

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

Rapport d'activité 2013



Exécution et contrôle des contrats de concession d'autoroutes et d'ouvrages d'art Rapport d'activité 2013

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



Le réseau autoroutier français est un des plus réputés à l'échelle mondiale pour sa qualité. Pour autant, il est soumis au péage et géré par des contrats de concession sur près de trois quart de son linéaire. Nos concitoyens et les Parlementaires qui les représentent sont donc particulièrement sensibles à la manière dont l'État gère ces contrats.

La loi a, par conséquent, prévu la production, chaque année, d'un rapport sur la gestion de ce secteur d'activité. Le

présent rapport vise à répondre à cette exigence législative.

Le Gouvernement est attaché à la préservation du pouvoir d'achat, à la compétitivité et donc à la modération des péages d'autoroute. Pour la campagne 2013/2014, les hausses des péages ont été limitées à 1,14 % pour la campagne ce qui les situe à un niveau historiquement bas.

Dans un contexte économique difficile, le secteur concédé a montré une capacité importante de résistance et il doit, lui aussi, contribuer à la relance de notre économie.

Les péages permettent de poursuivre en 2013 et dans les années à venir les investissements dont notre pays a besoin, et ceci sans creuser notre déficit public. Chaque année, le secteur 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 élabore avec les principales sociétés d'autoroute un plan de relance. 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 plus de 3 milliards d'euros de travaux qui doivent être réalisés à court terme, sans nouvelle augmentation de péage.

Rigueur des contrôles, prise en compte des intérêts de nos concitoyens, réponses apportées aux besoins de notre économie, défense des intérêts de l'État constituent les quatre axes de travail assignés à la gestion du secteur autoroutier. Je forme le vœu que ce rapport en apporte la traduction concrète dans la plus grande transparence.

Alain VIDALIES

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

Table des matières

Préambule	7
1. Chiffres clés	8
2. Faits marquants	9
3. Cadre des partenariats publics privés autoroutiers en France	10
4. Gouvernance et organisation	11
4.1. Organisation du ministère chargé des transports pour la passation et la gestion des contrats	11
4.1.1. La passation des contrats	11
4.1.2. La gestion des contrats	11
4.2. Collaboration interservice	12
4.3. Comité des usagers du réseau routier national	13
4.4. Commission nationale des marchés	14
4.5. Les Commissions Inter-Gouvernementales	14
4.6. La Commission européenne	16
4.7. Les contrôles de la Cour des Comptes	16
5. La passation de nouveaux contrats	19
5.1. Autoroute A150 : Écalles-Alix / Barentin	19
5.2. Autoroute A355, Grand Contournement Ouest de Strasbourg	19
5.3. Autoroute A45, Lyon Saint-Étienne	20
5.4. Autoroute A831 : Fontenay-le-Comte – Rochefort	20
5.5. Autoroute A507 (Rocade L2) à Marseille	21
6. Le contrôle des contrats en cours	22
6.1. Contrôle des tarifs de péage	22
6.2. Mise en place des indicateurs de performance	24
6.3. Contrôle de l'exploitation et de la qualité du service aux usagers	24
6.3.1. Satisfaction des usagers	25
6.3.2. Prise en compte de la Sécurité routière	26
6.3.3. Amélioration des conditions de circulation	27
6.3.4. Services sur aires	28
6.3.5. Dépannage	29
6.4. Contrôle lié à la conservation du patrimoine	29
6.4.1. Bâtiments	29

6.4.2. Tunnels	30
6.4.3. Ouvrages d'Art	30
6.4.4. Chaussées et ouvrages en terre	33
6.4.5. Environnement	35
6.4.6. Audit de la Traversée Urbaine de Reims	35
6.5. Contrôle avant mise en service	35
6.5.1. Instruction des dossiers techniques	35
6.5.2. Contrôle des travaux de constructions	37
6.5.3. Décisions de mise en service	41
6.5.4. Contrôle des fins de travaux du paquet vert autoroutier	41
6.6. Contrôle des sous-concessions (aires de service)	42
6.7. Contrôle de la transmission des informations relatives à l'exécution de la concession	43
6.8. Contrôle financier des concessions	43
7. Négociation des avenants aux contrats de concessions	45
7.1. Contrats de plan	45
7.2. Plan de relance autoroutier	46
7.3. Tunnel Maurice Lemaire	47
8. Participation à la définition des bonnes pratiques et des règles de l'art	48
8.1. Doctrine de financement des échangeurs	48
8.2. Financement par les usagers des investissements d'exploitation	49
8.3. Indicateurs de performances	49
8.4. Bonnes pratiques et règles de l'art	49
9. Activité réglementaire	51
9.1. Directive « concessions »	51
9.2. Hausse de la Redevance Domaniale	51
9.3. Modification de la composition du comité des usagers	51

Préambule

L'année 2013 a été une année exceptionnelle en matière d'infrastructures autoroutières avec la signature du contrat de partenariat public-privé relatif à l'autoroute A507 (Rocade L2) à Marseille en octobre et la mise en service de sections nouvelles : ouvertures de l'A89 entre la Tour de Salvagny et Balbigny en janvier et de l'autoroute A63 au sud de Bordeaux en septembre. Ce dernier chantier a nécessité l'intervention régulière de l'autorité chargée du contrôle. Par ailleurs, les opérations de contrôle des travaux en cours de l'autoroute A150 se sont poursuivies. Toutes les équipes de la direction des infrastructures de transport (DIT) ont donc été mobilisées.

Mais c'est désormais autant sur la politique d'entretien et d'exploitation du réseau que sur les sections nouvelles que l'activité de contrôle technique s'exerce. 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 2033). C'est pourquoi 2013 a été marquée, comme 2012, par un travail approfondi des services de la direction des infrastructures de transport pour le 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, 2013 est la deuxième année pour laquelle les indicateurs de qualité que l'État a imposés aux sociétés dans le cadre des contrats de plan deviennent effectivement pénalisables.

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 faut noter 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, certaines sociétés ont choisi, à leurs frais, 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. Les autres sociétés, qui ont appliqué la hausse de la TVA au 1^{er} janvier, ont également supporté, à leurs frais, sur le mois de janvier les quelques pertes de recettes liées aux mécanismes contractuels d'arrondi des tarifs TTC au dixième d'euro le plus proche.



1. Chiffres clés

8 975 km d'autoroutes concédées et d'ouvrages à péage en service (fin 2013)
157 km mis en service en 2014 (A89 et A63)
911 échangeurs
49 tunnels de plus de 300 m exploités par les concessionnaires
367 aires de service
632 aires de repos
22 860 véhicules légers par jour : trafic moyen d'une section d'autoroute en 2013
3 761 poids lourds par jour : trafic moyen d'une section d'autoroute en 2013
85,2 milliards de véhicules.km en 2013
9,24 milliards d'euros de chiffre d'affaires en 2013
30,9 milliards d'euros de dette en 2013
138 accidents mortels en 2013 (versus 127 en 2012 et 156 en 2011)
105 accidents des équipes d'intervention en 2013 (versus 98 en 2012 et 139 en 2011)
342 302 interventions de dépannage

2. Faits marquants

Janvier	Ouverture de l'A89 entre Balbigny et La Tour de Salvagny
Mars	Fin des travaux du paquet vert autoroutier signé en 2010
Avril	Ouverture de la 1 ^{ère} tranche de l'élargissement à 2 x 3 voies de l'autoroute A63
Juin	Entrée en vigueur de l'augmentation de la redevance domaniale
Juillet	Bilan, par les sociétés auprès du concédant, des indicateurs de performance au titre de l'année 2012, qui étaient pour la première fois pénalisables Rapport de la Cour des comptes concernant le contrôle des autoroutes concédées
Novembre	Ouverture complète de l'élargissement de l'autoroute A63 Mise en service de l'élargissement à 2x3 voie de l'A36 entre Montbéliard-centre et Voujeaucourt Mise en service de l'aire de service de Jaunay-Clan de l'autoroute A10 en interface avec le projet de LGV SEA
Décembre	Premiers contacts avec la Commission européenne concernant la notification du 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, ont une assiette plus limitée.

À côté des concessions autoroutières, il existe un autre type de partenariat public privé : le contrat de partenariat. C'est également un contrat global qui a été instauré par ordonnance en 2004. Il a fait l'objet d'une première utilisation par l'État avec la signature courant 2013 du premier de contrat de partenariat autoroutier pour 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 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 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.

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 36 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, 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 (SETRA, CETU, IFSTTAR et l'ensemble des CETE) participe très activement à l'activité de contrôle. Les commandes aux CETE passées en 2013 ont atteint 340 000 € représentant environ 300 jours d'intervention. Pour le contrôle des travaux, les principaux domaines d'intervention des CETE 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 qui regroupe les ex-CETE est appelée à se renforcer encore dans la période à venir, tout particulièrement en matière de réalisation d'audits à thèmes.

4.2. *Collaboration interservice*

La DIT travaille dans un cadre interministériel, avec les différents acteurs en charge des pans de politique publique concernés.

Les services du ministre délégué au budget et les services du ministre de l'économie (DGCCRF) sont associés dans le cadre des procédures d'attribution des nouveaux contrats de concession à l'analyse des offres et à la désignation du candidat pressenti. Dans le cas spécifique du contrat de partenariat L2 attribué en 2013, cette collaboration est élargie à la mission d'appui aux partenariats publics privés (MAPPP) du ministère des finances.

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. C'était notamment le cas en 2013, qui a vu la négociation des contrats de plan 2014-2018 avec les sociétés APRR et AREA, ainsi que les négociations du plan de relance autoroutier.

Dans son rapport de juillet 2013, la Cour des comptes a eu l'occasion de critiquer le mode de fonctionnement du travail interservice, estimant que les services des ministères chargés des finances n'étaient pas assez consultés dans le cadre des négociations des avenants aux contrats. Même si le ministère chargé de transports estime qu'il consultait déjà les services du ministère chargé des finances, les critiques de la Cour l'ont amené à formaliser davantage les échanges interservice, dans une logique de traçabilité du déroulement des négociations et de justification des décisions prises dans le cadre de ces négociations. Ainsi, les réunions de travail interservice sur les avenants aux contrats de concession donnent lieu à la rédaction d'un document de travail (de type rapport de négociation ou équivalent) et à un compte-rendu de réunion.

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, dans leur quasi-totalité 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 s'est poursuivie en 2013 et s'est 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 2013, le comité des usagers du réseau routier national s'est réuni à 6 reprises.

- les services ont notamment présenté au comité :
- les hausses tarifaires validées pour l'année 2013 ;
- les projets de contrats de plan APRR et AREA ;
- l'autoroute A63 Atlandes (objectifs, système tarifaire) ;
- le rapport d'activité 2012.

La composition du comité des usagers du réseau routier national a été modifiée au mois de novembre 2013 (cf. point 9.3 ci-dessous), afin notamment d'améliorer la représentativité de certaines catégories d'usagers. La nomination des nouveaux membres interviendra d'ici la fin de l'année 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 2013 par M. Pierre-Yves Richard, conseiller maître à la Cour des comptes. Il a été remplacé au mois de février 2014 par M. Christian Descheemaeker, conseiller maître à la Cour des comptes.

Le rapport 2012 de la CNM 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 2013, chaque CIG s'est réunie à deux reprises, à Paris et à Rome. Parmi les sujets traités lors de ces sessions, il faut relever que la CIG du tunnel du Fréjus a continué son travail de suivi et de contrôle de la construction du second tube du tunnel du Fréjus et a piloté la nécessaire adaptation des procédures de l'exploitant à la nouvelle infrastructure. Par ailleurs, la CIG du tunnel du Mont-Blanc a travaillé à une 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. Enfin, les CIG ont approuvé les hausses de tarifs qui permettent de financer, d'une part, le percement de la galerie de sécurité du tunnel du Fréjus et, d'autre part, la sécurisation de la RN 205 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 binational, 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 2013, chaque Comité de Sécurité s'est réuni à deux 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 2013 sur les sujets suivants :

- le paquet vert autoroutier, signé en 2010 après accord de la Commission, prévoyait un rapport d'exécution à l'issue des travaux, c'est-à-dire après avril 2013. Le rapport a été envoyé à la Commission en juillet 2013 ;
- suite à la demande d'information d'un tiers, la Commission a sollicité la DIT pour transmission des différentes pièces du dossier du paquet vert autoroutier, y compris le rapport d'exécution susmentionné. La DIT a ainsi transmis une version non-confidentielle du rapport à la Commission pour communication éventuelle aux tiers ;
- comme cela sera précisé dans la partie relative au plan de relance ci-dessous, les premiers contacts concernant la notification de l'aide d'État relative au plan de relance ont été pris en décembre 2013 ;
- la directive dite « Eurovignette » (directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures modifiée) prévoit l'obligation, pour les États-membres, de notifier à la Commission européenne les nouveaux dispositifs de péage routier. Compte tenu d'une prévision de mise en service de l'autoroute A150 en février 2015, les éléments de notification ont été élaborés par la DIT et transmis à la Commission européenne en septembre 2013.

4.7. Les contrôles de la Cour des Comptes

2013 a été marquée par la fin du contrôle de la Cour des Comptes sur l'activité des services du ministère chargé des transports concernant le contrôle des sociétés d'autoroutes. La Commission des finances de l'Assemblée Nationale ayant saisi la Cour des comptes sur ce même sujet, il a donné lieu à la publication d'un rapport spécifique en juillet 2013, et à une audition du Président de la Cour devant la Commission des finances de l'Assemblée Nationale le 23 juillet 2013.

Le rapport est structuré autour des idées suivantes :

1. Le ministère chargé des transports ne négocierait pas dans un cadre lui permettant de disposer d'un rapport de force favorable ; à cet égard, le ministère chargé des transports fait les observations suivantes :

- les services du ministère travaillent déjà dans un cadre d'action très contrôlé : les avenants sont examinés par le Conseil d'État et validés en interministériels avant d'être signés par quatre ministres ; la Cour des Comptes a contrôlé les services de l'État en charge du contrôle des autoroutes concédées 8 fois en 3 ans ; les services produisent un rapport annuel d'activité remis au Parlement et publié sur Internet ; les services rendent compte de leur action devant le comité des usagers, qui se réunit tous les deux mois ;
- le Ministère propose cependant de renforcer les procédures d'association interministérielles, avec l'organisation de réunions inter-services en amont des réunions interministérielles, sur la base d'un document de travail du Ministère ;
- le Ministère a engagé, sur proposition du Président du comité des usagers, une modification de sa composition pour que les intérêts des usagers soient mieux représentés ;

- pour l'élaboration des hypothèses économiques, les services s'entourent, depuis fin 2012, d'avis d'experts extérieurs comme recommandé par la Cour des Comptes.

2. Le ministère chargé des transports assure plutôt bien le suivi des obligations des sociétés concessionnaires mais **sans toujours tirer les conséquences du non-respect des obligations de ces dernières** ; à cet égard, le ministère des transports fait les observations suivantes :

- la Cour reconnaît la qualité de l'expertise des services du ministère concernant les infrastructures après leur mise en service et concernant les ouvrages d'art. En ce qui concerne les autres domaines (chaussées, ouvrages en terre, environnement, ...), des méthodes de contrôle appropriées sont également mises en place, mais leur formalisation est plus difficile. Suites aux observations de la Cour, les services formaliseront ces procédures pour les rendre plus transparentes ;
- en ce qui concerne l'application des outils contractuels en cas de non-respect du contrat, le ministère souligne que les sociétés exécutent leur contrat avec rigueur. S'il est fréquent que l'État envoie des mises en demeure ou équivalent aux sociétés pour qu'elles se soumettent à leurs obligations (environ 70 par an), ces dernières s'y soumettent rapidement et n'obligent que très rarement le ministère à notifier des pénalités ;

3. **Les contrôles des tarifs sont plus approfondis et mieux documentés** ; à cet égard, le ministère des transports fait les observations suivantes :

- la Cour des Comptes reconnaît que les services exercent un contrôle approfondi et approprié sur les tarifs ;
- en ce qui concerne la compensation du foisonnement COFIROUTE, cette société était autorisée par son contrat à pratiquer le foisonnement. La négociation a été difficile mais l'État est parvenu à introduire une clause anti-foisonnement dans le contrat ;
- en ce qui concerne les distorsions tarifaires, dont le nombre est limité comme le souligne la Cour, elles ont toutes été instituées alors que les sociétés appartenaient à l'État, et depuis 2006, l'État les gomme progressivement.

4. **Les avenants aux contrats conclus entre 2009 et 2012 ne protègent pas les intérêts du concédant et des usagers** ; à cet égard, le ministère des transports fait les observations suivantes :

- Le ministère souligne que les avenants aux contrats ont permis des avancées importantes en faveur des usagers : par exemple des aires de repos et de services exemplaires comme l'aire de la Chaponne, dotées de services innovants comme le wifi, des équipements pour protéger l'environnement comme les bassins de retenue des eaux usées et les passages pour la faune, des équipements de sécurité comme l'aménagement des tunnels suite à l'accident du Mont Blanc.
- le ministère souligne que l'État a obtenu de nombreuses avancées depuis la privatisation des autoroutes :
 - des indicateurs de performance, associés à des pénalités, ont été mis en place dans la plupart des contrats, au terme d'une négociation difficile ;
 - l'État a mis fin au « foisonnement » dénoncé par la Cour des Comptes dans son rapport de 2008 sur les péages, transparence sur les procédures et les résultats de contrôle ;

- l'État a augmenté la redevance domaniale que payent les sociétés concessionnaires ;
- Le Ministère souligne ensuite que les tarifs ont augmenté au même rythme que du temps où les sociétés appartenaient à l'État.
- si les hypothèses sur le trafic et sur le taux de rentabilité interne peuvent paraître élevées à la Cour des Comptes, elles traduisent en réalité un transfert de risque réel au concessionnaire :
 - les trafics ont baissé de 1,8% en 2012, et les concessionnaires en ont assumé toutes les conséquences financières ;
 - le contexte économique est très incertain depuis l'éclatement de la crise économique. Il y a aujourd'hui moins de poids lourds qui empruntent les autoroutes qu'en 2007 ;
 - malgré cela, le modèle de la concession permet de garantir l'accessibilité et la qualité des voiries, ainsi que de financer des aménagements majeurs dans un cadre juridique et économique négociable et maîtrisé (par exemple : contournement sud de Reims, ouverture de l'A89), sans peser sur les finances publiques.
- le ministère reprend à son compte la recommandation de la Cour des Comptes estimant qu'il n'est pas possible d'anticiper une hausse tarifaire au titre d'un contrat de plan tant que ce dernier n'est pas publié.

En résumé, le ministère des transports note que la Cour des Comptes reconnaît la qualité du travail de ses services dans le domaine du contrôle des infrastructures et du contrôle des tarifs. Elle estime que les observations de la Cour des Comptes lui permettront d'agir avec plus de transparence au service des usagers, et se propose d'adopter certaines recommandations de la Cour des Comptes.

5. La passation de nouveaux contrats

Le Gouvernement a fait l'analyse du caractère financièrement non soutenable du projet de schéma national des infrastructures de transport (SNIT). Il a donc mandaté en octobre 2012 une commission de 6 parlementaires et de 4 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 Philippe 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.

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 le 29 décembre 2011 avec la parution du décret n°2011-11, 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 29 décembre 2011, soit le jour de la publication du décret de concession n°2011-11 du 28 décembre 2011).

Le démarrage des travaux est intervenu en mars 2013 et la mise en service de l'autoroute est prévue pour le mois de février 2015.

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 du trafic de transit l'A35 dans l'agglomération de Strasbourg qui supporte un trafic de 170 000 véhicules/jour.

La procédure de mise en concession a été initiée en 2009, aboutissant à retenir Vinci comme concessionnaire pressenti en janvier 2012. Toutefois, l'incapacité d'aboutir au bouclage financier de son offre a conduit à l'abandon de la procédure début juin 2012.

La commission « *Mobilité 21* » a classé le GCO parmi les projets de secondes priorités compte tenu en particulier des controverses sur son intérêt vis-à-vis de la désaturation de l'autoroute A35.

Toutefois, la mission d'analyse des déplacements dans l'agglomération Strasbourgeoise conduite par le CGEDD en 2013 a confirmé la pertinence globale du CGO et a produit certaines recommandations portant notamment sur la réduction du profil en travers et l'articulation avec l'aménagement d'A35. Ces résultats ont conduit à relancer 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.

5.3. Autoroute A45, Lyon Saint-Étienne

Le projet d'autoroute A45 vise à créer une autoroute à 2x2 voies de 48 km reliant Lyon et Saint-Étienne. Il a été déclaré d'utilité publique par décret 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 au dernier trimestre pour être finalisée début 2014.

5.4. Autoroute A831 : Fontenay-le-Comte – Rochefort

Le projet d'autoroute A831, liaison à 2x2 voies de 64 km entre Fontenay-le-Comte – Rochefort, est un maillon de l'autoroute des Estuaires. Il a été déclaré d'utilité publique le 12 juillet 2005.

La procédure de mise en concession a été initiée par la publication de l'Avis d'Appel Public à la Concurrence le 4 février 2012. La liste des candidats admis à présenter une offre a été arrêtée le 25 avril 2012.

Le rapport de la commission « *Mobilité 21* », évoqué ci-avant, a classé le projet d'autoroute A831 dans la catégorie des projets à « horizons lointains » mettant en balance ses impacts environnementaux et son bilan socio-économique favorable.

À la suite des échanges avec les collectivités demanderesses, il a été décidé le 5 décembre 2013 de poursuivre la procédure sous condition d'une absence de conséquence budgétaire pour l'État et d'un accroissement de son insertion environnementale.

5.5. 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. À ce jour, la L2 Est est très 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 maintenance 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.

La L2 Est étant déjà été partiellement réalisée, les travaux de cette section devraient débiter dès l'été 2014, pour une mise à disposition prévue à l'été 2016.

Sur la section L2 Nord, les travaux devraient débiter à l'automne 2014, pour une mise à disposition prévue fin 2017.

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. Ces tarifs évoluent relativement à l'inflation, sur la base d'une formule de type « coef. \times inflation » (0,7 \times inflation par exemple) ou pour les contrats de plan, coef. \times inflation + constante (détail en annexe). Le contrat de concession qui lie les concessionnaires et l'État définit ainsi le cadre d'évolution des tarifs, celui-ci étant précisé en principe tous les cinq ans par des contrats de plan conclus avec l'État. Ces contrats permettent de financer des investissements complémentaires en contrepartie d'une évolution complémentaire de la loi tarifaire

La politique du contrôle tarifaire : fonctionnement

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

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

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

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

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

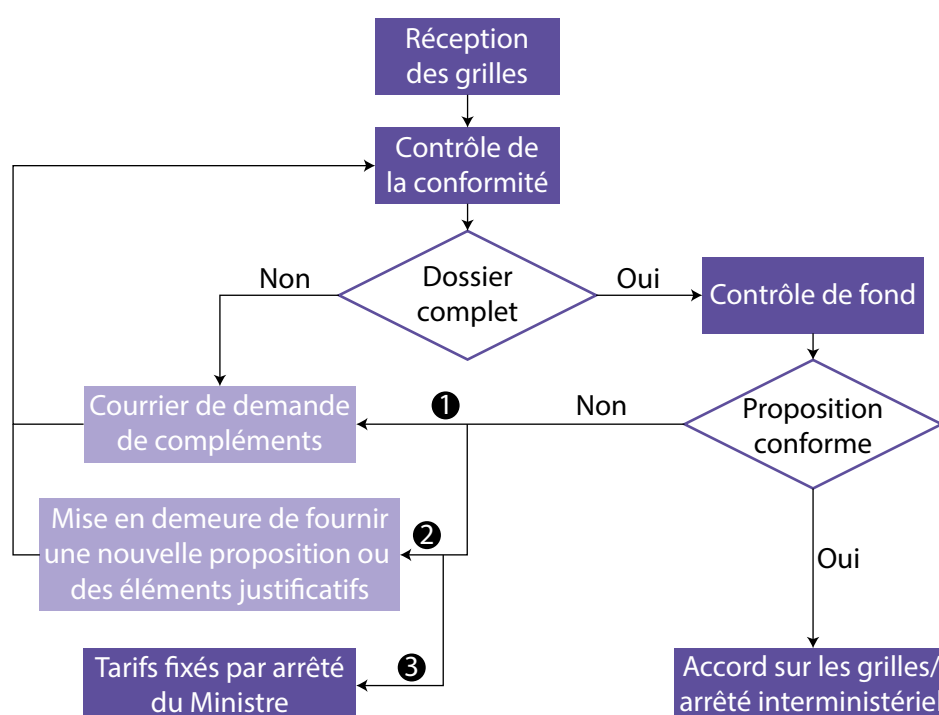
Le cahier des charges des sociétés précise le principe d'évolution des tarifs autoroutiers. Pour chacune des concessions des groupes ASF-Escota, APRR-AREA, Sanef-SAPN et Cofiroute, le réseau exploité est découpé en sections de référence. Pour chaque section de référence est défini, pour



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 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 présentent les différents éléments relatifs aux tarifs de péage 2014 et à leur évolution. Les propositions des sociétés ont été réceptionnées fin novembre et courant décembre. Toutes les sociétés autoroutières augmentent leurs tarifs de péage au 1^{er} février, à exception du 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.

Conformément aux engagements pris par le ministre délégué aux transports, les hausses annuelles des tarifs de péage intervenues le 1^{er} février 2014 ont été très fortement contenues : elles sont comprises entre 0,35% et 1,23% sur les grands réseaux et en moyenne de 0,80% (hors augmentation de la TVA).

Ces hausses concernent les sept sociétés concessionnaires historiques qui représentent 95% du réseau concédé français, et sont inférieures de 1,12% aux hausses moyennes intervenues depuis 2003.

Par ailleurs, préalablement à la hausse de tarifs annuelle, la DGITM et la DGCCRF ont contrôlé la correcte application des nouveaux taux de TVA au 1^{er} janvier 2014. Suite à plusieurs échanges avec les sociétés, l'État a retenu le principe suivant : chaque tarif unitaire a été recalculé avec le nouveau taux de TVA, puis arrondi aux dix centimes les plus proches. Ainsi, du fait de l'arrondi, une partie des tarifs n'a pas évolué, notamment les tarifs inférieurs à 15€. Les sociétés ont déposé leurs propositions de grilles au cours des mois d'octobre et novembre 2013, qui ont été acceptées après quelques échanges. Les tarifs modifiés des sociétés n'ayant pas de contrat de plan ont été publiés par arrêté du 23 décembre 2013. Il est enfin à noter que certaines sociétés n'ont pas répercuté cette hausse de TVA durant le mois de janvier 2014, et ont financé le différentiel sur leurs fonds propres.

6.2. Mise en place des indicateurs de performance

Parmi les outils d'évaluation de la performance des concessionnaires, la mise en place d'indicateurs permet de s'assurer du respect d'un socle d'exigences traduisibles sous forme d'objectifs chiffrés. La plupart des sociétés sont aujourd'hui évaluées sur la base d'une batterie d'indicateurs couvrant les domaines de la sécurité, de la qualité de service et de l'entretien du patrimoine.

Ces indicateurs sont inclus dans tous les nouveaux contrats de concession et, pour les sociétés titulaires de contrats antérieurs à la définition des indicateurs de performance, ceux-ci sont contractualisés à l'occasion de la mise au point des contrats de plan ou d'entreprise.

La non-atteinte des objectifs fixés peut donner lieu à des pénalités financières, dont les modalités de calcul sont fixées au contrat. 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.

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. La méthodologie d'audit a été définie en 2013 pour les indicateurs suivants :

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

Cette démarche nouvelle, initiée en 2013 et qui associe fortement le CEREMA, est amenée à s'étendre à d'autres indicateurs et à se généraliser (1 société a fait l'objet d'un audit complet en 2013, et 3 autres audits ont été entamés).

6.3. Contrôle de l'exploitation et de la qualité du service aux usagers

Le contrôle de la qualité de l'exploitation s'effectue selon trois modalités principales :

- sur les projets et aménagements neufs, contrôle « in itinere » du projet depuis sa conception jusqu'à sa réalisation voire à l'issue des premiers mois après mise en service ;
- contrôles inopinés, sur le terrain, du fonctionnement et de la bonne exploitation des installations existantes ;
- exploitation des données et bilans fournis par les sociétés (indicateurs de performance, données statistiques, réclamations, bilans de satisfaction, bilans annuels d'exploitation, données de bouchons au péage..).

L'ensemble de ces éléments constitue la base de la discussion lors des réunions de cadrage biannuelles de l'activité d'exploitation des sociétés gérant plus de 200km de réseau.

6.3.1. Satisfaction des usagers

Avec la sécurité routière, la satisfaction des usagers est l'enjeu majeur en matière d'exploitation du réseau autoroutier.

Le niveau de satisfaction est évalué au travers du prisme de 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 satisfaits du réseau et ce bon niveau de satisfaction est relativement constant d'une année à l'autre.

L'état des chaussées et les conditions de passage au péage sont jugés particulièrement satisfaisants, la sécurité, la signalisation et l'information légèrement moins.

Les avis sur les aires sont quant à eux très contrastés.

À noter que parmi le faible pourcentage de réelle insatisfaction exprimée (3%), les trois thèmes relatifs au coût de l'autoroute, à la gêne liée aux travaux et à la tenue des aires sont les plus récurrents.

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, 92 % 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 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.

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.

Six projets de règlement d'exploitation ont été instruits en 2013, du fait notamment :

- de la possibilité récemment ouverte aux concessionnaires d'engager des procédures transactionnelles à l'encontre des usagers en cas de non-paiement,
- de la conclusion de nouveaux contrats.

6.3.2. Prise en compte de la Sécurité routière

Études d'enjeux SURE produites par les sociétés	8	Après validation des études d'enjeux par le concédant, la phase « diagnostic » sera engagée en 2014.
Bilans à 6 mois	9	
Audits de début d'exploitation (DEX)	7	Démarche initiée au 2013.

Si 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.

Dispositifs généraux :

La DIT a impulsé, en 2013, la mise en œuvre des démarches SURE (Sécurité des Usagers sur les Routes Existantes)¹ sur le réseau autoroutier concédé.

Après avoir bénéficié d'une formation pilotée par le concédant, les sociétés ont pro-



1 La démarche SURE a été élaborée dans le but de compléter les méthodes et les outils susceptibles d'améliorer les conditions de sécurité offertes par les infrastructures routières déjà en service. Elle fait partie de la politique déployée dans le cadre de la priorité nationale accordée à la sécurité routière en 2002 aux côtés des actions menées en direction des usagers (information, éducation, respect des règles de conduite) ou des dispositions concernant les véhicules. Le Gouvernement a confirmé l'intérêt de lancer la démarche SURE sur le réseau routier national lors du comité interministériel de sécurité routière (CISR) du 7 juillet 2004. Elle fait l'objet d'une circulaire ministérielle du 1^{er} septembre 2004.

duit, sous le contrôle de l'État, les études d'enjeux. 8 études ont été livrées fin 2013, pour une validation 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.

9 bilans « bilans à 6 mois » ont été reçus et analysés en 2013.

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, l'inspection de travaux et sécurité (ITS) 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 2013, 7 audits de début d'exploitation ont été réalisés.

6.3.3. Amélioration des conditions de circulation

Péage : dossiers d'amélioration de barrières instruits	19
Péages : inspections de travaux ou de sécurité réalisées sur installations modifiées	19
Péages : inspections inopinées de la bonne exploitation et du bon fonctionnement des gares.	40
Dossiers d'exploitation sous chantier instruits	600
Schémas directeurs et Projets de définition de signalisation instruits	15
Projets d'amélioration de la signalisation dynamique instruits	9

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 télébadage, soit amélioré.

Ainsi en 2013 :

- 19 dossiers d'amélioration ont été traités,

- 19 inspections de sécurité ou de travaux ont été réalisées,
- 40 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 à 600 en 2013, 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, 15 avis ont été émis en 2013, dont 3 sur SDS et 12 sur PDS.

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

Signalisation dynamique

Afin d'optimiser l'usage des infrastructures existantes, les sociétés sont incitées à s'investir dans l'exploitation dynamique du trafic (gestion de trafic, régulation des vitesses, information sur les temps de parcours, interdiction de dépassement PL, information événements aux usagers).

Ces projets étant financés par le biais de contrats de plan, ils font l'objet d'une validation par le concédant.

En 2013, 9 dossiers ont été instruits.

La nature des messages donnés aux usagers a par ailleurs fait l'objet d'un contrôle global en 2013. L'intégralité de la bibliothèque des messages non relatifs aux nécessités de l'exploitation de la route a été analysée, ce qui a conduit à des demandes de mises en conformité adressées aux sociétés.

Ces demandes se sont suivies d'une mise en demeure pour une société.

6.3.4. Services sur aires

Bâtiments contrôlés	39
Visites de contrôle et d'évaluation réalisées	145

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.

Les projets de modification des aires fait donc l'objet d'une instruction par le concédant avant travaux.

La qualité des aires de repos fait par ailleurs l'objet d'une évaluation régulière au titre des indicateurs de performance. Cette évaluation est menée directement par l'autorité concédante.

En 2013 :

- 39 bâtiments nouveaux ou modifiés ont été réceptionnés,
- 145 aires de repos ont fait l'objet d'une évaluation de performance (niveau d'équipement et d'entretien),
- 2 réunions de présentation aux sous concessionnaires des moyens pour un meilleur accueil des personnes à mobilité réduite ont été organisées (une seule société d'autoroute intéressée).

6.3.5. Dépannage

Participation aux commissions de dépannage	8
Avis rendus	8

L'année 2013 a été marquée par l'entrée en vigueur de la circulaire du 25 avril 2013 relative au dépannage sur autoroutes concédées.

Elle remplace la circulaire de 1979 et définit les modalités d'organisation du dépannage, dont les règles de mise en concurrence et les exigences minimales à imposer aux candidats.

Ces mises en concurrence, pilotées par les sociétés, font l'objet d'un contrôle par le concédant.

La sous-direction GRA a émis des avis relatifs aux 23 commissions interdépartementales d'agrément qui se sont déroulées en 2013 et a participé à 8 d'entre elles.

Enfin, les premières discussions ont été engagées avec deux sociétés afin d'engager la définition de nouveaux indicateurs, relatifs aux délais de dépannage.

6.4. Contrôle lié à la conservation du patrimoine

6.4.1. Bâtiments

Audits de sociétés sur leur politique bâ- timentaire	4	57 bâtiments, répartis sur 9 sites de 4 so- ciétés, représentant 28 000m ²
---	---	--

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

En 2013, les huit sociétés (ASF, ESCOTA, AREA, APRR, SANEF/SAPN, COFIROUTE, ATMB, SFTRF) ont fourni leur inventaire immobilier en utilisant la fiche d'identité : le patrimoine bâtementaire 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.

Le service a procédé, en 2013, à des audits de qualification d'état des bâtiments, en utilisant la fiche de connaissance bâtiminaire. Il s'agissait de valider cet outil méthodologique mis au point par le CETE de l'Est et GRA pour qualifier l'état des bâtiments.

4 sociétés, 9 sites, ont été visitées (SANEF/SAPN, COFIROUTE, ESCOTA, APRR). La grande majorité des 57 bâtiments audités sont évalués en bon état.

La fiche d'identité a été renseignée pour le patrimoine immobilier des sections nouvelles d'autoroutes : A89 (Balbigny- La Tour de Salvagny), et A63 – Atlandes.

6.4.2. Tunnels

Contrôles de tunnels sur le réseau en service

11

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 lors 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 :

Cf. Annexe 20 – situation de la mise en conformité des tunnels de l'autoroute A8 de Nice à la frontière italienne

Les principaux travaux en cours en 2013 portent sur les tunnels de l'A8 de Nice à la frontière italienne et sur le tunnel du Puymorens. Les travaux de sécurisation du tunnel de Puymorens se poursuivront jusqu'au premier semestre 2015. En effet, des difficultés spécifiques à ce type de travaux, sans expérience similaire préalable, nécessitent la fermeture du tube pendant trois hivers consécutifs au lieu de deux comme prévu initialement

6.4.3. 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 :

1) **un contrôle continu** lors de visites non formalisées du réseau, lors des déplacements

En 2013, des actions de contrôle continu ont été menées sur 45 000 km de réseau, parcourus en voiture au cours de 67 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.

2) **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 2013 les audits biennaux suivants ont été réalisés :

- AREA, ensemble du réseau ;
- SAPN, auvents de gare et de BPV de la société ;
- APRR, ensemble du réseau inter urbain ;
- ASF, réseau Est.

3) **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..).

En 2013, la sous-direction a étudié les auvents de gare de péage et de barrière pleine voie de la société SAPN. Dans ce cadre, la sous-direction a dû demander la fermeture de voies et, sur une échelle à 5 niveaux de gravité, il a été constaté 4 écarts de niveau 4 (perte partielle et effective de fonctionnalité)

La sous-direction a noté que la conception initiale des auvents ne prenait pas suffisamment en compte l'éventualité et les conséquences possibles des chocs de poids lourds sur les structures porteuses.

4) **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 commencé en 2013 un audit de fin de la concession ESCOTA, première société concernée.

L'autoroute A8, urbaine et de montagne, est par ailleurs la plus riche de France en ouvrages d'art (ponts, murs, tubes) dont beaucoup étaient innovants à l'époque de leur conception.

La sous-direction a dû reconstituer l'historique du référentiel opposable et des contrôles réalisés par le concédant.

Aussi, la sous-direction peut être sollicité pour des audits spéciaux, en cas de situation d'urgence ou en cas de mise sous haute surveillance.

Vingt ans après mise en service, des viaducs à âme tubulaire ont présenté de graves fissurations pouvant mettre en cause la portance des ouvrages. La sous-direction s'est assurée des systèmes de haute surveillance mis en place, du diagnostic et des objectifs de réparation.

Vingt ans après mise en service, les torons d'un pont à haubans présentent de la corrosion inusuelle. La sous-direction s'est assurée du diagnostic réalisé selon des techniques innovantes.

Les IQRA surface

Dans le cadre des contrats de plan, la sous-direction 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'indicateur IQRA Surface		
Note	%	Indice de qualité
4	53,95	Très bon
3	29,46	Bon
2	16,22	Moyen
1	0,27	Mauvais
0	0,09	Très mauvais

L'analyse de la répartition des notes permet d'une part d'apprécier le % du réseau « dégradé » (note ≤ 2) et d'autre part le % du réseau sur lequel une vigilance est nécessaire pour maintenir un bon niveau de service (ex. note = à 3).

Les résultats de l'année 2013 nous indiquent que la part de réseau « dégradé » (indice qualité ≤ 2) est en augmentation en 2013 par rapport à 2012, passant de 13,2 % à 16,6 %.

Trois sociétés ne satisfont pas à l'objectif contractuel pour l'année 2013 de 90 % de notes ≥ 3, avec en particulier une augmentation du linéaire de chaussées dans un état « moyen » (note =2).

La méthodologie, déjà en œuvre sur le réseau national non concédé, a été adaptée aux exigences d'un réseau exclusivement autoroutier. Elle repose sur des mesures d'index unitaires, puis leur croisement sous forme matricielle pour aboutir à un indicateur global sous forme de notes par sections unitaires.

Un mur en sol renforcé comprend des armatures corrodées. Le renforcement de l'ouvrage étant très difficile compte tenu des contraintes de site, la société a proposé une méthode de renfort très originale (injection de bactéries bio calcifiantes). La sous-direction suit avec l'assistance de l'IFSTTAR ces études qui feront l'objet d'un dossier de demande de principe pour réparations délicates.

6.4.4. Chaussées et ouvrages en terre

Contrôle terrassement/chaussées sur réseau en service

6

Chaque année, un rôle d'observatoire sur l'entretien des chaussées est exercé, consistant en le recueil et l'archivage des différents travaux d'entretien sur la base des données fournies par les sociétés.

Ce recueil peut donner lieu à des échanges d'informations complémentaires sur les travaux réalisés. Il permet de vérifier la qualité des données dans l'exercice des activités liées au maintien du patrimoine (audits, réunions techniques, ...).

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

Cet observatoire est complété par le suivi de l'indicateur IQRA – Surface relatif à « l'état de surface des chaussées »

Le contrôle de 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 et 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.

L'audit de la société ESCOTA a été conduit en 2013.

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.

Chutes de blocs – A8 (Escota)

Considérant les chutes de blocs intervenues en 2005, 2008 et 2009, qui trouvent leur origine en dehors du domaine public autoroutier concédé à Escota et l'urgence 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 décide 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. C'est dans ce cadre que la sous-direction a initié la mise en œuvre des deux comités et qu'elle représente la DGITM dans la participation aux réunions de ces comités.



Dans la poursuite du processus, l'année 2013 a été marquée par la signature conjointe (État – Communes – Société ESCOTA) du protocole permettant la réalisation des travaux de sécurisation de l'autoroute A8 vis-à-vis des risques de chutes de blocs sur la commune de Roquebrune Cap Breton – secteurs Ardala, Mont Gros et bretelle A8 de Roquebrune.

6.4.5. Environnement

Contrôles environnement sur le réseau en service	3	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 :

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

La production de ces bilans s'accompagne de visites de terrain pour en vérifier la teneur.

En 2013, 2 bilans environnementaux finaux ont été produits par A'lienor pour l'A65 et par ALIS pour l'A88. 2 bilans intermédiaires ont également été produits par ASF pour la section Sorgues-Murs Erigné de l'A87 et par ALICORNE pour la section Falaises-Sées de l'A88. Ces bilans sont en cours d'instruction avec l'appui des directions territoriales du CEREMA concernées.

6.4.6. Audit de la Traversée Urbaine de Reims

La sous-direction a conduit un audit « patrimoine » sur la Traversée Urbaine de Reims (TUR), partie de la section de l'ancienne A4 dénommée A344 et A34 en vue de son déclassement éventuel du domaine public concédé, dans le cadre de discussions avec les collectivités territoriales.

Le rapport traite :

- du récolement des éléments d'inventaire, de la vérification de la valeur d'usage, de la complétude et de la pertinence de ces éléments pour décrire l'infrastructure et ses équipements,
- de la qualification de l'état de l'infrastructure et ses équipements,
- des opérations à effectuer pour atteindre le bon état.

Celui-ci a été remis à la société mi 2013 et des travaux ont ainsi été programmés pour des interventions dès 2014

6.5. Contrôle avant mise en service

6.5.1. 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)	16
Dossier synoptique (DS)	2
EPOA	5
APSM	1
Droit d'évocation (DE)	7

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 2013, la sous-direction a produit 1 audit de phase conception et 10 audits de phase conception détaillée.

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

Au cours du premier semestre 2013, la sous-direction a activement participé, aux côtés du département PPP-IT à la phase finale de l'analyse des offres puis à la mise au point du contrat de partenariat avec le consortium emmené par Bouygues, finalement signé le 8 octobre. La phase de contrôle des études et procédures par le titulaire du contrat, la SRL2, s'en est immédiatement en suivie.

Les études et décisions ministérielles (DM)

La conception d'un projet autoroutier par la société concessionnaire se découpe en différentes étapes et études techniques, qui nécessitent la validation formelle de l'autorité concédante sous la forme d'une décision ministérielle (DM).

Dossier de demande de principe (DDP)

Ce dossier est monté par la société concessionnaire pour tout investissement supérieur à 1,9M€. L'autorité concédante valide chaque DDP par une DM. Il incombe alors à la société concessionnaire de poursuivre études et procédures sous sa seule responsabilité, l'autorité concédante autorisant in fine la mise en service de l'aménagement par une nouvelle DM.

Dossier synoptique (DS)

Certains aménagements ne peuvent être considérés indépendamment les uns des autres, mais doivent être vus globalement. C'est par exemple le cas du nombre de places de stationnement PL offertes sur l'ensemble des aires d'arrêt d'un itinéraire. Le DS est alors l'équivalent d'un DDP pour un thème sur l'ensemble d'un itinéraire.

Études préliminaires d'ouvrages d'art (EPOA)

Pour tous les ouvrages d'art dits « non courants », l'EPOA joue le rôle d'un DDP. L'autorité concédante valide les principales caractéristiques fonctionnelles de l'ouvrage ainsi que techniques et

modalités de construction par DM. La société concessionnaire poursuit alors les études sous sa responsabilité.

Avant-projet sommaire modificatif (APSM)

Les projets neufs font l'objet d'études techniques qui, jusqu'au stade de l'avant-projet, sont validés par DM par l'autorité concédante. La sous-direction GRA a compétence pour valider les avant-projets modifiant le tracé ou les fonctionnalités d'autoroutes ou de projets d'autoroutes préexistants.

Droit d'évocation (DE)

Lorsque, au stade d'un DDP ou d'un APSM, un point technique substantiel n'est pas ou pas complètement résolu, l'autorité concédante peut demander explicitement à valider ce point ultérieurement, sans bloquer la poursuite des études. Cette procédure, appelée droit d'évocation, fait obstacle à la validation de l'avant-projet (stade suivant des études techniques) par la société concessionnaire tant que l'autorité concédante n'a pas levé le droit d'évocation.

6.5.2. Contrôle des travaux de constructions

	Nombre de contrôles avant mise en service
Visite générale	26
Géométrie	23
Terrassement Chaussées	11
Environnement	19
Ouvrages d'art	28
Équipement sécurité	62
Tunnels	3 (A89)
Signalisation	22
Péage	19
Aires (infra)	15
Accessibilité	7
Exploitation / Signal. chantier	5

Le contrôle des travaux est organisé par le cahier des charges des concessions, qui fait référence à la circulaire n°87-88 modifiée par la circulaire n°2002-63. 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 »

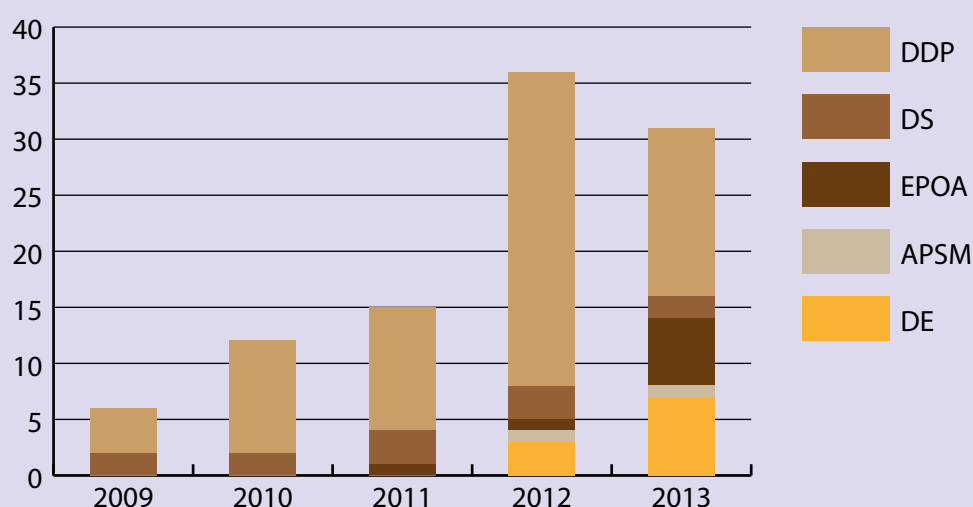
Plusieurs audits approfondis construction d'ouvrages d'art ont été menés dans l'esprit des normes ISO 10011 pour s'assurer du respect par le concessionnaire de ses obligations contractuelles. Ces opérations sont conduites sur le terrain, avec l'appui des meilleurs spécialistes du

Évolution de l'activité instruction des dossiers depuis les 5 dernières années

L'activité de construction de sections neuves a largement diminué ces dernières années, le dernier en date étant l'A89 entre Balbigny et La Tour de Salvagny. En revanche, l'activité de modernisation et d'aménagement du réseau existant augmente régulièrement et constamment avec un nombre de plus en plus important d'opérations ponctuelles et singulières.

Cela conduit la sous-direction à instruire un nombre croissant de dossier passant du simple au double entre 2010/2011 et 2012/2013.

Évolution depuis 2009 du nombre de DM d'approbation



réseau scientifique et technique. Les écarts au contrat sont répertoriés et hiérarchisés suivant une échelle de valeur.

En 2013, les audits suivants ont été menés :

Autoroute	Société	Ouvrages
A150	ALBEA	Viaduc de l'Austreberthe
RN205	ATMB	Mise en service de la casquette de la RN205 aux Egratz
A57	ESCOTA	Pont faune de Pignans
A8	APRR	Pont faune de Brignoles
A7	ASF	Auvents de gare

Il a été observé que le référentiel contractuel de conception et de réalisation des ponts à faune mériterait d'être reconsidéré pour mieux en préciser les exigences essentielles.

Les auvents sont des structures relativement simples mais dont l'occupation par les usagers est permanente. Les audits de terrain que nous avons réalisés nous ont montré qu'à moyen et long terme elles pouvaient générer des risques pour les usagers.

Par ailleurs, la sous-direction a noté que la conception actuelle des auvents de gares de péages ne prenait pas suffisamment en compte la présence des usagers (ceci impactant la classe de conséquences et donc le niveau de qualité à atteindre).

En l'absence de règles, la sous-direction a établi un document listant ses différents points de vigilance.

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 ;
- ouvrages Atlandes ;
- RN205, casquette contre les chutes de blocs dans le site des Egratz ;
- A7 auvents de diffuseur, définition de la classe de construction ;
- A36 pont des aires de Glanon ;
- Auvents de la BPV de Fleury ;
- Auvents de la BPV de Senlis ;
- Auvents de la BPV d'Hordain ;
- Auvents de la BPV de Gerzat ;
- Ouvrages, viaducs et tranchées couvertes de la LGV BPL ;
- Ouvrages, viaducs et tranchées couvertes de la LGV SEA.

Domaine « environnement »

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.

En 2013, les opérations en travaux suivantes ont fait l'objet de 19 inspections sur la thématique environnement :

- A150 ;
- A89 section Balbigny – La Tour de Salvagny ;

- A719 section Gannat –Vichy ;
- A36 – Montbéliard ;
- A63 – Salles – Marennes ;
- A9 – Élargissement entre Perpignan Nord – Perpignan Sud ;
- Bifurcation A43 – A432.

Il s'agit, avec le cas échéant l'appui de la direction territoriale du CEREMA géographiquement compétente, 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 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.

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 ;
- 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 conformité et la fonctionnalité 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 dans le domaine des « Terrassements et Chaussées » réalisés par les sociétés a porté sur les opérations suivantes :

- A8 – Travaux de sécurisation des têtes de tunnel de la Borne Romaine ;
- A9 – Élargissement à 2x3 voies entre Perpignan Nord et Perpignan Sud ;
- Bifurcation A43 – A432 ;
- A36 – Montbéliard ; ;
- A63 - Élargissement à 2x3 voies entre Salles et Saint-Geours-de-Marenne ;
- RN205.

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, des mesures d'exploitation ou un suivi particulier des ouvrages après mise en service.

6.5.3. Décisions de mise en service

Sept décisions de mise en service de section nouvelle sont intervenues en 2013, complétées par 16 décisions de mise en service d'aménagement du réseau existant (élargissements, BPV, aires et échangeurs).

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

Les inspections avant mise en service

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

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

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

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

En 2013, la sous-direction a établi :

- 5 procès verbaux d'inspection travaux,*
- 10 procès verbaux d'inspection sécurité dont 5 valant audit de sécurité routière*
- 13 procès verbaux d'inspection travaux et sécurité dont 3 valant audit de sécurité routière.*

6.5.4. Contrôle des fins de travaux du paquet vert autoroutier

L'État a signé en janvier 2010 avec les sociétés ASF, COFIROUTE, ESCOTA, SANEF et SAPN des avenants aux contrats de concession actant la réalisation d'un ensemble des travaux, liés entre autres à la requalification environnementale du réseau autoroutier. Cela lançait, pour chacune des sociétés concessionnaires, un programme de travaux relatifs à une meilleure protection de l'environnement notamment vis-à-vis du bruit et de la ressource en eau ainsi que des aménagements en faveur de la biodiversité.

Les sociétés concessionnaires avaient jusqu'au 26 mars 2013 pour réaliser leur programme de travaux.

Au cours de cette période de trente-six mois, chacune des cinq sociétés signataires a fourni des rapports d'avancement trimestriels. L'autorité en charge du contrôle a systématiquement

organisé une réunion de coordination dans le mois qui a suivi la remise de chaque rapport de chaque société, soit au total 60 rapports et 60 réunions. Puis, dans le délai de deux mois suivant la date contractuelle de fin du programme, soit pour le 27 mai 2013, les cinq sociétés ont fourni chacune un rapport final d'exécution du programme.

À la date du 30 mai 2013, les cinq sociétés concessionnaires avaient rempli l'intégralité de leurs obligations contractuelles en matière de réalisation des programmes de travaux auxquelles elles s'étaient engagées, mis à part trois opérations non achevées strictement dans le délai des trente-six mois, qui ont donné lieu à l'application de pénalités financières.

Comme elles s'y étaient engagées, les autorités françaises ont transmis à la Commission européenne, un rapport complet de l'exécution du programme, en juillet 2013.

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

Au cours de l'année 2013, les sociétés ASF, APRR et COFIROUTE ont renouvelé 18 contrats d'exploitation d'activités commerciales sur les aires de services du réseau autoroutier concédé. L'année 2013 marque une baisse importante de l'activité de renouvellement entamée en 2010. Certains nouveaux contrats de sous concessions permettent de faire coïncider la fin du contrat du sous concessionnaire avec la fin des concessions des sociétés d'autoroutes.

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 :

- 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, au titre de diverses réglementations dont notamment celles rappelées par la circulaire n°87-88 du 27 octobre 1987, modifiée par la circulaire du 22 octobre 2002, c'est-à-dire notamment en analysant le plan masse de l'aire afin de vérifier que les réglementations sont bien respectées, et que les circulations des véhicules ne sont pas susceptibles de causer un danger pour les piétons.

En 2013, la sous-direction a également vérifié 95 contrats de sous-concession, dont le titulaire avait été agréé les années précédentes. Si la majorité des contrats est conforme aux éléments transmis au concédant, quelques contrats présentaient des différences significatives avec les clauses substantielles transmises à l'issue des appels d'offres. Le concédant a adressé des mises en demeure aux concessionnaires concernés, afin que l'ensemble des contrats de sous-concession soit conclu en conformité avec les procédures de mise en concurrence prévues par leur cahier des charges.

En 2013, outre l'agrément des nouveaux projets de contrats et la vérification de ceux précédemment agréés, 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 toutefois nécessité un travail important de la sous-direction avant et après la délivrance de l'agrément, pour des raisons juridiques, environnementales ou techniques.

6.7. 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 2013, 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.

6.8. Contrôle financier des concessions

La sous-direction est amenée à procéder régulièrement à 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 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 2013 a été principalement marquée par la négociation et la conclusion des contrats de plan 2014 – 2018 des sociétés APRR et AREA, dont le décret portant approbation des avenants aux contrats de concession a été publié le 26 janvier 2014.

Ces contrats de plan ont permis d'introduire dans l'assiette de la concession des sociétés APRR et AREA un certain nombre de nouveaux aménagements, notamment :

- la construction de la liaison A89-A6 entre La-Tour-de-Salvagny et Limonest, concédée à la société APRR ;
- la réalisation de trois élargissements sur A6 (APRR), A41 (AREA) et A71 (APRR) ;
- la phase 1 du réaménagement du nœud de Chambéry sur l'A43 (AREA) ;
- la réalisation d'opérations d'investissements d'exploitation sur autoroutes en service : mesures en faveur de l'environnement et du développement durable, bornes de recharge électrique, création de parkings de covoiturage, mesures en faveur des poids lourds, mesures en faveur de la qualité des aires de repos...

Ces contrats de plan ont également été l'occasion de renforcer les modalités de contrôle des concessions des sociétés APRR et AREA par le concédant :

- restitution de l'avantage financier éventuel en cas de décalage des échéanciers de réalisation ;

- intégration dans le contrat de concession des règles relatives aux indicateurs de performance au niveau contrat de concession (définition, contrôle, pénalisation) ;
- contrôle de la politique tarifaire des sociétés (absence de foisonnement, réduction des distorsions tarifaires).

L'année 2013 a également été marquée par la publication le 4 juillet 2013 du décret portant approbation des avenants aux contrats de concession des sociétés ASF et ESCOTA relatifs à leurs contrats de plan 2012 – 2016. Ces contrats de plan avaient été négociés en 2012. Ils prévoient notamment le déplacement et la requalification de l'autoroute A9 à Montpellier et instaurent un régime d'indicateurs de performance pénalisables financièrement pour ces deux sociétés.

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. Les autres sociétés n'étaient pas concernées notamment parce que la fin de leur concession est trop lointaine pour qu'un allongement puisse être valorisé.

Les discussions sur les opérations éligibles à ce type de montage financier, puis sur les éléments financiers ont eu lieu 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 est en effet nécessaire, car un allongement de la durée des concessions est considéré comme une aide d'État par le droit européen. De plus, le Conseil d'État doit ensuite donner un avis sur les avenants aux contrats de concessions, qui sont validés par des décrets en Conseil d'État.

Le plan de relance autoroutier concerne une vingtaine d'opérations, pour un montant de 3,6 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 donc à le fluidifier, à améliorer la sécurité des usagers ou encore à réaliser des travaux de mise aux normes environnementales.

Ces opérations ne peuvent être réalisées que par les opérateurs historiques et l'État a été particulièrement attentif à limiter leurs coûts et leur niveau de rentabilité.

Par ailleurs, l'ASFA et la FNTP ont signé un accord visant l'objectif que 55% des travaux du plan de relance autoroutier soient réalisés par des PME et PMI non liées aux groupes autoroutiers.

Ce plan de relance nécessite une prolongation des concessions de 3 ans en moyenne.

Le dossier est suivi par les cabinets ministériels, qui décident de tous les arbitrages concernant le plan de relance, mais la DIT est en contact direct avec les concessionnaires et la Commission européenne pour la mise en œuvre de ces arbitrages.

7.3. Tunnel Maurice Lemaire

À la suite de l'accident du tunnel du Mont-Blanc en 1999, le tunnel Maurice Lemaire (TML) de Sainte-Marie-aux-Mines reliant Saint-Dié à Sélestat par la RN159, 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 dossier, qui doit également être validé par la Commission européenne, a un lien avec le plan de relance autoroutier, du fait d'un allongement éventuel de la concession APRR à ce titre. Il a donc été intégré dans les échanges avec la Commission européenne qui ont débuté en novembre 2013.

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

8.1. Doctrine de financement des échangeurs

L'année 2013 a été l'occasion pour la DIT de formaliser et de faire évoluer la doctrine dans le domaine des concessions autoroutières.

C'est d'abord dans le domaine des échangeurs que cette doctrine a été consolidée. Suite aux demandes d'implantation de nouveaux échangeurs, il a en effet été nécessaire de déterminer une doctrine sur le financement par le péage de ces échangeurs.

Si la création d'un échangeur apporte du trafic à l'autoroute tel que l'échangeur peut être autofinancé à 100 % par les recettes apportées sur la durée, le concessionnaire doit supporter/financer l'intégralité des coûts de construction et d'exploitation de l'échangeur.

Cependant une telle situation n'existe pas en pratique considérant le nombre d'échangeurs existants. L'objectif de l'étude d'opportunité puis du dossier de demande de principe, qui sont les 2 premières étapes d'un projet, est justement de déterminer le trafic et l'utilité d'un nouvel échangeur. Dans la très grande majorité des cas, ces études montrent que le nouvel échangeur souhaité n'apporte que très peu de trafic supplémentaire, et qu'il est donc nécessaire de compenser le concessionnaire non seulement pour la construction du nouvel échangeur, mais aussi pour son exploitation et son entretien. Le coût d'un échangeur complet varie entre 15 M€ et 30 M€ et son coût d'exploitation et d'entretien est de 100 à 200 k€ par an.

Ce coût peut être compensé au concessionnaire soit par une augmentation des tarifs de péage sur tout le réseau dans le cadre d'un contrat de plan, soit par la mise en place d'un sur-péage spécifique à l'échangeur, soit par des subventions des collectivités. Or, le droit du péage limite l'usage d'une augmentation des péages généralisée aux investissements qui peuvent être utiles à une majorité d'usagers. Lorsque l'induction de trafic apportée par le nouvel échangeur est très faible, c'est que le nouvel échangeur ne bénéficie que faiblement aux usagers du réseau et principalement aux usagers locaux. Dans ce cas, la solution d'une augmentation des péages généralisée sur le réseau est à exclure.

La solution d'une augmentation de péage spécifique à l'échangeur pose la difficulté des « distorsions tarifaires », par ailleurs critiquées par la Cour des Comptes. Avec cette solution, on prend le risque de faire payer un trajet beaucoup plus cher que la moyenne du tarif du réseau, alors que la doctrine générale est de diminuer chaque année les distorsions tarifaires.

Cette doctrine amène à considérer qu'un nouvel échangeur, souhaité par les collectivités, qui n'apporte que très peu de trafic supplémentaire à l'autoroute, répond à un besoin local et doit donc être financé par les collectivités demanderesse. Quelques exceptions peuvent être acceptées, comme un besoin fort de développement territorial, l'implantation d'un nouvel équipement dont la desserte directe est susceptible d'apporter un bénéfice important aux usagers du réseau, avec un trafic de plus en plus important (gare, stade, ...).

8.2. Financement par les usagers des investissements d'exploitation

Par ailleurs, suite au rapport de la Cour des comptes, la DIT a développé sa doctrine en matière de projet compensable dans le cadre des contrats de plan.

Par exemple, en ce qui concerne les investissements sur autoroutes en services (IEAS), dont les besoins peuvent être différents d'une année sur l'autre en fonction des besoins des usagers, la DIT analyse la part dont le financement doit être fait par le concessionnaire sur ses fonds propres (rénovation normale des infrastructures et équipements existants) et les investissements qui doivent être compensés car ne faisant pas partie des obligations de rénovation normale. Par exemple, la rénovation ou le remplacement des dispositifs de retenue existants (terre plein central, glissières de sécurité principalement) fait partie des obligations du concessionnaire. A l'inverse, s'il était décidé de remplacer ces dispositifs de retenue par des dispositifs différents et plus coûteux, la différence entre le coût du dispositif différent et le coût de rénovation ou remplacement du dispositif existant doit être compensé. De même, en matière de prévention des contresens, la rénovation des dispositifs classiques (signalisation horizontale) est à la charge des concessionnaires, mais la mise en place de nouveaux dispositifs dynamiques n'est pas dans les obligations des concessionnaires et doit être compensée.

De même, lorsqu'il est décidé de financer une rénovation profonde d'une aire de repos avec une amélioration importante de la qualité de service (dite aire modèle), la compensation éventuelle du concessionnaire ne peut donc concerner que la différence entre le coût de la nouvelle aire modèle et le coût de rénovation de l'aire de repos existante (ce dernier coût est dans les obligations du concessionnaire).

8.3. Indicateurs de performances

Enfin, la DIT estime que l'initiative sur les indicateurs de performance améliore la qualité et la transparence du contrôle des autoroutes. Elle cherchera donc à intégrer le principe des indicateurs de performance dans le corps des contrats de concessions à l'occasion des négociations des contrats de plan avec les sociétés.

8.4. Bonnes pratiques et règles de l'art

En 2013, les services de l'État 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 ;
- au groupe de travail national sur la rédaction du guide SETRA sur les échangeurs sur route de type « autoroute » ;
- au groupe de travail national relatif à la prise en compte et au traitement des incendies sur les ouvrages d'art. Ce groupe résulte d'une demande de la sous-direction au CEREMA faite après avoir constaté l'importance des incendies sur autoroutes et les risques induits sur certains types d'ouvrages d'art.

- à la révision du fascicule 30 de l'instruction sur la surveillance des ouvrages d'art et relatif aux ouvrages précontraints.

La précontrainte bruyante de viaducs en béton précontraint.

Lors d'un audit, la sous-direction a noté que les ancrages de précontrainte d'un viaduc ancien émettait des bruits dans le domaine audible au passage de surcharges.



Ancrage de câble de précontrainte extraite d'un pont

Le site www.dailymotion.com/video/x1b223t_pont-bruyant_tech, en donne des échantillons.

Ce phénomène inconnu dans la profession peut être interprété comme la rupture progressive des ancrages et donc requérir un renforcement très lourd.

En l'absence de dégâts constatés et de démonstration de l'origine du phénomène, le concessionnaire n'envisage pas un tel renforcement.

Sous les orientations de GRA, un groupe de travail national a recherché les origines les conséquences.

En 2013, le travail a été terminé. Il a été démontré qu'il s'agissait d'un défaut de réalisation propre à un système particulier de précontrainte largement utilisé. Ce défaut peut mettre en cause la durée de vie en fatigue des câbles.

Suite à la parution de la 9ème partie de l'IISR, une note de définition de son application en matière de signalisation sur les auvents de péage a été produite et diffusée aux sociétés.

Aussi, l'arrêté de 1975 relatif aux caractéristiques techniques des véhicules de dépannages a fait l'objet de plusieurs avis de la sous-direction dans le cadre de son renouvellement.

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 — 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 reste associée aux travaux interministériels pour la transposition de ces directives.

9.2. Hausse de la Redevance Domaniale

La « redevance domaniale » est une redevance d'occupation du domaine public prévu par le CG3P et le code de la voirie routière dont s'acquittent les sociétés concessionnaires d'autoroute en contrepartie des avantages de toute nature qu'elles retirent de l'occupation du dit domaine. La formule de cette redevance — sise pour sur la valeur locative pour une part et sur le chiffre d'affaires des sociétés pour l'autre part — n'avait pas été révisée depuis 1997.

L'État a donc procédé à la révision de cette formule de calcul en 2013, révision qui s'est concrétisée par la prise, le 28 mai 2013, du décret en Conseil d'État n°2013-436. Le produit de cette redevance est passé de 200M€ par an à 300M€ et affecté à l'Agence Financement des Infrastructures de Transport de France (AFITF).

9.3. Modification de la composition 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. Après presque quatre années de fonctionnement, la question de l'évolution de sa composition s'est posée en 2013. En effet, certaines organisations professionnelles participaient de manière informelle tandis que certaines catégories d'utilisateurs étaient insuffisamment représentées.

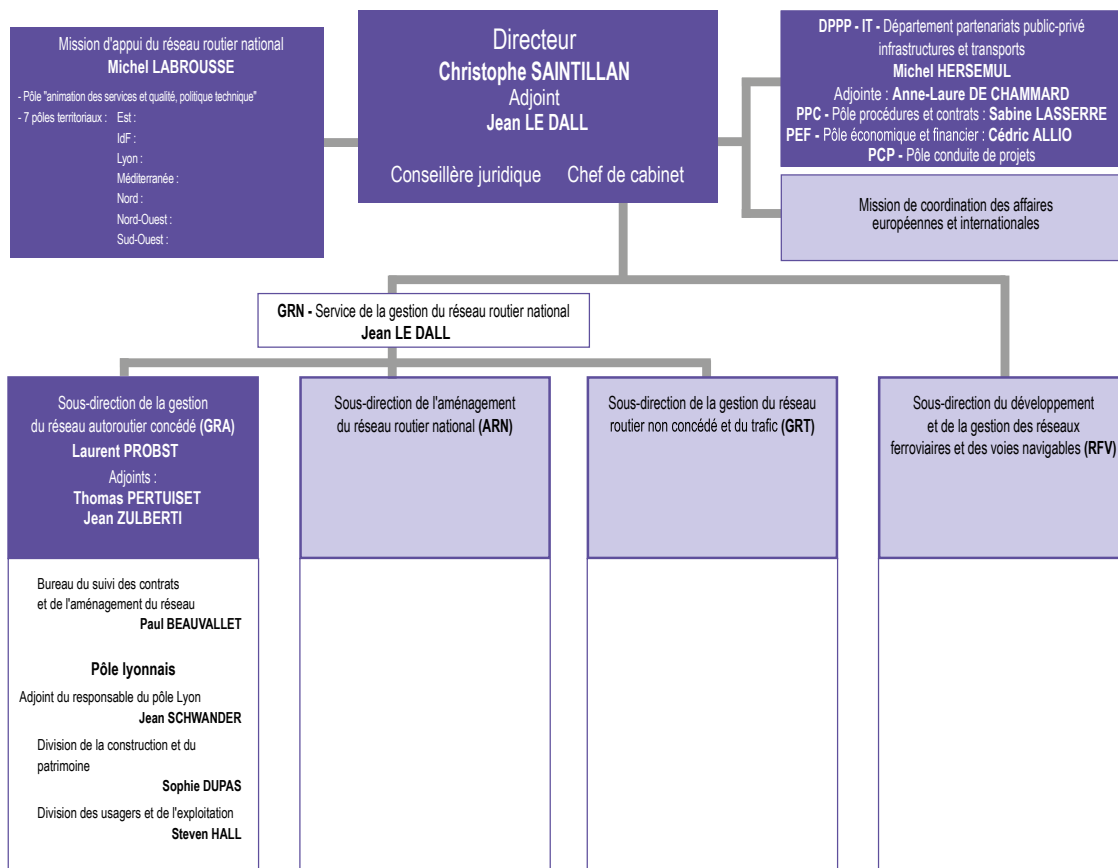
La composition du comité des usagers a ainsi été modifiée par le décret n° 2013-1025 du 13 novembre 2013 modifiant le décret n° 2009-1102 du 8 septembre 2009 relatif à la création du comité des usagers du réseau routier national, publié au Journal officiel du 15 novembre 2013.

Ce décret permettra d'améliorer la participation des organisations de transport routier, d'accroître le nombre d'associations d'automobilistes et d'associations de défense de l'environnement représentées, de diminuer le nombre de personnalités qualifiées (au profit de représentants professionnels ou associatifs directement concernés par les travaux du comité) et d'encadrer la participation des tiers aux réunions du comité. La nomination des nouveaux membres interviendra d'ici la fin de l'année 2014.

Annexes

Annexe 1 - Organigramme au 31/12/13

Direction des infrastructures de transport (DIT)



Annexe 2 - Les concessions d'autoroutes au 31/12/2013

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 1er 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 dégageaient pas elles-mêmes un bénéfice et la durée des concessions était éventuellement allongée pour dégager les ressources nécessaires au financement des sections nouvelles

- La société ADELAC chargée du financement, de la construction et de l'exploitation de l'autoroute A 41 (Autoroute 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.

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 2012 :

- 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 RN 205 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 expirera 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 31/12/2012 :

- 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

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 31/12/2013, la société ASF est en charge d'un réseau concédé de 2722 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 – Bariatou (côte basque)	66 km
A 64 Briscous – Martres Tolosane	223 km
A 64 Toulouse Nord – Muret	14 km

A 66 Toulouse – Pamiers	39 km
A 68 Toulouse – Gémil	18 km
A 641 Bretelle de Peyrehorade	7 km
A 680 Bretelle de Verfeil	9 km
A 710 Antenne de Lussat	7 km
A 711 Antenne d'Aulnat	6 km
A 645 Bretelle du Val d'Aran	6 km
A 72 / A 89 Saint-Étienne Est – Clermont-Ferrand – Balbigny	121 km
A 83 Nantes – Niort (A 10)	146 km
A 87 Angers – La-Roche-sur-Yon	111 km
A 837 Saintes – Rochefort	36 km
A 89 Ouest Libourne – Brive Nord	168 km
A 89 Centre Saint-Germain-les-Vergnes – A 71	156 km
A 87 contournement Sud de La-Roche-sur-Yon	16 km
A 75 contournement Est de Béziers (A 9)	6 km
A 87 Angers (RD 4) – Mûrs-Erigné	7 km
A 89 Lyon – Balbigny	53 km
A 20 Rocade de Montauban	16 km ;
A 87 Sorges – Gatignolles	8 km
24 km d'autoroutes concédées et restant à construire, décomposés comme suit :	
A 9 déplacement au droit de Montpellier	17 km
A 89 centre A 71 – A 72	7 km
15 km de voies non autoroutières faisant l'objet de travaux de mise aux normes autoroutières :	
A 89 Saint Pardoux l'Ortigier - Saint-Germain-les-Vergnes	4 km
A 64 Briscous – A 63	11 km

La concession autoroutière d'ASF expirera 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 (en 2008) :

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

Au 31/12/2013, 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

La concession autoroutière d'ESCOTA expirera 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 (en 2011) :

- à 65,34 % par Vinci Concessions :
- à 16,67 % par Colas :
- à 17,99 % 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.

La concession autoroutière de COFIROUTE expirera le 31 décembre 2031, celle du tunnel « A 86 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.

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 et Macquarie Autoroutes de France.

Au 31/12/2013, la société APRR est en charge d'un réseau concédé de 1 865,5 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	20 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 432 Les Echets – La Boisse	12 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

La concession autoroutière d'APRR expirera 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 :

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

Au 31/12/2013, la société AREA est en charge d'un réseau concédé de 391 km d'autoroutes toutes implantées en Rhône-Alpes, et répartis en :

391 km d'autoroutes en service et décomposés comme suit :

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

La concession autoroutière d'AREA expirera le 31 décembre 2032.

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 31/12/2013, 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

La concession autoroutière de Sanef expirera 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 31/12/2013, 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

La concession autoroutière de SAPN expirera 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 2013 à 2,9 M€ et est détenu (en 2012) :

- 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 HBOS/UBERIOR :
- 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.

Le capital social de la société s'élève à 124,5 M€ et est détenu :

- à 49,90 % par AREA :
- à 23,05 % par Bouygues Travaux Publics :
- à 2,78 % par GFC Construction (filiale de Bouygues) :
- à 6,90 % par DTP Terrassement (filiale de Bouygues) :
- à 6,47 % par Quille (filiale de Bouygues) :
- à 6,90 % par Colas :
- à 2 % par SETEC :
- à 2 % par la Caisse d'Épargne et de Prévoyance des Alpes.

La concession d'ADELAC expirera au 31 décembre 2063.

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.

Le capital social s'élevait à 40 000 € à la constitution de la société et est détenu à :

- 0.49 % par NC Participations :

- 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;
- 7.7% par AXA IP :
- 5.78% par AXA II :
- 1.92% par AXA UK II.

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'éleve 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. 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. 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 2013

En milliers de véhicules/km	Véhicules Légers (classes 1,2 et 5)		Bus et Poids Lourds (classes 3 et 4)		Ensemble des véhicules				
	2012	2013	%	2012	2013	%			
APRR	13 663 759	13 749 966	0,6%	2 758 485	2 776 073	0,6%	16 422 244	16 256 039	0,6%
AREA	4 293 861	4 364 748	1,7%	411 314	412 128	0,2%	4 705 175	4 776 876	1,5%
ASF	24 329 230	24 329 230	1,7%	3 963 115	3 965 599	0,1%	28 292 345	28 720 159	1,5%
COFIROUTE	9 364 962	9 396 958	0,3%	1 446 435	1 439 502	-0,5%	10 811 397	10 836 460	0,2%
ESCOTA	6 038 611	6 088 132	0,8%	596 690	587 714	-1,5%	6 635 301	6 675 846	0,6%
Sanef	9 416 304	6 455 162	0,4%	1 989 630	1 986 037	-0,2%	11 405 934	11 441 199	0,3%
SAPN	2 972 238	2 982 270	0,3%	377 999	385 796	2,1%	3 350 237	3 368 066	0,5%
SFTRF	138 210	139 091	0,6%	46 282	44 925	-2,9%	184 492	184 016	2,1%
ATMB	669 839	691 071	3,2%	83 641	82 060	-1,9%	753 480	773 131	2,6%
ADELAC	152 714	163 573	7,1%	4 334	4 625	6,7%	157 048	168 198	7,1%
ALICORNE	48 447	50 325	3,9%	5 846	5 868	0,4%	54 293	56 193	3,5%
A'LIÉNOR	286 801	301 731	5,2%	18 717	21 113	12,8%	305 518	322 844	5,7%
ALIS	290 305	287 665	-0,9%	64 061	62 035	-3,2%	354 366	349 700	-1,3%
ARCOUR	236 120	242 237	2,6%	30 733	32 415	5,5%	266 853	274 652	2,9%
ATLANDES	s.o.	536 434	-	s.o.	194 045	-	s.o.	728 479	-
TOTAL	71 901 321	73 201 923	1,8%	11 797 262	11 999 935	1,7%	83 201 583	85 201 858	1,8%

Source : ASFA

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)	2734	(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

Annexe 5 - Liste des indicateurs

	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 2013 dans le secteur

Textes tarifaires :

- Arrêté du 23 décembre 2013 relatif aux péages autoroutiers (CCIH (ponts de Tancarville et de Normandie), Tunnel Maurice Lemaire, CEVM (Viaduc de Millau), ALIS (A28), ADELAC (A41), Atlandes (A63), ARCOUR(A19), ALIENOR (A65) et ALICORNE (A88)) ;
- Arrêté du 23 décembre 2013 relatif aux péages autoroutiers (Cofiroute A86) ;
- Arrêté du 6 novembre 2013 relatif aux péages autoroutiers ((Atlandes A63 : mise en service complète) ;
- Arrêté du 16 avril 2013 relatif aux péages autoroutiers (Atlandes A63 : mise à péage) ;
- Arrêté du 30 janvier 2013 relatif aux péages autoroutiers (ASF/ESCOTA) ;
- Arrêté du 24 janvier 2013 relatif aux péages autoroutiers (SAPN) ;
- Arrêté du 21 janvier 2013 relatif aux péages autoroutiers (CCIH (ponts de Tancarville et de Normandie), CEVM (Viaduc de Millau), ALIS (A28), ADELAC (A41), ARCOUR(A19), ALIENOR (A65) et ALICORNE (A88) ;
- Arrêté du 15 janvier 2013 relatif aux péages autoroutiers: (ASF : Mise en service de l'A89 : Balbigny-La Tour de Salvagny) ;
- Arrêté du 21 décembre 2012 relatif aux péages autoroutiers (Cofiroute A86).

Textes de nomination :

- Décret du 28 janvier 2013 portant nomination à la présidence du FDPITMA (Mme Anne BOLLINET) ;
- Décret du 5 juin 2013 portant nomination à la présidence du conseil d'administration de la société ATMB (M. François DROUIN)
- Arrêté du 24 juin 2013 portant nomination au conseil d'administration du FDPITMA (M. François Drouin);
- Arrêté du 11 décembre 2013 portant nomination au conseil d'administration de la CNA (MM. Christophe Saintillan et Gilles Orzoni)

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	Véhicules à 2 essieux ayant: <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

Annexe 8 - Clauses tarifaires des contrats

Taux de hausse par société pour l'année 2013 et pour les véhicules de classe 1

Société	Hausse autorisée en 2013	
APRR	$85\% \times I + 0,37\%$	
AREA	$85\% \times I + 0,41\%$	
ASF	$85\% \times I + 0,675\% + 0,125\%$	
ESCOTA	$85\% \times I + 0,3\%$	
SANEF	$80\% \times I + 0,35\%$	
SAPN	$70\% \times I$	
COFIROUTE	$85\% \times I + 0,48\%$	
ATMB	$I + 0,4\%$	
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	Tarif été	Tarif hors été
	$T_n^{\text{été}} = T_{n-1}^{\text{été}} \times \frac{I_{n-1}}{I_{n-2}} + 0,127 \times \frac{I_{n-1}}{I_n}$	$T_n^{\text{hors été}} = T_n^{\text{été}} - \left(1,275 \times \frac{I_{n-1}}{I_n}\right)$
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	$TKMP_n = TKMP_{n-1} \times \max\left(1; \frac{I_{n-1}}{I_{n-2}}; 70\% \frac{I_{n-1}}{I_{n-2}} + 30\% \frac{TP09_{n-1}}{TP09_{n-2}}\right)$	

où I_n est l'augmentation des prix à la consommation entre octobre 2012 et octobre 2013.

Coefficients interclasses

Société	Classe 2	Classe 3	Classe 4	Classe 5
APRR	1,55	2,45	3,38	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	2,69	3,51	0,64
SFTRF	1,47	3,00	3,96	0,59
ARCOUR	1,50	2,60	3,20	0,50
ALIS	1,68	2,69	3,58	0,63
CEVM	1,50	2,75	3,65	0,50
ADELAC	1,68	2,63	3,26	0,53
ALICORNE	1,64	2,48	3,22	0,58
ALIENOR	1,55	2,32	3,09	0,60

Annexe 9 - Niveaux de hausse depuis 2004

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

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
ASF	2,65%	2,04%	2,25%	2,00%	2,45%	3,12%	0,83%	2,47%	2,42%	2,24%	1,23%
ESCOTA	2,15%	2,04%	2,24%	1,81%	2,53%	3,19%	0,89%	2,49%	2,05%	1,74%	0,73%
APRR	2,37%	2,56%	2,47%	0,91%	2,47%	1,89%	0,50%	2,12%	2,58%	1,94%	0,80%
AREA	1,53%	1,44%	1,64%	0,75%	1,64%	1,89%	0,49%	2,08%	2,55%	1,94%	0,84%
Sanef	1,89%	1,77%	2,05%	0,96%	3,32%	1,89%	0,00%	1,89%	2,31%	1,71%	0,75%
SAPN	2,53%	2,39%	2,74%	1,68%	4,32%	3,30%	0,00%	2,48%	3,02%	2,29%	0,35%
Cofiroute	1,61%	1,61%	1,61%	0,91%	1,94%	2,71%	0,40%	2,07%	2,53%	1,92%	0,91%
ATMB	3,45%	1,56%	1,96%	1,21%	1,82%	2,28%	0,00%	1,92%	2,60%	2,09%	1,79%
SFTRF	1,79%	1,54%	1,73%	1,07%	1,89%	2,68%	0,60%	2,52%	3,75%	3,01%	1,85%

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

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
ASF	3,76%	3,13%	2,61%	2,00%	2,81%	3,77%	1,79%	3,87%	2,42%	2,24%	1,23%
ESCOTA	3,92%	3,41%	3,65%	1,81%	2,81%	4,95%	2,94%	4,33%	2,05%	1,74%	0,73%
APRR	3,50%	3,22%	3,47%	1,91%	3,46%	1,89%	0,50%	2,12%	2,58%	1,94%	0,80%
AREA	3,29%	0,00%	3,38%	2,55%	3,43%	1,89%	0,49%	2,08%	2,55%	1,94%	1,51%
Sanef	2,96%	2,83%	3,10%	1,99%	4,23%	1,89%	0,00%	1,89%	2,31%	1,71%	0,75%
SAPN	3,52%	3,39%	3,80%	2,67%	5,32%	3,31%	0,00%	2,48%	3,01%	2,29%	0,16%
Cofiroute	2,59%	2,59%	0,80%	1,90%	3,44%	5,39%	1,90%	4,00%	3,51%	2,16%	1,19%
ATMB	7,20%	2,64%	2,97%	2,15%	2,85%	3,44%	1,68%	2,92%	3,60%	3,09%	1,68%
SFTRF	2,79%	2,75%	1,47%	1,08%	1,97%	2,66%	0,61%	2,52%	3,75%	3,19%	1,96%

Évolution du foisonnement sur la période 2007-2014

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

Annexe 10 - Le contrôle des tarifs 2014

	A 86	CEVM	SFTRF	ATMB	Alis	Arcour
Date 1° réception DIT	14/11/2013	20/12/2013	11/12/2013	11/12/2013	18/12/2013	20/12/2013
Motif de refus/ Validité	ok	Problème : taux d'inflation retenu incorrect	Problème: taux de hausse	ok	Problème : taux de hausse classe 2 et 5	ok
Date 2° réception DIT		6/01/2014	3/01/2014		13/01/2014	
Motif de refus/ Validité		ok	ok		ok	
	Alicorne	CCIH	ADELAC	ASF	ESCOTA	APRR
Date 1° réception DIT	13/01/2014	13/12/2013	17/12/2012	10/12/2013	12/12/2013	20/12/13
Motif de refus/ Validité	ok	ok	ok	Problème : formule tarifaire et foisonnement ⇒Lettre de mise en demeure du 24/12/2013	Problème : Formule tarifaire et foisonnement ⇒Lettre de mise en demeure du 24/12/2013	ok
Date 2° réception DIT				3/01/2014	3/01/2014	
Motif de refus/ Validité				Présence de foisonnement	Présence de foisonnement et distorsions tarifaires	
Date 3° réception DIT				14/01/2014	14/01/2014	
Motif de refus/ Validité				ok	ok	

	AREA	SANEF	SAPN	Cofiroute	A'liénor
Date 1° réception DIT	20/12/2013	20/12/2013	20/12/2013	20/12/2013	20/12/2013
Motif de refus/ Validité	Problème : méthode TVA	Problème : coefficients interclasse au dessus de la valeur plafond et distorsions tarifaires	Problème : foisonnement ⇒Lettre de mise en demeure du 27/12/2013	Problème : formule tarifaire et foisonnement ⇒Lettre de mise en demeure du 24/12/2013	ok
Date 2° réception DIT	13/01/2014	17/01/2014	7/01/2014	6/01/2014	
Motif de refus/ Validité	Problème : méthode (échanges par mails et examen des propositions du 17 et du 20 janvier 2014)	ok	Problème : Coefficients de classe 3 et 4 au dessus de la valeur plafond et problème tarifs A14	ok	
Date 3° réception DIT	21/01/2014		17/01/2014		
Motif de refus/ Validité	Problème : coefficient classe 4		Problème : Tarifs A14		
Date 4° réception DIT	22/01/2014		24/01/2014		
Motif de refus/ Validité	ok		ok		

Annexe 11 - Évolutions de quelques tarifs

Trajet	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Paris-Lyon, A 6 (APRR)	25,80€	26,50€ 2,7%	27,10€ 2,3%	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%
Paris-Metz, A 4 (SANEF)	19,30€	19,70€ 2,1%	20,30€ 3,0%	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%
Paris-Lille, A 1 (SANEF)	11,90€	12,10€ 1,7%	12,60€ 4,1%	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%
Paris-Rennes, A 11 (Cofroute)	23,70€	24,20€ 2,1%	24,50€ 1,2%	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%
Paris-Tours, A 10 (Cofroute)	18,40€	18,80€ 2,2%	19,10€ 1,6%	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%
Paris-Clermont, A 10+A 71	29,40€	30,00€ 2,0%	30,60€ 2,0%	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%
Paris-Bourges, A 10 (Cofroute)	18,10€	18,40€ 1,7%	18,60€ 1,1%	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%
Paris-Calais, A 1 +A 26 (SANEF)	11,30€	11,60€ 2,7%	12,00€ 3,4%	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%
Paris-Calais, A 1+ A 26 (SANEF)	17,20€	17,50€ 1,7%	18,20€ 4,0%	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%
Paris-Bordeaux, A 10	43,80€	44,70€ 2,1%	45,60€ 2,0%	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%
Tours-Poitiers, A 10 (Cofroute)	9,60€	9,80€ 2,1%	10,00€ 2,0%	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%
Poitiers-Bordeaux A 10 (ASF)	15,80€	16,10€ 1,9%	16,50€ 2,5%	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%

Annexe 12 - Sections neuves d'autoroutes mises en service en 2013

Auto-route	Société	Section	Longueur (km)	Date	Dpt
A89	ASF	BALBIGNY - LA TOUR-DE-SALVAGNY	53,000	21/01/13	69/42
A63	ATLANDES	LIPOSTHEY - LABOUHEYRE	16,990	25/04/13	40
A63	ATLANDES	LESPERON - CASTETS	17,840	25/04/13	40
A63	ATLANDES	ONESSE-ET-LAHARIE - LESPERON	15,200	11/07/13	40
A63	ATLANDES	CASTETS - ST-GEOURS-DE-MAREMNE	15,667	25/11/13	40
A63	ATLANDES	SALLES - LIPOSTHEY	23,410	25/11/13	33/40
A63	ATLANDES	LABOUHEYRE - ONESSE-ET-LAHARIE	15,400	25/11/13	40

Annexe 13 - Dossiers ayant donné lieu à avis ou décision ministérielle (DM)

DM d'approbation	31
Étude d'opportunité	2
Dossiers d'information	30
Dossiers d'APA	18
Dossier SDS et PDS	15
Audits « Études »	11
Audits « préalables à la MES »	8
Audits « Début d'exploitation »	7
Total	122

Annexe 14 - Nombre de contrôles sur site en 2013

	Visite générale	Géométrie	Terrassement chaussées	Environnement	Ouvrages d'art	Équipement sécurité	Tunnel	Signalisation	Péage, construction	Péage, exploitation	Aires (infra/services)	Aires, bâtiment	Aires, référentiel qualité	Accessibilité	Bâtiments	Exploitation, signalisation chantier	Dépannage	Total
A9 Perpignan		2	1	2	4	4		2										15
A9 Montpellier	3																	3
A150	3			4	2			1										10
A43 A432	3	2	1	2	3	3		3										17
A71 Gerzat	1		1		2	1												5
BPV Gerzat		1			2	3			1									7
A719	1			1	1	1		1						1				6
A43 Motte Servolex	1					1												2
A36 Montbéliard		1	1	2	5	4		2										15
A719 Ech Gannat Nord		1			1	2												4
A48 VSP		1				1		1										3
A89		2		1		6	3	3	3		3			2		1		24
A63 ATLANDES	6	2	1	4		9		5	2		7			2		1		39
A65 ALIENOR			1	1														2
A28 ALIS				1														1
A4 TUR	2	1	1	1	2	1		1								1		10
A8 La Borne Romaine	1		2	1														4
A8 St Laurent du Var		1				1												2
A8 Diffuseur Adrets		1				2		2										5
A87 Rocade d'Angers	1					1										1		3
A11 Gatignolles	1					2										1		4
RN205			2		1													3
Noeud A50 A52		1				2		1										4
BPV APRR						5			4									9
BPV AREA		1				3			3									7
BPV SANEF						2			5									7
BPV SAPN					1				1									2
LGV BPL	1	1			2	1												5
LGV SEA	2	2			2	4												10
A10 Aire Jaunay Clan		1				1					3			1				6
A10 Aire Centseptier		1				1					2			1				5
A10 Monts Sorigny		1				1												2
Total	26	23	11	20	28	62	14	22	19	40	15	61	145	7	4	5	8	510

Annexe 15 - Tunnels de plus de 300 mètres

Auto- route	Nom du tunnel	Longueur tube 1 en m	Longueur tube 2 en m
ADELAC		1 tunnel	
A 41	MONT SION	3050	3055
APRR		4 tunnels	
A 40	CHAMOISE	3217	3157
A 40	CHÂTILLON	704	730
A 40	SAINT GERMAIN	1244	1273
RN 59	MAURICE LEMAIRE (tunnel bidirectionnel, galerie de sécurité : 7050 m)	6950	
AREA		5 tunnels	
A 43	DULLIN	1540	1550
A 43	L ÉPINE	3157	3182
A 51	SINARD (tunnel bidirectionnel, galerie de sécurité : 956 m)	964	
A 51	PETIT BRION	519	561
A 51	URIOL	480	462
ASF		7 tunnels	
A 20	TRANCHÉE COUVERTE DE CONSTANS	375	375
A 20	TRANCHÉE COUVERTE DE TERREGAYE	400	400
A 89	LA CRÈTE	355	355
A89	BUSSIÈRE	1030	1055
A89	CHALOSSET	750	704
A89	VIOLAY	3904	3904
RN 20	PUYMORENS (tunnel bidirectionnel)	4820	
ATMB (hors Tunnel du Mont-Blanc)		3 tunnels	
A 40	VUACHE	1415	1452
RN205	CHATELARD (monodirectionnel)	400	
RN205	CHAVANTS	1015	1015
SANEF		2 tunnels	
A 1	ROISSY	810	810
A 16	TRANCHÉE COUVERTE D'HARDELLOT	800	800

Auto- route	Nom du tunnel	Longueur tube 1 en m	Longueur tube 2 en m	
SAPN		4 tunnels		
A 14	SAINT GERMAIN EN LAYE	2810	2810	
	TRANCHÉE COUVERTE DE SAINT GERMAIN EN LAYE	1550	1550	
	TRANCHÉE COUVERTE DES MIGNEAUX	300	300	
	TRANCHÉE COUVERTE MAURICE BERTEAUX	300	300	
COFIROUTE		2 tunnels		
A 11	TRANCHÉE COUVERTE D ANGERS	1689	1668	
A 86 DUPLEX	DUPLEX A 86 - PRINCIPAL	4549,2	4549,2	
	DUPLEX A 86 – ACCES - A 86I (D 913)	477		
	DUPLEX A 86 – ACCES - A 13 (A 86I)	428		
	DUPLEX A 86 – ACCES - A 13W (A 86)	260		
	DUPLEX A 86 – ACCES - D 184 (A 86)	85		
	DUPLEX A 86 – ACCES - D 182 (A 86)	400		
	DUPLEX A 86 – ACCES - A 86E (A 13)	423		
	DUPLEX A 86 – ACCES - A 86 (A 13Y)	244,5		
	DUPLEX A 86 – ACCES - A 86 (A 13W)	160		
	DUPLEX A 86 – ACCES - Tunnel A 86I - TC Rueil	219,5		
	DUPLEX A 86 – ACCES - Tunnel A 86E - TC Rueil	219,5		
ESCOTA		14 tunnels		
A 8	CANTA GALET	515	615	
	CAP DE CROIX	429	431	
	LA BAUME	345	353	
	LAS PLANAS	1072	1115	
	PESSICART	599	600	
	ARME	1112	1105	
	CASTELLAR	568	575	
	COL DE GUERRE	293	345	
	COUPIERE	818	809	
	PAILLON (tunnel monodirectionnel)	404		
	RICARD	405	433	
	A 51	LA BAUME	546	465
		MIRABEAU	391	351
A 500	MONACO (tunnel bidirectionnel)	1591		

Auto- route	Nom du tunnel	Longueur tube 1 en m	Longueur tube 2 en m
	SFTRF (hors Tunnel du Fréjus)	5 tunnels	
	AIGUEBELLE	926	905
	DES SORDERETTES (tunnel monodirectionnel)	372	
A 43	HURTIERES	1198	1183
	ORELLE (tunnel bidirectionnel)	3684	
	TRANCHÉE COUVERTE DE SAINT ETIENNE	300	300

Annexe 16 - situation de la mise en conformité des tunnels de l'autoroute A8 de Nice à la frontière italienne

1. Contournement de Nice (Nice Saint-Isidore / Nice Est)

La fin des travaux de cette section est prévue pour le 1er trimestre 2014 et concerne :

Travaux en cours :

Amélioration de la GTC

- Chambres de tirages. L'ensemble des ouvrages de visite seront vérifiés et les tampons défaillants ou douteux seront remplacés. La fin des travaux est prévue pour janvier 2014.
- Migration des transferts d'information sur câble FO sécurisés (GTC, radio): en cours de traitement. La fin des travaux est prévue pour octobre 2013.
- Traitement des points durs. Ceux-ci concernent les accès des galeries inter-tubes, les niches de sécurité et les postes tunnels, les niches techniques. Il s'agit de vérifier des liaisons entre glissières et supports rigides, pour lesquelles une reconnaissance systématique est effectuée en vue d'une mise en conformité des éléments non conformes. La fin du diagnostic est prévue pour la fin 2013.
- Sécurisation câbles en transit dans les petits tunnels <300m (Saint-Pierre-de-Féric et Rossi). L'analyse est faite et mais reste à exploiter.
- Évolutions de la GTC (toutes sections), notamment pour diminuer le nombre d'alarmes journalières.

2. Nice est / frontière italienne. Tunnels de Paillon et de Rosti

Travaux en cours :

- Le tunnel de Rosti étant à l'extrémité de la boucle, Escota a décidé d'installer un groupe électrogène de secours. Une plate-forme a donc été créée ainsi qu'une zone de stationnement pour la livraison du groupe et de la cuve de fioul.
- Améliorations de la GTC.
- Sécurisation des nombreuses chambres de tirages implantées le long du tracé.
- Migration des transferts d'information sur câble FO sécurisé (GTC, radio) : non conformités de jonctions et de câbles en chambres en cours de finalisation.

3. Nice est / frontière italienne – La Turbie / La Coupière

L'ensemble des travaux de génie civil, hors travaux de parachèvements, ainsi que les postes et les bassins, sont achevés.

Les travaux restant à effectuer sur cette section seront réalisés pour la fin de l'année 2013 et concernent :

- Les enrobés clairs qui seront terminés fin septembre 2013.
- Des travaux de parachèvement qui concernent notamment :
- Les postes des tunnels (clôtures et démolition des anciens locaux).

- L'amélioration de la GTC³.
- La sécurisation des nombreuses chambres de tirages réparties sur le tracé,

Lors des précédentes campagnes, les enrobés clairs étaient arrêtés à une dizaine de mètres des entrées de tunnels. Escota souhaite mener une expérimentation en réalisant les enrobés clairs jusqu'à l'aplomb de l'extrémité des têtes.

4. Nice est / frontière italienne – La Coupière-Est / frontière italienne

Travaux en cours :

Amélioration de la GTC pour fin 2013

- Sécurisation des chambres de tirages : l'ensemble des ouvrages de visite seront vérifiés et les tampons défailants ou douteux seront remplacés. L'échéance de fin de travaux est prévue pour fin 2014
- Évolutions de la GTC de La Girarde. C'est le dernier tunnel avec l'ancienne GTC. Celle-ci est totalement obsolète et doit donc être mise en isofonctionnalité. Cette opération prendra en compte la mise en conformité ultérieure du tunnel. Les travaux devraient se terminer pour fin 2013.

5. Centrale de Secours de la Turbie

La mise en exploitation de la centrale est prévue courant du 1er trimestre 2014.

Travaux en cours :

- Raccordements des équipements HT-BT, GTC.
- Raccordements des 2 Postes de Livraison 20kV ERDF.
- Multitubulaire et raccordement Monaco-Borne Romaine-gares.

Travaux à venir :

- Mise en service des 2 postes HT ERDF puis des équipements de la centrale.
- Essais sur site des différents équipements à blanc (y compris GTC).
- Raccordement boucle HTA 20kV vers TUC.
- Tests en réel et tests de performance.

6. A500 -Tunnel de Monaco

Travaux à venir :

- Amélioration de la GTC.
- Raccordement définitif de la HT (centrale) sur boucle MBR y/c automatismes.
- Dépose du 5,5kV.
- Rendre le PT Nord parasismique. Cette opération est prévue en 2014.

³ Gestion technique centralisée (GTC) : dans les tunnels, ensemble des moyens physiques et informatiques permettant de gérer concomitamment et en cohérence toutes les grandes fonctionnalités, telles que ventilation et éclairage.

- Amélioration du trafic en tête Sud par le renforcement de la signalisation notamment par neutralisation de voies mais sans limitation de gabarit.

Suite à la recommandation de la CNESOR, de prévoir l'interdiction d'accès au tunnel lors de situations de congestion, Escota a lancé une étude globale destinée à rechercher des solutions ciblées sur la gestion de la circulation. Le CETE Méditerranée intervient en assistant au maître d'ouvrage, et les conclusions devraient être connues courant 2014.

**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

