



MINISTÈRE
DES TRANSPORTS

*Liberté
Égalité
Fraternité*

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

Direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités
Direction des mobilités routières
www.ecologie.gouv.fr



RAPPORT D'EXÉCUTION **2024**

- Ce rapport est établi en application de :
- l'article 7 du décret n° 2009-1102 du 8 septembre 2009 portant création du comité des usagers du réseau routier national ;
 - l'article L. 119-8 du code de la voirie routière.



A69 Toulouse-Castres, travaux

En 2024, la poursuite de l'aménagement du réseau a conduit à l'entrée en vigueur du contrat de concession de l'autoroute A412 dite « du Chablais » en octobre 2024 et au déploiement progressif du flux libre sur l'axe A13/A14 en juin puis décembre, traduisant la double préoccupation d'être au plus près des besoins de mobilité des Français et de poursuivre l'engagement d'actions concrètes pour décarboner les mobilités routières.

Aux côtés de ces aménagements ponctuels, l'année 2024 a été une étape décisive dans la préparation de la fin des concessions historiques et la préparation du nouveau modèle de gestion du réseau autoroutier concédé, marquant le renforcement de l'État dans un rôle central de pilotage des infrastructures.

Tout d'abord, le premier programme d'entretien et de renouvellement portant sur les travaux à réaliser par les concessionnaires pour permettre la restitution en bon état d'entretien du patrimoine concédé a été arrêté par l'État fin 2024. C'est l'aboutissement d'un travail de plusieurs années qui a conduit à l'établissement d'une doctrine technique ministérielle, puis un travail plus spécifique, domaine par domaine, ouvrage par ouvrage, dans le cadre de la première concession à être concernée (celle de la société SANEF) pour arrêter un programme ambitieux et cohérent. Ces programmes, arrêtés 7 ans avant le terme de chaque contrat, seront établis au fur et à mesure des échéances des contrats.

S'agissant de l'avenir, la conférence « Ambition France Transports », qui s'est tenue pendant dix semaines de mai à juillet 2025, a été l'occasion d'adopter une démarche de réflexion ouverte et prospective sur le futur des transports pour leur permettre de répondre aux attentes de la société française : d'une part, l'accroissement du besoin de mobilité et, d'autre part, le besoin de décarbonation des mobilités.

Comme l'a annoncé Philippe TABAROT, ministre des transports, en conclusion de cette conférence le 9 juillet 2025, le Gouvernement prévoit :

- le renouvellement, à partir du 2032, du mode de gestion en concession, dans un cadre renouvelé et plus exigeant ;
- le fléchage à partir de 2032 des recettes issues des concessions autoroutières vers l'investissement dans tous les réseaux de transport ; à terme, ces recettes supplémentaires 2,5 milliards d'euros par an.

Les futures concessions couvriront ainsi des périmètres géographiques renouvelés, auront une durée plus courte et intégreront un système d'encadrement de la rentabilité. La puissance publique sera également associée à la gouvernance des futures concessions. Le principe de ces évolutions seront intégrées à un premier projet de loi cadre qui prévoira le fléchage des recettes associées aux nouvelles concessions vers les investissements dans les transports, avec une priorité pour l'entretien, la modernisation et la régénération des réseaux existants, avant d'être précisé dans une première loi de programmation des infrastructures de transports.

TABLE DES MATIÈRES

AVANT-PROPOS	3
--------------	---

TABLE DES MATIÈRES	4
--------------------	---

PARTIE 1	6
----------	---

Présentation succincte du secteur

1.1. Gouvernance et organisation du secteur autoroutier concédé	7
1.2. Les spécificités juridiques et économiques des contrats de concession d'autoroutes	8

PARTIE 2	12
----------	----

Les temps forts de l'année 2024

2.1. L'avancement des opérations d'investissements contractualisés	13
2.2. Les nouveaux contrats	18
2.3. Les négociations des avenants aux contrats	19
2.4. Activité réglementaire	19

PARTIE 3	20
----------	----

Le contrôle des contrats en cours

3.1. Le contrôle financier des concessions	21
3.2. Le contrôle de la qualité du service rendu aux usagers	23
3.3. Contrôle des opérations de construction du réseau autoroutier	27
3.4. Contrôles de la conservation du patrimoine	34
3.5. Préparation de la fin des concessions historiques	41

GLOSSAIRE	46
-----------	----

Lexique des sigles utilisés

ANNEXES	48
---------	----

1. Sociétés concessionnaires d'autoroutes et d'ouvrages d'art	48
2. Trafic sur le réseau concédé en 2024 en millions de véhicules.km	49
3. Les hausses de tarifs de péage et tarifs applicables en 2025	50
4. Les agréments délivrés par l'État en 2024 pour la sous-concession des activités commerciales sur les aires de service	54
5. Liste des principaux indicateurs de performance des contrats historiques	56
6. Liste des indicateurs spécifiques de fin de concession	57

Présentation succincte du secteur

1.1. Gouvernance et organisation du secteur autoroutier concédé

La gouvernance du secteur autoroutier concédé implique plusieurs acteurs : l'État via le ministère des transports et le ministère des finances, l'Autorité de régulation des transports (ART), la Cour des comptes, la Commission européenne et le Parlement.

Au sein du ministère des transports, la direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités (DGITM) est plus particulièrement chargée du contrôle des concessions, de la négociation des contrats et de leurs avenants et du suivi des projets autoroutiers concédés, en lien avec d'autres services et partenaires. Au-delà, le contrôle des concessions autoroutières mobilise un large réseau d'acteurs du réseau scientifique et technique (RST) ministériel, et tout particulièrement le Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (Cerema) pour les audits techniques et environnementaux, qui fournit des analyses scientifiques pour éclairer les décisions de l'État et garantir que les infrastructures sont conformes aux exigences environnementales. Plusieurs directions du ministère des finances (budget, trésor, participations de l'État, direction générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes – DGCCRF – qui contrôle les pratiques tarifaires, direction générale des douanes et droits indirects – DGDDI – qui intervient sur les aspects fiscaux et de contrôle des flux de marchandises) ainsi que du ministère de l'intérieur (direction générale de la police nationale – DGP – pour assurer le respect des règles de circulation et qui intervient en cas d'accidents, direction générale de la gendarmerie nationale – DGGN – dont le rôle est de surveiller les réseaux autoroutiers hors zones urbaines et assurer la sécurité routière) interviennent selon les sujets (avenants, tarifs, contrôles, sécurité des usagers). Des échanges ont aussi lieu avec les services déconcentrés qui suivent les concessions au niveau local, et les administrations étrangères au travers des instances binationales des tunnels routiers transfrontaliers. Les usagers sont représentés par un comité dédié dont le rôle est de donner un avis sur les tarifs, la qualité de service et les conditions d'exploitation.

La Commission européenne intervient au travers du contrôle du respect des réglementations communautaires spécifiques. C'est le cas pour les aides d'État : tout allongement de concession doit lui être notifié et justifié par une stricte compensation des charges nouvelles. Elle encadre également la tarification des poids-lourds en application des dispositions de la directive dite Eurovignette¹, reposant sur les principes « pollueur-

payeur » et « usager-payeur », qui prévoit notamment la notification préalable de tout nouveau système de péage. Elle fixe également des objectifs de déploiement en infrastructures pour carburants alternatifs afin de favoriser la décarbonation des transports routiers au travers de la directive dite AFIR². Enfin, la directive 2019/520 vise à harmoniser le télépéage à l'échelle européenne en assurant l'interopérabilité des systèmes et la lutte contre la fraude, transposée en droit français par la loi n° 2021-1308 du 8 octobre 2021 et ses textes d'application.

L'article 13 de la loi n° 2015-990 du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques a confié à l'Autorité de régulation des transports (ART) des compétences spécifiques relatives au secteur autoroutier concédé. Sa mission porte d'abord sur les nouveaux contrats et certains projets d'avenants, afin d'évaluer leur équilibre financier. Le contrôle des marchés passés par les sociétés concessionnaires permet de garantir la transparence et la concurrence dans l'attribution des travaux et services. De même, l'analyse des contrats de sous-concession assure le respect des obligations contractuelles et réglementaires. Enfin, l'encadrement du service européen de télépéage vise à harmoniser les dispositifs techniques et les conditions d'accès, afin de faciliter la circulation transfrontalière tout en assurant un traitement équitable des usagers et un fonctionnement efficace d'un marché faisant intervenir fournisseurs de services de télépéage et gestionnaires d'infrastructures.

Ces dernières années, le Parlement a renforcé ses moyens de contrôle des concessions autoroutières, notamment via des commissions d'enquête comme celle menée en 2020. Depuis la loi du 6 août 2015, il est le seul à pouvoir autoriser l'allongement des contrats de concession pour financer de nouveaux investissements. Il reçoit chaque année le présent rapport sur l'exécution et le contrôle des concessions autoroutières et l'évolution des péages.

Le comité des usagers du réseau routier national, créé en 2009, réunit administrations, associations, élus et experts pour traiter des attentes des usagers sur les tarifs, la sécurité, l'environnement et la qualité de service.

1. Directive 1999/62/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 1999 relative à la taxation des véhicules pour l'utilisation d'infrastructures routières.

2. Directive 2023/1804 du Parlement européen et du Conseil du 13 septembre 2023 sur le déploiement d'une infrastructure pour carburant alternatifs.

Les commissions intergouvernementales (CIG) des tunnels transfrontaliers du Mont-Blanc (11,6 km) et du Fréjus (12,9 km) sont enfin les « autorités administratives » au sens de la directive dite tunnel³. Elles supervisent la sécurité, l'exploitation et les tarifs, s'appuyant sur des

comités de sécurité et groupes de travail. Un projet de réforme de la gouvernance du tunnel du Mont-Blanc, visant à recentrer le TMB-GEIE sur ses missions essentielles, est en cours de négociation bilatérale.

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

1.2.1. Histoire du développement du réseau autoroutier concédé

En application de la loi du 18 avril 1955 portant statut des autoroutes, l'État concède la construction et l'exploitation de sections d'autoroutes à cinq sociétés d'économie mixte dans lesquelles les intérêts publics sont majoritaires.

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

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

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

Afin d'accélérer la réalisation du schéma directeur autoroutier, le Gouvernement décide d'adapter la structure des SEMCA : en 1994, les six plus grandes font l'objet d'une recapitalisation à l'issue de laquelle elles sont dotées d'un capital de près d'un milliard de francs. Cette recapitalisation se traduit par une évolution de leur actionnariat au sein duquel l'État est majoritaire.



Carte des autoroutes concédées et ouvrages d'art à péage. Source : ASFA

3. Directive 2004/54/CE du parlement européen et du conseil du 29 avril 2004 concernant les exigences de sécurité minimales applicables aux tunnels du réseau routier transeuropéen.

Simultanément, trois groupes régionaux sont créés (ASF-ESCOTA, APRR-AREA, SANEF-SAPN) via la filialisation de certaines sociétés auprès de celles dont l'assise financière est la plus solide.

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

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

Une nouvelle réforme est menée en 2001 afin d'adapter le système de financement des autoroutes au contexte juridique, politique et économique : les conditions de gestion des SEMCA sont rapprochées de celles des sociétés privées afin de les mettre en mesure de présenter, le cas échéant, des offres comparables pour les nouveaux projets autoroutiers.

De nouveaux contrats de concession sont conclus : en 2001, la concession autoroutière du viaduc de Millau sur l'autoroute A75 est attribuée à la Compagnie Eiffage du viaduc de Millau (CEVM). La même année, la concession autoroutière pour l'autoroute A28 entre Rouen et Alençon est attribuée à la société ALIS. Au total depuis 2001, ce sont 12 contrats de concession portant chacun sur une section autoroutière de 15 à 150 km qui ont été conclus, le dernier courant 2024 (concession de l'autoroute A412 Machilly – Thonon-les-Bains, confiée à la société AMEDEA).

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

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

1.2.2. Les contrats de concession autoroutière : définition

Les contrats autoroutiers sont, pour l'essentiel, des contrats de concession conclus aux risques et périls de la société concessionnaire. Ils constituent plus précisément des contrats de concession de travaux, tels que définis au chapitre 1^{er} du titre II du livre 1^{er} de la première partie du code de la commande publique.

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

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

Les contrats autoroutiers passés avec des opérateurs privés se divisent en deux grandes familles (voir [annexe 1, page 48](#)) :

- Les **contrats historiques** (ASF, ESCOTA, COFIROUTE, SANEF, SAPN, APRR et AREA), conclus dans les années 50 à 70 et modifiés plusieurs fois depuis leur signature. Ces contrats, qui couvrent l'essentiel du réseau autoroutier concédé français, sont entrés dans leur phase de maturité. Ils doivent s'achever dans les années 2030.
 - Les **contrats récents**, conclus postérieurement à 1999 à la suite d'une procédure d'appel d'offres, couvrant des réseaux de taille réduite et dont l'échéance est lointaine.
- Il convient d'ajouter à ces deux catégories :
- les **contrats tunneliers** passés dans les années 50 et 70 avec des entreprises publiques (ATMB et SFTRF), sociétés qui présentent la particularité de porter à la fois un contrat de concession relatif à la partie française d'un des deux tunnels routiers – la partie italienne étant elle-même réalisée dans le cadre d'un contrat de concession attribué par les autorités italiennes – mais aussi un contrat de concession distinct relatif à l'autoroute d'accès audit tunnel ;
 - ainsi que les **contrats d'ouvrages d'art** passés avec la Chambre de commerce et d'industrie Seine Estuaire (CCI-SE) pour les ponts de Normandie et de Tancarville.

1.2.3. L'économie des sociétés concessionnaires d'autoroutes

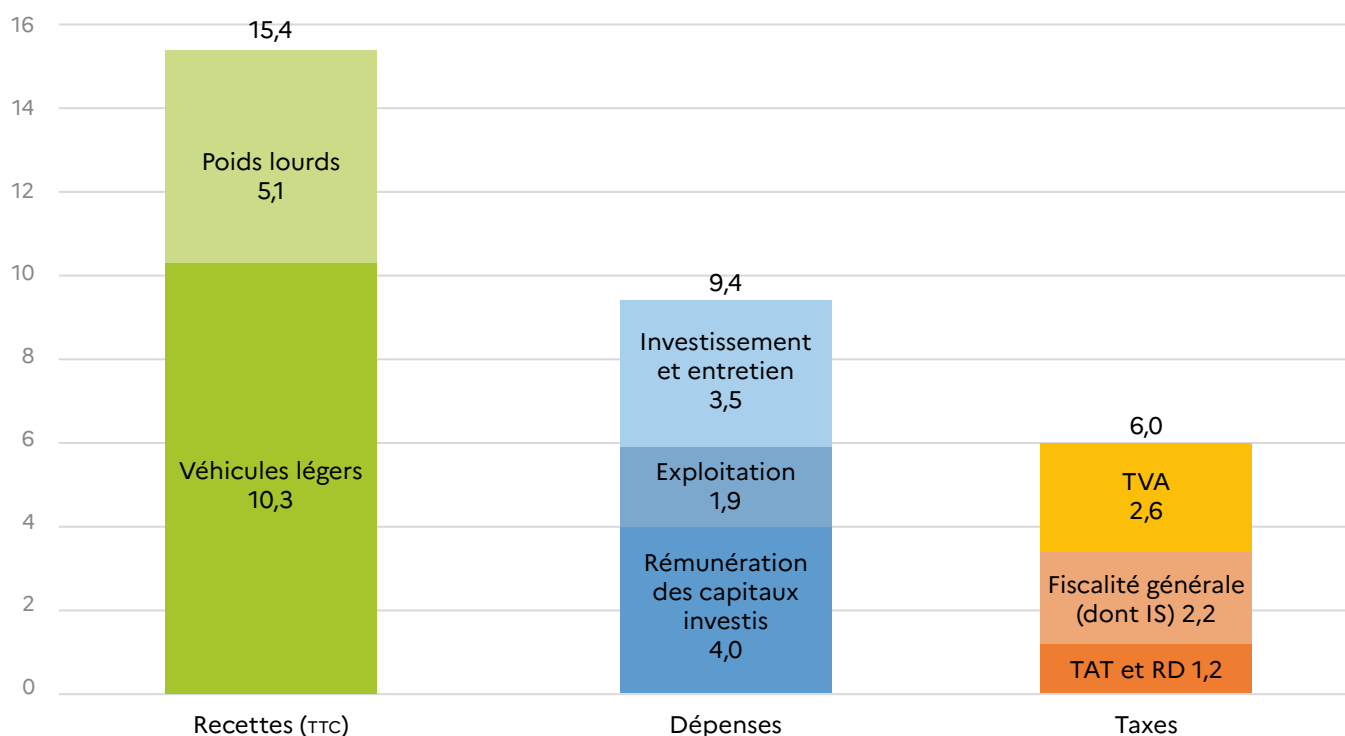
La société concessionnaire, dans le cadre de ses missions de financement des ouvrages, recourt à des emprunts en début de période de la concession pour pouvoir financer les travaux. Compte tenu des conditions imposées par les banques, une partie des financements implique également la mobilisation de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

La rémunération des capitaux se fait tout au long du contrat de concession. Dans le cas d'une concession d'autoroute attribuée après appel d'offres, la plus grande

partie des dépenses est constituée par les travaux de réalisation de l'ouvrage. Or, pendant toute la phase de construction, la société concessionnaire ne dispose d'aucune recette de péage; seules les éventuelles subventions publiques, qui ne couvrent qu'une partie du coût des travaux, peuvent être versées. La différence entre les dépenses et les éventuelles recettes doit donc dans ce cas être financée par les fonds propres et par les emprunts de la société concessionnaire.

À partir de la mise en service, la société peut mobiliser le produit des péages pour assurer, en premier lieu, les frais d'exploitation, d'entretien et de renouvellement de l'autoroute puis, en deuxième lieu, pour rembourser la dette levée et enfin pour rémunérer le capital. La figure suivante illustre ces deux phases en rendant compte de l'usage des recettes par les sociétés concessionnaires.

› Usage des recettes de péage par les sociétés concessionnaires en 2024 (en Md€ TTC)



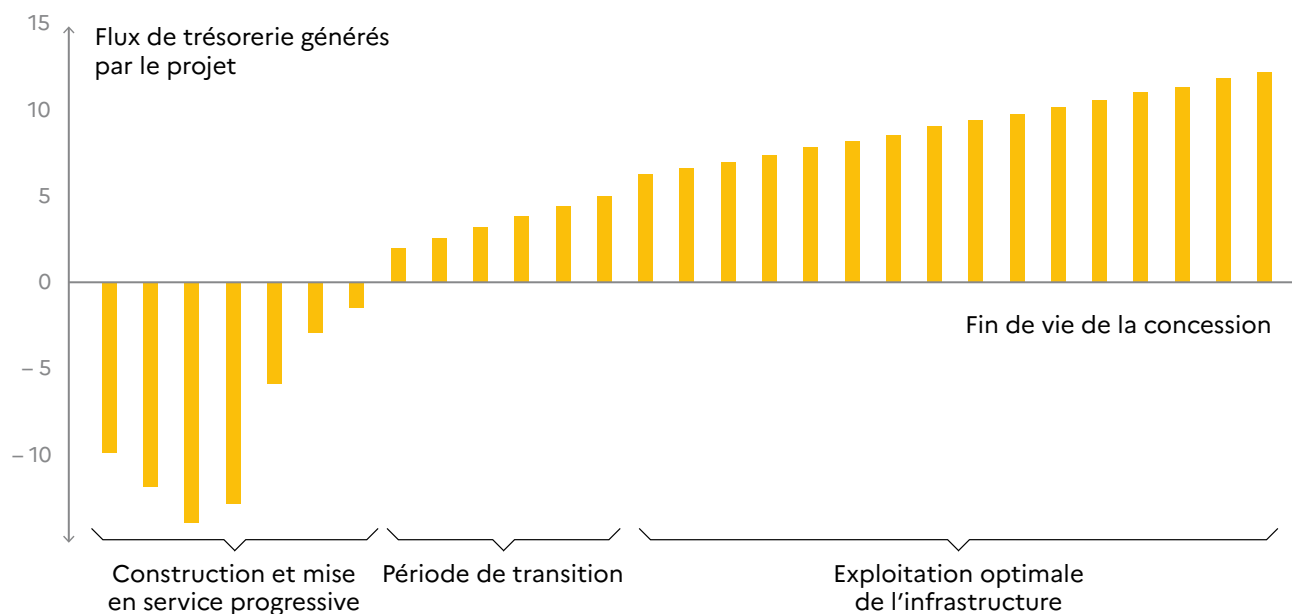
Source : DGITM, ASFA données 2025

Par construction même, l'excédent brut d'exploitation d'une autoroute doit être important pour permettre le remboursement de la dette, celui du capital ainsi que la rémunération de ce dernier. Concernant ce dernier point, il convient de noter que les sociétés concessionnaires sont, contrairement à d'autres secteurs, des sociétés à durée de vie limitée. Les contrats d'autoroute prévoyant

à leur terme la remise des biens en bon état, les capitaux de la société doivent eux aussi être remboursés par le fruit des péages.

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

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



Source : DGITM/ART

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

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

En cas d'incident ou de sous-performance, les différents apports de financement sont en risque. Les risques peuvent provenir d'un mauvais déroulement des travaux, d'une moindre performance de l'exploitation

ou encore de trafics moins dynamiques qu'anticipés. Les fonds propres peuvent être ainsi partiellement ou totalement perdus.

Le trafic en 2024 et son évolution par rapport à 2023 sur le réseau autoroutier concédé figurent en [annexe 2, page 49](#).

Il est à noter que, depuis 2016, l'ART est chargée d'établir, au moins une fois tous les cinq ans, un rapport public portant sur l'économie générale des conventions de délégation. L'ART établit par ailleurs annuellement une synthèse des comptes des concessionnaires. Cette synthèse est publique et transmise au Parlement.

Les temps forts de l'année 2024

2.1. L'avancement des opérations d'investissements contractualisés

Le réseau autoroutier français est aujourd'hui arrivé à maturité. La France dispose du sixième réseau autoroutier le plus long au monde (après la Chine, les États-Unis, l'Espagne, le Mexique et l'Allemagne). La qualité de ce réseau, tant en termes de revêtement, de signalisation, de rapidité d'intervention, qu'en termes de fluidité et de sécurité du trafic, est reconnue et appréciée des usagers français et étrangers. L'extension et la qualité de ce réseau sont le fruit d'un travail mené par l'État et les sociétés concessionnaires depuis plus d'un demi-siècle. À mesure que le réseau s'est étendu et modernisé, les enjeux du secteur ont néanmoins évolué et l'action de contrôle de l'État s'est diversifiée et renforcée. En termes fonctionnels, les opérations de développement sont ainsi, de plus en plus, au service du développement des mobilités collectives et de la réduction de l'autosolisme (pôle d'échanges multimodaux, parcs de covoiturage, voies

réservées aux transports en commun ou au covoiturage), de la décarbonation (développement d'installations de recharge pour véhicule électrique), de l'insertion urbaine (protections phoniques, passerelles) et environnementale (passage à faune, protection de la ressource en eau) des autoroutes.

L'État doit effectuer un contrôle régulier de la réalisation des travaux, afin de s'assurer qu'ils sont conformes aux cahiers des charges et aux attentes des usagers et du concédant. Ce contrôle est d'autant plus essentiel que la réalisation de certaines opérations demande de résoudre des questions complexes. Les opérations de constructions en milieu urbain ou dans des zones sensibles ou à risques requièrent ainsi un accompagnement particulier des services de l'État.

› **État d'avancement des opérations du plan d'investissement autoroutier contractualisé fin 2018, au 31/12/2024**

Société	Opérations	État d'avancement
APRR	A6 – Création d'un demi-diffuseur à Chalon Champforgeuil	Approbation du dossier de demande de principe le 9 février 2021. DUP obtenue le 29 septembre 2022. <i>Mise en service le 10 septembre 2024.</i>
	A46 – Création d'un diffuseur complet à Quincieux	Opération abandonnée en mars 2021, le Grand Lyon s'étant retiré du financement du projet.
	Création de 16 passages à faune	Approbation des dossiers de demande de principe à la mi 2021. <i>Mise en service le 13 février 2024.</i>
	Réalisation de parkings de covoiturage (1700 places)	1723 places de covoiturage sont réparties sur 29 sites. <i>Tous les travaux sont terminés.</i> Le site de Villefranche-Limas (signalisation) reste à finaliser avec les collectivités. En service, avec réserves restant à lever : Villefranche-Ville (A6) et Nemours (A6).
	Amélioration de la continuité hydraulique des passages inférieurs	Travaux terminés fin 2022.
	Restauration de cours d'eau et de milieux humides	Travaux terminés fin 2021.
	Traitement des eaux sur points particuliers (gares et viaducs)	Travaux terminés fin 2021. <i>N. B. Le traitement du viaduc de Pont d'Ouche a été englobé dans une opération plus générale incluant l'amélioration des dispositifs de sécurité sur l'ouvrage.</i>

Société	Opérations	État d'avancement
AREA	A41-A43 – Réaménagement du nœud de Chambéry (complément de financement d'une opération du contrat de plan 14-18)	Travaux achevés en 2023.
	Création de 3 passages à faune	Travaux achevés sur A41 – Porte de Savoie et Montagny-les-Lanches. Mise en service le 21 décembre 2022. Travaux en cours sur l'ouvrage d'A48 – Torchefelon. Mise en service 1 ^{er} décembre 2023.
	Protection des eaux dans les zones vulnérables	Travaux achevés fin 2022.
	Réalisation de parkings de covoiturage (250 places)	Terminé durant l'année 2023 : Aiguebelette (A43), La Bâtie (A41) et Montmélian (A43) En service, avec réserves à lever : aucun En cours en 2024 : aucun
	A41 – Études de réaménagement du diffuseur d'Annecy Nord	Opération abandonnée en 2024.
ASF	A61 – diffuseur de la jonction est à Toulouse	Enquête publique prévue début 2025 sur la totalité du programme et l'ensemble des travaux de Toulouse Métropole.
	A62 – diffuseur d'Agen Ouest	Mise en service le 17 novembre 2022.
	A64 – diffuseur de Morlaàs	Études en cours.
	A64 – diffuseur de Carresse-Cassaber	Études en cours.
	A641/RD817 – demi-diffuseur complémentaire	Mise en exploitation le 25 octobre 2023. Il reste des travaux de mise à jour de la signalisation en 2025.
	A641/RD19 – demi-diffuseur complémentaire	Décision ministérielle sur le dossier de demande de principe signée le 19 juillet 2022. Avant-projet prévu fin 2024 et travaux prévus courant 2025.
	A64 – demi-diffuseur de la Virginie (Orthez)	Décision ministérielle sur le dossier de demande de principe signée le 3 janvier 2023. Enquête publique prévue début 2025.
	A7 – demi-diffuseur de la Vienne Sud	Les travaux principaux sont démarrés en septembre 2024. Mise en service prévue fin 2025.
	A7 – demi-diffuseur de Salon Nord	L'arrêté DUP date du 21 juillet 2023. Début des travaux en octobre 2024.
	A7 – diffuseur de Saint-Paul-Trois-Châteaux	Opération suspendue.
	A7 – diffuseur de porte de Drom Ardèche	Études en cours.
	Réalisation de parkings de covoiturage (1500 places)	Terminé durant l'année 2024 : Montélimar Nord (A7), Castelnaudary (A61), Podensac (A62), Communay (A46), Montauigu (A83) et Lunel (A9). En service, avec réserves à lever : Perpignan Nord (A9) et Saint-Jory (A62). En cours en 2024 : Perpignan Nord (A9), Lunel (A9), Avignon Nord (A7), Capbreton (A63), Saint-Nîmes Ouest (A9), Avignon Nord (A7), Capbreton (A63), Villefranche-de-Lauragais (A61), Saint-Gaudens (A64), Montgiscard (A61), Coutras (A89), Vouillé (A10), Saint-Vincent-de-Paul (A10), Pamiers Nord (A66), Thiers Ouest (A89), Tonnay-Charente (A837), Lézignan Corbières (A61) et Niort Est (A83).
COFIROUTE	A8 Ouest A51 Nord : branche nouvelle	Enquête publique envisagée mi 2025 et mise en service fin 2028.
	A81 – Diffuseur de Laval	Opération en lien avec le parc d'activité, la concertation a eu lieu en commun en 2019. DDP transmis le 22 décembre 2023.
	A10 – Diffuseur de Saran-Gidy	Mise en service le 5 décembre 2023. Levée des réserves en 2024.
	A11 – Diffuseur de Connerré	Mis en service le 26 avril 2021.
	A11 – Réaménagement de la porte de Gesvres	Travaux en cours depuis juillet 2021. Mise en service le 16 octobre 2024.
	Création de 3 écoponts	Mise en service le 4 septembre 2023.

Société	Opérations	État d'avancement
ESCOTA	A51 – Diffuseur de Cadarache	DUP obtenue en mai 2022. Travaux sur 2023-2024. Mise en service le 18 juillet 2024.
	A8 – Quart de diffuseur à Beausoleil	Travaux démarrés en août 2021. Mise en service le 10 janvier 2024.
	Traitement des points noirs bruit (A8, A50, A52 et A57)	Programme d'environ 600 isolations de façades et 7 500 ml d'écrans acoustiques. Fin des travaux prévus en 2025.
	Protection des champs captants d'eau potable	Deux sites sont concernés. Travaux achevés en 2024.
	Réalisation de parkings de covoiturage (500 places)	Terminé durant l'année 2024 : Sisteron Nord (A51). En service, avec réserves à lever : aucun. En cours en 2024 : Saint-Maximin-la-Sainte-Baume (A8), La Saulce (A51) et Le Muy (A8).
	7 écoducs et 4 rétablissements de continuité piscicole	Ecoducs : travaux achevés fin 2022. Continuités piscicoles : travaux terminés en octobre 2023.
SANEF	A4 – Diffuseur de Sycomore (Bussy-Saint-Georges)	La DM du DDP date du 13 septembre 2023. Les travaux doivent démarrer au printemps 2025.
	A1 – Écopont d'Ermenonville (passage grande faune)	Mise en service le 24 juillet 2024.
	Réalisation de parkings de covoiturage (300 places)	Terminé durant l'année 2024 : Biache Saint Vaast (A1) et Berck (A16). En service, avec réserves à lever : Amiens Nord (A16). En cours en 2024 : Bapaume (A1).
	A1-A2-A4 – Création de bassins	Travaux achevés fin 2022.
SAPN	A13 – Complément du diffuseur n° 18 de Heudebouville	DUP le 6 octobre 2021. Travaux sur 2022-2024. Mise en service le 18 juin 2024, en flux libre.
	Réalisation de parkings de covoiturage (300 places)	Terminé durant l'année 2024 : Chaufour (A13), Fécamp (A29), Troarn (A13), Toutainville (A13), Saint-Romain de Colbosc (A13) et Bolbec (A29). En service, avec réserves à lever : Elbeuf (A13) et Beaufort (A151). En cours en 2024 : Bourneville (A13)
	Création de bassins	Comporte 3 sites. Travaux achevés fin 2022.

› État d'avancement des opérations du plan d'investissement mobilité contractualisé début 2023, au 31/12/2024

Société	Opérations	État d'avancement
APRR	A6 Nord Paris – extension entre RN37 et RN104	Études en cours. Concertation début 2025.
	A6 PEM Villabé	Études en cours.
	A5b Melun – extension entre RD1 605 et RD82	DDP transmis le 6 août 2024. Travaux prévus à partir de 2025.
	A42 et A46 – Études nœuds des îles et VR2+ A46	Études en cours.
	A6 VR2+	DM du DDP signée le 21 février 2024. Travaux réalisés en 2024. Mise en service prévue 2025.
	A42 VR2+	DM du DDP signée le 21 février 2024. Travaux réalisés en 2024. Mise en service prévue 2025.
	A42 – Études de l'élargissement entre Pérouges et pont d'Ain	Études en cours.
	Création de 12 parkings de covoiturage	3 dossiers d'information ont été transmis. Terminé durant l'année 2024 : aucun. En service, avec réserves à lever : Auxerre Sud (A6) En cours en 2024 : Ville sous La Ferté (A5), Chevigny-Crimolois (A39) et Saint-Martin-du-Fresne (A40)
	PSPL	Études en cours.
AREA	Tunnel Maurice Lemaire – Sécurisation Entrée Ouest	Études en cours.
	A43 – PEM Saint Bonnet et VR2+	Études en cours.
	A48 – PEM Voreppe	Études en cours.
	A480 Sud – VRTC	Études en cours.
	A41 Sud – VRTC	Études en cours.
	Entrée sans ticket	Études en cours. Dossier synoptique transmis en 2024, DM le 24 décembre 2024.
	Création de 10 parkings de covoiturage	Terminé durant l'année 2024 : aucun. En service, avec réserves à lever : aucun. En cours en 2024 : La Buissière (A41).

Société	Opérations	État d'avancement
SANEF	A4-A104 – tronc commun	Études en cours.
	A4 – voies réservées Bussy/Noisy	Études en cours.
	A4 – PEM de Sycomore	DM du DDP signée le 9 septembre 2024.
	A1 – demi-diffuseur n° 8 de Chamant	DM du DDP signée le 4 décembre 2024.
	A2-A26 – complément de la bifurcation	Études en cours.
	A26 – parking PSPL de St-Hilaire-Cottes	DM du DDP signée le 29 juillet 2024. Les travaux prévus à partir du printemps 2025.
	A16 – parking PSPL de La Baie de Somme	Études en cours.
	A4 – écopont de Saverne	Études en cours.
	A1 – tunnel de Roissy/protection en eau	Les travaux sont prévus de fin 2024 à début 2025
	A1 – diffuseur n° 11 de Ressons-sur-Matz	Le dossier d'information a été envoyé le 28 octobre 2024.
	Réalisation de parkings de covoiturage (807 places)	Terminé durant l'année 2024 : aucun. En service, avec réserves à lever : aucun. En cours en 2024 : Albert Cléry-sur-Somme (A1), Abbeville Est (A16), Béthune (A26), Cambrai / Fontaine ND (A2), Flixecourt (A16), Hordain Iuwy (A2), Liévin Aix Noulette (A26) et Méru (A16).
SAPN	Études élargissement Bourneville/Beuzeville et Dozulé/Mondeville	Études en cours.
	A13 – Voie réservée et voie auxiliaire	Études en cours.
	A13 – Oissel, protection ressource en eau	Travaux achevés en 2024.
	A29 – modification diffuseur 5	Études en cours.
	Réalisation de parkings de covoiturage (121 places)	Études en cours.

D'autres opérations contractualisées avec les concessionnaires dans le cadre d'avenants ne font pas l'objet de contrats de plan (voir encadré 1, ci-dessous).

› **Encadré 1 : état d'avancement des opérations structurantes du réseau autoroutier hors contrats de plan**

AUTRES OPÉRATIONS OBJETS D'AVENANTS RÉCENTS

Avenant flux libre SAPN – mise en flux libre réalisée en juin 2024 (A14) et décembre 2024 (A13) : le démantèlement des gares est en cours. Outre l'aspect infrastructure, le déploiement du flux libre comporte une forte dimension de service aux usagers et d'accompagnement du changement. Le retour d'expérience en continu du projet, ainsi que du précédent d'A79, a conduit notamment à renforcer les séquences de signalisation et assurer l'efficacité et la bonne appréhension des différentes modalités de paiement proposées aux usagers.

État d'avancement de l'élargissement de l'A680 au droit de Verfeil, objet du 19^e avenant à la convention de concession d'ASF : les travaux principaux ont démarré en novembre 2023. Interrompus entre mars et juin 2025, ils sont en cours. La mise en service est prévue en 2026.

État d'avancement du contournement ouest de Montpellier, objet des 18^e et 20^e avenants à la convention de concession d'ASF : l'arrêté de déclaration d'utilité publique (DUP) date du 2 septembre 2021, les études complémentaires sont en cours (dossier d'autorisation environnementale notamment).



A13 – flux libre demi diffuseur Heudebouville

2.2. Les nouveaux contrats

Deux nouvelles concessions autoroutières ont plus particulièrement été suivies en 2024.

2.2.1. L'autoroute A69, Castres-Verfeil

Le projet A69 est une liaison autoroutière à 2 x 2 voies entre Castres et Verfeil, d'une longueur d'environ 54 km majoritairement en tracé neuf qui a été déclarée d'utilité publique en juillet 2018.

Cette infrastructure répond à l'objectif de désenclavement porté par le Gouvernement et permet d'accompagner le développement économique du bassin de Castres-Mazamet en le reliant efficacement à la métropole de Toulouse. Elle permettra notamment de faciliter l'accès aux grands équipements régionaux et de développer l'attractivité du bassin d'emplois. Le projet

offrira ainsi une accessibilité autoroutière répondant aux besoins de l'économie locale et de la population en permettant une diminution des temps de parcours tout en apportant des améliorations en matière de sécurité.

Le contrat de concession A69 est entré en vigueur le 22 avril 2022, pour une durée de 55 ans, et a été attribué à la société ATOSCA, créée par le groupement lauréat dont NGE Concessions était mandataire. ATOSCA a démarré les travaux consécutivement à la délivrance de l'autorisation environnementale début mars 2023.

En 2024, une commission d'enquête sur le montage juridique et financier du projet d'autoroute A69 a été conduite par l'Assemblée nationale. La dissolution de l'Assemblée nationale en juin 2024 n'a toutefois pas permis l'achèvement des travaux de la commission.

ACTUALITÉ DU PROJET D'AUTOROUTE A69

Tous les recours intentés sur les divers champs du projet ont été rejetés jusqu'à la décision du 27 février 2025 du tribunal administratif de Toulouse qui a annulé l'arrêté préfectoral du 1^{er} mars 2023 portant autorisation environnementale du projet au motif que celui-ci ne répondrait pas à une raison impérative d'intérêt public majeur. Les travaux ont été suspendus. L'État a confirmé son souhait de réaliser le projet et a fait appel de cette décision, en l'assortissant d'une demande de sursis à exécution afin de pouvoir reprendre les travaux dans les meilleurs délais. Le 28 mai 2025, la cour administrative d'appel de Toulouse a prononcé le sursis à l'exécution du jugement rendu le 27 février 2025 par le tribunal administratif de Toulouse, ce qui a permis à ATOSCA de reprendre les travaux de construction. La cour administrative d'appel a jugé le 30 décembre 2025 que la construction de l'A69 répond bien à une raison impérative d'intérêt public majeur et que les autorisations accordées en 2023 par l'État sont légales. Par cette décision, la cour annule les précédentes décisions du tribunal administratif de Toulouse du 27 février 2025.

2.2.2. L'autoroute A412 Machilly – Thonon-les-Bains

Déclaré d'utilité publique en décembre 2019, le projet de liaison autoroutière A412 entre Machilly et Thonon-les-Bains (74) s'étend sur un linéaire d'environ 16 km de tracé neuf. Il a pour objectif d'améliorer les échanges entre les différents pôles d'attraction de la région que sont les agglomérations thononaise et annemassienne en diminuant et fiabilisant les temps de parcours et en améliorant la sécurité des usagers. Cette liaison nouvelle doit aussi permettre d'améliorer la qualité de vie dans le Chablais en offrant une infrastructure qui déchargera

les routes départementales des trafics de transit et d'échange. Ce projet est fortement soutenu par le conseil départemental de Haute-Savoie.

La procédure de mise en concession a été lancée par la publication de l'avis d'appel public à la concurrence en février 2021. Plusieurs groupements ont remis une candidature et ont été admis à présenter une offre. Le groupement dont le mandataire est a été désigné concessionnaire attributaire, sous le nom d'AMEDEA, en juin 2024. Suite à la consultation de l'autorité de régulation des transports et du Conseil d'État, le contrat de concession de l'A412 est entré en vigueur le 15 octobre 2024, pour une durée de 55 ans.

2.3. Les négociations des avenants aux contrats

La présente section précise l'économie générale des avenants aux contrats pendant l'année 2024. Conformément aux dispositions de l'article L.122-8 du code de la voirie routière, ceux de ses avenants ayant «une incidence sur les tarifs de péage ou sur la durée de la convention de délégation» donnent lieu à une consultation obligatoire de l'ART.

Saisine de l'ART sur le 9^e avenant à la convention de concession d'ATMB

L'autorité de régulation des transports a été saisie, le 12 novembre 2024, d'un projet de neuvième avenant au contrat de concession d'autoroutes passé entre l'État et la société ATMB. Celui-ci prévoit la régularisation, à compter du 1^{er} février 2029, du péage de la section Annemasse – Saint-Julien-en-Genevois (ASTJ), sur l'autoroute A40. Dans le projet, la remise à péage de la section ASTJ, qui passe par l'installation d'un dispositif de péage en flux libre, s'accompagne d'une diminution des tarifs sur les sections adjacentes et de la réalisation d'un ensemble d'aménagements sur le périmètre de la concession, qui représentent un montant global d'investissements de 75 millions d'euros (valeur janvier 2023). Ce plan d'investissement comprend des

investissements environnementaux (voies réservées aux covoitureurs, installations de protections acoustiques) pour 20 M€ (valeur janvier 2023), des aménagements capacitifs (réaménagements de deux diffuseurs) pour 45 M€ (valeur janvier 2023), ainsi que le coût du système flux libre en lui-même (10 M€, valeur janvier 2023). Le projet d'avenant apporte diverses modifications contractuelles permettant de renforcer le contrôle de la concession, via l'actualisation des indicateurs de performance que le concessionnaire doit respecter, conformément aux dernières évolutions de la doctrine technique.

Signature du 1^{er} avenant au contrat de PPP de la L2 (rocade de Marseille)

Le contrat de partenariat public-privé relatif à l'entretien de l'A507 (rocade de Marseille « L2 ») a été modifié le 13 février 2024. La modification permet d'adapter le contrôle de l'État des chaussées à la doctrine technique de l'État relative aux objectifs de qualité des états de surface des chaussées. Ces modifications sont entrées en vigueur lors de la signature de l'avenant. Cet avenant, qui ne concerne pas une concession autoroutière, n'a pas fait l'objet d'une consultation de l'ART.

2.4. Activité réglementaire

2.4.1. Transposition de la révision de 2022 de la directive européenne Eurovignette

La loi n° 2023-171 du 9 mars 2023 a permis de transposer en droit national les nouvelles dispositions obligatoires introduites par la directive 2022/362/CE du parlement européen et du conseil qui a modifié la directive 1999/62/CE, à savoir la création d'une redevance pour coûts externes

pour les poids-lourds liés à la pollution atmosphérique, ainsi qu'une modulation des péages pour les poids-lourds en fonction des émissions de dioxyde de carbone.

Cette loi a fait l'objet, s'agissant des péages, d'un décret d'application publié le 27 décembre 2023, ainsi que d'un arrêté d'application du 9 janvier 2024.

Le contrôle des contrats en cours

3.1. Le contrôle financier des concessions

3.1.1. Les tarifs de péage des contrats historiques

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

Ce système contractuel est établi sur la base d'un équilibre financier, prévoyant une évolution des tarifs de péages jusqu'à la fin de la concession. Le taux d'évolution des tarifs est proportionnel à l'inflation auquel s'ajoute une constante pour les sociétés sous contrats de plan.

La hausse minimale annuelle, définie par le décret n° 95-81 du 24 janvier 1995 relatif aux péages autoroutiers, est de 70 % de l'évolution des prix à la consommation hors tabac sur une période de 12 mois (inflation d'octobre à octobre). Certains investissements complémentaires sur le réseau sont financés par des hausses tarifaires complémentaires sur certaines autoroutes.

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

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

Chaque classe de véhicule dispose de son TKM. Lors de la hausse tarifaire annuelle, l'évolution prévue du TKM réseau de la classe 1 (voitures particulières), à kilomètres parcourus inchangés, ne doit pas dépasser la hausse autorisée contractuellement entre l'État et le concessionnaire. En outre, cette hausse ne doit pas conduire à un gain de recettes indu pour la société par la pratique du foisonnement⁴.

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

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

La conformité de la hausse tarifaire est vérifiée selon quatre principaux critères. En premier lieu, le concédant vérifie que la hausse du taux kilométrique moyen est inférieure ou égale à la hausse maximale prévue par le contrat. En deuxième lieu, le concédant s'assure que la société concessionnaire ne propose pas de foisonnement. En troisième lieu, le concédant contrôle la distorsion des tarifs : pour chaque trajet d'une origine-destination, l'écart de TKM avec le TKM moyen de l'ensemble du réseau de la concession ne doit pas dépasser un seuil contractuel défini par le cahier des charges. Enfin, s'agissant des contrats qui prévoient des modulations tarifaires en fonction des performances environnementales des véhicules, le concédant s'assure de la neutralité de la modulation, à savoir l'absence d'impact de ladite modulation sur le chiffre d'affaires de la société.

Lorsqu'un contrat de plan est en vigueur, les propositions tarifaires, lorsqu'elles sont conformes, font l'objet d'un accord tacite. Dans le cas contraire, les tarifs sont approuvés par un arrêté interministériel conjoint des ministres chargés de la voirie nationale et de l'économie. Si les tarifs proposés ne semblent pas conformes aux règles définies par les contrats, le concédant met la société concessionnaire en demeure de les modifier ou d'apporter la preuve de leur régularité. Dans l'hypothèse où, malgré tout, les tarifs proposés ne respecteraient pas ces règles, les tarifs sont fixés par un arrêté interministériel conjoint des ministres chargés de la voirie nationale et de l'économie.

S'agissant de la hausse tarifaire du 1^{er} février 2025, 19 propositions initiales des sociétés étaient conformes aux critères contractuels précités, une proposition tarifaire initiale n'était pas conforme à l'absence de foisonnement, une proposition tarifaire initiale n'était pas conforme à la neutralité de la modulation pour les poids-lourds. Suite aux observations du concédant et avant même qu'un

4. Pratique qui consiste à augmenter les tarifs des sections les plus fréquentées.

processus de mise en demeure ait été mis en place, les deux sociétés concernées ont corrigé leur proposition initiale.

Seule la société ATMB fait l'objet d'un contrat de plan, l'ensemble des autres tarifs, après correctif le cas échéant, ont été approuvés par arrêté interministériel.

Si les tarifs proposés ne semblent pas conformes aux règles définies par les contrats, le concédant met la société concessionnaire en demeure de les modifier ou d'apporter la preuve de leur régularité. Dans l'hypothèse où, malgré tout, les tarifs proposés ne respecteraient pas ces règles, les tarifs sont fixés par un arrêté interministériel conjoint des ministres chargés de la voirie nationale et de l'économie. La proposition tarifaire de SANEF a fait l'objet de non-conformités constatées en 2024. Elle a été revue et la deuxième version était conforme au contrat de concession.

L'annexe 3, page 50 présente les niveaux de hausses des tarifs de péage entrés en vigueur en 2024.

3.1.2. Les autres contrôles financiers

Par ailleurs, en application des articles 20 et 35 du cahier des charges annexé aux contrats de concession historiques, et article 33 des cahiers des charges des contrats récents, les sociétés concessionnaires transmettent à l'État des informations relatives à leurs activités, aux trafics constatés, ainsi qu'un ensemble de données comptables et financières (bilans et comptes annuels, étude financière prévisionnelle sur l'équilibre comptable et financier de la concession, comptes sociaux et leurs annexes, comptes consolidés et leurs annexes, rapport d'activité, compte-rendu d'exécution, programme d'investissements à réaliser dans les cinq années à venir).

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

Enfin, la société concessionnaire communique deux fois par an au ministre chargé de l'économie, au ministre chargé du budget et au ministre chargé de la voirie nationale, un rapport comprenant l'état d'avancement des liaisons nouvelles et des opérations d'élargissement et indiquant le calendrier d'exécution et l'échéancier financier de chaque opération en projet et en construction. Le concédant est tenu de préserver la confidentialité de ces informations.

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

En 2024, la DGITM 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 l'analyse des données transmises, afin, notamment, de constituer des données consolidées qui donnent à l'État une vision d'ensemble du secteur d'activité.

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

En application de l'article 7 des cahiers des charges, la DGITM évalue – tous les cinq ans et pour les sociétés concernées – d'éventuels avantages financiers générés par le retard qui serait survenu dans l'exécution de travaux prévus et compensés au titre de précédents contrats de plan. Cet avantage financier est la conséquence du décalage dans le temps entre l'échéancier de dépenses initialement contractualisées et l'échéancier réel des dépenses effectuées par la société concessionnaire. La société concessionnaire est alors redevable d'une somme correspondant à l'avantage financier éventuel découlant de ce retard, restituée par la société sous forme de travaux supplémentaires non prévus aux cahiers des charges mis à sa charge. Ces clauses sont pérennisées, c'est-à-dire incluses aux contrats par avenant, pour chaque nouvelle opération contractualisée.

Enfin, la DGITM contrôle régulièrement les aspects financiers des concessions, notamment les clauses de bonne fortune⁵ et de partage des gains de refinancement, et étudie chaque année les comptes sociaux et consolidés que les sociétés concessionnaires sont tenues de lui fournir. L'étude de ces comptes permet à l'État concédant de suivre l'équilibre économique et financier des contrats et d'évaluer, dans le cadre de la négociation des avenants, les compensations à accorder aux sociétés concessionnaires au titre de la réalisation de travaux supplémentaires non prévus aux cahiers des charges. L'État concédant se sert par ailleurs de ces données pour contrôler les investissements effectués par les sociétés concessionnaires en matière d'entretien du patrimoine. La politique financière déclarée par les sociétés concessionnaires en matière d'entretien du patrimoine peut alors être comparée aux observations faites sur le terrain.

5. Une clause de « bonne fortune » est une clause prévoyant, lorsque les recettes ou les bénéfices de la concession excèdent les prévisions au-delà d'un certain niveau, un reversement de tout ou partie du surplus à l'État ou une moindre hausse annuelle des tarifs de péages.

3.2. Le contrôle de la qualité du service rendu aux usagers

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

L'État concédant évalue également le niveau de sécurité des infrastructures routières avant et après

mise en service. Il veille à l'intégration par les sociétés concessionnaires des démarches et procédures de sécurité routière.

L'autorité chargée du contrôle dispose, pour exercer cette mission, d'une palette d'outils dédiés à chaque domaine de l'activité d'exploitation d'un réseau autoroutier. Cette palette est enrichie et adaptée au fil de l'évolution des techniques et des attentes et préoccupations des usagers.



Bifurcation A7-A54, chantier

On distingue, parmi les principaux outils de contrôle :

- les indicateurs de performance, qui permettent de mesurer concrètement la performance des sociétés concessionnaires d'autoroutes (SCA);
- l'évaluation de la perception par les usagers, au travers d'enquêtes ou de bilans;
- l'instruction des propositions des SCA en matière d'évolution de l'offre;
- les observations formulées par le comité des usagers;
- des enquêtes particulières suite à des événements notables, afin de s'assurer que l'exploitant a rempli ses obligations et mis en œuvre tous les moyens utiles et proportionnés à la gestion d'une crise.

Par ailleurs, par sa présence continue auprès de l'utilisateur, l'exploitant est en capacité d'identifier des pistes concrètes d'amélioration de la sécurité routière. Cette action fait elle aussi l'objet d'un suivi et d'un contrôle par le concédant.

3.2.1. Mesurer les performances des sociétés concessionnaires d'autoroutes

3.2.1.1. Les indicateurs

Sur certains domaines, les performances globales des sociétés concessionnaires sont mesurables au moyen d'indicateurs (voir [annexe 5, page 56](#)). Par exemple, pour le délai d'information des usagers en cas d'événements graves, la performance de chaque société à 3 et 6 min pour les PMV et 4 et 8 min pour la radio FM 107.7 est mesurée. Ces indicateurs chiffrés permettent de formaliser, de préciser, voire au fil du temps de renforcer, les exigences de l'État concédant vis-à-vis des sociétés concessionnaires.

La non-atteinte des objectifs fixés peut donner lieu, à l'issue d'une analyse contradictoire entre le concédant et la société concessionnaire, à des pénalités financières. Les modalités de calcul de ces pénalités sont fixées au contrat. En 2024, tous les objectifs sont atteints par les concessionnaires.

Au-delà de la sanction financière, la construction et le suivi des indicateurs constituent l'une des bases du dialogue avec les concessionnaires dans la perspective d'une amélioration continue du service rendu. En effet, ces indicateurs sont adaptés aux spécificités et aux contraintes de chaque réseau autoroutier ainsi qu'à l'évolution des techniques. Les indicateurs eux-mêmes font ainsi régulièrement l'objet d'améliorations, à l'occasion de chaque avenant aux contrats.

Les audits

L'autorité concédante a également initié en 2013 une démarche d'audit afin de vérifier la complétude, l'exactitude et la sincérité des informations fournies.

Cette démarche permet d'accorder une attention particulière à la délimitation du périmètre et au choix des outils de mesure qui sont mobilisés par les sociétés concessionnaires, de même qu'à la manière dont elles calculent et interprètent les résultats, afin de s'assurer que la méthodologie qu'elles adoptent correspond bien aux attentes du concédant et aux besoins des usagers et du patrimoine.

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

En 2024, 6 audits ont été réalisés concernant les indicateurs de performance en lien avec l'exploitation, l'attente au péage, la gestion de la viabilité hivernale, le dépannage et le délai de réponse aux sollicitations d'utilisateurs. Lors de ces audits, des analyses techniques poussées sont menées afin de reconstituer toute la chaîne des processus d'élaboration des indicateurs.

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

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

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

Les actions correctrices correspondantes sont exigées des sociétés concernées après respect d'une procédure contradictoire. Leur mise en œuvre effective fait l'objet d'un suivi, avec notamment, la réalisation de nouveaux audits pour s'en assurer.

D'autres audits sur les indicateurs de performance et d'entretien du patrimoine sont menés dans les domaines des chaussées et des ouvrages d'art ([cf. 3.4, page 34](#)).

3.2.2. Appréhender le ressenti des usagers

En 2024, le nombre de réclamations adressées par les usagers aux concessionnaires reste à un niveau faible : 106 620 réclamations en 2024 contre 104 312 en 2023, soit un nombre stable à trafic équivalent (soit un rapport de environ une réclamation pour un million de véhicules.kilomètres).

Les motifs de réclamation sont analysés afin d'identifier les principaux points problématiques et de chercher des mesures correctrices.

L'État concédant s'assure par ailleurs, au moyen d'un indicateur de performance spécifique, que les sociétés concessionnaires répondent dans des délais raisonnables aux réclamations formulées par les usagers. Ils permettent d'assurer une réponse aux usagers pour la plupart des réclamations qui peuvent être qualifiées de simples en moins de 10 jours et, en tout état de cause, en moins d'un mois pour l'ensemble des types de réclamations.

Un rapport d'analyse de ces réclamations est élaboré chaque année par l'État concédant, il est diffusé aux sociétés et au comité des usagers.

3.2.2.1. Évaluer en continu les interventions sur événements majeurs

Les événements (accidents, pannes) entraînant une coupure d'une durée supérieure à quatre heures font l'objet d'une déclaration systématique à la DGITM.

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

103 événements recensés en 2024 ont fait l'objet d'un rapport circonstancié. Parmi ces événements, 4 ont eu lieu dans une zone de chantier et 6 sont dus à des événements extérieurs à l'autoroute (pluies verglaçantes, attaque d'un fourgon pénitentiaire au péage, incident de supporters de la coupe de France, crash d'un avion, manifestations de taxis et d'agriculteurs). Le motif principal de coupure d'autoroutes de plus de quatre heures est un accident impliquant au moins un poids-lourds.

L'analyse de ces rapports montre une bonne réactivité des exploitants et une adéquation des moyens mis en œuvre aux situations.

3.2.2.2. Le dépannage, la viabilité hivernale et la signalisation

› Dépannage

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

› Viabilité hivernale

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

L'analyse des bilans de l'hiver 2023-2024 n'a pas révélé de dysfonctionnement dans le traitement des intempéries hivernales et les objectifs de performances fixés dans les contrats des principales sociétés ont été atteints.

› Signalisation

La signalisation a pour objet :

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

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

La réglementation est définie par l'arrêté modifié du 24 novembre 1967 relatif à la signalisation des routes et des autoroutes ainsi que par l'instruction interministérielle sur la signalisation routière (IISR) dont la dernière version disponible a été publiée en septembre 2025.

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

Dans le cadre de l'instruction par les ingénieurs généraux de la DGITM des SDSD et PDS produits par les concessionnaires, 10 avis sur dossiers ont été émis en 2024 par l'autorité concédante. Celle-ci a également poursuivi les retours d'expérience de la signalisation du péage en flux libre de la route centre Europe Atlantique

(A79) ce qui a permis une actualisation et l'approbation de l'expérimentation sur le réseau sapn (par l'arrêté du 18 mars 2024). Le péage en flux libre a été déployé courant 2024 sur l'axe A13/A14.

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

En outre, lors de visites inopinées, les agents de la DGITM vérifient que les panneaux de signalisation routière respectent la réglementation et que, ce faisant, les concessionnaires respectent leur obligation contractuelle en la matière. Des rappels à la réglementation peuvent alors être effectués si les sociétés concessionnaires apposent des éléments non respectueux de la réglementation, ou ne maintiennent pas en bon état la signalisation existante.

3.2.3. Contrôle des aires de service et de repos

Aux termes du code de la voirie routière et des contrats de concession, les sociétés concessionnaires peuvent déléguer l'exploitation des aires à des entreprises tierces, sous réserve que les contrats soient passés par voie d'appel à la concurrence. En pratique, cette délégation prend la forme d'un contrat de délégation de service public entre la société concessionnaire et l'entreprise tierce, qualifié de contrat de sous-concession. Les attributaires pressentis doivent être agréés par l'autorité concédante, après avis de l'ART.

L'agrément permet de s'assurer :

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

Au cours de l'année 2024, les sociétés ALIS, APRR, ARCOUR, ASF, ATLANDES, COFIROUTE, SANEF et SAPN ont passé de nouveaux contrats d'exploitation d'activités commerciales sur 13 aires de service du réseau autoroutier concédé ainsi que sur 27 aires de repos spécifiquement pour la mise en place et l'exploitation d'infrastructures de recharge pour véhicules électriques (voir [annexe 4, page 54](#)).

Conformément aux dispositions de l'article L. 122-27 du code de la voirie routière, l'ART rend, préalablement à l'agrément par l'administration de l'attributaire pressenti, un avis sur le respect de la réglementation applicable à la passation ou la cession des contrats d'exploitation initiés postérieurement au 1^{er} avril 2016 par les sociétés concessionnaires.

En matière de contrôle des contrats de sous-concession, l'Autorité a rendu, durant l'année 2024, 12 avis portant sur un total de 43 projets d'installations annexes à caractère commercial sur aires de service et de repos, dont 31 concernant spécifiquement la mise en place et l'exploitation d'infrastructures de recharge pour véhicule électrique (IRVE). Ces avis ont été favorables à l'agrément des sous-concessionnaires.

› Contrôle des aires de repos

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

La qualité des aires de repos est par ailleurs évaluée régulièrement au titre des indicateurs de performance. Cette évaluation est menée directement par l'autorité concédante. En 2024, 106 aires de repos ont fait l'objet d'une visite inopinée par l'autorité de contrôle pour en évaluer le bon état d'entretien et de propreté sur la base d'une grille d'évaluation commune aux différentes SCA concernées. Les valeurs à respecter pour les indicateurs ont toutes été atteintes. À l'issue de ces visites, des observations ponctuelles sont également adressées aux sociétés en cas de constats ciblés telles que de la signalisation endommagée, des équipements à remplacer, etc.

3.3. Contrôle des opérations de construction du réseau autoroutier

Dans le cadre de ses missions, l'État s'assure également du respect par les concessionnaires des normes techniques ainsi que de la viabilité, de la sécurité et de la durabilité des infrastructures autoroutières. L'autorité chargée du contrôle suit les projets d'opérations, depuis leur instruction jusqu'à leur mise en service. Après la mise en service, l'autorité concédante poursuit ses contrôles sur toute la durée de vie des infrastructures.

3.3.1. Contrôle avant mise en service

La circulaire du 19 juillet 2023 modifiant la circulaire n° 87-88 du 27 octobre 1987 définit les procédures d'élaboration et d'instruction des dossiers techniques concernant les opérations d'investissement sur le réseau autoroutier concédé.

Elle distingue schématiquement trois niveaux d'étude :

- le niveau amont est constitué des études permettant au concédant d'approuver le principe du projet envisagé, ses principales caractéristiques, ainsi qu'une estimation prévisionnelle sommaire de son

coût (dossier synoptique ou dossier de demande de principe, selon la nature de l'opération). Ces études sont approuvées par décision ministérielle ;

- le niveau des études d'avant-projet, plus détaillé, permet d'affiner les choix techniques et la description du projet envisagé et d'arrêter le coût avec une bonne fiabilité qui est validé par le concédant ;
- dans un dernier temps, le niveau des études d'exécution sert à la constitution des pièces techniques des dossiers d'appel d'offres passés par les sociétés.

Les études de deuxième et troisième niveaux sont de la responsabilité des sociétés concessionnaires et ne font en conséquence pas l'objet d'une approbation ministérielle, sauf procédure de droit d'évocation, permettant au concédant de soumettre à sa validation certains éléments, complexes ou présentant des enjeux particuliers en termes de patrimoine ou de service aux usagers, des projets.

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



A7-A54 bifurcation, chantier

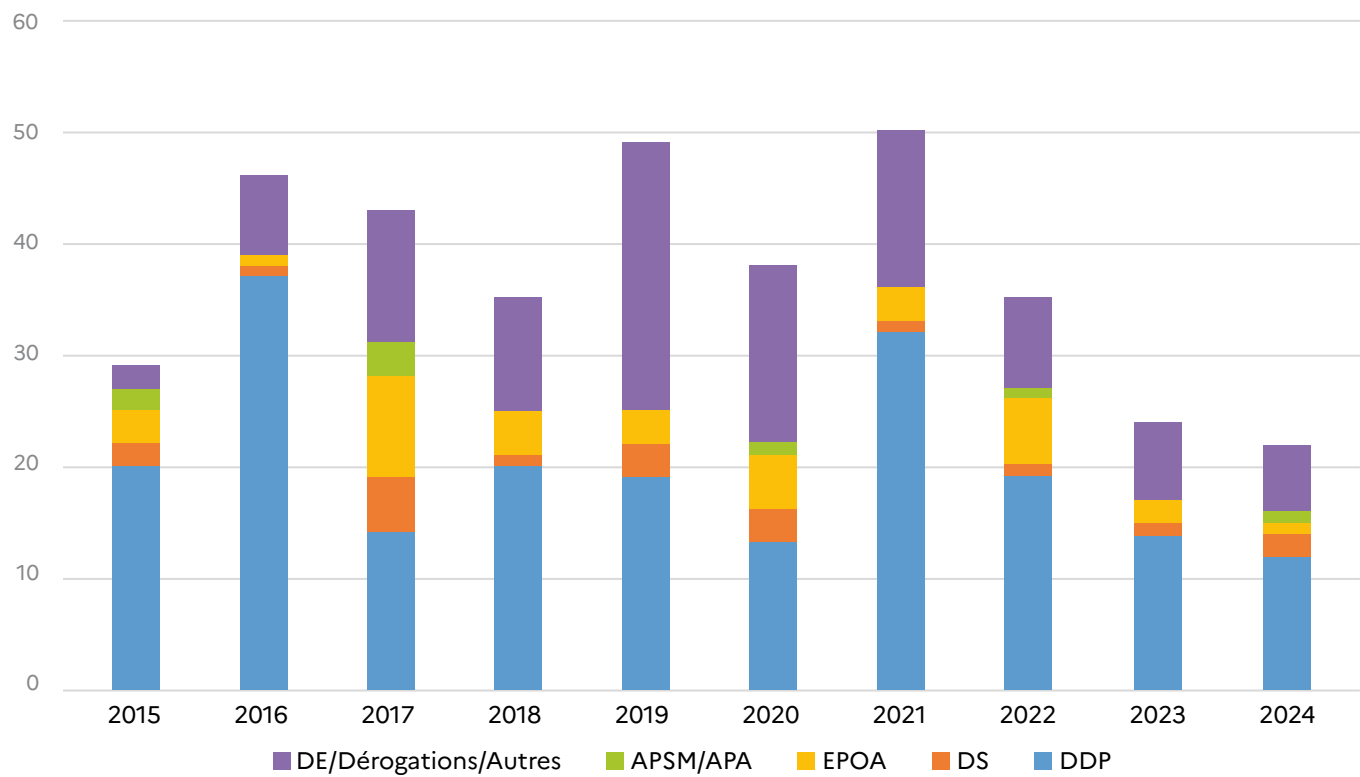
En 2024, 22 décisions ministérielles ont été prises, portant respectivement sur :

Dossier	Nombre de DM
Avant-projet sommaire modificatif (APSM)/avant-projet initial (API)/avant-projet autoroutier (APA)	1
Dossier synoptique (DS)	2
Dossier de demande de principe (DDP), y compris modificatif (DDPm)	12
Étude préliminaire d'ouvrage d'art (EPOA)	1
Droits d'évocation (DE)	2
Demande de dérogation	4

› Évolution de l'activité instruction des dossiers depuis 10 ans

L'activité de construction de sections neuves a largement diminué ces dernières années, seuls des tronçons réduits, intégrant en outre des reprises d'infrastructures existantes, sont maintenant concernés (A79, A69 notamment). 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.

› Nombre de dossiers techniques instruits depuis 10 ans



Source : DGITM

› Audit de sécurité routière

Depuis 2012, les opérations d'aménagement d'infrastructures autoroutières d'importance européenne, en application de l'article D.118-5-4 du code de la voirie routière, doivent faire l'objet d'une procédure d'audits de sécurité routière. Ces audits sont effectués au cours de la phase « étude », avant la mise en service, et en début d'exploitation. La phase « étude » de cette procédure nécessite la conduite de deux audits : un premier en phase de conception (préalable à la déclaration d'utilité publique), et un second en phase de conception détaillée (avant le démarrage des travaux).

En 2024, l'autorité concédante a commandé 4 audits de phase conception détaillée. Les audits de phase étude font l'objet d'un rapport en réponse de la part des concessionnaires et sont pris en compte dans la suite de l'opération.

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

3.3.2. Contrôle des travaux de construction

Le contrôle des travaux est prévu dans le cahier des charges des concessions et dans la circulaire 19 juillet 2023 modifiant la circulaire n° 87-88 du 27 octobre 1987. Il consiste, à l'issue de l'examen des dossiers d'avant-projet autoroutier (APA) et des visites de chantier, à identifier les points sensibles du projet propres à sa nature, à son environnement et aux choix techniques, et les risques de non-conformité aux spécifications, à vérifier le respect des règlements et décisions, afin d'évaluer la qualité de la réalisation, et à contrôler la conformité de l'ouvrage garantissant confort et sécurité des usagers. En moyenne, les inspections travaux et sécurité (ITS) donnent lieu à une soixantaine de réserves à chaque opération (de quelques dizaines pour une opération simple à plus d'une centaine pour une opération complexe), dont les 3/4 à lever avant la mise en service et 1/4 après mise en service dans un délai entre 1 mois et 12 mois. À ce jour, plus de 99 % des réserves ont été levées. Les réserves restant à lever font l'objet d'échanges techniques ou d'une surveillance spécifique.

Domaine de contrôle	Nb de contrôles
Visite générale	9
Géométrie	10
Signalisation	11
Terrassement chaussées	12
Environnement	6
Ouvrages d'art	14
Équipement sécurité	12
Total	74

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

- En 2024, l'autorité concédante a établi :
- 1 procès-verbal d'inspection travaux ;
 - 1 procès-verbal d'inspection sécurité ;
 - 6 procès-verbaux d'inspection travaux et sécurité, dont 5 valant audits de sécurité routière.



A7 démolition/reconstruction du PI à Valence

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

- A6 – Demi-diffuseur de Chalon-sur-Saône;
- A7 – Démolition/reconstruction du PI 661 à Valence;
- A11 – Portes de Gesvres;
- A43 – Reconstruction du viaduc du Charmaix;
- A51 – Réaménagement du diffuseur de Cadarache;
- plusieurs passages supérieurs à faunes (A1, A36, A6).

Par ailleurs, les opérations de contrôle des travaux sur site ont notamment porté en 2024 sur les aménagements suivants, tous domaines de construction :

- A69 – Toulouse/Castres;
- A57 – Élargissement à 2 x 3 voies à Toulon, entre Benoît Malon et Pierre Ronde;
- A54/A7 – Amélioration de la bifurcation.

› Domaine ouvrages d'art et autres structures

Conformément à la circulaire 19 juillet 2023 modifiant la circulaire n° 87-88 du 27 octobre 1987, des dossiers concernant exclusivement les ouvrages d'art ont été instruits et ont fait l'objet pour certains de décisions ministérielles (DM) en 2024 :

- 2 études préliminaires d'ouvrage d'art (EPOA) ou avant-projet d'ouvrage d'art (APOA) donnant lieu à DM, pour réparations de grands ouvrages existants;
- 1 dossier de demande de principe (DDP) avec une instruction de DDP pour une passerelle sous maîtrise d'ouvrage autre que l'État.

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

Au total, 14 visites de contrôle sur ouvrages d'art dans le cadre d'audits patrimoniaux, d'opérations de construction, d'élargissement ou de réparations délicates ont été réalisées au cours de l'année 2024.

Ces visites donnent lieu à des réserves et observations formulées par écrit. Celles-ci font l'objet d'échanges avec la société et donnent lieu à des réserves à traiter soit au travers du procès-verbal d'inspection travaux soit au travers de celui d'inspection sécurité. Il est précisé si ces réserves sont à traiter avant mise en service, ou après avec d'un délai.

› Domaine signalisation routière

À l'occasion de déplacements pour le contrôle des travaux prévu dans le cahier des charges des concessions et dans la circulaire 19 juillet 2023 modifiant la circulaire n° 87-88 du 27 octobre 1987, une partie de la signalisation routière est inspectée visuellement afin de vérifier son état. Tous les manquements observés sont signalés aux concessionnaires.

› Domaine dispositifs de retenue routiers

À l'occasion de déplacements pour le contrôle des travaux prévu dans le cahier des charges des concessions et dans la circulaire 19 juillet 2023 modifiant la circulaire n° 87-88 du 27 octobre 1987, une partie des dispositifs de retenue routiers est inspectée visuellement afin de vérifier l'état de ces équipements. Tous les manquements observés par échantillonnage sont signalés aux concessionnaires, pour être traités et évaluer la politique de gestion. À ce stade, les sociétés concernées renforcent leur politique de surveillance et d'entretien des dispositifs de retenue.



A69 Toulouse–Castres



A6 demi-diffuseur de Chalon Nord



A57 élargissement à 2 x 3 voies, Toulon

› Domaine environnement

En 2024, les opérations en travaux ont fait l'objet d'inspections régulières sur la thématique environnement. Il s'agit, avec le cas échéant l'appui des directions territoriales géographiquement compétentes du Cerema, de vérifier le respect des différents engagements pris en matière d'environnement lors des études préalables et des obligations réglementaires qui sont imposées aux concessionnaires, en particulier en matière de protection des espèces protégées et de la ressource en eau. Ces inspections, sans préjudice des contrôles faits par les services compétents au titre de la protection de l'environnement et notamment du respect de l'autorisation environnementale du projet, visent notamment à vérifier que l'organisation mise en place par les concessionnaires sur la thématique environnement est satisfaisante 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.

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

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

- d'ouvrages plus modestes de rétablissement de la coupure écologique créée par l'autoroute de type écoduc pour la petite faune, mais qui sont tout aussi efficaces pour certaines espèces ;
- d'aménagements pour protéger la ressource en eau ;
- de protections acoustiques pour améliorer le cadre de vie des riverains de l'autoroute.

Sur la base d'études menées par les concessionnaires, et en lien avec les services locaux de l'État, l'autorité concédante vérifie la pertinence des aménagements proposés préalablement à leur mise en œuvre. Cette

vérification passe par l'instruction des dossiers d'information ou des dossiers de demande de principe présentés par les concessionnaires puis des contrôles préalables à leur mise en service.

La mise en œuvre des aménagements environnementaux du plan d'investissement autoroutier, conclu en 2018, s'est en grande partie achevée en 2024 avec la mise en service des aménagements suivants :

- APRR :
 - › création 12 écoponts ;
 - › amélioration de 5 continuités hydrauliques ;
 - › restauration de 3 cours d'eau.
- AREA :
 - › création de 3 écoponts ;
 - › mise aux normes de l'assainissement 35 km de section courante.
- COFIROUTE :
 - › création de 3 écoponts.
- ESCOTA :
 - › rétablissements de 3 continuités piscicoles ;
 - › protection de 2 périmètres de captages ;
 - › création de 7 écoducs pour permettre le passage de la petite faune ;
 - › résorption des points noirs bruit (plus de 800) restant à traiter sur l'ensemble du réseau.

Pour ces opérations spécifiques, l'autorité en charge du contrôle s'assure de la bonne réalisation des travaux et de l'atteinte des objectifs. Pour cela, elle s'appuie sur des contrôles documentaires (inspections détaillées, résultats des contrôles extérieurs) et sur des visites de terrain.

› Domaine chaussées et ouvrages en terre

Le contrôle des travaux est prévu dans le cahier des charges des concessions et dans la circulaire 19 juillet 2023 modifiant la circulaire n° 87-88 du 27 octobre 1987. Il consiste, à l'issue de l'examen des dossiers d'avant-projet autoroutier (APA) et des visites de chantier :

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

12 jours de visites de contrôle sur des projets de construction ont été réalisées au cours de l'année 2024 par le concédant sur les thématiques chaussées et terrassements. Ces visites permettent notamment de vérifier l'exactitude des travaux réalisés aux contrats passés et de préparer les inspections de travaux et de sécurité préalables à la mise en service. Elles visent à garantir la

conformité des travaux, au travers l'établissement des procès-verbaux d'inspections (en moyenne sept réserves sont émises sur le domaine chaussée/terrassement).

Par ailleurs, par les déplacements générés, ces visites permettent également de s'assurer de l'état du patrimoine emprunté, pouvant aboutir à des mises en demeure éventuelles, en cas de risque avéré de sécurité pour les usagers.

Le Cerema, qui est régulièrement mobilisé pour assister l'autorité concédante dans ses missions de contrôle, apporte son expertise et sa connaissance du contexte local lors de certaines opérations de contrôle.



A11 réaménagement Porte de Gesvres



A51 diffuseur de Cadarache

3.4. Contrôles de la conservation du patrimoine

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

3.4.1. La délimitation du domaine public et l'organisation de l'entretien

Le concédant veille à fiabiliser la délimitation du domaine public autoroutier relevant de la responsabilité des sociétés concessionnaires, donc de leurs charges d'entretien et de maintenance.

Sur la totalité des communes traversées par une autoroute concédée, 3 510 font l'objet d'une délimitation approuvée. En 2024, 110 décisions de délimitation du DPAC dont 27 nouvelles communes ont été approuvées. En particulier, le réseau ARCOS (A355 – contournement ouest de Strasbourg), mis en service fin 2021, a pu voir la délimitation sur 8 nouvelles communes. En parallèle, le travail porte de plus en plus vers la préparation et l'approbation de délimitations modificatives pour prendre en compte de nouveaux aménagements sur le réseau. 83 nouvelles délimitations de ce type ont été approuvées en 2024.

Un travail particulier relatif à la remise des ouvrages d'art surplombant le réseau autoroutier concédé, enjeu important en matière patrimoniale car permettant d'identifier « qui fait quoi » en matière d'entretien des ponts, a été initié en 2016. En 2024, pour les sociétés autoroutières historiques, ce travail continu a permis de formaliser des conventions entre les sociétés concessionnaires et les collectivités locales concernées pour environ 84,5 % des ouvrages d'art. Des engagements ont par ailleurs été pris par toutes les sociétés en matière de planning de résorption de ce manquement. Pour les sociétés concessionnaires récentes, les conventions de gestion existent.

3.4.2. Les bâtiments

Les chiffres clés pour cette année sont :

- 7 276 bâtiments ;
- 1 285 137 m² de surface des bâtiments.

En leur qualité d'occupant, mais aussi de gestionnaire du parc immobilier de leur concession, les sociétés d'autoroutes sont soumises au décret écoénergie tertiaire n° 2019-771 du 23 juillet 2019. Celui-ci impose des actions de réduction de la consommation d'énergie finale dans les bâtiments à usage tertiaire aux échéances 2030, 2040

et 2050. L'année 2022 a été marquée par la première étape de saisie, sur la plateforme officielle OPERAT, du patrimoine concerné et de leurs consommations. En 2023 et 2024, les sociétés d'autoroutes ont saisi leurs consommations pour chaque bâtiment concerné par le décret. Deux arrêtés sont venus compléter le dispositif réglementaire.

Dans la perspective des premières fins de concessions (SANEF et ESCOTA), l'autorité chargée du contrôle s'est entourée de deux prestataires. Ceux-ci ont permis d'expertiser les éléments envoyés par les deux sociétés et d'accompagner l'autorité pour l'établissement du programme d'entretien et de renouvellement.

3.4.3. Les tunnels

Dans le domaine des tunnels, l'autorité concédante contrôle la gestion et l'entretien des tunnels en service. Cette action est conduite en coopération avec le centre d'études techniques des tunnels (CETU). Le réseau concédé comporte 54 tunnels de plus de 300 mètres, hors tunnels binationaux.

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

- lors des déplacements ;
- par réception des « fiches incidents » du CETU ;
- lors des visites thématiques (accessibilité, signalisation, etc.) qui permettent de contrôler de manière inopinée et par échantillon les équipements du tunnel ;
- lors des exercices ;
- lors des examens par la commission nationale d'évaluation de la sécurité des ouvrages (CNESOR).

3.4.4. Les ouvrages d'art

Les sociétés concessionnaires doivent assurer contractuellement plusieurs actions de suivi et de gestion de leurs ouvrages d'art :

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

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

Cet état est assuré par une surveillance visuelle périodique⁶ et quantifié par une cotation dite indice qualité ouvrages d'art (IQOA) selon les classes suivantes échelonnées de 1 à 3U :

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

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

des voies SNCF en exploitation. Lorsqu'une telle situation se produit, le concédant est attentif à ce qu'une cotation de l'ouvrage puisse être réalisée postérieurement dans les meilleurs délais.

Concernant les ouvrages d'art du réseau routier national concédé, aucun grand ouvrage est coté IQOA 3U. 4 grands ouvrages d'art ont une cotation IQOA 3 au 31/12/2024 :

- le viaduc de Nantua Sud sur A40 ;
- le viaduc de la Rauze sur A20 ;
- le viaduc de l'Elle sur A89 ;
- le viaduc de la Bresle sur A29.

Pour ces ouvrages, des études de réparation ont été réalisées et des travaux de réhabilitation sont en cours ou programmés dès 2025. Fin 2024, pour l'ensemble du réseau concédé, les ouvrages présentant des désordres structurels représentent 1,7 % du parc (en nombre), chiffre en baisse régulière depuis 2010. Cependant, 24,8 % nécessitent un entretien spécialisé à court terme pour prévenir des désordres de structure.

Le tableau et histogramme suivants représentent l'évolution et l'état général des ouvrages d'art de l'ensemble du réseau concédé depuis 2010, soit environ 12100 ouvrages d'art. Cela représente une surface d'environ 8175 000 m². L'âge moyen de ces ouvrages est de l'ordre de 35 ans.

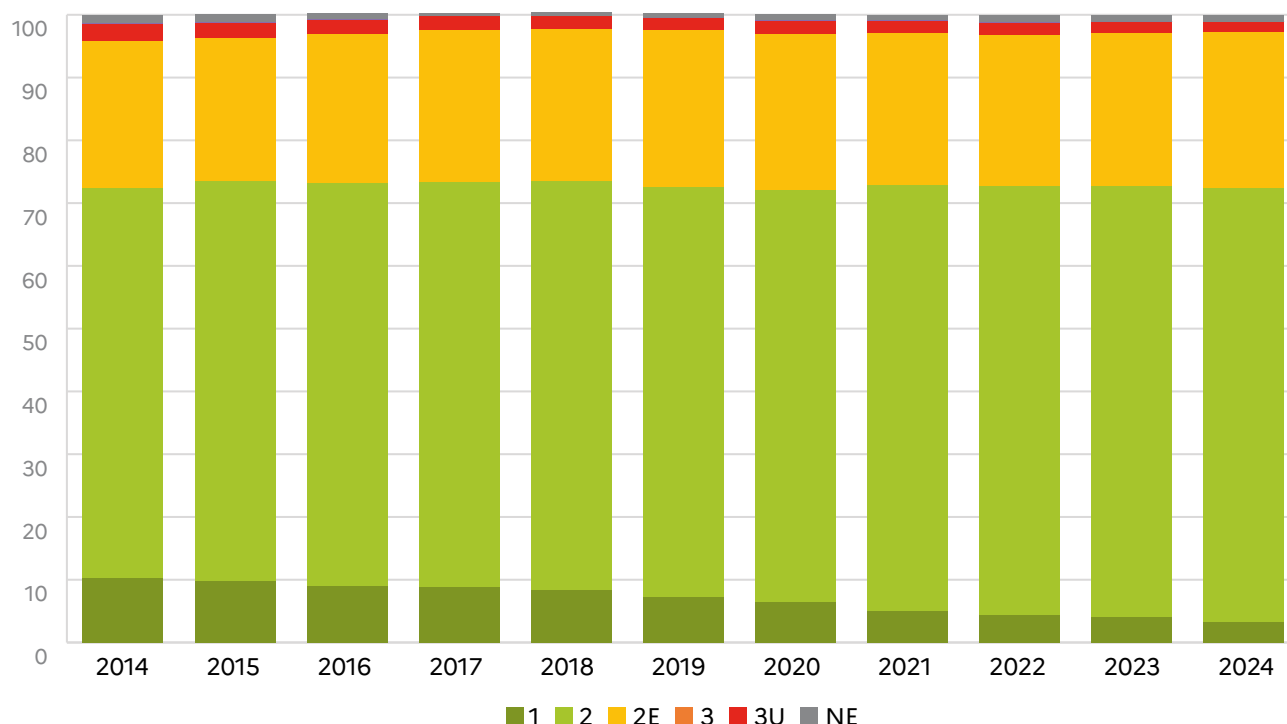
› Cotation IQOA des ouvrages du réseau concédé

IQOA (% en nb)	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
1	12,7 %	11,8 %	11,0 %	10,4 %	10,3 %	9,8 %	9,0 %	8,8 %	8,4 %	7,3 %	6,5 %	5,0 %	4,4 %	4,1 %	3,3 %
2	57,8 %	59,7 %	60,0 %	60,5 %	62,1 %	63,6 %	64,2 %	64,5 %	65,1 %	65,2 %	65,5 %	67,9 %	68,3 %	68,6 %	69,1 %
2E	23,1 %	22,4 %	23,7 %	23,9 %	23,3 %	22,8 %	23,7 %	24,3 %	24,2 %	25,0 %	24,9 %	24,1 %	24,1 %	24,3 %	24,8 %
3	4,0 %	3,6 %	3,3 %	2,7 %	2,8 %	2,4 %	2,3 %	2,1 %	2,0 %	2,0 %	2,1 %	2,0 %	1,9 %	1,9 %	1,7 %
3U	0,6 %	0,6 %	0,4 %	0,2 %	0,1 %	0,2 %	0,1 %	0,1 %	0,1 %	0,0 %	0,1 %	0,1 %	0,1 %	0,0 %	0,0 %
NE	1,8 %	2,0 %	1,6 %	2,4 %	1,3 %	1,3 %	0,9 %	0,4 %	0,6 %	0,7 %	1,0 %	0,9 %	1,2 %	1,1 %	1,1 %

Source : SCA

6. Selon la méthodologie prévue par l'instruction technique pour la surveillance et l'entretien des ouvrages d'art (ITSEOA).

› Répartition des ouvrages d'arts (en nombre) en fonction de leur cotation IQOA



Source : SCA

Concernant les budgets consacrés à l'entretien des ouvrages d'art, le tableau suivant permet d'apprécier les moyens mis en œuvre pour l'entretien et la maintenance

des ouvrages d'art sur l'ensemble du réseau routier national concédé (en M€ courants), moyens qui illustrent leur accroissement continu et significatif.

› Budget d'entretien consacré aux ouvrages d'art sur le réseau autoroutier concédé

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Entretien OA (M€)	53,9	63,8	75,7	79,2	87,7	89,3	77,8	81,7	89,3	110,6	113,6	137,9	141,1	161,5	172,8

Source : SCA

Le contrôle de l'état d'entretien et de maintenance des ouvrages d'art s'opère selon plusieurs processus successifs et de profondeur de champ croissante :

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

- de façon approfondie, lors d'audits de terrain, par l'examen de tronçons de plusieurs centaines de kilomètres d'autoroutes.

En 2024, l'autorité chargée du contrôle a ainsi procédé à des déplacements (deux audits patrimoine de SCA historiques, un audit patrimoine d'ATMB et d'ALIS, un audit de quatre tunnels d'ESCOTA, deux visites de chantier) auprès des sociétés concessionnaires dans leurs bureaux ou sur ouvrages afin d'auditer leur patrimoine ouvrages d'art ou structures au sens large, notamment sur les réseaux suivants : ASF, COFIROUTE, ESCOTA, APRR/AREA, SANEF/SAPN, CCISE, SFTRF, ADELAC, ARCOUR et ATLANDES.

Ces revues englobent :

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

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

En particulier, l'année 2024 a été une année importante sur la poursuite des réflexions concernant la définition du bon état d'entretien en fin de concession et du programme d'entretien et de renouvellement (PER) avec SANEF et ESCOTA.

Enfin, au cours de l'année 2024, des actions de contrôle a été conduit, dans le cadre des cinq comités techniques d'experts, notamment des viaducs du Boulonnais (A16 – SANEF), du pont de Normandie (A29 – CCISE) et du viaduc de l'Isère (A49 – AREA).

3.4.5. Chaussées et ouvrages en terre

Le concédant contrôle l'entretien des chaussées, en recueillant auprès des sociétés des données relatives aux travaux d'entretien effectués en cours d'année.

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



A8 bretelle de diffuseur de Menton



Pont de Tancarville – CCISE



Viaduc du Grand Canal – CCISE

› IQRA surface

Les niveaux de performance et de service des chaussées du réseau autoroutier concédé sont suivis par le concédant au moyen de l'indicateur IQRA Surface contractualisé avec les sociétés concessionnaires. Il reflète le niveau de service de la chaussée, en termes de confort (déformations) et de sécurité (adhérence), en section courante de l'autoroute (mesures réalisées sur la voie de droite de l'autoroute).

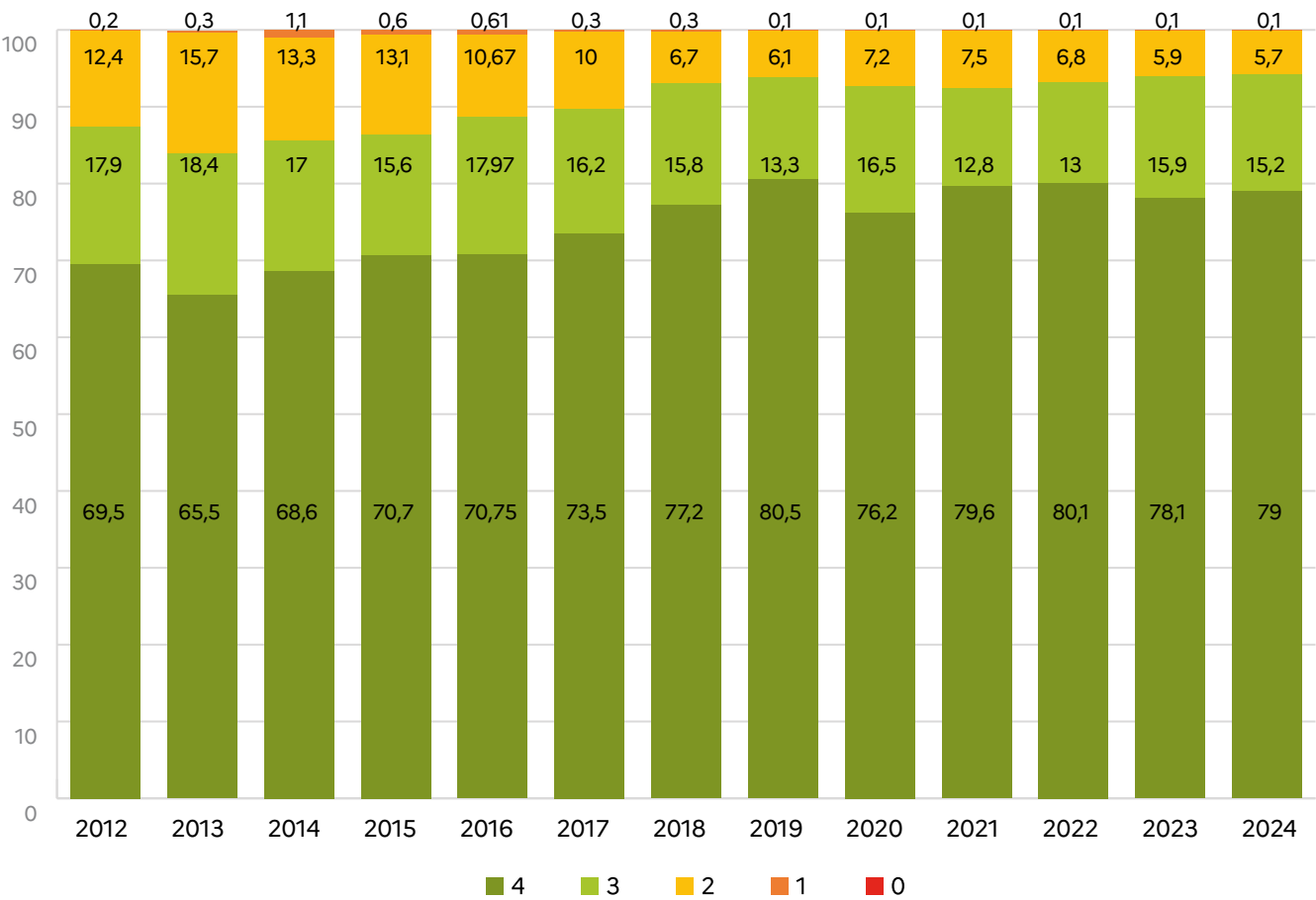
L'analyse de la répartition des notes permet d'apprécier la part du réseau présentant un bon état (note égale à 3) et un très bon état de surface (note égale à 4), et d'autre part la part du réseau présentant des états plus ou moins « dégradés » (note ≤ 2).

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

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

Le graphique ci-dessous présente l'évolution des états de surface des chaussées sur le réseau concédé entre 2012 et 2024. L'indicateur ici calculé est un indicateur moyen basé sur les indicateurs IQRA surface des sociétés ASF, ESCOTA, APRR, AREA, COFIROUTE, SANEF, SAPN, ATMB et SFTRF. Les méthodes de calcul de l'indicateur IQRA surface sont sensiblement différentes pour SANEF et COFIROUTE, ce que ne prend pas en compte cette représentation.

› IQRA surface RRN-C



Source : SCA

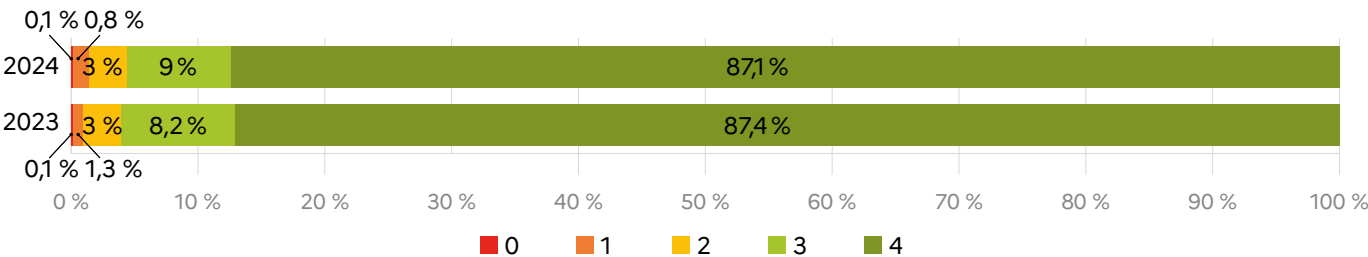
Les niveaux de performance de surface se stabilisent depuis 2018 avec une proportion de notes inférieures ou égales à 2 contenue en autour de 6 %. En 2024, toutes les SCA atteignent leurs objectifs.

Les études sont engagées depuis 2020 afin de faire évoluer l'indicateur IQRA surface. L'objectif est d'harmoniser les méthodes de mesure, en particulier de l'adhérence et de mieux prendre en compte le comportement de certaines techniques de couche de roulement.

› ISTRU

L'État concédant, dans la perspective des fins de concessions, veille à maintenir le haut niveau de performance des chaussées du réseau concédé. Ainsi a été développé, à partir de 2017, un nouvel indicateur en vue de son test puis de sa généralisation à l'ensemble du réseau. Cet indicateur a été élaboré par le Cerema sur la base d'un relevé de dégradations et de déformations. Les résultats sont les suivants :

› Distribution des notes ISTRU en 2023 et 2024 sur réseau concédé des SCA historiques



Source : SCA



Pont de Normandie – CCISE

On observe que moins de 4 % du réseau est selon cet indicateur dans un état structurel moyen à médiocre et que moins de 1 % a besoin d'un entretien structurel lourd ce qui est cohérent avec les montants de travaux de réhabilitation pratiqués par les SCA jusqu'alors suivis par l'indicateur IQRA structure. Le nouvel indicateur ISTRU, plus proche de l'état réel du patrimoine, permettra, en complément des actions d'audit, de s'assurer du maintien des investissements d'entretien jusqu'à la fin de la concession.

3.4.6. Environnement

En 2024, et dans la perspective de la préparation du processus de fin de concession, le concédant a réalisé des audits spécifiques sur les bassins d'assainissement sur les réseaux SANEF et ESCOTA.

Pour SANEF, c'est l'autoroute A16 (près de 250 km) qui a été auditée et pour ESCOTA, c'est l'ensemble du réseau (près de 500 km).

Ces audits ont notamment permis de vérifier la mise en œuvre des politiques d'entretien pour ces ouvrages et de préfigurer les audits à mener pour l'établissement du programme d'entretien et de renouvellement en vue de la fin des concessions.

3.5. Préparation de la fin des concessions historiques

Les concessions historiques arrivent successivement à échéance entre fin 2031 et 2036. Elles représentent plus de 90 % du réseau autoroutier concédé :

Société concessionnaire	Fin de concession	Fin de concession – 7 ans
SANEF	31/12/2031	31/12/2024
ESCOTA	29/02/2032	28/02/2025
SAPN	31/08/2033	31/08/2026
COFIROUTE	30/06/2034	30/06/2027
APRR	30/11/2035	30/11/2028
ASF	30/04/2036	30/04/2029
AREA	30/09/2036	30/09/2029

3.5.1. Les stipulations contractuelles prévoient un processus spécifique en vue de garantir la remise des biens de retour en bon état d'entretien

Les stipulations des articles 37.3 des cahiers des charges des concessions historiques, prévoient l'établissement du programme d'entretien et de renouvellement (PER) permettant la remise des biens de retour en bon état d'entretien (cf. *Encadré 2 – stipulations types des cahiers des charges des concessions historiques, page 42*).

L'établissement d'un tel programme, qui « *comport[e] un chiffrage détaillé du coût des travaux correspondants* » permet de compléter les obligations de résultat notamment contrôlées par les indicateurs présentés supra par une logique d'engagement en termes de moyens.

Elle est cohérente avec la perspective de la fin de la concession où :

- le concessionnaire pourrait être moins naturellement incité qu'auparavant à assurer le meilleur service à l'utilisateur ;
- un simple contrôle de résultat, nécessairement réalisé ex post, ne serait pas forcément suffisant pour assurer la réalisation de l'ensemble des diligences du concessionnaire.

L'établissement et l'exécution du PER, dont la bonne mise en œuvre est assurée par la mise en place d'une garantie financière, ne dispensent pas le concessionnaire du respect annuel des indicateurs de performance.

L'obligation de résultat, aux risques et périls du concessionnaire, demeure par rapport au service public délégué.

ARTICLE 37 – Reprise des installations en fin de concession

37.1. Les biens de retour.

À l'expiration du délai résultant de l'article 36 ci-dessus et par le seul fait de cette expiration, l'État se trouve subrogé dans tous les droits de la société concessionnaire afférents à la concession.

Il entre immédiatement et sous réserve des dispositions de l'article 37.3, gratuitement en possession des biens de retour. À dater du même jour, tous les produits de la concession lui reviennent.

37.2. Les biens de reprise.

[...]

37.3. La société concessionnaire est tenue de remettre au concédant les biens de retour en bon état d'entretien. Sept ans avant l'expiration de la concession, le concédant établira, après concertation avec la société concessionnaire et, le cas échéant, avec l'aide d'experts :

- le programme d'entretien et de renouvellement pour les cinq dernières années de la concession qui s'avère nécessaire pour assurer la remise des ouvrages de la concession en bon état d'entretien comportant un chiffrage détaillé du coût des travaux correspondants;
- le programme des opérations préalables à la remise des ouvrages de la concession au concédant.

Les programmes mentionnés ci-dessus sont exécutés par la société concessionnaire et à ses frais dans un délai permettant de s'assurer du bon état d'entretien des ouvrages de la concession à la date d'expiration de celle-ci.

En cas d'inexécution totale ou partielle dudit programme, l'État mettra en demeure la société concessionnaire de réaliser les travaux nécessaires dans un délai de deux mois. L'inexécution totale ou partielle des travaux dans le délai suivant la mise en demeure entraînera la mise en jeu des garanties prévues à l'article 33.

Les opérations préalables nécessaires à la remise des ouvrages de la concession donneront lieu à l'établissement de procès-verbaux qui peuvent être assortis de réserves. Ces réserves devront pouvoir être levées à la date de l'expiration de la concession. Il sera alors procédé à l'établissement contradictoire du procès-verbal de remise de ces ouvrages.

Source : Cahier des charges annexé à la convention passée entre l'État et une société historique pour la concession de la construction, de l'entretien et de l'exploitation d'autoroutes

3.5.2. Les critères de « bon état d'entretien » sont déterminés par la doctrine technique de l'État et permettent d'établir un programme d'entretien et de renouvellement garantissant une remise des biens de retour en bon état d'entretien

Le PER est défini de manière à ce que les biens de retour soient remis en bon état d'entretien, conformément au cahier des charges des concessions.

Le bon état d'entretien répond à des critères techniques correspondant à la doctrine technique ministérielle, celle-ci s'appuyant sur les indicateurs visés supra ainsi que, plus généralement, sur les règles de l'art, établies par les experts rassemblés dans des comités « miroirs » (cf. 3.5.3.1, page 44). Les indicateurs spécifiques servant à l'évaluation des critères de bon état d'entretien sont détaillés à l'annexe 6, page 57.

Le PER notifié par le concédant va permettre de déterminer une liste de travaux (cf. figure ci-dessous) :

- fixés précisément dans le texte du programme (cf. par exemple, annexe 1, page 48 relative aux ouvrages d'art) – liste déterministe de travaux;
- et contenus dans une logique d'enveloppe d'entretien courant (ex. dépense annuelle rapportée à des unités d'œuvre : linéaire de chaussée, surface d'ouvrage d'art, etc.).

Ces opérations visent à garantir le bon état d'entretien des biens de retour.

› Processus de restitution des biens en bon état d'entretien



État des lieux par domaine technique



Audit de l'état des lieux par le concédant



PER notifié par le concédant



Liste des travaux déterministes + actions d'entretien courant et de maintenance



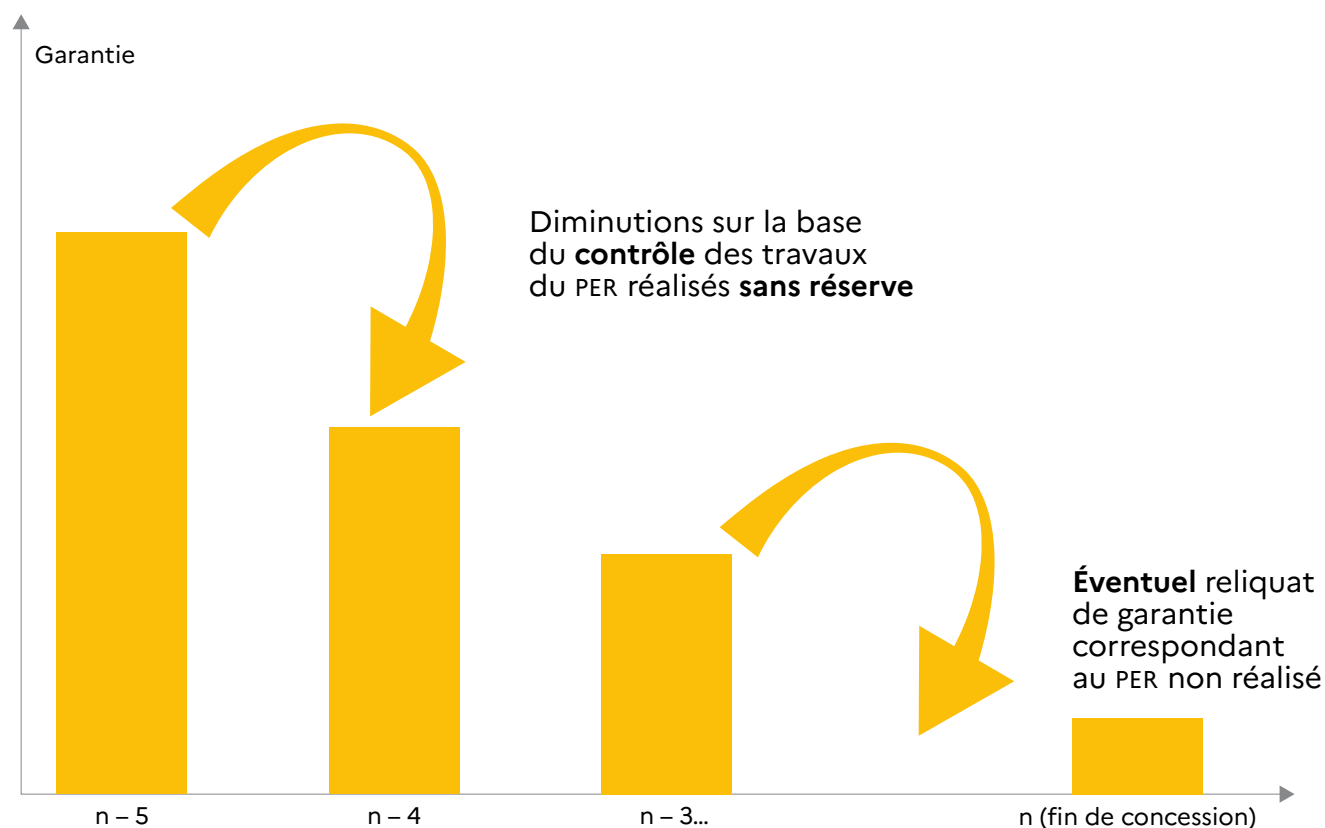
Biens restitués en bon état d'entretien

Source : DGITM

Afin de garantir la remise en bon état des ouvrages de la concession à la date d'expiration de la concession, la société concessionnaire constitue une garantie d'un montant égal au coût total prévisionnel des travaux prévus au programme d'entretien et de renouvellement.

Cette garantie fait l'objet, tous les ans, de mainlevées partielles et successives. Celles-ci sont proportionnelles au coût des travaux effectivement réalisés par la

société concessionnaire conformément au programme d'entretien et de renouvellement. La réalisation de chaque tranche annuelle de travaux d'entretien et de renouvellement donne lieu à l'établissement d'un procès-verbal contradictoire en vue du prononcé de la mainlevée partielle.



Source : DGITM

3.5.3. La stratégie de contrôle de l'État garantit la remise des biens de retours en bon état d'entretien à l'échéance des concessions historiques

3.5.3.1. Un pilotage par l'autorité concédante, éclairé par la constitution de groupes miroirs dans les domaines principaux

Afin d'être accompagnés au mieux par la communauté technique du ministère, des groupes miroirs ont été mis en place dans les domaines « chaussées » et « ouvrages d'art ». Ces groupes miroirs sont composés de représentants techniques de l'administration de l'État et du réseau scientifique et technique (RST) pour suivre l'avancement de la mise en œuvre du processus de fin de concession et bénéficier d'avis techniques éclairés en tant que de besoin.

Une convention a également été mise en place pour définir les accompagnements assurés par le centre d'études des tunnels (CETU) dans le domaine spécifique des tunnels. Le CETU a réalisé ainsi en 2024 des audits sur un échantillonnage de tunnels ESCOTA et SANEF.

Les domaines non suivis par des groupes miroirs comme l'environnement et les dispositifs de retenue font par ailleurs l'objet d'échanges techniques à la demande avec les experts du Cerema ou les gestionnaires de voiries du réseau non concédé.

Au-delà de sa participation au groupe miroir, le Cerema apporte des compléments d'expertises. Dans le domaine ouvrages d'art, il assure un contrôle échantillonné des actions de surveillance du concédant pour mieux calibrer les commandes à passer dans le cadre d'un marché de prestataire extérieur, une définition des prescriptions techniques de ce marché et une actualisation de la mercuriale des prix. Dans le domaine des chaussées, il assure des auscultations à grand rendement et les préconisations déduites.

3.5.3.2. Des renforts d'experts techniques extérieurs pour analyser l'état des lieux et les programmes de travaux, puis les inspections de fins de concession.

Sous le pilotage de l'autorité concédante éclairé des avis des groupes miroirs, le recours à des prestataires extérieurs permet d'assurer un contrôle approfondi de la complétude et l'exactitude de l'état des lieux des différentes concessions et des per qui en découlent. Leur indépendance et l'absence de conflits d'intérêts avec les sociétés concessionnaires sont garanties par un désengagement des attributaires des prestations portant sur un périmètre d'un réseau sur lequel ils seraient intervenus.

Le recours à un prestataire extérieur fournissant des prestations à d'autres administrations, mais aussi à des entreprises privées permet également de bénéficier de sa connaissance approfondie du secteur et des pratiques de la profession. Outre une démultiplication de la capacité d'expertise, ils constituent un renfort de crédibilité sur la mise en œuvre du processus de fin de concession. L'autorité concédante a ainsi conclu des accords-cadres de marchés d'expertise sur les domaines des ouvrages, bâtiments, équipements d'exploitation et signalisation.

L'ensemble du processus reste piloté par l'autorité concédante chargée, à partir de l'ensemble des éléments et analyses à sa disposition, de contrôler l'état des lieux et d'établir le programme de renouvellement et d'entretien et de le notifier au concessionnaire 7 ans avant la date de fin de concession.

3.5.3.3. Les programmes d'entretien et de renouvellement notifiés

Les programmes d'entretien et de renouvellement ont été respectivement notifiés le 5 février 2025 pour SANEF et le 28 février 2025 pour ESCOTA. Ces travaux s'échelonneront jusqu'au dernier jour des contrats de concession, la période de 7 ans permettant de garantir que tous les travaux puissent être réalisés à temps. Tout au long de cette période, l'autorité concédante assure un suivi strict de l'exécution de ces programmes via des audits, des inspections et des bilans périodiques, a minima semestriels. Jusqu'au dernier jour de chaque concession, elle veille à ce que les travaux soient réalisés selon les exigences fixées.

Le calendrier prévoit également de débiter l'établissement du PER de la société SAPN courant 2025 et de la société COFIROUTE courant 2026.

La mise en œuvre par la société concessionnaire des obligations au titre du programme d'entretien et de renouvellement ne l'exonère pas, par ailleurs, de l'ensemble de ses autres obligations contractuelles en

termes d'exploitation, d'entretien et de maintenance des ouvrages et des installations telles qu'elles sont précisées par le cahier des charges de la concession.

Lexique des sigles utilisés

- **ART** : autorité de régulation des transports
- **ASFA** : association des sociétés françaises d'autoroutes
- **Cerema** : centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement
- **CETU** : centre d'étude des tunnels
- **CIG** : commission intergouvernementale
- **DDT** : direction départementale des territoires
- **DM** : décision ministérielle
- **DMR** : direction des mobilités routières
- **DUP** : déclaration d'utilité publique
- **IRVE** : installation de recharge de véhicule électrique
- **PL** : poids-lourds
- **PER** : plan d'entretien et de renouvellement
- **RST** : réseau scientifique et technique
- **SEMCA** : société d'économie mixte concessionnaire d'autoroute
- **SCA** : société concessionnaire d'autoroutes
- **TKM** : tarif kilométrique moyen
- **VL** : véhicules légers
- **VR2+** : voie réservée au covoiturage
- **VRTC** : voie réservée aux transports en commun

ANNEXE 1

Sociétés concessionnaires d'autoroutes et d'ouvrages d'art

Nom de la société	Linéaire	Date de fin de concession
ASF	2 724 km	30/04/2036 Tunnel de Puymorens : 31/12/2037
ESCOTA	471 km	29/02/2032
COFIROUTE	1 112 km	30/06/2034 (interurbain) 31/12/2086 (Duplex A86)
ARCOUR (A19)	102 km	31/12/2070
ARCOS (A355)	24 km	31/01/2070
ALIAE (A79)	88 km	15/03/2068
APRR	1 867 km	30/11/2035
AREA	409 km	30/09/2036
SANEF	1 388 km	31/12/2031
SAPN	372 km	31/08/2033
ALIS (A28)	125 km	31/12/2067
CEVM (viaduc de Millau)	3,3 km	31/12/2079
ADELAC (A41)	19 km	31/12/2060
ALICORNE (A88)	45 km	23/08/2063
A'LIENOR (A65)	150 km	18/12/2066
ATLANDES (A63)	104 km	21/01/2051
ALBEA (A150)	17 km	28/12/2066
ATOSCA (A69)	54 km	21/04/2077
CCISE (ponts de Tancarville et de Normandie)	9,8 km	17/11/2031
ATMB	126 km	31/12/2050
SFTRF	67 km	31/12/2050
AMEDA	16 km	11/10/2079

ANNEXE 2

Trafic sur le réseau concédé en 2024 en millions de véhicules.km

Société	Véhicules légers			Poids-lourds			Ensembles des véhicules		
	2023	2024	%	2023	2024	%	2023	2024	%
APRR	16 366	16 460	0,6	3 494	3 446	- 1,4	19 860	19 906	0,2
ADEIAC	199	205	3,0	6	6	0,0	205	211	2,9
ALBEA	53	53	0,0	5	5	0,0	58	58	0,0
ALIAE	280	310	10,7	140	145	3,6	420	455	8,3
ALICORNE	65	67	3,1	10	10	0,0	75	77	2,7
A'LIIENOR	392	387	- 1,3	39	39	0,0	431	426	- 1,2
AUS	327	330	0,9	80	79	- 1,3	407	409	0,5
ARCOS	98	101	3,1	41	48	17,1	139	149	7,2
ARCOUR	298	307	3,0	53	53	0,0	351	360	2,6
AREA	5 305	5 309	0,1	510	527	3,3	5 815	5 836	0,4
ASF	28 978	29 010	0,1	4 981	4 926	- 1,1	33 959	33 936	- 0,1
ATIANTES	904	916	1,3	363	362	- 0,3	1 267	1 278	0,9
ATMB	1 097	1 121	2,2	97	83	- 14,4	1 194	1 204	0,8
COFIROUTE	10 293	10 218	- 0,7	1 717	1 693	- 1,4	12 010	11 911	- 0,8
ESOCTA	6 913	6 992	1,1	716	728	1,7	7 629	7 720	1,2
SANEF	10 660	10 700	0,4	2 409	2 391	- 0,7	13 069	13 091	0,2
SAPN	3 258	3 225	- 1,0	456	444	- 2,7	3 714	3 669	- 1,2
SFTRFF	182	205	12,6	66	80	21,2	248	285	14,9
TOTAL	85 668	85 916	0,3	15 183	15 065	- 0,8	100 851	100 981	+ 0,1

Source : ASFA chiffres clés 2025 (www.autoroutes.fr/fr/publications/chiffres-cles.htm)

Pour la tarification autoroutière, les véhicules sont séparés en plusieurs classes, dont la définition est donnée ci-dessous :

Classes	Types de véhicule
Classe 1	› véhicule ayant une hauteur totale inférieure ou égale à 2 mètres, d'un poids total autorisé en charge (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	› 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 soit une hauteur totale supérieure ou égale à 3 mètres soit un PTAC supérieur à 3,5 tonnes.
Classe 4	› 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	› moto; › side-car; › trike.
Classe A ¹	› véhicules à deux essieux dont la hauteur totale est supérieure ou égale à 3 mètres et dont le PTAC est inférieur à 12 tonnes; › véhicules à deux essieux dont le PTAC est compris entre 3,5 tonnes et 12 tonnes.
Classe B	› véhicules à deux essieux dont le PTAC est supérieur à 12 tonnes; › véhicules à deux essieux et véhicules ou ensembles de véhicules à trois essieux, dont la hauteur totale est supérieure ou égale à 3 mètres ou dont le PTAC est supérieur à 3,5 tonnes.
Classe C	› véhicules ou ensembles de véhicules à plus de trois essieux, dont la hauteur totale est supérieure ou égale à 3 mètres ou dont le PTAC est supérieur à 3,5 tonnes.

Les hausses tarifaires maximales applicables chaque année sont définies dans les contrats de concession et dépendent d'indice tels que l'inflation, l'indice tp01 et l'indice tp09.

Les formules applicables pour le 1^{er} février 2025 pour les tarifs de classe 1 sont les suivantes :

Sociétés historiques	
SANEF	$70 \% \times I + 0,077$
SAPN	$70 \% \times I + 0,373 \%$
APRR	$70 \% \times I + 0,315 \%$
AREA	$70 \% \times I + 0,33 \%$
ASF	$70 \% \times I$
ESCOTA	$70 \% \times I$
COFIROUTE	$70 \% \times I$
SFTRF	I
ATMB	$75 \% \times I + 0,33 \%$

1. Les classes A, B et C ne sont utilisées que pour la concession de l'autoroute A63 dans les Landes (société ATLANDES).

Société	Formule de la hausse du taux plafond (classe 1)
ADELAC– A41	$\max(I + 1\%; 0)$
ALBEA– A150	$75\% \times I_{\text{août}} + 5\% \times \max[\min(\text{tp01}_{\text{août}}; 4\%); 0\%] + 20\% \times \max[\min(\text{tp09}_{\text{août}}; 4\%); 0\%] + 1\%$
ALICORNE–A88	$\max\{1; I_{\text{octobre}}; 70\% \times I_{\text{octobre}} + 30\% \times \max[I_{\text{octobre}} + 1\%; \min(\text{tp09}_{\text{juin}}; 4\%)]\}$
A’LIENOR–A65	$\max(1; I_{\text{octobre}} + 0,3\%; 70\% \times I_{\text{octobre}} + 30\% \times \text{tp09}_{\text{juin}} + 0,3\%)$
ALIS–A28	$A_n \times \max(I_{\text{octobre}} + 1; 1)$
ARCOUR–A19	$E(n) \times \max[80\% \times I_{\text{octobre}} + 20\% \times \text{tp09}_{\text{août}} + 0,005; 1]$
ATLANDES–A63	$75\% \times I_{\text{octobre}} + 25\% \times \max[\min(6\%; \text{tp09}_{\text{août}}); 0]$
CEVM–Millau	$\text{évolution été} = I_{\text{octobre}} + 0,127 \times \text{Inflation}_{\text{octobre}}(n - 1) / [I_{\text{novembre}_{2000}} \times \text{Tarif}_{\text{HT}_{\text{été}}}(n - 1)]$ $\text{prix hors été} = \text{prix}_{\text{été}} - 1,41 \times I_{\text{octobre}}(n - 1) / I_{\text{novembre}_{2000}}$
COFIROUTE–DUPLEX A86	$C_n \times I_{\text{septembre}}$
ARCOS–A355	$\max(1; 75\% \times I_{\text{août}} + 23,5\% \times \max[\min(\text{tp01}_{\text{août}}; 4\%); 0\%] + 1,5\% \times \max[\min(\text{tp09}_{\text{août}}; 4\%); 0\%])$
ALIAE	$75\% \times I_{\text{août}} + 15\% \times \max[\min(\text{tp01}_{\text{août}}; 4\%); 0\%] + 10\% \times \max[\min(\text{tp09}_{\text{août}}; 4\%); 0\%]$

Où :

- I_xxx : l'évolution de l'indice des prix à la consommation du mois de xxx 2024 au mois de xxx 2025
- tp01_xxx : l'évolution de l'indice tp01 du mois de xxx 2024 au mois de xxx 2025
- tp09_xxx : l'évolution de l'indice tp09 du mois de xxx 2024 au mois de xxx 2025

Par ailleurs, les tarifs des autres classes sont déduits des tarifs de la classe 1 par application de coefficients interclasses, égaux au rapport entre le tarif de la classe concernée et le tarif de la classe 1.

Les coefficients interclasses applicables au 1^{er} février 2025 sont les suivants :

Coefficients interclasses effectifs 2025	classe 2	classe 3	classe 4	classe 5
SANEF	1,50	2,24	3,02	0,60
SAPN	1,51	2,09	3,08	0,60
APRR	1,54	2,44	3,37	0,60
AREA	1,56	2,26	3,07	0,50
ASF	1,55	2,22	2,94	0,60
ESCOTA	1,50	2,22	3,04	0,63
COFIROUTE	1,56	2,50	3,16	0,62
ATMB	1,76	2,76	3,59	0,62
SFTRF	1,47	3,00	3,98	0,59
ADELAC– A41	1,87	2,81	3,49	0,56
ALBEA– A150 coefficient des classes 3 et 4 avant modulation	1,59	2,02	2,83	0,59
ALICORNE–A88	1,80	2,76	3,57	0,53
A’LIENOR–A65	1,72	2,59	3,44	0,60
ALIS–A28	1,68	2,36	3,15	0,63
ARCOUR– A19	1,50	2,60	3,20	0,50
ATLANDES– A63 classe 3 = classe A et B avant modulation classe 4 = classe C avant modulation	1,48	3,99	4,88	0,50
CCISE–Pont de Tancarville	1,25	1,50	2,57	NA
CCISE–Pont de Normandie	1,17	1,25	2,51	NA
CEVM été	1,50	2,72	3,45	0,49
CEVM hors–été	1,51	3,33	4,22	0,60
ARCOS	1,49	2,68	3,05	0,60
ALIAE/RCEA	1,60	3,19	4,52	0,55

Les hausses tarifaires au 1^{er} février 2025 sont les suivantes :

Sociétés historiques	classe 1	classe 2	classe 3	classe 4	classe 5
APRR	1,08 %	1,08 %	1,08 %	1,08 %	1,08 %
AREA	1,10 %	1,10 %	1,10 %	1,10 %	1,10 %
ASF	0,77 %	0,77 %	0,77 %	0,77 %	0,77 %
COFIROUTE – interurbain	0,77 %	0,77 %	0,77 %	0,77 %	0,77 %
ESCOTA	0,77 %	0,77 %	0,77 %	0,77 %	0,77 %
SANEF	0,85 %	0,85 %	1,01 %	1,01 %	0,85 %
SAPN	1,14 %	1,14 %	1,39 %	1,39 %	1,14 %
ATMB – autoroute	1,15 %	1,15 %	1,15 %	1,15 %	1,15 %
SFTRF – autoroute	1,10 %	1,10 %	1,10 %	1,10 %	1,10 %

Sociétés récentes	classe 1	classe 2	classe 3	classe 4	classe 5
ADELAC	2,73 %	2,62 %	2,32 %	2,34 %	2,91 %
ALBEA	3,99 %	3,99 %	2,66 %	2,66 %	3,99 %
ALIS	2,11 %	2,11 %	2,11 %	2,11 %	2,11 %
ARCOUR	1,73 %	1,73 %	1,73 %	1,73 %	1,73 %
ALICORNE	1,24 %	2,08 %	2,19 %	2,04 %	0 %
ALIENOR	2,10 %	3,13 %	3,12 %	3,12 %	2,09 %
ATLANDES	2,33 %	0 %	1,27 %	1,03 %	0 %
CCI-SE Tancarville	0 %	1,47 %	0 %	0,68 %	
CCI-SE Normandie	0 %	0 %	0 %	0 %	
DUPLEX A86	4,91 %				
CEVM été	3,00 %	3,00 %	2,80 %	2,80 %	3,10 %
CEVM hors été	2,80 %	3,70 %	2,80 %	2,80 %	3,10 %
ARCOS	1,47 %	1,47 %	1,47 %	1,47 %	1,47 %
ALIAE	1,56 %	1,56 %	1,56 %	1,56 %	1,56 %

ANNEXE 4

Les agréments délivrés par l'État en 2024 pour la sous-concession des activités commerciales sur les aires de service

Les aires marquées d'un astérisque (*) sont des aires de repos.

Société	Axe	Aire	Activités	Titulaire du contrat
ALIS	A28	Domaine d'Harcourt *	Restauration	E-GOP
ALIS	A28	Risle et Charentonne *	IRVE VL et PL	ZUNDER France
ALIS	A28	Risle et Charentonne *	Restauration	E-GOP
APRR	A31	Gevrey-Chambertin Est	Carburants Restauration Boutique IRVE VL et PL	E-GOP
ARCOUR	A19	Loiret	Carburants Restauration Boutique IRVE PL	PICOTY Autoroutes
ASF	A10	St-Caprais *	IRVE VL	ELECTRA
ASF	A11	Pirmil Est *	IRVE VL	ALLEGRO France
ASF	A11	Pirmil Ouest *	IRVE VL	ALLEGRO France
ASF	A7	La Coucourde *	IRVE VL	ALLEGRO France
ASF	A7	Lamanon *	IRVE VL	ALLEGRO France
ASF	A7	Livron *	IRVE VL	ALLEGRO France
ASF	A7	Orange Le Grès *	IRVE VL	ELECTRA
ASF	A7	Senas Ouest *	IRVE VL	ALLEGRO France
ASF	A7	Tricastin *	IRVE VL	ELECTRA
ASF	A9	Bages *	IRVE VL	ELECTRA
ASF	A9	Boisredon *	IRVE VL	ELECTRA
ASF	A9	Gasparets *	IRVE VL	ELECTRA
ASF	A9	Gigean Nord *	IRVE VL	ELECTRA
ASF	A9	Lespignan Nord *	IRVE VL	ALLEGRO France
ASF	A9	Lespignan Sud *	IRVE VL	ALLEGRO France
ASF	A9	Loupian *	IRVE VL	ELECTRA
ASF	A9	Nabrigas *	IRVE VL	ALLEGRO France
ASF	A87	Tremontines	Carburants Restauration Boutique IRVE PL	ENI France
ATLANDES	A63	Océan-Est	IRVE VL	ZUNDER France
ATLANDES	A63	Océan-Ouest	IRVE VL	ZUNDER France
ATLANDES	A63	Porte des Landes Est	IRVE VL	ZUNDER France
ATLANDES	A63	Porte des Landes Ouest	IRVE VL	ZUNDER France
COFIROUTE	A10	Boutroux *	IRVE VL	ALLEGRO France

Société	Axe	Aire	Activités	Titulaire du contrat
COFIROUTE	A10	Héron cendré *	IRVE VL	ALLEGRO France
COFIROUTE	A10	La Dauneuse *	IRVE VL	ALLEGRO France
COFIROUTE	A11	Cellier *	IRVE VL	ALLEGRO France
COFIROUTE	A11	Launay *	IRVE VL	ALLEGRO France
COFIROUTE	A11	Mans Nord *	IRVE VL	ALLEGRO France
COFIROUTE	A71	La Chaussée de César *	IRVE VL	ALLEGRO France
COFIROUTE	A71	Quincy *	IRVE VL	ALLEGRO France
SANEF	A2	La Sentinelle Est	Carburants Restauration Boutique IRVE PL	PICOTY Autoroutes
SANEF	A25	St-Eloi	Carburants Restauration Boutique	DYNEFF
SANEF	A26	St-Hilaire-Cottes	Carburants Restauration Boutique	PICOTY Autoroutes
SANEF	A29	Villers-Bretonneux	Carburants Restauration Boutique	PICOTY Autoroutes
SAPN	A13	Beuzeville Nord	Carburants Restauration Boutique IRVE PL	PICOTY Autoroutes
SAPN	A13	Vironvay Nord	Carburants Restauration Boutique	DYNEFF

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

Les indicateurs sont définis société par société, en fonction des spécificités propres à chaque réseau.

ANNEXE 6

Liste des indicateurs spécifiques de fin de concession

Domaine	Indicateurs
Chaussée	IQRA surface
	Age des couches de roulements
	Indicateur visuel « chaussée annexe »
	ISTRU
Ouvrage d'art (ouvrages d'art de franchissement, buses, murs de soutènement, tunnels, tranchées couvertes, portiques, potences et haut-mats, écrans acoustiques, auvents, pylônes et mâts de télécommunication)	IQOA
Environnement (bassins, ouvrages de traversées hydrauliques, réseaux de collectes longitudinaux, clôtures, aménagements environnementaux)	Rapports d'inspections détaillées périodiques
	Rapports d'inspections télévisuelles ciblées
	Rapport de visite de contrôle
Dispositif de retenue	Rapport de visite spécifique
Bâtiments	Notation de l'état du bâti
Équipements de sécurité des tunnels	Inspections détaillées périodiques des équipements
	État
	Performance
	Maintenabilité
Équipements et installations fixes d'exploitation et de péage	État
	Performance
	Maintenabilité
Signalisation verticale et horizontale	Conformité réglementaire

Crédits images et photos :

Philippe Busser, Cyrille Courrier, Adrien Houel, Jean-Philippe Moulin, Anne-Laure Rojat

Édité par la sous-direction des financements innovants et du contrôle des concessions autoroutières
direction des mobilités routières

direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités

1 place Carpeaux – 92800 Puteaux

Créé et mis en page par Benjamin Benetti

Reproduction des photos interdite sans l'autorisation des auteurs

Direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités

www.ecologie.gouv.fr



**MINISTÈRE
DES TRANSPORTS**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Bron

25 avenue François Mitterrand – CS 92 803
69674 Bron Cedex
Standard : 04 72 14 60 00
Télécopie : 04 72 37 39 09

La Défense

Tour Séquoia
92055 La Défense Cedex
Standard : 01 40 81 86 30
Télécopie : 01 40 81 12 59
