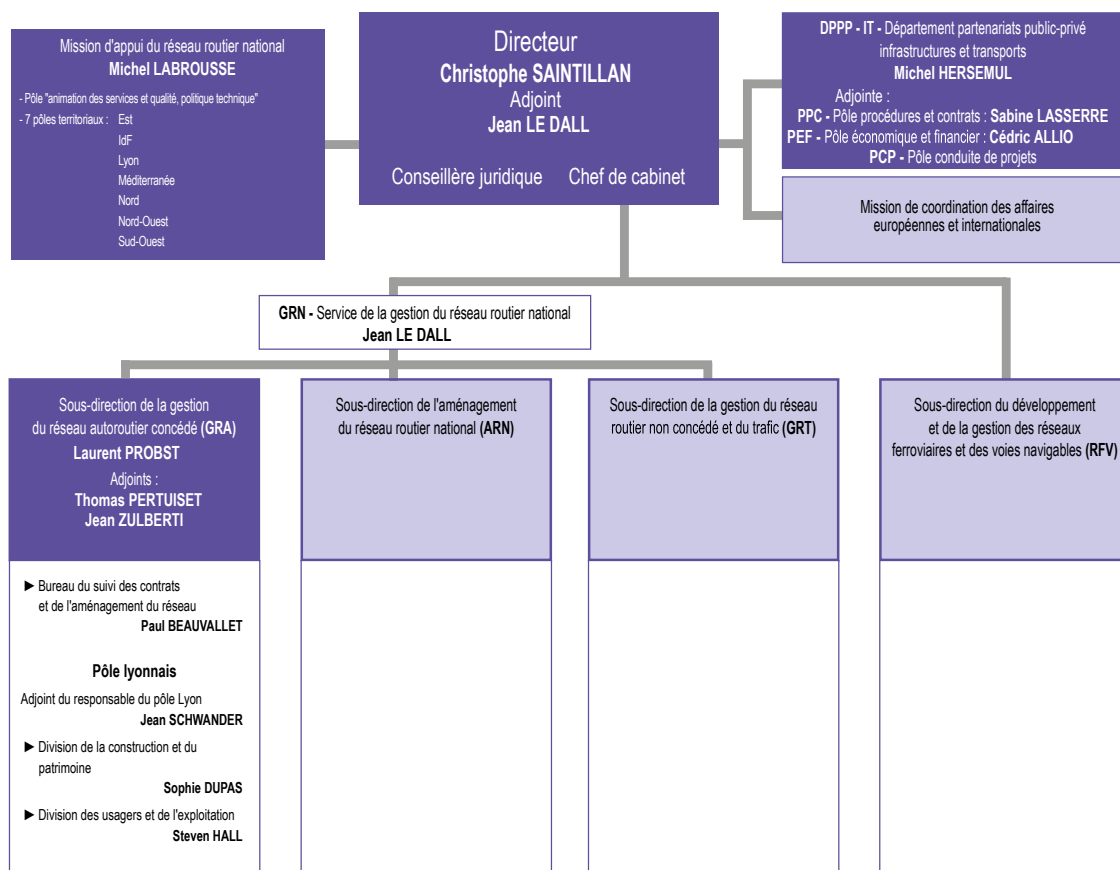
Annexes

Liste des annexes

Annexe 1 - Organigramme au 31/12/14	62
Annexe 2 - Les concessions d'autoroutes au 31/12/2014	63
Annexe 3 - Trafic sur le réseau concédé en 2014	74
Annexe 4 - Données contractuelles sur les sociétés autoroutières historiques	75
Annexe 5 - Liste des indicateurs de performance	76
Annexe 6 - Textes publiés en 2014 dans le secteur	77
Annexe 7 - Rappel des classifications des véhicules	78
Annexe 8 - Clauses tarifaires des contrats	79
Annexe 9 - Niveaux de hausse depuis 2004	81
Annexe 10 - Le contrôle des tarifs 2015	82
Annexe 11 - Évolutions de quelques tarifs	84
Annexe 12 - Économie des sociétés concessionnaires	85
Annexe 13 – Agréments délivrés par l'État en 2014 pour la délégation des services sur aires	90

Annexe 1 - Organigramme au 31/12/14

Direction des infrastructures de transport (DIT)



Annexe 2 - Les concessions d'autoroutes au 31/12/2014

Le secteur autoroutier concédé compte au 31 décembre 2013 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 simplifiées¹).

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 » concessionnaires d'un réseau (ASF-ESCOTA, APRR-AREA, SANEF-SAPN et COFIROUTE), 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, (8573 km au 1^{er} janvier 2010) dont elles ont été le vecteur privilégié du développement.

En effet, jusqu'à la fin des années 90, les nouvelles sections autoroutières ont été financées puis construites et exploitées par adossement aux sections existantes déjà concédées aux concessionnaires historiques selon une logique géographique². Ce n'est que suite à l'avis du Conseil d'État du 16 septembre 1999, qui a considéré que la pratique suivie en matière de concession autoroutière, consistant à adosser le financement des nouvelles autoroutes sur les autoroutes plus anciennes, déjà amorties, étaient 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, que l'État concédant a été conduit à mettre fin à la pratique de l'adossement et à attribuer chaque nouvelle section autoroutière à concéder dans le cadre de procédures de publicité et de mise en concurrence conformes aux réglementations en vigueur, tant nationales que communautaires. C'est ainsi que depuis 1999, huit nouvelles sociétés privées au réseau limité à une unique section d'autoroute sont apparues dans le paysage autoroutier français :

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

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 longtemps qu'elles ne dégageraient 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 DES LACs) qui relie Annecy à Genève ;
- La société A'LIENOR, chargée du financement, de la construction et l'exploitation de l'autoroute A 65 qui 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.

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 :

- à 67,29 % par le fonds de développement d'une politique intermodale de transport pour le massif alpin (FDPITMA), établissement public de l'État ;
- à 18,62 % par les départements de l'Ain et de la Haute-Savoie ;
- à 5,42 % par le Canton de Genève et la ville de Genève ;
- à 2,39 % par des établissements financiers français et suisses ;
- à 4,76 % par des compagnies d'assurances françaises ;
- à 1,04 % par les salariés ;
- à 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 concédée 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 :
- à 0,05 % par des collectivités locales :
- à 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

Groupe VINCI AUTOROUTES :

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

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^{er} janvier 1991 avec la société des Autoroutes de la COte BASque (ACOBAS) 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-Mareme – Biriato (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 – Gagnon	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 100 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.

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 Eiffage 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.

Le groupe SANEF

Le groupe SANEF 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.

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 (FIDEPPP) :
- 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.

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.

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.

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.

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.

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.

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. En cours de construction, la mise en service de l'autoroute A150 est prévue pour 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.

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 2014

En milliers de véhicules/km	Véhicules Légers (classes 1,2 et 5)			Bus et Poids Lourds (classes 3 et 4)			Ensemble des véhicules		
	2013	2014	%	2013	2014	%	2013	2014	%
APRR	13 749 966	13 962 453	1,5%	2 776 073	2 823 541	1,7%	16 256 039	16 785 994	1,6%
AREA	4 364 748	4 451 741	2,0%	412 128	412 099	0,0%	4 776 876	4 863 840	1,8%
ASF	24 329 230	25 328 136	2,3%	3 965 599	4 042 632	1,9%	28 720 159	29 370 768	2,3%
COFIROUTE	9 396 958	9 606 759	2,2%	1 439 502	1 460 197	1,4%	10 836 460	11 066 956	2,1%
ESCOTA	6 088 132	6 187 378	1,6%	587 714	591 487	0,6%	6 675 846	6 778 865	1,5%
SANEF	6 455 162	9 695 622	2,5%	1 986 037	2 025 173	2,0%	11 441 199	11 720 795	2,4%
SAPN	2 982 270	3 061 262	2,6%	385 796	387 760	0,5%	3 368 066	3 449 022	2,4%
SFTRF	139 091	141 994	2,1%	44 925	45 109	0,4%	184 016	187 103	1,7%
ATMB	691 071	707 017	2,3%	82 060	83 086	1,3%	773 131	790 103	2,2%
ADELAC	163 573	170 599	4,3%	4 625	4 771	3,2%	168 198	175 370	4,3%
ALICORNE	50 325	53 628	6,6%	5 868	6 189	5,5%	56 193	59 817	6,4%
A'LIÉNOR	301 731	314 107	4,1%	21 113	33 149	57,0%	322 844	347 256	7,6%
ALIS	287 665	292 671	1,7%	62 035	64 896	4,6%	349 700	357 567	2,2%
ARCOUR	242 237	252 509	4,2%	32 415	34 154	5,4%	274 652	286 663	4,4%
ATLANDES*	536 434	732 625	n.s	194 045	292 455	n.s	728 479	1 025 080	n.s
TOTAL	73 201 923	74 958 501	2,4%	11 999 935	12 306 698	1,7%	85 201 858	87 265 199	2,4%

Source : ASFA

* ATLANTES : la mise en service d'A63 est intervenue au cours de l'année 2013

Annexe 4 - Données contractuelles sur les sociétés autoroutières historiques

Société	Début de la concession	Fin initiale de la concession	Fin de la concession	Longueur initiale du réseau (km)	Longueur du réseau (km) au 31/12/2013	Commentaires
APRR	19/09/1963	31/12/1998	31/12/2032	400	1841	
AREA	05/04/1971	31/12/2008	31/12/2032	312	391	
ASF	13/03/1961 1973 (ASF)	31/12/1996	31/12/2033	824,3 (a)	2721	(a) 1973
ESCOTA	21/05/1957	31/12/1992	31/12/2027	28,7	460	
SANEF	25/11/1963	31/12/1998	31/12/2029	199	1399	
SAPN	01/08/1963	31/12/1998	31/12/2028	200	372	
COFIROUTE (interurbain)	12/05/1970	31/12/2006	31/12/2031	437	1101	
ATMB	7/7/1959 (tunnel) 15/04/1971 (autoroute)	31/12/2035 (tunnel) 31/12/2015 (autoroute)	31/12/2050	Autoroute : 110 Tunnel : 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 6,4	A 43 : 68 Tunnel 6,4	Prolongation par ratification parlementaire

Nota : ces éléments sont valables au 31 décembre 2014.

Annexe 5 - Liste des indicateurs de performance

Domaine	Indicateurs	Ce que mesure l'indicateur
Conservation du patrimoine	Chaussée (IQRA)	État de la structure de chaussée
	Surfaces chaussées	État de la surface (uni, adhérence)
	État des ouvrages (IQOA)	État de la structure des ponts
	Fonctionnalité des ouvrages	Capacité portante et gabarit des ponts
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
Environnement	Produits phytosanitaires	Consommation de produits phytosanitaires en kg de matière active/km exploité

Annexe 6 - Textes publiés en 2014 dans le secteur

Textes tarifaires :

- Arrêté du 27 janvier 2015 relatif aux péages autoroutiers (gel des péages des sociétés d'autoroutes COFIROUTE, ESCOTA, APRR, AREA, SANEFSANEF, ASF et SAPN);
- Arrêté du 29 janvier 2015 relatif aux péages autoroutiers (CCIH (ponts de Tancarville et de Normandie), ATMB (Autoroute du Tunnel du Mont Blanc), CEVM (Viaduc de Millau), ALIS (A28), ADELAC (A41), ARCOUR(A19), ALIENOR (A65), ALICORNE (A88) et ATLANDES (A63);
- Arrêté du 30 janvier 2015 relatif aux péages autoroutiers (COFIROUTE A86).

Textes de nomination :

- Arrêté du 16 janvier 2014 portant nomination au conseil d'administration d'ATMB (Mme Christine DEFFAYET);
- Arrêté du 16 janvier 2014 portant nomination au conseil d'administration de la SFTRF (Mme Christine DEFFAYET);
- Arrêté du 25 mars 2014 portant nomination au conseil d'administration d'ATMB (M. Gérard SAUZET);
- Arrêté du 19 août 2014 portant nomination au conseil d'administration du FDPITMA (M. Gérard SAUZET).

Autre texte

- Décret n° 2014-1493 du 11 décembre 2014 déclarant d'utilité publique les travaux de prolongement de l'A16.

Annexe 7 - Rappel des classifications des véhicules

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

Annexe 8 - Clauses tarifaires des contrats

Taux de hausse par société pour l'année 2015 et pour les véhicules de classe 1

Société	Hausse autorisée en 2015
APRR	0
AREA	0
ASF	0
ESCOTA	0
SANEF	0
SAPN	0
COFIROUTE	0
ATMB	I
SFTRF	$I + 1,5\%$
ARCOUR	$TKMP_n = TKMP_{n-1} \times E_n \times \max \left(80\% \frac{I_{n-1}}{I_{n-2}} + 20\% \frac{TP09_{n-1}}{TP09_{n-2}} + 0,009; 1 \right)$
ALIS	$TKMP_n = TKMP_{n-1} \times A_n \times \max \left(80\% \frac{I_{n-1}}{I_{n-2}} + 0,01; 1 \right)$
CEVM	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;"> <p>Tarif été</p> $T_n^{\text{été}} = T_{n-1}^{\text{été}} \times \frac{I_{n-1}}{I_{n-2}} + 0,127 \times \frac{I_{n-1}}{I_n}$ </div> <div style="text-align: center;"> <p>Tarif hors été</p> $T_n^{\text{hors été}} = T_n^{\text{été}} - \left(1,275 \times \frac{I_{n-1}}{I_n} \right)$ </div> </div>
ADELAC	$TKMP_n = TKMP_{n-1} \times A_n \times \max \left(\frac{I_{n-1}}{I_{n-2}} + 0,017; 1 \right)$
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	$TKM_n = TKM_{n-1} \times \left[1 + 75\% \times \left(\frac{I_{\text{octobre 2014}}}{I_{\text{juin 2013}}} - 1 \right) + 25\% \times \max \left(\min \left(6\%; \frac{TP_{09 \text{ octobre 2014}}}{TP_{09 \text{ juin 2013}}} - 1 \right); 0 \right) \right]$

où I_n est l'augmentation des prix à la consommation entre octobre 2013 et octobre 2014.

Coefficients interclasses

Société	Classe 2	Classe 3	Classe 4	Classe 5
APRR	1,54	2,45	3,36	0,60
AREA	1,56	2,19	2,99	0,50
ASF	1,55	2,22	2,95	0,60
ESCOTA	1,51	2,22	3,06	0,62
SANEF	1,50	2,23	3,01	0,60
SAPN	1,51	2,08	2,92	0,59
COFIROUTE	1,56	2,43	3,16	0,62
ATMB	1,76	2,76	3,59	0,62
SFTRF	1,47	3,00	3,97	0,59
ARCOUR	1,50	2,54	3,12	0,50
ALIS	1,68	2,36	3,15	0,63
CEVM	1,49	2,73	3,64	0,50
ADELAC	1,70	2,65	3,29	0,52
ALICORNE	1,65	2,51	3,25	0,58
ALIENOR	1,56	2,34	3,12	0,60

Société	Classe 2	Classe A	Classe B	Classe C	Classe 5
ATLANDES	1,50	4,02	4,02	4,95	0,50

Annexe 9 - Niveaux de hausse depuis 2004

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

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
ASF	2,04%	2,25%	2,00%	2,45%	3,12%	0,83%	2,47%	2,42%	2,24%	1,23%	0,00%
ESCOTA	2,04%	2,24%	1,81%	2,53%	3,19%	0,89%	2,49%	2,05%	1,74%	0,73%	0,00%
APRR	2,56%	2,47%	0,91%	2,47%	1,89%	0,50%	2,12%	2,58%	1,94%	0,80%	0,00%
AREA	1,44%	1,64%	0,75%	1,64%	1,89%	0,49%	2,08%	2,55%	1,94%	0,84%	0,00%
SANEF	1,77%	2,05%	0,96%	3,32%	1,89%	0,00%	1,89%	2,31%	1,71%	0,75%	0,00%
SAPN	2,39%	2,74%	1,68%	4,32%	3,30%	0,00%	2,48%	3,02%	2,29%	0,35%	0,00%
Cofiroute	1,61%	1,61%	0,91%	1,94%	2,71%	0,40%	2,07%	2,53%	1,92%	0,91%	0,00%
ATMB	1,56%	1,96%	1,21%	1,82%	2,28%	0,00%	1,92%	2,60%	2,09%	1,79%	0,38%
SFTRF	1,54%	1,73%	1,07%	1,89%	2,68%	0,60%	2,52%	3,75%	3,01%	1,85%	1,79%

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

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
ASF	3,13%	2,61%	2,00%	2,81%	3,77%	1,79%	3,87%	2,42%	2,24%	1,23%	0,00%
ESCOTA	3,41%	3,65%	1,81%	2,81%	4,95%	2,94%	4,33%	2,05%	1,74%	0,73%	0,00%
APRR	3,22%	3,47%	1,91%	3,46%	1,89%	0,50%	2,12%	2,58%	1,94%	0,80%	0,00%
AREA	0,00%	3,38%	2,55%	3,43%	1,89%	0,49%	2,08%	2,55%	1,94%	1,51%	0,00%
SANEF	2,83%	3,10%	1,99%	4,23%	1,89%	0,00%	1,89%	2,31%	1,71%	0,75%	0,00%
SAPN	3,39%	3,80%	2,67%	5,32%	3,31%	0,00%	2,48%	3,01%	2,29%	0,16%	0,00%
Cofiroute	2,59%	0,80%	1,90%	3,44%	5,39%	1,90%	4,00%	3,51%	2,16%	1,19%	0,00%
ATMB	2,64%	2,97%	2,15%	2,85%	3,44%	1,68%	2,92%	3,60%	3,09%	1,68%	1,38%
SFTRF	2,75%	1,47%	1,08%	1,97%	2,66%	0,61%	2,52%	3,75%	3,19%	1,96%	1,85%

Évolution du foisonnement sur la période 2007-2014

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

Annexe 10 - Le contrôle des tarifs 2015

	1 ^{ère} proposition de la société	Contrôle 1 ^{ère} proposition	2 ^{nde} proposition de la société	Contrôle 2 ^{nde} - proposition	Arrêté d'appro- bation
ADELAC A41	10/12/2014	22/12 OK			Arrêté du 29 janvier 2015 DEVT1501474A
ALBEA A150	25/11/2014	04/12 OK			Arrêté du 26 janvier 2015 DEVT1501367A
ALICORNE A88	28/11/2014	22/12 Problème de calcul du taux de hausse	05/01/2015	12/01 OK	Arrêté du 29 janvier 2015 DEVT1501474A
A'LIENOR A65	10/12/2014	23/12 OK			
ALIS A28	16/12/2014	29/12 OK			
TML (APRR)	11/12/2014	12/12 OK mais demande d'information complémentaire			
ARCOUR A19	19/12/2014	07/01 OK mais demande d'information complémentaire			
ATLANDES A63	11/12/2014	29/12 PAS OK Problème de calcul des coef- ficients Cx	05/01/2015	09/01 OK	Arrêté du 29 janvier 2015 DEVT1501474A
ATMB A41	12/12/2014	05/01 OK mais coquille dans courrier	La société n'a pas souhaité en- voyer de courrier corrigé		
CCIH	04/12/2014 reçu le 31/12	30/12 OK			
CEVM	10/12/2014	06/01 OK			
DUPLEX A86 COFIROUTE	19/11/2014	19/11 OK			Arrêté du 30 janvier 2015 DEVT1428204A
SFTRF	29/12/2014	07/01 PAS OK distorsion	14/01 par mail 22/01 par courrier	15/01 OK	

	1 ^{ère} proposition de la société	Contrôle 1 ^{ère} proposition	Mise en de- meure	2 ^{nde} proposition de la société	Arrêté de sursis de la hausse
APRR	11/12/2014	12/12 PAS OK Problème de référence de TKM	09/01/2015	14/01/2015	Arrêté du 27 janvier 2015 DEVT1502359A Courriers envoyés aux sociétés par la Ministre du dé- veloppement durable et le Ministre de l'Économie
AREA	11/12/2014	12/12 PAS OK Foisonnement lié à Crolles	09/01/2015	14/01/2015	
ASF	10/12/2014	11/12 OK Problème de données trafic	19/01/2015	22/01/2015 Synthèse trafics transmise	
COFIROUTE INTERURBAIN	10/12/2014	15/12 PAS OK Foisonnement et problème de coefficient classe 3	09/01/2015	23/01/2015	
ESCOTA	10/12/2014	11/12 OK Problème de données trafic	19/01/2015	22/01/2015 Synthèse trafics transmise	
SANEF	11/12/2014	15/12 PAS OK Problème taux de hausse Classe 1	09/01/2015	16/01/2015	
SAPN	11/12/2014	12/12 PAS OK Problème taux de hausse Classe 1 + Mon- tesson A14	09/01/2015	16/01/2015	

Annexe 11 - Évolutions de quelques tarifs

Trajet	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Paris-Lyon, A 6 (APRR)	28,20€ 4,1%	29,30€ 3,9%	29,60€ 1,0%	30,30€ 2,4%	30,80€ 1,7%	30,90€ 0,3%	31,50€ 1,9%	32,30€ 2,5%	32,90€ 1,9%	33,30€ 1,2%	33,30€ 0,0%
Paris-Metz, A 4 (SANEF)	21,00€ 3,4%	21,60€ 2,9%	22,00€ 1,9%	22,40€ 1,8%	22,90€ 2,2%	22,90€ 0,0%	23,50€ 2,6%	24,00€ 2,1%	24,50€ 2,1%	25,00€ 2,0%	25,00€ 0,0%
Paris-Lille, A 1 (SANEF)	13,10€ 4,0%	13,60€ 3,8%	13,80€ 1,5%	14,20€ 2,9%	14,60€ 2,8%	14,60€ 0,0%	15,00€ 2,7%	15,40€ 2,7%	15,70€ 1,9%	16,10€ 2,5%	16,10€ 0,0%
Paris-Rennes, A 11 (Cofiroute)	24,80€ 1,2%	25,20€ 1,6%	25,40€ 0,8%	26,00€ 2,4%	26,70€ 2,7%	26,70€ 0,0%	27,40€ 2,6%	28,10€ 2,6%	28,60€ 1,8%	28,70€ 0,3%	28,70€ 0,0%
Paris-Tours, A 10 (Cofiroute)	19,30€ 1,0%	19,60€ 1,6%	19,80€ 1,0%	20,30€ 2,5%	20,80€ 2,5%	20,80€ 0,0%	21,40€ 2,9%	21,90€ 2,3%	22,20€ 1,4%	22,40€ 0,9%	22,40€ 0,0%
Paris-Clermont, A 10+A 71	31,20€ 2,0%	32,10€ 2,9%	32,40€ 0,9%	33,00€ 1,9%	33,80€ 2,4%	33,80€ 0,0%	34,50€ 2,1%	35,50€ 2,9%	36,10€ 2,0%	36,50€ 1,1%	36,50€ 0,0%
Paris- Bourges, A 10 (Cofiroute)	18,80€ 1,1%	19,10€ 1,6%	19,30€ 1,0%	19,60€ 1,6%	20,10€ 2,6%	20,10€ 0,0%	20,50€ 2,0%	21,00€ 2,4%	21,40€ 1,9%	21,60€ 0,9%	21,60€ 0,0%
Paris-Calais, A 1 +A 26 (SANEF)	12,40€ 3,3%	13,00€ 4,8%	13,10€ 0,8%	13,40€ 2,3%	13,70€ 2,2%	13,70€ 0,0%	14,00€ 2,2%	14,40€ 2,9%	14,70€ 2,1%	14,90€ 1,4%	14,90€ 0,0%
Paris-Calais, A 1+ A 26 (SANEF)	18,50€ 1,6%	19,20€ 3,8%	19,50€ 1,6%	19,60€ 0,5%	20,20€ 3,1%	20,20€ 0,0%	20,40€ 1,0%	21,00€ 2,9%	21,40€ 1,9%	21,70€ 1,4%	21,70€ 0,0%
Paris-Bordeaux, A 10	46,50€ 2,0%	47,40€ 1,9%	48,10€ 1,5%	49,30€ 2,5%	50,70€ 2,8%	50,90€ 0,4%	52,00€ 2,2%	53,00€ 1,9%	53,90€ 1,7%	54,40€ 0,9%	54,40€ 0,0%
Tours-Poitiers, A 10 (Cofiroute)	10,20€ 2,0%	10,40€ 2,0%	10,60€ 1,9%	10,80€ 1,9%	11,20€ 3,7%	11,30€ 0,9%	11,60€ 2,7%	11,80€ 1,7%	12,10€ 2,5%	12,20€ 0,8%	12,20€ 0,0%
Poitiers-Bor-deaux A 10 (ASF)	17,00€ 3,0%	17,40€ 2,4%	17,70€ 1,7%	18,20€ 2,8%	18,70€ 2,7%	18,80€ 0,5%	19,00€ 1,1%	19,30€ 1,6%	19,60€ 1,6%	19,80€ 1,0%	19,80€ 0,0%

Annexe 12 - 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, d'autre part et éventuellement, 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.

En cas d'incident ou de sous-performance, les fonds propres sont mis en risque par le fonctionnement du contrat. Les prêteurs s'assurent d'ailleurs que les actionnaires des sociétés concessionnaires sont bien en risque lors des demandes de lever de fonds. Dans ces cas extrêmes, les fonds propres peuvent être partiellement ou totalement perdus. 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. Par symétrie, en cas de surperformance, les bénéfices supplémentaires par rapport aux anticipations initiales profitent aux seuls actionnaires en l'absence de clause les limitant dans les contrats.

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 va être constituée par les travaux de réalisation de l'ouvrage. Or, pendant toute la phase de construction, la société concessionnaire ne disposera habituellement d'aucunes recettes 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 être financée par les fonds propres et par les emprunts de la société concessionnaire.

À partir de la mise en service, la société va pouvoir 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.

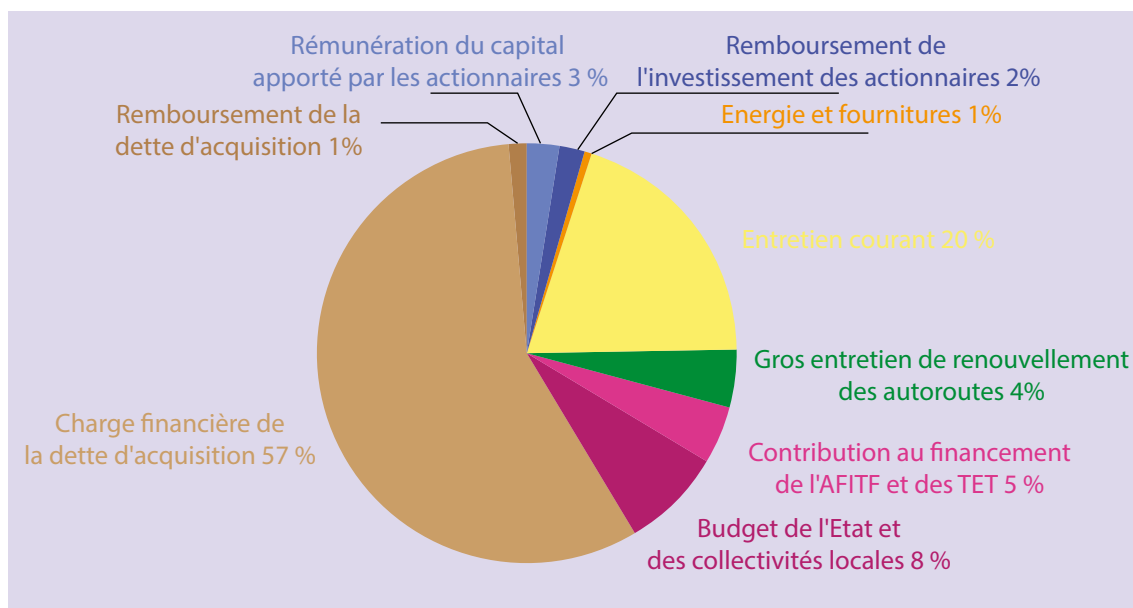


Figure 1: Usage des recettes de péages par les sociétés concessionnaires récentes (ALIS, CEVM, ARCOUR, ADELAC, A'LIENOR, Alicorne, ATLANDES; données 2014)

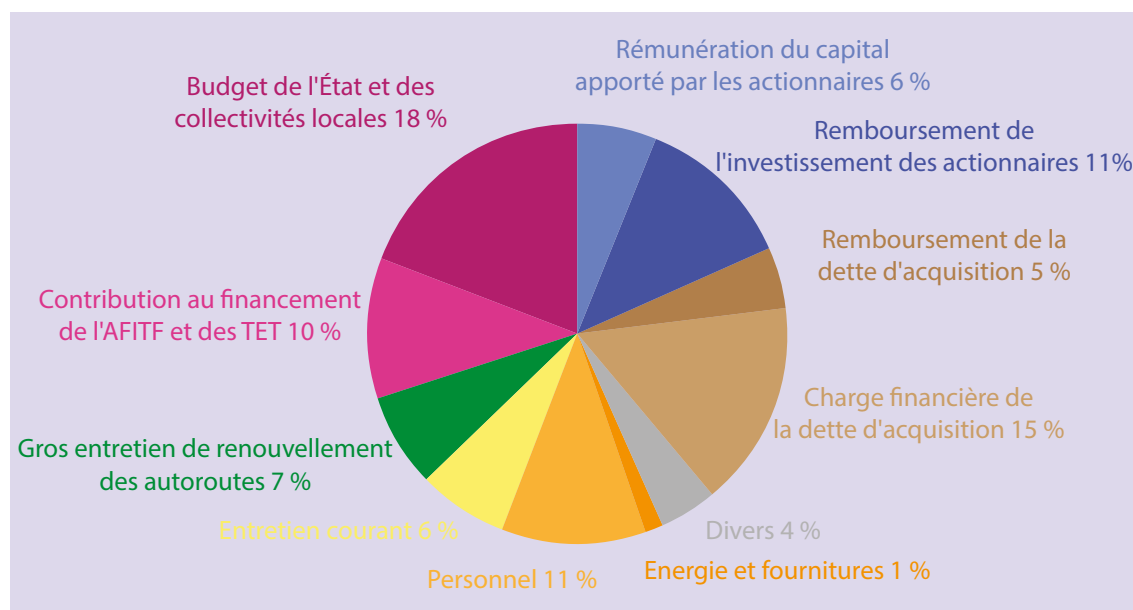
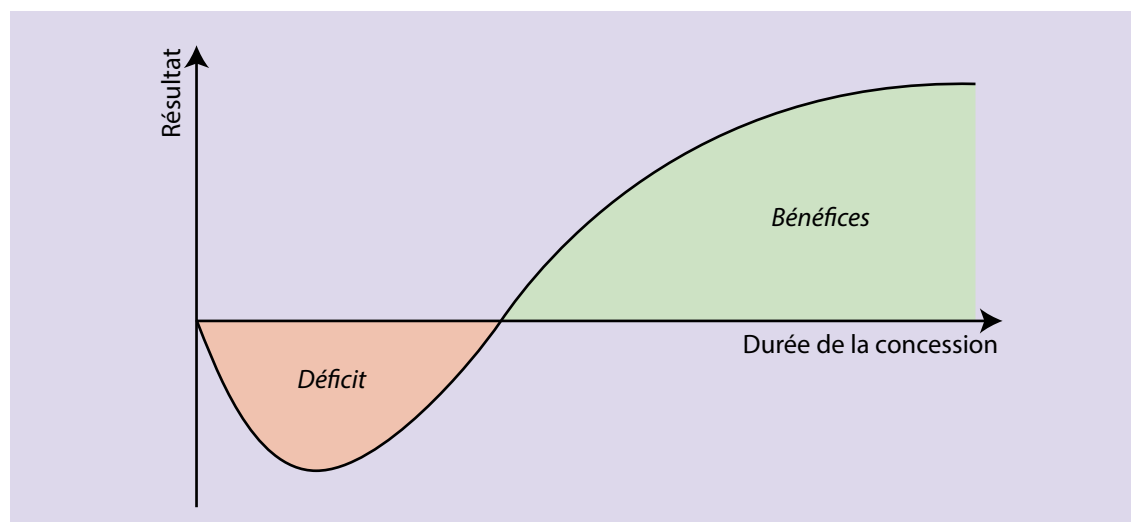


Figure 2: Usage des recettes de péages par les sociétés concessionnaires historiques (ASF, ESCOTA, COFIROUTE, APRR, AREA, SANEF, SAPN, ATMB, SFTRF, CCIH; données 2014)

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

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

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 va croître jusqu'au terme de la concession.

Cependant, il convient de garder à l'esprit que la rémunération du capital est appréciée par le taux de rendement interne (TRI) de l'investissement réalisé. Pour une concession nouvelle, les TRI des capitaux propres sont classiquement compris en 10 % et 13 %. Par exemple, pour un taux d'actualisation de 10 %, 1 € de revenus la première année équivaut à 1,1 € de revenus la deuxième année, à 2,6 € la dixième année, à 6,7 € la vingtième année ou encore à 17,4 € la trentième année.

Dit autrement, un investisseur privé qui comparera différents investissements pour obtenir un TRI de 10% considérera donc qu'un bénéfice immédiat d'un euro revient au même qu'un bénéfice de 2,6 € dix ans plus tard ou que 17,4 € trente ans plus tard.

La « rentabilité » des capitaux propres investis ne sera donc 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 confortable 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.

Les tableaux ci-après présentent l'évolution financière des sociétés concessionnaires d'autoroutes depuis 2006.

Chiffre d'Affaires (extraits comptes sociaux)

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
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
AREA	397,5	430,9	438,4	454,4	470,9	493,3	501,6	521,3	537,1
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
COFIROUTE et A86	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
Escota	543,5	577,7	590,7	609,7	632,8	658,0	666,6	680,8	696,6
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
SAPN	283,2	309,0	312,0	329,7	341,7	355,0	356,0	367,0	376,6
ATMB	140,1	142,0	146,4	141,8	152,9	162,7	167,3	172,1	177,7
SFTRF	100,4	107,3	107,0	96,7	105,2	109,8	107,7	110,8	114,6
Alis	29,7	37,8	43,8	44,9	50,2	53,6	55,7	57,9	63,9
Alicorne	s.o.	s.o.	s.o.	s.o.	s.o.	11,2	11,7	12,3	13,3
Adelac	s.o.	s.o.	s.o.	25,6	27,6	32,7	36,6	41,5	44,4
CEVM	26,5	28,9	31,5	33,1	33,8	35,8	36,7	38,3	40,7
Aliénor	s.o.	s.o.	s.o.	s.o.	s.o.	34,9	38,3	42,7	48,9
Arcour	s.o.	s.o.	s.o.	s.o.	34,9	37,2	39,7	43,7	47,9
Atlandes	s.o.	s.o.	s.o.	s.o.	s.o.	s.o.	s.o.	57,0	115,2
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

Excédent Brut d'Exploitation (extraits comptes sociaux)

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
APRR	790,2	888,0	921,1	934,9	983,6	1 035,9	1 076,0	1 110,8	1 142,4
AREA	267,6	298,8	303,9	314,7	327,8	344,8	362,3	375,3	390,5
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
COFIROUTE et A86	658,9	734,8	762,1	787,0	813,9	843,9	841,4	896,5	947,7
Escota	333,7	367,1	383,7	407,7	422,5	447,1	457,3	473,7	501,4
SANEF	610,7	650,8	661,3	666,2	711,7	729,6	749,1	766,4	796,9
SAPN	179,7	201,7	210,4	224,1	234,3	239,5	240,2	257,0	274,0
ATMB	83,5	84,2	82,3	78,3	85,8	94,5	92,5	99,7	108,4
SFTRF	66,9	71,1	66,7	56,0	65,2	68,2	69,7	72,5	75,1
Alis	16,3	20,6	25,0	26,4	32,0	33,6	36,0	37,3	43,3
Alicorne	s.o.	s.o.	s.o.	s.o.	s.o.	4,0	5,2	5,7	6,9
Adelac	s.o.	s.o.	s.o.	18,3	20,1	25,1	28,5	33,0	35,4
CEVM	20,9	22,3	24,1	25,7	26,2	27,7	29,0	30,6	32,3
Aliénor	s.o.	s.o.	s.o.	s.o.	s.o.	20,5	21,6	25,4	30,9
Arcour	s.o.	s.o.	s.o.	s.o.	21,8	22,8	21,4	23,3	30,7
Atlandes	s.o.	s.o.	s.o.	s.o.	s.o.	s.o.	s.o.	25,8	84,2
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

Résultats nets (extraits comptes sociaux)

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
APRR*	435,8	333,4	236,7	363,0	440,9	321,0	440,4	453,1	1342,4
AREA	97,8	108,6	98,6	123,4	129,4	123,7	136,2	146,9	154,5
ASF	374,3	452,2	341,6	610,5	718,2	914,0	639,7	739,0	784,0
COFIROUTE et A86	300,7	347,8	231,5	315,0	315,5	290,4	303,0	308,8	347,0
Escota	106,9	124,5	141,4	162,0	179,9	184,8	182,5	161,6	161,9
SANEF	197,0	217,2	227,5	255,3	280,0	197,8	276,3	331,1	345,7
SAPN	12,2	21,2	29,6	27,9	37,6	29,7	49,2	64,8	78,3
ATMB	34,5	42,4	34,9	40,1	38,8	44,8	42,6	51,1	52,5
SFTRF	-26,7	260,9	-173,5	-34,9	-58,2	232,1	0,1	7,6	8,3
Alis	-23,8	-23,3	-25,8	-12,9	-20,8	-21,6	-17,4	-11,9	0,1
Alicorne	s.o.	s.o.	s.o.	s.o.	s.o.	-13,4	-11,9	-9,9	-10,5
Adelac	s.o.	s.o.	s.o.	-27,9	-28,8	-21,7	-19,9	-16,2	-13,5
CEVM	4,9	0,9	0,9	7,3	11,1	10,8	12,3	15,4	16,4
Aliénor	s.o.	s.o.	s.o.	s.o.	s.o.	-34,6	-35,1	-30,6	-25,9
Arcour	s.o.	s.o.	s.o.	s.o.	-16,7	-15,5	-14,3	-11,0	-7,2
Atlantes	s.o.	s.o.	s.o.	s.o.	s.o.	s.o.	s.o.	-5,3	-10,8
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

* 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 2014 pour la délégation des services sur aires

Société	Autoroute	Aire	Activités	Titulaire du contrat	Durée (années)
APRR	A31	Gevrey Est	Distribution de carburants Restauration Boutique	ESSO ELIOR	10
APRR	A39	Le Jura	Restauration Boutique de produits régionaux	ELIOR	3
APRR	A6	Darvault	Distribution de carburants	SHELL	15
APRR	A6	La Réserve	Distribution de carburants Restauration Boutique	Thevenin & Ducrot Autoroutes	15
APRR	A6	Les Lisses	Distribution de carburants Restauration Boutique	TOTAL	15
APRR	A6	Les Lochères	Distribution de carburants Restauration Boutique	ENI Autogrill	15
APRR	A6	Nemours	Distribution de carburants Boutique	SHELL	15
APRR	A6	Nemours/Darvault	Restauration Boutique Hôtel	Autogrill	15
ASF	A63	Bidard Est	Distribution de carburants Restauration Boutique	TOTAL	14
ASF	A63	Bidard Ouest	Distribution de carburants Restauration Boutique	TOTAL	14

ATMB	A40	Valleiry Sud	Distribution de carburants Restauration Boutique	Thevenin & Ducrot Autoroutes	15
ATMB	RN205	Passy	Distribution de carburants Restauration Boutique	Thevenin & Ducrot Autoroutes	16
COFIROUTE	A11	Sarthe Sargé - Le Mans Nord	Distribution de carburants Restauration Boutique	TOTAL	16
COFIROUTE	A11	Sarthe Sargé - Le Mans Sud	Distribution de carburants Restauration Boutique	TOTAL HRC	16
COFIROUTE	A11	Varades - Pays d'Ancenis	Distribution de carburants Restauration Boutique	TOTAL	16
COFIROUTE	A81	Laval	Distribution de carburants Restauration Boutique	AVIA Picoty	16
COFIROUTE	A81	Saint-Denis-d'Orques	Distribution de carburants Restauration Boutique	ESSO HRC	16
ESCOTA	A57	La Chaberte	Distribution de carburants Restauration Boutique	Thevenin & Ducrot Autoroutes	5
ESCOTA	A8	Cambarette Nord	Distribution de carburants Restauration Boutique	ENI	13

**Ministère de l'Écologie,
du Développement Durable
et de l'Énergie**

Direction générale des infrastructures, des
transports et de la mer
Direction des infrastructures de transport

