



MINISTÈRE
CHARGÉ
DES TRANSPORTS

*Liberté
Égalité
Fraternité*

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

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



RAPPORT D'ACTIVITÉ **2022**

Rapport sur l'exécution et le contrôle des contrats de concession d'autoroutes et d'ouvrages d'art
(art. 7 du décret n° 2009-1102 du 8 septembre 2009 portant création du comité des usagers du réseau routier national)

et

Rapport annuel sur l'évolution des péages pour chaque exploitant autoroutier
(art. L. 119-8 du Code de la voirie routière)

AVANT-PROPOS



Après l'effondrement des trafics autoroutiers en 2020 du fait de la pandémie à la COVID-19, ceux-ci ont fortement crû en 2021 et retrouvent, en 2022, leur niveau d'avant-crise, montrant à la fois la résilience du mode routier et son rôle central dans les mobilités.

L'année 2022 marque la montée en puissance de l'adaptation du réseau autoroutier concédé aux défis de l'électromobilité. Dans le cadre des dispositifs mis en place en 2021 par le Gouvernement, l'équipement en installations de recharge pour véhicule électrique (IRVE) a ainsi été considérablement accéléré en 2022 : entre le début et la fin de l'année, le pourcentage d'aires de service équipées du réseau est passé d'environ 50 % à 85 %, avec le déploiement de plus de 1 500 bornes, dont 1 300 à haute et très haute puissance. Cet effort est indispensable pour permettre aux usagers d'envisager avec sérénité un déplacement en véhicule électrique pour tous les usages, tout particulièrement en itinérance longue distance. Les usagers ne s'y sont pas trompés et le taux de pénétration des véhicules électriques a continué sa progression courant 2022 : en augmentation de 5 points, les véhicules électriques (y.c. hybrides rechargeables) représentaient en décembre 2022 25 % des immatriculations de véhicules neufs.

L'année 2022 a également été marquée par l'aboutissement des longues discussions, engagées en 2017, sur la révision de la directive « Eurovignette » encadrant la tarifi-

cation de l'usage de la route à l'échelle européenne pour les véhicules lourds. Cette révision est historique à plus d'un titre : sous l'impulsion de la France, la directive introduit notamment deux dispositifs majeurs dans le cadre de la mise en œuvre du principe « pollueur-payeur ». Tout d'abord, les émissions de CO₂ pourront être prises en compte pour moduler les tarifs de péages, ce qui devrait inciter les transporteurs et professionnels à décarboner leurs flottes. En outre, la directive consacre l'obligation de l'introduction, pour tout nouveau système de tarification, d'une redevance pour coûts externes relatifs à la pollution atmosphérique. Les travaux de transposition ont été immédiatement engagés, avec le dépôt fin 2022 d'un projet de loi d'adaptation des lois françaises au nouveau cadre communautaire, dans l'objectif d'aboutir avant l'échéance de transposition fixée au 25 mars 2024.

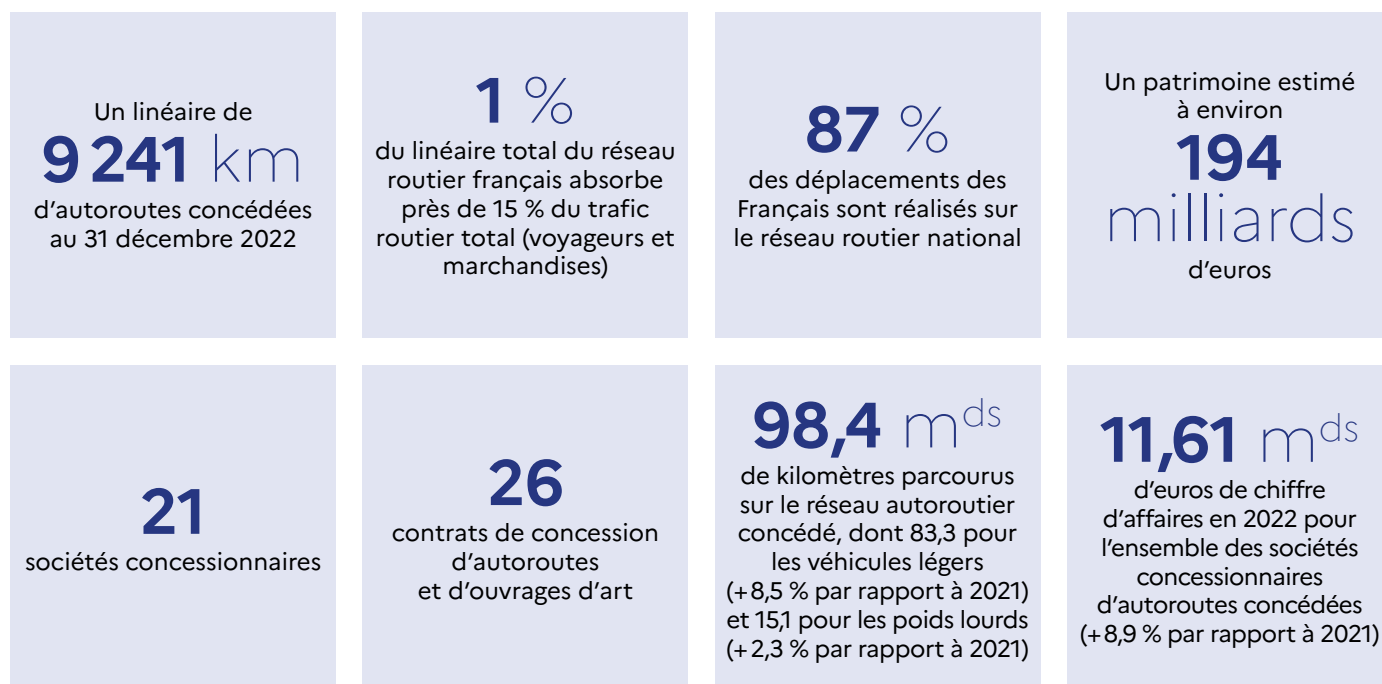
Enfin, les équipes du concédant ont poursuivi les travaux avec les sociétés d'autoroutes pour l'objectivation du « bon état » dans lequel doit être remis le patrimoine autoroutier à la fin des concessions historiques entre 2031 et 2036. Ces efforts se sont matérialisés par de premiers projets d'avenants aux contrats de concession, notamment ceux entrés en vigueur tout début 2023 avec les sociétés SANEF et SAPN. L'innovation sur le réseau s'est par ailleurs poursuivie, avec la mise en service en fin d'année de la première section courante disposant d'un système de perception du péage recourant à la technologie en flux libre.

TABLE DES MATIÈRES

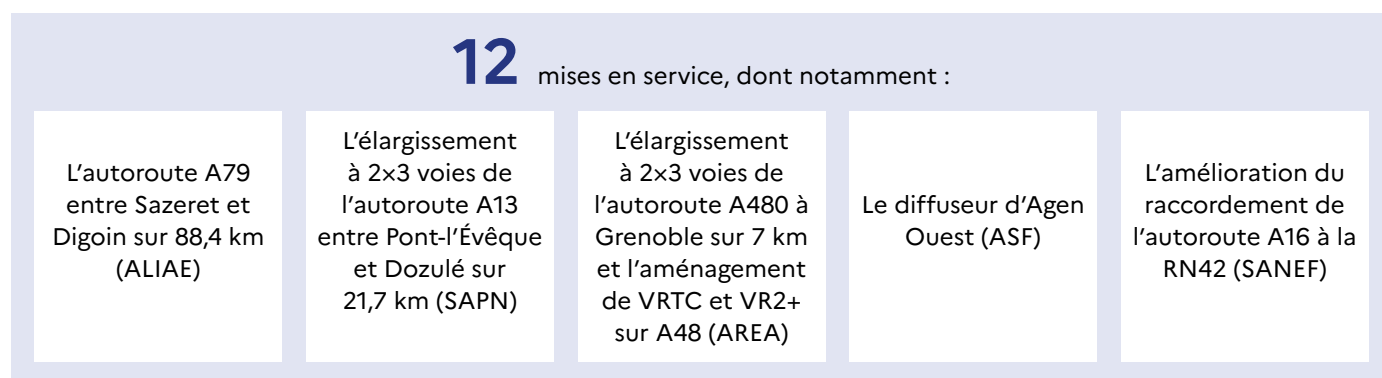
AVANT-PROPOS	3
TABLE DES MATIÈRES	4
PARTIE 1	6
Présentation succincte du secteur	6
PARTIE 2	8
Les temps forts de l'année 2022	8
PARTIE 3	10
Perspectives et enjeux du secteur autoroutier concédé	10
3.1. Rétrospective 2022	11
3.2. Les spécificités juridiques et économiques des contrats de concession d'autoroutes	17
Gouvernance et organisation du secteur autoroutier concédé	21
PARTIE 4	21
4.1. L'organisation du ministère chargé des transports pour la passation et la gestion des contrats	22
4.2. La collaboration interservices	24
4.3. La Commission européenne	24
4.4. L'Autorité de régulation des transports	26
4.5. Le Parlement	29
4.6. Le comité des usagers du réseau routier national	29
4.7. Les commissions intergouvernementales des tunnels transalpins	30
PARTIE 5	32
Les nouveaux contrats	32
5.1. L'autoroute A79, la route Centre-Europe Atlantique (RCEA) dans l'Allier	33
5.2. L'autoroute A69, Castres-Verfeil	34
5.3. L'autoroute A412 Machilly Thonon les Bains	34
5.4. La liaison autoroutière A154-A120	34
5.5. Le contournement est de Rouen (A133-A134)	35
PARTIE 6	36
Le contrôle des contrats en cours	36
6.1. Le contrôle des hausses annuelles de tarifs de péage	37
6.2. Le contrôle de la qualité du service rendu aux usagers	38
6.3. Respect des normes techniques et préservation du patrimoine autoroutier	45
6.4. Suivre l'exécution et l'équilibre économique des concessions et préparer les négociations à venir	60

PARTIE 7	62
Les négociations des avenants aux conventions de concession	62
PARTIE 8	68
Activité réglementaire	68
8.1. Arrêtés tarifaires annuels	69
8.2. Nominations	69
8.3. Textes sectoriels	69
GLOSSAIRE	70
Lexique des abréviations utilisées	70
ANNEXES	72
1. Organigramme de la sous-direction de la gestion et du contrôle du réseau autoroutier concédé au 31 décembre 2022	72
2. Présentation des sociétés concessionnaires d'autoroutes et d'ouvrages d'art	73
3. Trafic sur le réseau concédé en 2022 en million de véhicules.km	76
4. Liste des principaux indicateurs de performance	77
5. Rappel des classes de véhicules	78
6. Les clauses tarifaires des contrats de concession au 1 ^{er} février 2023	79
7. Les niveaux de hausses de tarifs de péage depuis 2006	81
8. Le contrôle des tarifs de péage applicables en 2023	82
9. Évolutions de quelques tarifs de péage	83
10. Évolution de la situation financière des sociétés concessionnaires d'autoroutes	84
11. Les agréments délivrés par l'État en 2022 pour la sous-concession des activités commerciales sur les aires de service	85
12. Tunnels ou tranchées couvertes de plus de 300 mètres sur le réseau concédé (hors tunnels du Mont-Blanc, du Fréjus et de la Giraude)	89
13. Liste des investissements complémentaires sur autoroutes en service en 2022	91
14. Répartition des bâtiments par société concessionnaire d'autoroutes	92
15. Répartition des bâtiments des sociétés concessionnaires d'autoroutes suivant leur utilisation	93
16. Localisation des bâtiments des sociétés concessionnaires d'autoroutes	94

Présentation succincte du secteur



Activité de gestion et de contrôle



Les temps forts de l'année 2022



5 janvier

Publication du décret n° 2022-5 du 3 janvier 2022 approuvant le premier avenant à la convention passée entre l'État et la Société ADELAC

29 janvier

Publication du décret n° 2022-81 approuvant le dix-huitième avenant à la convention passée entre l'État et la Société ASF relatif à l'opération du contournement Ouest de Montpellier

24 février

Directive (UE) 2022/362 du Parlement européen et du Conseil du 24 février 2022 modifiant notamment la directive 1999/62/CE (dite « Eurovignette ») relative à la taxation des véhicules pour l'utilisation de certaines infrastructures.

1^{er} mars

Réorganisation de la DGITM et de la DMR (direction des mobilités routières)

7 avril

Publication des décrets n° 2022-503 et n° 2022-504 relatifs aux systèmes de télépéage, aux droits et obligations des percepteurs de péage, des prestataires et des utilisateurs du service européen du télépéage et poursuivant la transposition de la directive n° 2019/520 du 19 mars 2019

5 mai

Mise en service de l'élargissement à 2x3 voies de l'autoroute A13 entre Pont-l'Évêque et Dozulé sur 21,7 km

11 octobre

Publication du décret n° 2022-1303 approuvant le dix-neuvième avenant à la convention passée entre l'État et la Société ASF relatif à l'opération d'aménagement de la bretelle autoroutière A680 de liaison entre l'autoroute A68 et l'autoroute A69

4 novembre

Mise en service de l'autoroute A79 entre Sazeret et Digoin sur 88,4 km recourant, pour la première fois en France en section courante, à la technologie de perception du péage en flux libre

7 décembre

Mise en service de la dernière phase de l'élargissement à 2x3 voies de l'A480 à Grenoble, et des aménagements VRTC et VR2+ sur A48

Perspectives et enjeux du secteur autoroutier concédé

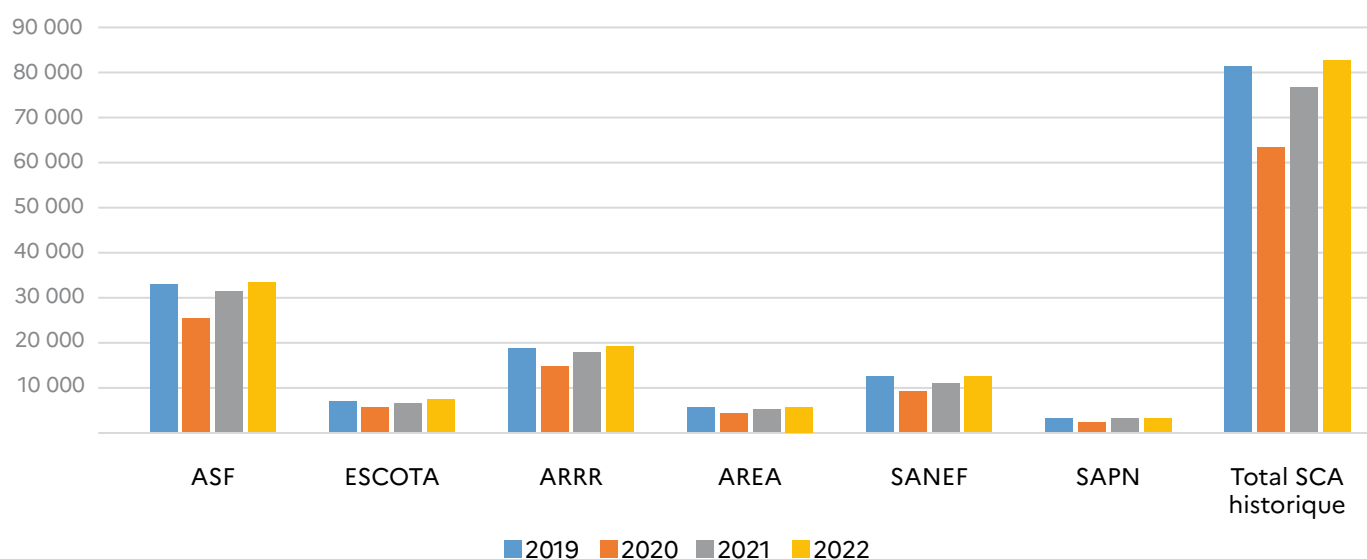
3.1. Rétrospective 2022

3.1.1. En 2022, le secteur autoroutier a retrouvé son trafic d'avant-crise

Après l'effondrement du trafic autoroutier conséquent à la pandémie en 2020, les trafics ont fortement crû en 2021, l'impact des mesures sanitaires ayant été moins fort en 2021 qu'en 2020. En 2022, malgré les effets résiduels de la crise, le trafic observé à l'échelle nationale dépasse celui

de 2019 avec notamment une progression de 3,8 % du trafic poids lourds sur ces 3 années de crise. Ce constat doit être nuancé par une forte disparité d'une concession à une autre. L'essor du télétravail consécutif à la crise sanitaire semble avoir un impact notable, quoi que difficilement mesurable, sur le trafic autoroutier. Cet impact est beaucoup plus visible sur les axes les plus urbains, comme l'A86-ouest ou l'A14-IdF que sur le reste du réseau.

Évolution des trafics VL + PL des concessions historiques de 2019 à 2022 (source ASFA)



3.1.2. Le déploiement de l'électromobilité

L'augmentation de la part du véhicule électrique dans le trafic routier général se répercute en particulier sur le réseau autoroutier. Selon les réseaux, le taux de véhicules électriques représente de l'ordre de 1 % à 2 % du trafic VL. Afin de favoriser l'usage du véhicule électrique, notamment pour les trajets longue distance, l'État a mis en place un corpus législatif et des dispositifs de soutien financier permettant le déploiement massif des installations de recharges pour véhicules électriques à l'horizon de janvier 2023.

Réglementairement, le décret du 12 février 2021 relatif aux obligations s'appliquant aux conventions de délégation autoroutières en matière de transition écologique et l'arrêté du 8 août 2016 modifié par arrêté en date du 15 février 2021 fixant les conditions d'organisation du service public sur les installations annexes situées sur le réseau autoroutier concédé ont introduit pour les sociétés concessionnaires l'obligation de mettre en place des infrastructures de distribution d'énergies usuelles pour les VL incluant donc l'énergie électrique sur l'ensemble des aires des services au 1^{er} janvier 2023. Ces textes ont été concertés au préalable avec l'ART et les sociétés concessionnaires d'autoroutes. Malgré cette

méthodologie, les sociétés ont attaqué le décret devant le Conseil d'État, requête qui a finalement été rejetée fin 2022.

En termes de soutien financier, le décret du 12 février 2021 instaurant une aide en faveur des investissements relatifs aux installations de recharge rapide pour véhicules électriques sur les grands axes routiers et l'arrêté du 15 février 2021 relatif aux modalités de gestion de l'aide en faveur des investissements relatifs aux installations de recharge rapide pour véhicules électriques sur les grands axes routiers ont mis en place un dispositif de subvention à hauteur de 30 % pour accélérer le déploiement de ces installations. En parallèle, l'arrêté du 27 avril 2021 modifiant l'arrêté du 12 mai 2020 relatif à la prise en charge par le tarif d'utilisation des réseaux publics d'électricité du raccordement aux réseaux publics d'électricité des infrastructures de recharge de véhicules électriques a permis de porter à 5000 kVA la puissance des aires de service éligibles à une prise en charge de 75 % des frais de raccordement.

Fin 2022, près de 85 % des aires de service du réseau autoroutier concédé étaient équipées d'installations de recharge, les autres aires ayant été équipées au premier semestre 2023.

3.1.3. L'avancement des opérations d'investissements contractualisés

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

Un premier enjeu consiste à effectuer le suivi des opérations en cours, inscrites dans les contrats de plan, le plan de relance autoroutier de 2015 et le dernier plan d'investissement autoroutier 2017-2021. Ces opérations sont nombreuses et d'un montant conséquent. L'État doit effectuer un contrôle régulier de la réalisation des travaux, afin de s'assurer qu'ils sont conformes aux cahiers des charges et aux attentes des usagers et du concédant. Ce contrôle est d'autant plus essentiel que la réalisation de certaines opérations demande de résoudre des questions complexes. Les opérations de construction en milieu urbain constituent une relative nouveauté pour les sociétés concessionnaires. Elles requièrent un accompagnement particulier des services de l'État.



› État d'avancement des opérations du plan de relance autoroutier au 31/12/2022

Société	Opérations	État d'avancement
APRR	Aménagement à 2x3 voies de l'A75 au sud de Clermont-Ferrand	Approbation du dossier de demande de principe le 30 août 2017. Déclaration d'utilité publique le 25 mai 2018. Travaux terminés. Mise en service réalisée le 1 ^{er} octobre 2021.
	Dispositif d'échanges entre l'A6, l'A406 et la RN79 (Mâcon)	Déclaration d'utilité publique le 26 avril 2017. Approbation du dossier de demande de principe le 21 juillet 2017. Travaux terminés. Mise en service réalisée le 8 novembre 2019.
	Dispositif d'échanges entre l'A71 et la RN79 (Montmarault)	Déclaration d'utilité publique le 20 avril 2017. Approbation du dossier de demande de principe le 4 janvier 2018. Travaux terminés. Mise en service réalisée le 3 août 2021.
	Dispositif d'échanges entre l'A36, la RN1019 et la RD437 (Sevenans)	Approbation du dossier de demande de principe le 18 octobre 2016. Déclaration d'utilité publique le 3 février 2017. Travaux terminés. Mise en service réalisée le 18 décembre 2019.
AREA	Mise à niveau des autoroutes A48 et A480 entre Saint-Egrève et Clais	Déclaration d'utilité publique le 23 février 2017. Approbation du dossier de demande de principe le 28 avril 2017. Mise en service le 8 décembre 2022.

Société	Opérations	État d'avancement
ASF	Aménagement à 2x3 voies de l'A9 entre Le Boulou et l'Espagne	Les travaux ont commencé en juillet 2016 avec d'importants travaux notamment du fait de 4 viaducs nécessitant des élargissements. Mise en service le 21 février 2020.
	Aménagement à 2x3 voies de l'A63 entre Ondres et Saint-Geours-de-Maremne	Les travaux ont commencé en mai 2017. Mise en service le 23 mars 2020.
	Élargissement à 2x3 voies des extrémités de l'A61 entre les bifurcations A61/A66 et A61/A9	Obtention des arrêtés de DUP et des autorisations administratives en octobre 2018. AVP approuvés en décembre 2018. Travaux en cours. <i>Mises en service en 2023.</i>
	Élargissement de l'A46 Sud entre A7 et A43 – Études	Concertation publique avec garants menée au deuxième semestre 2021. <i>Nouvelle concertation sur les mobilités de l'Est lyonnais en 2023.</i>
	Aménagements environnementaux	Les travaux sont tous terminés et mis en service.
COFIROUTE	Aménagement à 2x4 voies de l'A10 entre les bifurcations A10/A19 et A10/A71	La DUP a été prononcée le 9 juillet 2018. <i>Les travaux sont en cours. La mise en service est prévue fin 2023.</i>
	Aménagement à 2x3 voies de l'A10 entre la bifurcation A10/A85 et Sainte-Maure-de-Touraine	L'arrêté de DUP et d'AE a été obtenu le 24 juillet 2018. Les travaux sont en cours. La mise en service est prévue mi-2023.
	Aménagements environnementaux	
	› Aménagements pour la petite faune terrestre et la faune piscicole.	Au 30 juin 2019, la totalité du programme a été réalisée et l'ensemble des visites de contrôle a eu lieu.
	› Aménagements hydrauliques sur l'A71 entre Olivet et Theillay.	La mise en service a été prononcée le 29 octobre 2020.
ESCOTA	› Extension et/ou création de parkings de covoiturage	L'ensemble des travaux a été achevé en février 2020.
	Opération d'élargissement de l'A57 à 2x3 voies entre Benoît Malon et la bifurcation avec l'A570.	L'arrêté de DUP a été signé le 27 novembre 2018. Les travaux sont en cours. Mise en service prévue mi-2026.
SANEF	Aménagement ponctuel de l'A4, Contournement nord-est de Metz	Approbation de l'avant-projet le 16 décembre 2019. Les travaux sont en cours. Mise en service prévue en 2023.
	Aménagement autoroutier des extrémités de la RN42 à Saint-Omer (A26) et à Boulogne (A16)	• A16 : Mise en service le 5 décembre 2022. • A26 : décision ministérielle signée le 29/09/2020. Les travaux n'ont pas démarré au 31/12/2022, l'opportunité de l'opération n'étant plus avérée.
	Achèvement de l'A29 (création de BAU)	Mise en service le 23 décembre 2019.
	Aménagements environnementaux	Achèvement des 3 derniers sites en novembre 2019.
	Aménagements des aires d'arrêt	Travaux achevés.
	Réaménagement de l'échangeur A4/A35/A355	Mise en service le 13 décembre 2021 pour l'écopont et la section courante de l'A4. Mise en service de l'A355 le 17 décembre 2021 en même temps que la section d'ARCOS.
	Complément de l'échangeur de Bailly-Romainvilliers (A4)	Mis en service le 29 juin 2018.
	Mise en accessibilité des postes d'appel d'urgence	Travaux achevés.
SAPN	Aménagement à 2x3 voies de l'A13 entre Pont-l'Évêque et Dozulé	Mise en service le 5 mai 2022.
	A13 – Desserte de Pont-Audemer (27) : création des demi-diffuseurs de Toutainville et de Bourneville	Aménagements mis en service le 28 novembre 2019.
	A13 – Complément du diffuseur de La Haie-Tondue (14)	Approbation du dossier de demande de principe par décision ministérielle du 9 octobre 2019. Concertation publique menée entre les 3 et 22 décembre 2021. AVP approuvé le 29/11/2022. <i>Travaux en 2024, pour une mise en service envisagée fin 2024.</i>
	A13 – Complément du diffuseur de Maison Brûlée (76)	Mis en service le 13 avril 2017.
	A13 – Viaduc de Guerville	Mise en service du 3 ^e viaduc le 2 septembre 2019.
	A14 – Sécurisation des tunnels	Opération achevée le 2 février 2017.



APRR écopont

Le dernier plan d'investissement autoroutier 2017-2021 comprend près de 40 d'opérations qui sont conduites par les sociétés APRR, AREA, SANEF, SAPN, ASF, ESCOTA et COFIROUTE.

› État d'avancement des opérations du plan d'investissement autoroutier au 31/12/2022

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>Début des travaux début 2023, mise en service envisagée fin 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>Travaux en cours. Mise en service envisagée au 2^e semestre 2023.</i>
	Réalisation de parkings de covoiturage (1700 places)	Terminé en 2022 : Toul (A31), Gondreville (A31), Besançon Nord (A36), Besançon Est (A36), Soirans (A39) En service, avec réserves à lever : Torvilliers (A5), Balan (A42), Allain (A31), Burnhaupt (A36), Besançon Ouest (A36), Villefranche Ville (A6), Semoutiers (A5), Auxerre Nord (A6), Dole (A36), Thennelière (A26), Souppes/Loing (A77), Beaune Sud (A6), Vulaines (A5), Dijon Sud (A311) En cours : Saint-Thibault Buchères (A5), Magnant (A5), Chalon Champforgeuil (A6), Langres Nord (A31), Pouilly-en-Auxois (A38), Montmarault (A71)
	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)	Approbation du dossier de demande de principe le 13 décembre 2017. Déclaration d'utilité publique le 22 février 2019. Travaux en cours d'achèvement. <i>Mise en service le 21 février 2023.</i>
	Création de 3 passages à faune	Travaux achevés sur A41 – Porte de Savoie et Montagny-les-Lanches. <i>Mise en service le 21 décembre 2022.</i> Travaux en cours sur l'ouvrage d'A48 – Torchefelon. <i>Mise en service envisagée fin 2023.</i>
	Protection des eaux dans les zones vulnérables	Travaux achevés fin 2022.
	Réalisation de parkings de covoiturage (250 places)	Terminé en 2022 : Rives (A48) En service, avec réserves à lever : Aiguebelette (A43), La Bâtie (A41) et Montmélian (A43)
	A41 – Études de réaménagement du diffuseur d'Annecy Nord	Étude démarrée. <i>Livrable attendu pour fin 2023.</i>
ASF	A61 – diffuseur de la jonction est à Toulouse	<i>Enquête publique prévue en 2024 sur la totalité du programme et l'ensemble des travaux de Toulouse Métropole.</i>
	A62 – diffuseur d'Agen ouest	Mise en service 17 novembre 2022.
	A64 – diffuseur de Morlaàs	Dossier de demande de principe déposé le 19 juillet 2022.
	A64 – diffuseur de Carresse-Cassaber	Décision ministérielle sur le dossier de demande de principe signée le 15 mars 2022.
	A641/RD817 – demi-diffuseur complémentaire	Décision ministérielle sur le dossier de demande de principe signée le 16 juin 2021. <i>Travaux en cours.</i>
	A641/RD19 – demi-diffuseur complémentaire	Décision ministérielle sur le dossier de demande de principe signée le 19 juillet 2022.
	A64 – demi-diffuseur de la Virginie (Orthez)	Dossier de demande de principe déposé le 2 décembre 2021.
	A7 – demi-diffuseur de la Vienne sud	Études en cours. <i>Travaux prévus en 2023/2024.</i>
	A7 – demi-diffuseur de Salon nord	Enquête publique fin 2022. Études en cours. <i>Travaux en 2023/2024.</i>
	A7 – diffuseur de Saint-Paul-Trois-Châteaux	Études en cours.
	A7 – diffuseur de Porte de DromArdèche	Études en cours.
	Réalisation de parkings de covoiturage (1500 places)	Terminé en 2022 : Gallargues (A9), Balbigny (A89), Perpignan Sud (A9) En service, avec réserves à lever : Nîmes Est (A9), Ambarrès (A10), Montélimar Nord (A7), Béziers Ouest (A9), Orange Centre (A7), Castelnaudary (A61) En cours : Nîmes Ouest (A9), Avignon Nord (A7), Perpignan Nord (A9), Podensac (A62), Communay (A46), Capbreton (A63), Montaigu (A83), Lunel (A9), Saint-Jory (A62), Villefranche-de-Lauragais (A61), Saint-Gaudens (A64), Montgiscard (A61), Coutras (A89), Vouillé (A10), Saint-Vincent-de-Paul (A10), Pamiers Nord (A66), Thiers Ouest (A89)
	A8 Ouest -> A51 Nord : branche nouvelle	Études en cours.
COFIROUTE	A81 – Diffuseur de Laval	Opération en lien avec le parc d'activité, la concertation a eu lieu en commun en 2019.
	A10 – Diffuseur de Saran-Gidy	Travaux en cours. <i>Mise en service envisagée fin 2023.</i>
	A11 – Diffuseur de Connerré	Mis en service le 26 avril 2021.
	A11 – Réaménagement de la porte de Gesvres	Travaux en cours depuis juillet 2021. <i>Mise en service envisagée en 2024.</i>
	Création de 3 écoponts	Travaux en cours. <i>Mise en service envisagée mi-2023.</i>

Société	Opérations	État d'avancement
ESCOTA	A51 – Diffuseur de Cadarache	DUP obtenue en mai 2022. Travaux prévus à partir de début 2023. Mise en service prévue mi-2024.
	A8 – Quart de diffuseur à Beausoleil	Travaux démarrés en août 2021. Mise en service prévue en 2023.
	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 2024.
	Protection des champs captants	Deux sites sont concernés. Les travaux sont prévus en 2022-2023 pour le premier et en 2023-2024 pour le second.
	Réalisation de parkings de covoiturage (500 places)	Terminé en 2022 : Aucun En cours : Sisteron Nord (A51), Saint-Maximin (A8), La Saulce (A51)
	7 écoducs et 4 rétablissements de continuité piscicole	Écoducs : travaux achevés fin 2022. Continuités piscicoles : travaux prévus en 2023.
SANEF	A4 – Diffuseur de Sycamore (Bussy-Saint-Georges)	Étude en cours, opération couplée avec la création d'un pôle d'échange multimodal. Enquête publique prévue en 2023.
	A1 – Écopont d'Ermenonville (passage grande faune)	Travaux débutés en novembre 2021. Fin des travaux envisagée mi 2023.
	Réalisation de parkings de covoiturage (300 places)	Terminé en 2022 : Argancy (A4), Saint-Avoid (A4) En service, avec réserves à lever : Biache (A1), Étaples Le Touquet (A16), Berck (A16), Amiens Nord (A16) En cours : Arras (A1)
	A1-A2-A4 – Création de bassins	Travaux achevés fin 2022 à l'exception de quelques finitions.
SAPN	A13 – Complément du diffuseur n° 18 de Heudebouville	DUP le 6 octobre 2021. Travaux sur 2022-2024.
	Réalisation de parkings de covoiturage (300 places)	Terminé en 2022 : Aucun En service, avec réserves à lever : Chaufour (A13), Fécamp (A29), Troarn (A13), Toutainville (A13), Saint-Romain-de-Colbosc (A29), Bolbec (A29) En cours : Elbeuf (A13), Beaufort (A151)
	Création de bassins	Comporte 3 sites. Travaux achevés fin 2022.

Outre ces travaux contractualisés avec les sociétés concessionnaires historiques, des études et travaux dans le cadre de récentes concessions passées après appel d'offres et mise en concurrence ont été instruits ou contrôlés :

- la route Centre-Europe Atlantique (A79) entre Sazeret (03) et Digoïn (71), avec une mise en service de l'aménagement, l'élargissement et la mise au standard autoroutier effective le 4 novembre 2022, et,
- l'autoroute A69 entre Verfeil et Castres, pour laquelle le dossier d'avant-projet sommaire modificatif (APSM) a fait l'objet d'une décision ministérielle le 13 juillet 2022.



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

3.2.1. Histoire du développement du réseau autoroutier concédé

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

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

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

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

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

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

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

Une nouvelle réforme est lancée en 2001 afin d'adapter le système de financement des autoroutes au contexte juridique, politique et économique : les conditions de gestion des SEMCA 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 11 contrats de concession portant chacun sur une section autoroutière de 15 à 150 km qui ont été conclus, le dernier courant 2022 (concession de l'autoroute A69 Verfeil – Castres, confiée à la société ATOSCA).

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.

3.2.2. 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 :

- Les **contrats historiques** (ASF, ESCOTA, COFIROUTE, SANEF, SAPN, APRR et AREA), conclus dans les années 50 à 70 et modifiés à maintes reprises depuis leur signature. Ces contrats, qui couvrent l'essentiel du réseau autoroutier concédé français, sont entrés dans leur phase de maturité. Ils doivent s'achever dans les années 2030.
- Les **contrats récents** (ALIS, ALICORNE, ARCOUR, ARCOS, ALIAE, ATOSCA...), 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 (CCISE) pour les ponts de Normandie et de Tancarville.

3.2.3. 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.

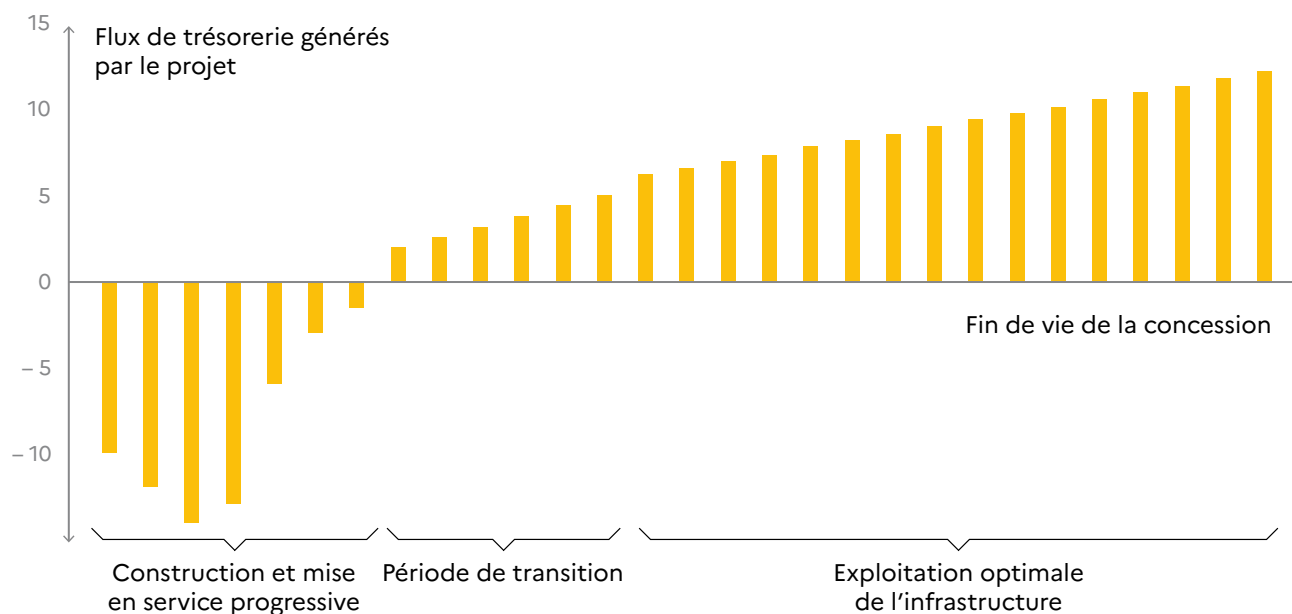
La rémunération des capitaux se fait tout au long du contrat de concession. Dans le cas d'une concession d'autoroute attribuée après appel d'offres, la plus grande partie des dépenses est constituée par les travaux de réalisation de l'ouvrage. Or, pendant toute la phase de construction, la société concessionnaire 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. Les figures suivantes illustrent ces deux phases en rendant compte de l'usage des recettes par les sociétés concessionnaires dans le cas d'une part des sociétés récentes et d'autre part des sociétés historiques.

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



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.

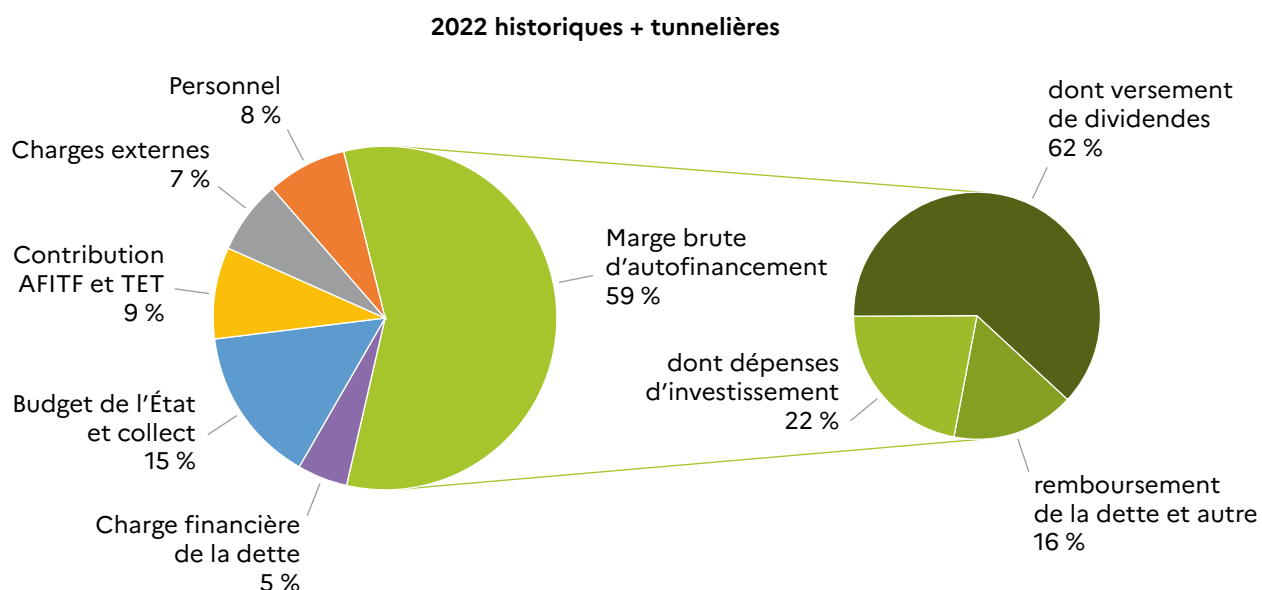
La « rentabilité » des capitaux propres investis n'est constituée pour la concession qu'au terme de cette dernière, une fois l'ensemble des dividendes versés et actualisés.

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.

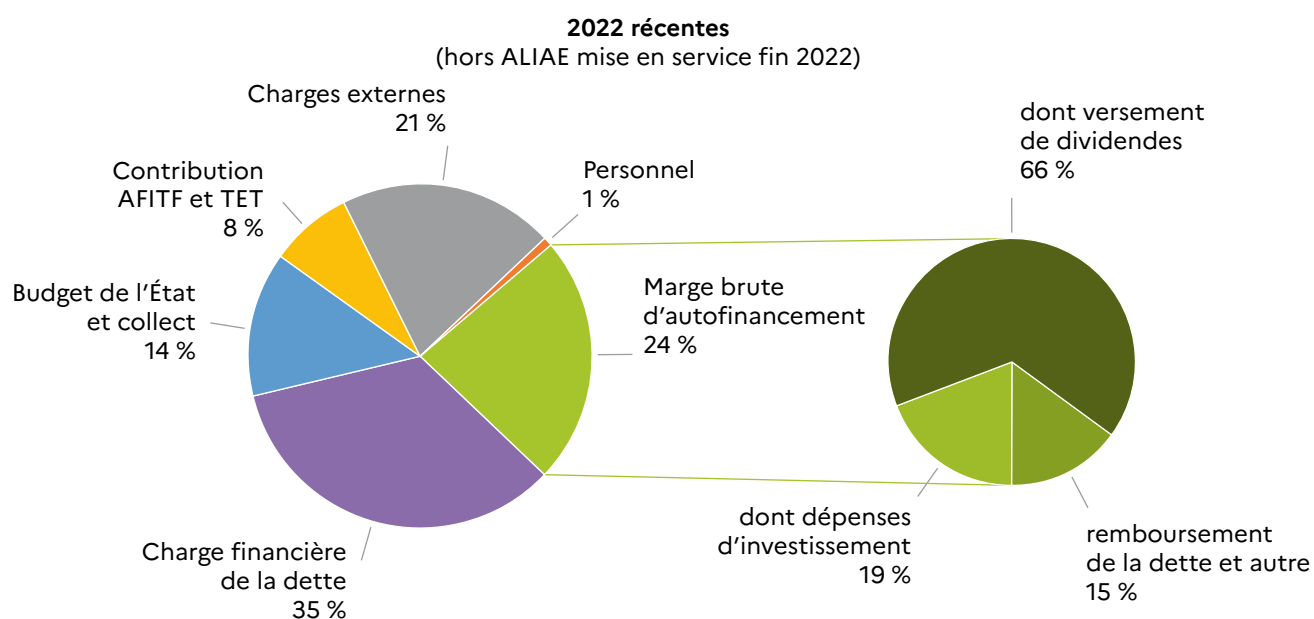
Le trafic en 2022 et son évolution par rapport à 2021 sur le réseau autoroutier concédé figurent en [annexe 3, page 76](#).

L'évolution de la situation financière des sociétés concessionnaires d'autoroutes en 2022 figure en [annexe 10, page 84](#).

› Usage des recettes de péage par les sociétés concessionnaires historiques
(ASF, ESCOTA, COFIROUTE, APRR, AREA, SANEF, SAPN, ATMB, SFTRF et CCISE; données 2022)



› Usage des recettes de péage par les sociétés concessionnaires récentes
(ALIS, CEVM, ARCOUR, ADELAC, A'LIENOR, ALICORNE, ATLANDES, ALBEA et ARCOS; données 2022)



Il est à noter que depuis la loi pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques du 6 août 2015, l'Autorité de régulation des transports (ART) est chargée d'établir, au moins une fois tous les cinq ans, un rapport public portant sur l'économie générale des conventions de délégation (cf. 4.4. *L'Autorité de régulation des transports*, page 26).

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

Gouvernance et organisation du secteur autoroutier concédé

Plusieurs acteurs interviennent dans la gouvernance du secteur autoroutier concédé. Tout d'abord, le concédant est représenté par l'État et son ministère chargé des transports, et en son sein, la sous-direction des financements innovants et du contrôle des concessions autoroutières (FCA).

Le ministère des Finances, via la direction générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes (DGCCRF) exerce également le contrôle relevant du concédant, notamment s'agissant des péages. Le concédant définit les obligations contractuelles des sociétés concessionnaires et en contrôle le respect. Il mène les renégociations de contrats à l'occasion de l'élaboration de contrats de plan et de plans de relance. Il instruit, approuve et assure ensuite le suivi des projets d'aménagement du réseau en lien avec les sociétés concessionnaires, les services déconcentrés et les collectivités territoriales.

Afin de mener à bien ses missions, la sous-direction FCA collabore avec plusieurs services, internes et externes à la direction des mobilités routières (DMR), tels que :

- Le département de la transition écologique, de la doctrine et de l'expertise technique (DMR/TEDET),
- Le centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA),
- Les services de la direction du budget du ministère des comptes publics,
- La direction générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes (DGCCRF) du ministère de l'Économie,
- Ou encore la direction générale des douanes et des droits indirects.

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

La Cour des comptes et l'autorité de la concurrence produisent ponctuellement des rapports sur l'activité de

contrôle menée par l'État et l'évolution du secteur. Elles émettent des recommandations qui sont ensuite prises en compte par le Gouvernement.

La Commission européenne contrôle certains éléments aux contrats afin de veiller au respect de la législation européenne en matière de droit de la concurrence (au titre de la réglementation relative aux aides d'État) et de droit de la commande publique. Au titre de la directive « Eurovignette », elle se voit soumise tout nouveau système de péage, 6 mois avant sa mise en œuvre. C'est le cas pour les péages prévus par chaque nouveau contrat de concession.

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

Le Parlement a enfin vu son rôle accru pour autoriser le financement de l'intégration d'ouvrages ou d'aménagements non prévus au cahier des charges par allongement de la durée des concessions avec l'entrée en vigueur de la loi n° 2015-990 du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques. En outre, le Parlement exerce son contrôle par la mise en place de missions d'information ou de commission d'enquête ad hoc, comme ce fut le cas en 2020.

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

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

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

À partir de mars 2022, la DGITM, sans modifier son acronyme, s'est réorganisée pour devenir la direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités. Quatre sous-directions et deux départements ont été créés :

- Sous-direction du pilotage de l'entretien, de l'exploitation du réseau routier national non concédé et de l'information routière (PEI),
- Sous-direction des financements innovants et du contrôle des concessions autoroutières (FCA),
- Sous-direction de la régulation et de la performance durable des transports routiers (TR),
- Sous-direction de la stratégie d'aménagement et de

modernisation du réseau routier national (SAM),

- Département de la transition écologique, de la doctrine et de l'expertise technique (TEDET), et
- Département de la transition des usages et de la digitalisation (TUD).

Concernant la sous-direction FCA, celle-ci n'a pas vu son organisation interne modifiée, celle-ci s'étant déjà réorganisée un an plus tôt.

La sous-direction FCA compte 42 agents et est composée de 5 bureaux :

- bureau des contrats (FCA1);

- bureau de la dévolution (FCA2)
- bureau des services aux usagers et de la comodalité (FCA3);
- bureau de la construction et du patrimoine et de l'aménagement (FCA4);
- bureau de l'expertise juridique (FCA5).

Elle est responsable de la mise en concurrence pour les nouveaux contrats de concession et marchés de partenariats, assure le contrôle de l'exécution des contrats et contrôle la bonne gestion du réseau autoroutier concédé et du service rendu aux usagers.

L'organigramme de la sous-direction FCA est joint en *annexe 1, page 72*.

Plus particulièrement, les bureaux ont les missions suivantes :

Le bureau FCA1 veille à la bonne exécution des contrats, en particulier dans leurs dimensions juridique et financière. Ses locaux sont situés sur le site de la Défense de la DGITM, avec les bureaux FCA2 et FCA5. Il est l'interlocuteur des sociétés concessionnaires, ainsi que des services déconcentrés et des services des collectivités locales des réseaux dont il s'occupe. Il contrôle les tarifs de péage et analyse l'équilibre économique et financier des concessions. FCA1 mène par ailleurs, en lien avec les bureaux FCA3 et FCA4, les négociations relatives à la modification des contrats de concession et à la conclusion de nouveaux contrats de plan. Le bureau contribue également à la production législative et réglementaire relative au secteur autoroutier.

Le bureau FCA2 est responsable de l'intégralité des procédures de mise en concurrence pour les nouveaux contrats de concession et marchés de partenariat en lien avec les services déconcentrés et notamment les directions régionales de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) concernées. Il s'appuie pour la conduite de ces procédures sur les compétences techniques internes de la sous-direction, notamment les bureaux FCA3 et FCA4 pour la contractualisation des indicateurs de performance (dimensionnement et politique d'entretien des objets techniques constitutifs du patrimoine autoroutier, aires annexes, péage, exploitation, etc.) et la rédaction de certaines clauses des contrats ou sur le bureau FCA5 pour une assistance juridique. FCA2 s'appuie également pour mener à bien le lancement de nouvelles concessions sur les entités territoriales et les directions techniques du centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA), ainsi que le département de la transition écologique, de la doctrine et de l'expertise technique (DMR/TEDET) et sur une assistance externe, financière et juridique.

Les bureaux FCA3 et FCA4 sont chargés du contrôle de l'exécution des contrats de concession sur les aspects techniques. Leurs locaux sont situés à Bron, dans la pé-

riphérie lyonnaise.

Le bureau FCA3 intervient sur les domaines relatifs aux services aux usagers et à la comodalité. Le bureau est ainsi particulièrement mobilisé sur le développement des nouvelles mobilités, avec une situation de pivot entre les entités du ministère et interministérielles en charge de l'élaboration de la doctrine (TEDET, CEREMA, DSR...), son appropriation et sa mise en œuvre par les sociétés d'autoroutes. Il assure également le suivi des indicateurs de performance rendant compte du niveau de service rendu aux usagers, et mène les actions correctrices le cas échéant nécessaires vis-à-vis des sociétés concessionnaires. **Le bureau FCA4** intervient quant à lui sur les aspects relatifs à l'aménagement du réseau et au patrimoine. Outre l'instruction des dossiers de conception des sociétés d'autoroutes, le bureau assure le suivi sur pièce et sur place des opérations d'aménagement menées par les sociétés concessionnaires. Il pilote également l'ensemble des audits menés sur les enjeux constructifs ou patrimoniaux. Outre le chef de bureau, ces bureaux comprennent des chargés de domaine et des chargés d'opérations. Experts techniques de leur champ d'intervention, les agents se rendent fréquemment sur le terrain pour procéder à des audits et à des contrôles.

Le bureau FCA5 fournit une assistance juridique à l'ensemble des bureaux de la sous-direction. Plus particulièrement, il assure la production de la doctrine ministérielle en matière de partenariats public-privé et est en charge de sa diffusion et de sa promotion à la fois en interne au ministère, mais également vis-à-vis de l'extérieur (IGD notamment). Il assure le pilotage et le contrôle qualité des prestataires (conseil, cabinet d'avocats) mobilisés par la sous-direction.

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

4.2. La collaboration interservices

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

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

douanes et des droits indirects (DGDDI).

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

Les **commissions intergouvernementales** (CIG) des tunnels du Mont-Blanc et du Fréjus (voir 4.7. *Les commissions intergouvernementales des tunnels transalpins*, page 30) qui régissent l'exploitation des tunnels alpins, intègrent un ambassadeur, président des délégations françaises aux CIG des tunnels du Mont-Blanc et du Fréjus, dont la DMR assure la vice-présidence, les préfets de la Savoie et de la Haute-Savoie, les sous-préfets de Saint-Jean-de-Maurienne et de Bonneville, des représentants des ministères de l'Économie et de l'Intérieur et les directions départementales des territoires de la Haute-Savoie et de la Savoie.

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

4.3. La Commission européenne

4.3.1. Le contrôle des aides d'État

L'allongement de la durée d'une concession est susceptible de revêtir le caractère d'une aide d'État. Aussi les projets d'avenants prévoyant un tel allongement doivent être notifiés à la Commission européenne afin que celle-ci s'assure soit qu'ils peuvent ne pas être considérés comme relevant d'une aide d'État, soit qu'ils doivent être regardés comme constitutifs d'une aide d'État. La commission s'assure alors de leur compatibilité avec le marché intérieur. Dans un tel cas, comme pour les avenants destinés à mettre en œuvre le plan de relance autoroutier, la commission vérifie notamment que la période d'allongement consentie compense strictement les charges nouvelles imposées à la société concessionnaire. Les paramètres financiers qui ont abouti à l'estimation de la compensation font, dans ce cadre, l'objet d'un examen attentif puis d'une décision publique (cf. décision SA.2014/N 38271 du 28/10/2014 pour le PRA).

4.3.2. L'encadrement des péages applicable aux poids lourds

En mai 2017, la Commission a publié son paquet mobilité I, premier des trois volets de son initiative « l'Europe en mouvement », dans lequel elle propose de réviser la

directive « Eurovignette » sur la tarification des infrastructures en vue d'une application plus aboutie des principes « pollueur-payeur » et « usager-payeur ».

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

Après l'adoption par le Parlement européen d'un compromis en mai 2018, les discussions sur la révision de la directive au sein du Conseil européen se sont poursuivies depuis 2019 jusqu'au début de l'année 2022 aboutissant à l'approbation le 24 février 2022 de la directive (UE) 2022/362 modifiant les directives 1999/62/CE, 1999/37/CE et (UE) 2019/520 en ce qui concerne la taxation des véhicules pour l'utilisation de certaines infrastructures.

Ce texte est historique à plus d'un titre, en permettant notamment l'approfondissement du principe « pollueur-payeur ». Tout d'abord, il prévoit la modulation des tarifs des péages en fonction des classes d'émission de CO₂ alors que, dans la version précédente de la directive, seules les classes d'émission EURO étaient prises

en compte. Il renforce également les redevances pour coûts externes, rendant obligatoire une redevance pour coût externe lié à la pollution atmosphérique pour tout nouveau système de péage. Enfin, ce texte maintient la possibilité d'introduire des vignettes (c'est-à-dire une tarification forfaitaire de l'usage de tout ou partie d'un réseau, dépendant de la durée d'utilisation de celui-ci et non pas de la distance parcourue) dans le cadre d'un « système mixte » dans lequel une partie au moins du réseau fait l'objet d'une tarification reposant sur une base kilométrique.

La sous-direction FCA a apporté son expertise technique et juridique aux évolutions proposées de la directive dans le cadre du processus interministériel national, sous le pilotage, notamment, du SGAE, et en lien avec la représentation permanente à Bruxelles. Par ailleurs, elle a entrepris la transposition des dispositions de cette nouvelle directive dans le droit français en préparant les projets d'articles introduisant dans la partie législative du Code de la voirie routière la modulation CO₂ des péages et les redevances pour coûts externes. Ces articles ont été pris en compte dans le projet de loi portant diverses dispositions d'adaptation au droit de l'Union européenne dans les domaines de l'économie, de la santé, du travail, des transports et de l'agriculture présenté en Conseil des ministres le 23 novembre 2022.

Comme le prévoit la directive, les nouveaux systèmes de péage sont notifiés à la commission au plus tard 6 mois avant leur entrée en vigueur de manière à ce que la commission s'assure de leur conformité avec les dispositions de la directive. En 2022, ce fut le cas pour le système de péage prévu par la concession de la route Centre-Europe Atlantique (avis de la Commission C(2022) 6553 du 16 septembre 2022).

4.3.3. L'encadrement du télépéage

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

Le SET repose sur une architecture ouverte constituée de normes communes. Les prestataires du SET sont tenus de proposer aux usagers un équipement permettant de s'acquitter des péages à travers toute l'Union européenne. Le SET connaît une mise en place complexe qui nécessite une évolution du cadre juridique.

La nouvelle directive 2019/520 concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier et facilitant l'échange transfrontalier d'informations relatives au défaut de paiement des redevances routières dans l'Union a été adoptée le 19 mars 2019. Elle comporte deux volets : un volet interopérabilité, dont l'objectif est d'accélérer le développement de l'interopérabilité et de résoudre les obstacles identifiés dans la première version du régime de 2004, ainsi qu'un volet relatif à l'échange de données transfrontalières en vue de la lutte contre la fraude au péage. La France a vivement soutenu l'atteinte d'un compromis sur ce texte, et notamment sur le second volet, dont les dispositions sont essentielles au développement du péage en flux libre. En complément à cette directive, la Commission européenne a adopté un règlement délégué et un règlement d'exécution d'application immédiate. Le premier concerne la classification des véhicules, les obligations des utilisateurs du service européen de télépéage, les exigences applicables aux constituants d'interopérabilité et les critères minimaux d'éligibilité des organismes notifiés (règlement délégué UE 2020/203), le second est relatif à des obligations détaillées incombant aux prestataires du service européen de télépéage, au contenu minimal de la déclaration de secteur de service européen de télépéage, aux interfaces électroniques, aux exigences applicables aux constituants d'interopérabilité, et abrogeant la décision 2009/750/CE (règlement d'exécution UE 2020/204).



La transposition de cette directive en droit national a été engagée en fin d'année 2020 par la DMR qui a participé à l'élaboration d'un projet de loi portant diverses dispositions d'adaptation au droit de l'Union européenne en matière de transports. Cette loi n° 2021-1308 du 8 octobre 2021 portant diverses dispositions d'adaptation au droit de l'Union européenne dans le domaine des transports, de l'environnement, de l'économie et des finances a été définitivement adoptée par le Parlement le 28 septembre 2021.

Ces dispositions ont été complétées dans le champ réglementaire avec deux décrets.

Le décret n° 2022-504 du 7 avril 2022 relatif aux systèmes de télépéage, aux droits et obligations des percepteurs de péage, des prestataires et des utilisateurs du service européen du télépéage et portant transposition de la directive n° 2019/520 du 19 mars 2019. Ce texte définit les droits et obligations de l'ensemble des percepteurs et des prestataires de services de péages, quel que soit le système de télépéage envisagé. Il définit ensuite les droits et obligations propres au service européen de télépéage (pour les percepteurs de péage : publication d'une déclaration de secteur décrivant les conditions d'accès des prestataires à ce secteur, égalité d'accès des prestataires du service européen de télépéage, égalité des conditions de rémunération; pour les prestataires du service européen de télépéage : obligation d'enregistrement, obligation de couverture du territoire de plusieurs États membres de l'Union européenne, etc.). Il définit également le rôle de l'Autorité de régulation des transports dans la régulation du secteur du service européen de télépéage (mission de conciliation exercée par l'Autorité entre les prestataires de service européen de télépéage et les percepteurs de télépéage, conditions et procédure d'enregistrement des prestataires du service européen de télépéage, modalités de tenue du

registre du service européen de télépéage). Il adapte enfin le Code de la route afin de permettre la coopération transfrontière et de renforcer la lutte contre la fraude au péage.

Le décret n° 2022-503 du 7 avril 2022 permet quant à lui de mettre en cohérence le Code de la voirie routière avec les dispositions de la directive (UE) 2019/520 en matière de mise en œuvre de constituants d'interopérabilité, qui sont les équipements nécessaires au bon fonctionnement de ce service à l'échelle de l'Union européenne. Il prend également en compte le règlement délégué 2020/203 de la Commission du 28 novembre 2019 concernant la classification des véhicules, les obligations des utilisateurs du service européen de télépéage, les exigences applicables aux constituants d'interopérabilité et les critères minimaux d'éligibilité des organismes notifiés, le règlement d'exécution (UE) 2020/204 du 28 novembre 2019 relatif à des obligations détaillées incombant aux prestataires du service européen de télépéage, au contenu minimal de la déclaration de secteur de service européen de télépéage, aux interfaces électroniques, aux exigences applicables aux constituants d'interopérabilité, et abrogeant la décision 2009/750/CE qui précisent les règles applicables à la mise sur le marché, au retrait et à l'interdiction de ces constituants, notamment les conditions et les procédures relatives à l'apposition du marquage « CE ».

4.4. L'Autorité de régulation des transports

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

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

L'ART dispose de quatre champs de compétences sur le secteur autoroutier concédé développés ci-après.

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

4.4.1.a. Les nouveaux contrats et les projets d'avenants

L'article L. 122-8 du Code de la voirie routière dispose que l'Autorité de régulation des transports (ART) est consultée sur les projets de modification de la convention de délégation, du cahier des charges annexé ou de tout autre contrat lorsqu'ils ont une incidence sur les tarifs de péage ou sur la durée de la convention de délégation. Elle se prononce dans un délai de trois mois à compter de sa saisine. L'article R. 112-27 du même code précise que l'ART transmet son avis au ministre chargé de la voirie routière nationale et au ministre chargé de l'économie dans le délai de trois mois prévu à l'article L. 122-8 et que, passé ce délai, l'avis est réputé donné.

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

L'ART a rendu cinq avis en 2022 sur un nouveau projet de contrat et 4 projets d'avenant suivants :

- Le 25 janvier 2022 sur le projet de contrat pour la mise en concession de l'autoroute A69 entre Castres (Tarn) et Verfeil (Haute-Garonne);
- Le 21 avril 2022 sur le projet de dix-neuvième avenant à la convention passée entre l'État et la société APRR;
- Le 21 avril 2022 sur le projet de dix-septième avenant à la convention passée entre l'État et la société AREA;
- Le 26 juillet 2022 sur le projet de treizième avenant à la convention passée entre l'État et la société SAPN;
- Le 26 juillet 2022 sur le projet de quatorzième avenant à la convention passée entre l'État et la société SANEF.

Les suites données à cet avis sont précisées, conformément aux recommandations de la Cour des comptes, dans la partie 7, page 62 de ce rapport présentant l'économie des avenants aux contrats de concession.

4.4.1.b. L'économie générale des concessions autoroutières

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

L'ART a publié en décembre 2023 son sixième rapport sur les comptes des sociétés concessionnaires pour l'exercice 2022.

Dans ce rapport, l'Autorité constate que l'année 2022 est marquée par une sortie définitive de la crise sanitaire, les principaux indicateurs financiers agrégés des SCA rattrapant ou dépassant leur niveau de 2019. Ce retour à la normale provient directement de l'augmentation de trafic de 7,5 %, augmentation qui a été plus marquée pour les véhicules légers (VL, + 8,5 %) que pour les poids lourds (PL, + 2,2 %). Au total, le trafic VL atteint 101 % de son niveau 2019 et le trafic PL 104 %, mais avec des disparités importantes entre les réseaux.

L'ART constate également que le chiffre d'affaires des SCA, à 11,2 milliards d'euros, dépasse son niveau de 2019 (106 %). Cette hausse du chiffre d'affaires, couplée à une hausse plus modérée des charges d'exploitation (+ 3,4 %), se traduit par une progression du taux de marge de l'EBITDA de 0,7 point de pourcentage, à 74,8 %. La moindre hausse des charges d'exploitation, en comparaison avec la hausse du trafic, s'explique par une maîtrise générale des dépenses salariales.

À 4,3 milliards d'euros, le résultat net des SCA est en hausse. Il est plus élevé en 2022 qu'en 2021 (+ 11,7 %). Ce résultat est la combinaison de plusieurs facteurs : la hausse de l'EBITDA partiellement contrebalancée par la

remontée des taux d'intérêt et l'augmentation du montant de l'impôt sur les sociétés en raison de l'amélioration du résultat avant impôt malgré une diminution du taux. Les flux de trésorerie, mécaniquement en hausse, ont permis le versement de dividendes en hausse de plus de 16 % par rapport à 2021.

L'Autorité relève que le niveau d'investissement s'est stabilisé à 1,8 milliard d'euros, stable par rapport à 2021. Cette stabilité s'explique par la diminution des montants engagés au titre du plan de relance, qui se termine, et qui est compensée par la construction de nouvelles infrastructures et par les dépenses au titre des autres plans d'investissement, tels que le PIA.

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

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

En juin 2023, l'ART a publié son rapport annuel sur les marchés et les contrats passés par les sociétés concessionnaires d'autoroutes relatif à l'exercice 2022.

En 2022, avec 393 marchés examinés représentant un volume de 936 M€ HT, l'activité des commissions des marchés est restée soutenue. Le nombre de projets de marchés soumis à l'avis des commissions des marchés a augmenté, comme le montant par rapport à l'exercice précédent. Au total, plus de la moitié des marchés en montant (54 %) sont soumis à l'avis des commissions de marchés. Ceux-ci concernent majoritairement des marchés de travaux, en nombre (58 %) comme en montant (72 %).

L'Autorité observe que la demande des SCA a marqué une reprise en 2022, avec une part significative de marchés d'un montant important. En effet, pour l'année 2022, la demande de travaux émanant des SCA a représenté un montant de 673 millions d'euros, c'est-à-dire un niveau supérieur à celui de 2021, mais inférieur à 2020. Le nombre de marchés de travaux passés par les SCA a toutefois diminué par rapport à 2021, passant de 250 à 228.

Elle constate en outre que l'année 2022 comme l'année 2021 se caractérise par une faible part des marchés de «travaux principaux», c'est-à-dire de travaux de création de nouvelles plateformes autoroutières, contrairement aux années 2018 à 2020; à l'inverse, les SCA ont majoritairement passé des marchés de chaussées (56,3 %) et des marchés d'ouvrages d'art (15,5 %) en 2022.

En 2022, les SCA ont attribué 65 % de leur volume de marchés à 5 groupes de travaux publics, parmi lesquels se trouvent en tête les groupes Vinci, Bouygues et Eiffage, contre 81 % en 2021.

Estimant le Plan de relance autoroutier (PRA) suffisamment avancé, l'Autorité a cherché à comparer les montants d'investissement négociés dans le cadre du PRA avec la meilleure estimation pour l'instant des coûts de construction. Bien qu'en euros constants le bilan soit globalement équilibré, elle estime que le montant de construction réel serait inférieur au montant négocié et compensé, l'écart s'expliquant principalement par une inflation des prix de la construction bien moindre qu'anticipée.

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

Au titre de l'article L. 122-27 du Code de la voirie routière, l'ART rend, préalablement à l'agrément par l'administration de l'attributaire pressenti, un avis sur le respect de la réglementation applicable à la passation ou la cession des contrats d'exploitation des installations annexes sur aires de service (dits de «sous-concession») 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 2022, 33 avis portant sur un total de 159 projets d'installations annexes à caractère commercial sur aires de service, dont 130 concernant spécifiquement la mise en place et l'exploitation d'infrastructures de recharge pour véhicule élec-



1. Qui a modifié l'article L. 119-4 du Code de la voirie routière.



trique (IRVE). Tous ces avis ont été favorables.

4.4.4. Régulation du service européen de télépéage en France

Dans le cadre de la transposition de la directive 2019/520 concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier et facilitant l'échange transfrontalier d'informations relatives au défaut de paiement des redevances routières dans l'Union, de nouvelles missions ont été confiées à l'ART dans le domaine de la régulation de l'activité de télépéage en France (cf. [4.3.3. L'encadrement du télépéage](#), page 25).

Depuis l'entrée en vigueur de la loi n° 2021-1308¹ du 8 octobre 2021 portant diverses dispositions d'adaptation au droit de l'Union européenne dans le domaine des transports, de l'environnement, de l'économie et des finances, l'ART est désormais chargée de l'enregistrement en France des prestataires du service européen de télépéage et de la tenue du registre du service européen de télépéage, missions qui étaient jusqu'alors dévolues à la DGITM.

Elle exerce par ailleurs la mission de conciliation entre les percepteurs de péage et les prestataires du service européen de télépéage telle qu'en dispose la directive. À ce titre, elle peut être saisie par un percepteur de péage

ou un prestataire du service européen de télépéage afin de rendre un avis sur tout différend concernant leurs relations ou négociations contractuelles.

Ces compétences ont été précisées par le décret n° 2022-504 du 7 avril 2022 relatif aux systèmes de télépéage, aux droits et obligations des percepteurs de péage,

des prestataires et des utilisateurs du service européen du télépéage. Ce texte a en particulier introduit des dispositions en matière de composition et d'instruction des dossiers d'enregistrement des prestataires de SET (service européen de télépéage) et précisé les missions de conciliation exercée par l'Autorité en matière de télépéage.

4.5. Le Parlement

Ces dernières années, le Parlement a vu ses moyens de contrôle et d'évaluation considérablement renforcés, outre la faculté qu'il conserve de mobiliser une commission d'enquête, faculté mise en œuvre en 2020 avec la conduite d'une commission d'enquête sénatoriale sur le contrôle, la régulation et l'évolution des concessions autoroutières.¹

Depuis l'intervention de la loi n° 2015-990 du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques, c'est ainsi au pouvoir législatif qu'il revient d'autoriser l'allongement de la durée des contrats de concession pour financer l'intégration d'ouvrages ou d'aménagements non prévus aux contrats de concession. Le quatrième alinéa de l'article L. 122-4 du Code de

la voirie routière dans sa rédaction issue de la loi précitée ne prévoit en effet plus la possibilité d'approuver par un décret en Conseil d'État un avenant prévoyant un tel allongement.

Par ailleurs, l'information du Parlement n'a eu de cesse d'être améliorée : depuis 2009, le Parlement est destinataire chaque année d'un rapport sur l'exécution et le contrôle des contrats de concession d'autoroutes et d'ouvrages d'art (cf. article 7 du décret n° 2009-1102 du 8 septembre 2009 portant création du comité des usagers du réseau routier national), mais aussi d'un rapport sur l'évolution des péages pour chaque exploitant autoroutier (cf. article L. 119-8 du Code de la voirie routière). Le présent rapport répond à cette exigence pour l'année 2022.

4.6. Le comité des usagers du réseau routier national

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

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

Le comité des usagers du réseau routier national s'est réuni le 2 décembre 2022. Les services de l'État ont notamment présenté au comité :

- Les tarifs des péages autoroutiers pour 2022 et prévisions pour 2023 ;
- L'organisation de la nouvelle direction des mobilités routières (DMR) suite à la réorganisation de la DGITM ;
- La nouvelle autoroute A79, tronçon clé de la Route Centrale Europe Atlantique, son système de péage en flux libre et la modulation de ses tarifs selon la classification Euro des poids lourds et le caractère émissif ou non des véhicules légers ;
- L'état d'avancement du déploiement des installations de recharge pour véhicules électriques (IRVE) sur le réseau routier national.

1. http://www.senat.fr/commission/enquete/concessions_autoroutieres.html

4.7. Les commissions intergouvernementales des tunnels transalpins

La sous-direction FCA assure la vice-présidence et le secrétariat des délégations françaises aux Commissions intergouvernementales (CIG) des tunnels du Mont-Blanc et du Fréjus, sous l'autorité de monsieur l'ambassadeur Philippe Voiry, ambassadeur pour les commissions intergouvernementales, la coopération et les relations transfrontalières, président des délégations françaises.

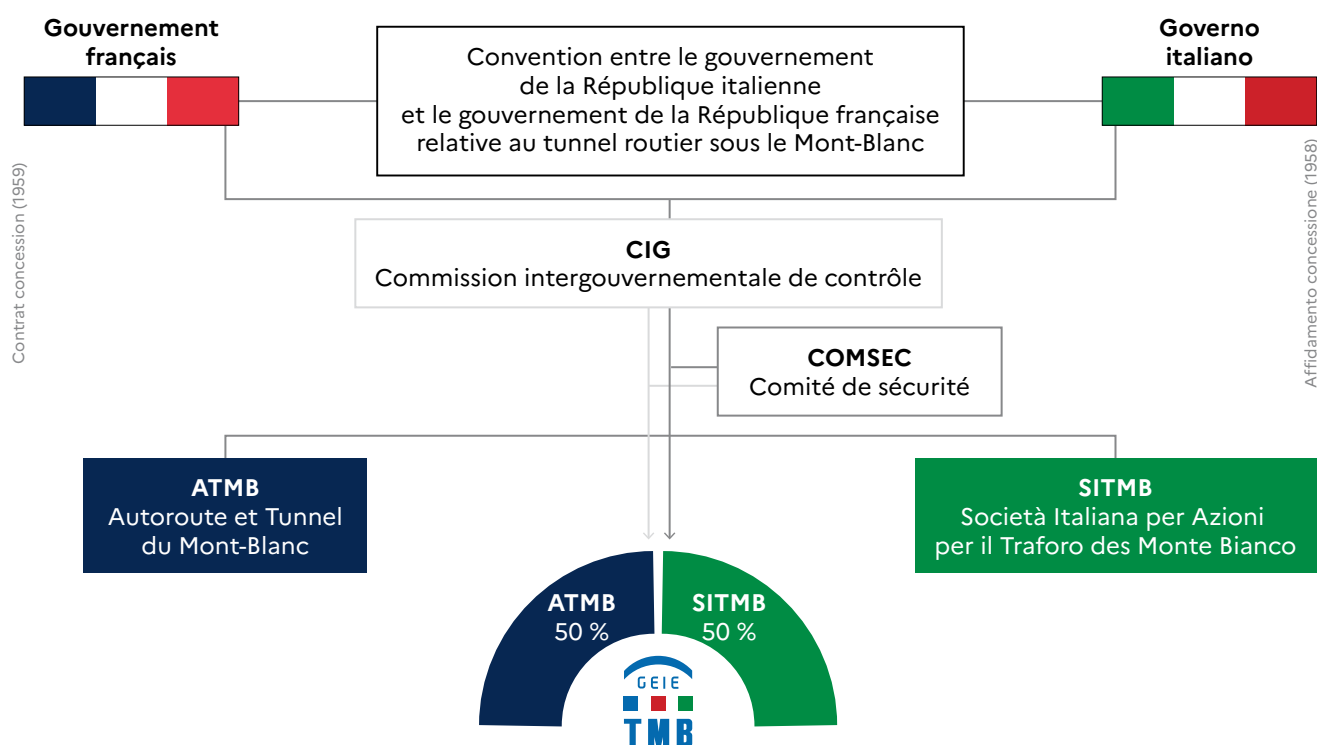
Plusieurs caractéristiques propres à ces deux ouvrages méritent d'être signalées. Les deux tunnels se distinguent en effet l'un et l'autre par leur caractère transfrontalier, mais également par leur longueur (11,6 km pour le Mont-Blanc, 12,9 km pour le Fréjus), et par le fait que chaque pays a confié,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

propre à chacun des deux tunnels, l'exploitation de la moitié de l'ouvrage à un concessionnaire en application de la directive 2004/54/CE du 29 avril 2004.

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

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

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



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

En application des conventions signées entre les gouvernements français et italien (la convention du 24 novembre 2006, dite « Convention de Lucques » pour le tunnel du Mont-Blanc, et la convention du 23 février 1972 pour le tunnel du Fréjus), les CIG de chaque tunnel sont chargées, au nom et par délégation des gouvernements italien et français, de suivre l'ensemble des questions liées à la sécurité, l'exploitation, l'entretien, le renouvellement et la modernisation des ouvrages. Les CIG sont les « autorités administratives » au sens de la directive 2004/54/CE concernant les exigences de sécurité minimales applicables aux tunnels du réseau routier transeuropéen. Les

GEIE, en tant qu'exploitants, présentent le bilan d'exploitation des deux tunnels lors des CIG. La CIG de chaque tunnel se réunit deux fois par an.

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

Les comités de sécurité peuvent également former des groupes de travail spécifiques à certains sujets de première importance comme « le groupe de travail retour d'expérience » dont l'objectif est d'analyser les incidents survenus dans le tunnel ou « le groupe de travail inspections détaillées périodiques » dont la fonction est d'ef-

fectuer un contrôle systématique et précis de l'ouvrage. En 2021, chaque comité de sécurité s'est réuni à plusieurs reprises pour examiner les conclusions des groupes de travail ainsi que des différents contrôles ou inspections menées. Les conclusions des Comités de Sécurité sont ensuite examinées par les CIG.

L'évolution de la gouvernance du TMB-GEIE est un point à l'ordre du jour des réunions des CIG du tunnel du Mont-Blanc. Le projet de réforme vise à recentrer le TMB-GEIE sur les missions de sécurité et d'exploitation, essentielles pour les deux États concédants et nécessite la révision de la convention de Lucques du 24 novembre 2006 qui régit les relations franco-italiennes pour la gouvernance du tunnel. Depuis 2021, les administrations française et italienne des transports et des affaires étrangères travaillent à la révision de ce texte. Les CIG du 24 juin 2022 et du 5 décembre 2022 ont pris acte de la poursuite des travaux du projet de réforme. Les négociations sur la révision de la Convention de Lucques sont menées directement au niveau des deux États, sous le pilotage en France du ministère de l'Europe et des Affaires étrangères.

Les nouveaux contrats

Cinq nouvelles concessions autoroutières ou projets de concession ont plus particulièrement été suivis par FCA en 2022.



5.1. L'autoroute A79, la route Centre-Europe Atlantique (RCEA) dans l'Allier

La RCEA dans l'Allier est un maillon important de la grande liaison transversale est-ouest qui relie, au nord du Massif central, la façade atlantique depuis Royan au sillon rhodanien via Chalon-sur-Saône et Mâcon. De nombreux accidents graves et notamment mortels ont été constatés, dus essentiellement à la configuration de l'axe à 2 voies bidirectionnelles sans séparateur central sur une partie importante de la RCEA dans l'Allier et au fort trafic de poids lourds empruntant cette dernière. Conséquemment, la mise à 2x2 voies avec séparateur central de la RCEA dans l'Allier (A79) par recours à une concession autoroutière a été déclarée d'utilité publique le 20 avril 2017.

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

Suite à l'analyse des offres et à une phase de négociation, le groupement mené par Eiffage SA a été désigné concessionnaire attributaire (sous le nom de « ALIAE ») en

septembre 2019. En parallèle, la consultation de l'Autorité de régulation des transports (ART) a été engagée dès juillet 2019 amenant à l'obtention de l'avis réglementairement requis en octobre 2019. Ceci a alors permis d'engager la procédure de prise du décret en Conseil d'État, acte préalable à l'entrée en vigueur du contrat de concession qui s'est conclue le 15 mars 2020, date à laquelle le contrat de concession est effectivement entré en vigueur. Dès le lendemain, l'exploitation de la RN79, objet du contrat de concession, a été transférée à ALIAE.

La reprise de la RN79, la phase de conception et le début des travaux ont été affectés par l'épidémie COVID. Néanmoins, l'autorisation unique environnementale a été obtenue en août 2020 et les travaux ont pu débuter sur l'ensemble du tracé à compter de cette date. Les travaux ont battu leur plein en 2021 et 2022 sur les 88 km de cette nouvelle concession mobilisant au plus fort de son activité plus de 1000 personnes et une multitude de métiers. L'autoroute A79 est la première autoroute de France à bénéficier de la technologie de péage en flux libre contribuant à la fluidification de la circulation. La mise en service est intervenue le 4 novembre 2022.

La durée de concession est fixée à 48 ans à compter de la date d'entrée en vigueur du contrat.

5.2. L'autoroute A69, Castres-Verfeil

Le projet A69 est une liaison autoroutière à 2x2 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, de développer l'attractivité du bassin d'emploi et de simplifier les exports-imports depuis les industries sud-tarnaises. 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.

La procédure de mise en concession a été lancée par la publication de l'avis d'appel public à la concurrence le 10 mars 2020. Plusieurs groupements ont remis une candidature et ont été admis à présenter une offre.

Suite à une phase d'analyse et de négociation des offres, le groupement dont le mandataire est NGE Concessions a été désigné concessionnaire attributaire, sous le nom d'«ATOSCA», en octobre 2021. Suite à la consultation de l'Autorité de régulation des transports (ART) et du Conseil d'État, le contrat de concession A69 est entré en vigueur le 22 avril 2022. L'année 2022 a été principalement consacrée aux procédures et autorisations administratives (autorisation environnementale, archéologie préventive, maîtrise foncière...) préalables au lancement des travaux, prévu courant 2023.

La mise en service de l'autoroute est prévue en 2025 et la durée de concession est fixée à 55 ans à compter de la date d'entrée en vigueur du contrat.

5.3. L'autoroute A412 Machilly Thonon-les-Bains

Déclaré d'utilité publique en décembre 2019, le projet de la liaison autoroutière entre Machilly et Thonon-les-Bains (74) représente environ 16 km de tracé neuf, et doit permettre de relier Thonon-les-Bains à Machilly, et, au-delà, d'offrir au Chablais une liaison de qualité à Annemasse, au Genevois et au reste du territoire national. Ce projet est très fortement soutenu par le Conseil Départe-

mental de la Haute-Savoie, qui s'est engagé à supporter l'intégralité de l'éventuelle subvention d'équilibre.

La procédure de mise en concession a été lancée par la publication de l'avis d'appel public à la concurrence en février 2021. La procédure est toujours en cours.

5.4. La liaison autoroutière A154-A120

Déclarée d'utilité publique en juillet 2018, la réalisation de la liaison autoroutière A154-A120, s'étendant sur un linéaire d'une centaine de kilomètres majoritairement en tracé neuf, vise à soutenir les mutations de l'économie locale et à renforcer la cohésion de la Région Centre-Val de Loire et le développement harmonieux des pôles de Chartres et de Dreux. Le projet permettra en outre d'améliorer les complémentarités entre modes pour le transport de marchandises, de soutenir l'économie agricole et d'améliorer la sécurité et le cadre de vie des habitants.

La procédure de mise en concession a été lancée par la publication de l'avis d'appel public à la concurrence en février 2022. La procédure est toujours en cours.

5.5. Le contournement est de Rouen (A133-A134)

Déclaré d'utilité publique en novembre 2017, le projet de liaison A28-A13 (contournement est de Rouen) représente environ 40 km de tracé neuf et permettra notamment de détourner les trafics de transit qui traversent à l'heure actuelle le cœur de la métropole de Rouen, mais améliorera aussi la qualité des échanges internes à la métropole en réduisant la congestion au niveau de ses voies d'accès et des franchissements de la Seine.

La procédure de mise en concession a été lancée par la publication de l'avis d'appel public à la concurrence en février 2022. La procédure est toujours en cours.

Le contrôle des contrats en cours

6.1. Le contrôle des hausses annuelles de tarifs de péage

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

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

La formule de hausse minimale, définie dans le décret n° 95-81 du 24 janvier 1995 relatif aux péages autoroutiers, est de : $70 \% \times \text{inflation}$. Dans le cadre d'un contrat de plan, elle est en général : $85 \% \times \text{inflation} + X \%$ (le détail des hausses pour chaque société est rappelé en [annexe 6, page 79](#) et [annexe 7, page 81](#)).

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 (voir définition des classes en [annexe 5, page 78](#)). En outre, cette hausse ne doit pas conduire à un gain de recettes indu pour la société par la pratique du foisonnement¹.

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 d'octobre et de novembre, les sociétés concessionnaires soumettent au concédant leurs projets de grilles tarifaires. En concertation avec la direction générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes, la direction des mobilités routières 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 du taux kilométrique moyen à la hausse maximale contractualisée ainsi que l'absence de foisonnement sont systématiquement vérifiées.

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

Les annexes [annexe 6, page 79](#) à [annexe 9, page 83](#) présentent les différents éléments relatifs aux tarifs de péage 2023 et à leurs évolutions depuis 2006. Les propositions des sociétés pour l'année 2023 ont été réceptionnées fin novembre et courant décembre 2022.

Les nouveaux tarifs de péage entrent en vigueur au 1^{er} février, sauf les tarifs du tunnel A86 duplex concédé à la société COFIROUTE et les tarifs des tunnels du Mont-Blanc et du Fréjus, dont les évolutions sont applicables au 1^{er} janvier.

La mise en service de l'autoroute A79 par le concessionnaire ALIAE en novembre 2022 a donné lieu, par ailleurs, à l'instruction spécifique de la tarification de cette nouvelle section, dans un calendrier différent du calendrier standard. Cette section sera, à partir du 1^{er} février 2024 (pas d'évolution au 1^{er} février 2023 compte tenu de la proximité de la mise à péage), instruite dans le même cadre que les autres, en respectant les stipulations spécifiques du contrat de concession correspondant.

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

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

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

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

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

On citera, parmi les principaux outils de contrôle :

- Les indicateurs de performance, qui permettent de mesurer concrètement la performance des sociétés concessionnaires d'autoroutes (SCA);
- L'évaluation du ressenti des usagers, au travers d'enquêtes ou de bilans;
- L'instruction « a priori » des propositions des SCA en matière d'évolution de l'offre, instruction qui doit progressivement s'enrichir d'une évaluation « a posteriori » du gain pour les usagers;
- Des enquêtes particulières suite à des événements notables, afin de s'assurer que l'exploitant a rempli ses obligations et mis en œuvre tous les moyens utiles et proportionnés à la gestion d'une crise.

Par ailleurs, 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.

6.2.1. Mesurer les performances des sociétés concessionnaires d'autoroutes

Sur certains domaines, les performances globales des sociétés concessionnaires sont mesurables au moyen d'indicateurs (voir [annexe 4, page 77](#)) et donc pénalisables. Ces indicateurs chiffrés permettent de formaliser, de préciser, voire au fil du temps de renforcer, les exigences de l'État concédant vis-à-vis des sociétés concessionnaires.

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

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

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

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

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

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

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

En 2016, le lancement d'un nouveau plan d'investissement a été l'occasion de travailler à faire évoluer la batterie d'indicateurs en stabilisant les définitions pour les rendre compatibles avec une application annuelle jusqu'à la fin des contrats de concession. Cela a aussi été l'occasion d'introduire des réflexions sur la mise en place de nouveaux indicateurs ou de les généraliser chez les sociétés « historiques » comme pour le délai de dépannage qui n'avait été travaillé qu'avec deux sociétés lors des derniers contrats de plan, et l'indicateur de gêne au péage qui doit évoluer avec l'automatisation de ces derniers. Chaque avenant est l'occasion d'actualiser, de compléter ou d'enrichir les indicateurs de performance, en particulier pour les sociétés historiques dont les contrats initiaux en étaient dépourvus.

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

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

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

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

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

En 2022, 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 et le délai de réponse aux sollicitations d'usagers. 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 sont pour l'essentiel positifs, montrant une bonne appropriation des indicateurs et de leurs modalités de mesure par les SCA.

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

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

Les actions correctrices correspondantes sont exigées des sociétés concernées après analyse 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. *Activité de gestion et de contrôle*, page 7).

6.2.2. Appréhender le ressenti des usagers

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

6.2.2.a. Les enquêtes de satisfaction

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

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

6.2.2.b. Le bilan des réclamations

Le nombre de réclamations adressées par les usagers aux concessionnaires reste à un niveau faible, ce qui confirme le niveau de satisfaction mesuré au travers de l'enquête ASFA.

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

L'État concédant s'assure par ailleurs, au moyen d'un indicateur de performance spécifique, que les sociétés concessionnaires répondent dans des délais raisonnables aux réclamations formulées par les usagers. Ces délais sont fixés par société. Ils permettent d'assurer une réponse aux usagers pour la plupart des réclamations simples en moins de 10 jours et 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 président du comité des usagers.

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

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

Dans l'attente de la généralisation du péage en flux libre, les barrières de péage font l'objet d'aménagements divers afin d'améliorer l'écoulement du trafic. Ces aménagements peuvent prendre la forme d'augmentation du nombre de voies de passage ou de modernisation des équipements, dont notamment le déploiement du télépéage sans arrêt.

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

Ainsi en 2022 :

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

Ces dernières années, les services de l'État ont dû traiter une vague importante de dossiers de modernisation

en raison du processus d'automatisation des péages (mise en place du paiement par badge, puis du télépéage sans arrêt, automatisation des équipements). Les SCA ayant quasiment atteint leur objectif en matière d'automatisation, le volume des dossiers relatifs à de nouveaux projets tend aujourd'hui à baisser.

De nouveaux enjeux cruciaux se dessinent désormais, avec notamment l'encouragement par l'autorité concédante de l'émergence du péage en flux libre de manière systématique dans le cadre des appels d'offres de nouvelles concessions, mais aussi en recherchant la migration de système de péage avec barrière physique sur le réseau déjà en service, en privilégiant, au moins dans un premier temps, les projets présentant la configuration physique la plus favorable, à la fois en termes de gains pour les usagers, mais aussi d'un point de vue technique. Ainsi, les systèmes en péages ouverts (avec donc la succession de nombreuses barrières pleine voie pour un même trajet) supportant des trafics élevés sont des cibles privilégiées, à même de justifier les investissements importants et spécifiques à une telle migration, à commencer par la déconstruction des installations physiques de péage.

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

› Les aires de service

Aux termes du Code de la voirie routière et des contrats de concession, les sociétés concessionnaires peuvent déléguer l'exploitation des aires de service à des



entreprises tierces, sous réserve que les contrats soient passés par voie d'appel à la concurrence. Les attributaires pressentis doivent être agréés par l'autorité concédante, après avis de l'ART.

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 2022, les sociétés ALIAE, ALICORNE, APRR, ARCOS, ARCOUR, AREA, ASF, COFIROUTE, ESCOTA, SANEF et SAPN ont renouvelé des contrats d'exploitation d'activités commerciales ou passé de nouveaux contrats sur 167 aires de service du réseau autoroutier concédé, dont 139 portant spécifiquement sur la mise en place et l'exploitation d'infrastructures de recharge pour véhicules électriques (voir [annexe 11, page 85](#)).

› Les aires de repos

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



La qualité des aires de repos est par ailleurs évaluée régulièrement au titre des indicateurs de performance. Cette évaluation est menée directement par l'autorité concédante. En 2022, 106 aires de repos ont fait l'objet d'une visite inopinée par l'autorité de contrôle pour 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 obser-

vations ponctuelles sont également adressées aux sociétés en cas de constats ciblés telles que de la signalisation endommagée, des équipements à remplacer...

› Les parkings de covoiturage

Le covoiturage fait l'objet d'une utilisation de plus en plus fréquente en France. La pratique du covoiturage touche principalement quatre cibles :

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

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

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

En 2022, les services de l'État ont traité 328 dossiers et visité 29 sites.

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

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

Les chantiers ayant un impact particulier sur la circulation font l'objet d'un arrêté d'autorisation pris par le préfet. Cet arrêté est pris sur la base d'un dossier dit « d'exploitation sous chantier » (DESC) explicitant la nature des travaux et les mesures prises pour notamment limiter au mieux la gêne occasionnée pour les usagers. Ces dossiers font aussi l'objet d'une analyse par le concédant pour contrôler que toutes les mesures nécessaires pour minimiser l'impact des chantiers ont été mises en œuvre.

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

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

En 2022, le concédant a analysé 1085 dossiers d'exploitation sous chantier.

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

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

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.

86 événements recensés en 2022 ont fait l'objet d'un rapport. Un de ces rapports a fait l'objet d'échanges avec la SCA pour préciser certains points ou apporter des éléments complémentaires sur le déroulé des interventions. Un des rapports concerne un événement rare et de grande ampleur : l'incendie de la forêt des Landes, qui a conduit à la fermeture de l'autoroute A63 pendant plus de deux jours. L'analyse de ces rapports montre une bonne réactivité des exploitants et une adéquation des moyens mis en œuvre aux situations.



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

› Dépannage

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

Les sociétés concessionnaires pilotent les démarches de mise en concurrence par appel d'offres (ouvertures des plis, visites, propositions d'attribution d'agréments). La DGCCRF contrôle les conditions de mise en concurrence et les préfetures délivrent les agréments sur avis des commissions interdépartementales d'agrément. Le concédant s'assure, quant à lui, qu'une offre de dépannage agréée est disponible en permanence sur l'ensemble du territoire.

Concernant le prix du dépannage, il faut distinguer les tarifs de dépannage des poids lourds de ceux des tarifs des véhicules légers. Depuis l'intervention du décret n° 89-477 du 11 juillet 1989, le prix du dépannage des véhicules légers est réglementé. Au contraire, le prix du dépannage des poids lourds est libre. Chaque année, un arrêté définit et fixe les tarifs de dépannage des véhi-

cules légers sur autoroutes. Il détermine un prix forfaitaire couvrant le déplacement d'un véhicule d'intervention, la réparation sur place et le remorquage ou le transport du véhicule immobilisé.

› Viabilité hivernale

Le bureau FCA3 analyse les bilans annuels des sociétés concessionnaires ainsi que l'atteinte des objectifs de performance fixés dans les contrats et liés aux indicateurs neige et verglas.

L'analyse des bilans de l'hiver 2021-2022 n'a pas révélé de dysfonctionnement dans le traitement des intempéries hivernales et les objectifs de performance fixés dans les contrats des principales sociétés ont été atteints.

› Signalisation

La signalisation a pour objet :

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



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

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

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

Dans le cadre de l'instruction des SDSD et PDS produits par les concessionnaires, 10 avis sur dossiers ont été émis en 2022 par la sous-direction FCA. Ces avis comprennent notamment le projet de définition de signalisation nécessaire à la rénovation de la signalisation de l'autoroute A6 entre l'Île-de-France et Beaune et de l'autoroute A404. FCA a également accompagné la mise au point du dossier d'expérimentation de la signalisation du péage en flux libre de la route Centre-Europe Atlantique (A79) et sa mise en œuvre par ALIAE, société concessionnaire.

Préalablement à la mise en service, les agents de la sous-direction FCA vérifient que les panneaux de signalisation routière respectent la réglementation et les prescriptions émises lors de l'instruction des dossiers de signalisation. L'année 2022 a vu en particulier la mise en service de l'autoroute A79, première autoroute à péage en flux libre objet d'une signalisation expérimentale ainsi que l'élargissement de l'A480 dans la traversée de l'agglomération de Grenoble.

Lors de visites inopinées, les agents de la sous-direction FCA 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.

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



signalisation aux nouveaux usages (technologie de perception du péage en flux libre par exemple), à l'amélioration de celle-ci en termes de visibilité et de service à l'utilisateur, mais également au renforcement de la sécurité des agents d'exploitation des sociétés.

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

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

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

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

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

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

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

L'analyse de ces compléments n'a pas abouti à une décision majeure de refonte de la méthodologie. Toutefois, afin de la mettre en conformité avec les exigences réglementaires découlant de la transposition en droit français de la directive européenne 2008/96/CE sur la gestion de la sécurité des infrastructures routières, une nouvelle version du guide relatif à l'étude d'enjeux a été rédigée. Le logiciel Concerto a été remplacé par TRAXy, le nouvel outil de gestion des données d'accidents corporels de l'Observatoire National Interministériel à la Sécurité Routière (ONISR). Bien que fonctionnel, il est toujours en cours de développement pour ce qui concerne ces études d'enjeux et l'analyse des zones d'accumulation des accidents de la circulation ZAAC (zone d'accumulation d'accidents corporels).

Dans l'attente de l'ajout de ces fonctionnalités, la sous-direction FCA a demandé aux sociétés concessionnaires de centrer l'analyse sur les ZAAC définies à l'aide de la méthode Marion¹. Cette analyse devra systématiquement passer en revue les sujets liés aux caractéristiques de l'infrastructure.

Les démarches d'inspection de sécurité routière des itinéraires (ISRI) font elles aussi l'objet d'un suivi, notamment quant aux mesures effectivement prises par les sociétés pour pallier les défauts constatés. Par ailleurs, l'information relative aux événements majeurs sur le réseau autoroutier fait l'objet d'un suivi en continu par l'État, permettant de saisir les sociétés en cas de problèmes récurrents ou d'accidents particuliers.

1. Cette méthode repose sur la notion de seuils : un nombre d'accidents et un nombre de victimes sont choisis sur une certaine période et sur une certaine longueur. Une ZAAC est donc définie comme une section sur laquelle les seuils fixés sont dépassés.

La circulaire dite « PRAS » (août 1998) définit 3 niveaux de ZAAC en fonction des seuils suivants sur une longueur de 850 m et sur une période de 5 ans :

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

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

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

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

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

Lorsque le bureau FCA3 ne réalise pas lui-même l'audit, il procède à la désignation, avec leur accord, des auditeurs qualifiés au sein du CEREMA, des DIR, des DDT ou des DREAL.

L'audit fait l'objet d'un rapport à l'exploitant, qui doit répondre aux recommandations éventuellement soulevées par les auditeurs. Un audit de début d'exploitation a été réalisé en 2022.

6.3. Respect des normes techniques et préservation du patrimoine autoroutier

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

6.3.1. Contrôle avant mise en service

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

Elle distingue schématiquement trois niveaux d'étude :

- Le niveau amont est constitué des **études permettant à l'administration d'approuver le principe du projet envisagé**, ses principales caractéristiques, ainsi qu'une estimation prévisionnelle sommaire de son coût (dossier synoptique ou dossier de demande de principe, selon la nature de l'opération). Ces études sont 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 ;
- Dans un dernier temps, le niveau des **études d'exécution** sert à la constitution des pièces techniques des dossiers d'appel d'offres. Les études de deuxième et

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

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

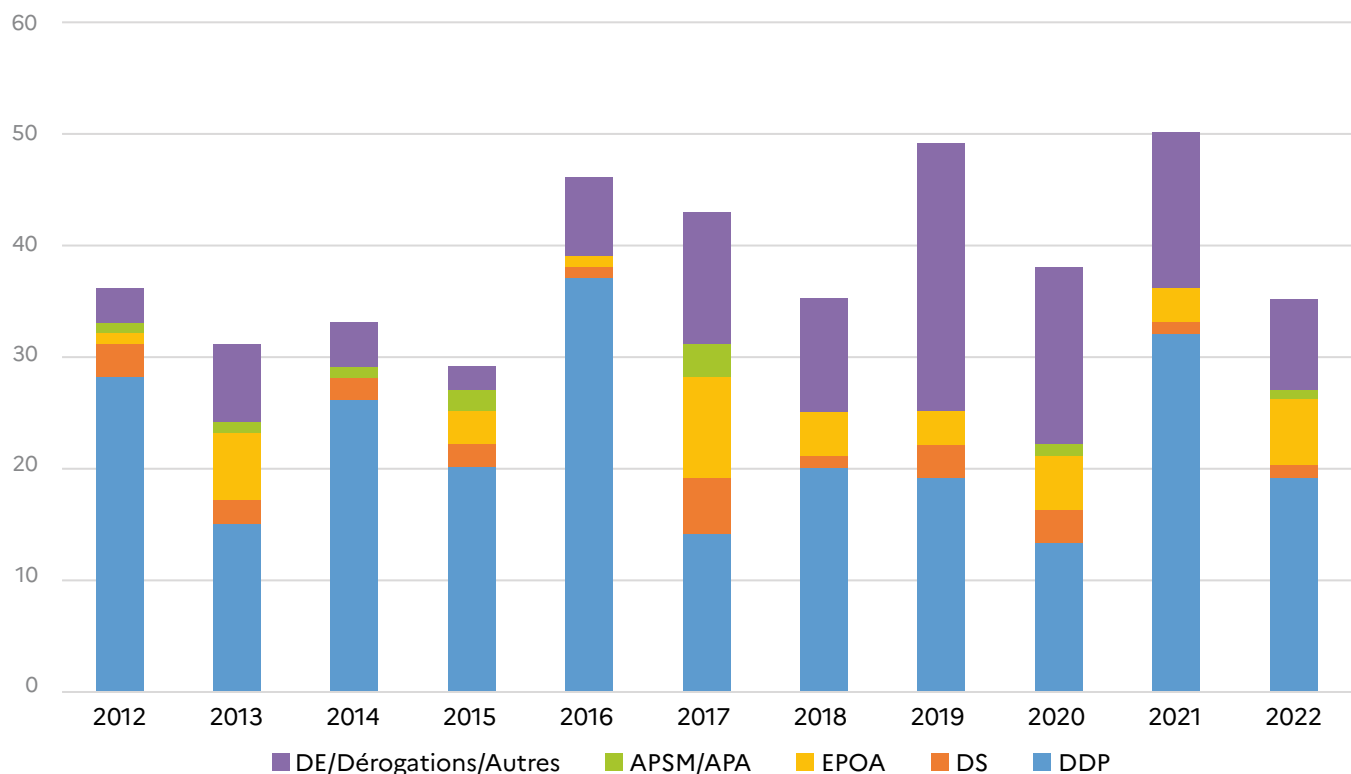
6.3.1.a. Instruction des dossiers techniques

En 2022, 35 décisions ministérielles ont été prises, portant respectivement sur :

Avant-Projet sommaire modificatif (APSM)	1
Dossier synoptique (DS)	1
Dossier de demande de principe (DDP), y compris modificatif (DDPm)	19
Étude préliminaire d'ouvrage d'art (EPOA)	6
Droits d'évocation (DE)	1
Demande de dérogation	5
Divers	2

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 sont maintenant concernés (A79, A69 notamment). En revanche, il est noté que 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.



› Audit de sécurité routière

Depuis 2012, certaines opérations d'aménagement, en application de l'article D. 118-5-4 du Code de la voirie routière, doivent faire l'objet d'une procédure d'audits de sécurité routière. Celle-ci, en phase « Étude », nécessite la conduite d'un audit en phase de conception (préalable à la déclaration d'utilité publique) et en phase de conception détaillée (avant le démarrage des travaux).

En 2022, la sous-direction a commandé 4 audits de phase de conception détaillée.

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

6.3.1.b. Contrôle des travaux de construction

Le contrôle des travaux est prévu dans le cahier des charges des concessions et dans la circulaire n° 87-88. Il consiste, à l'issue de l'examen des dossiers d'avant-projet autoroutier (APA) et des visites de chantier, à identifier les points sensibles du projet propres à sa nature, à son environnement et aux choix techniques, et les risques de non-conformité aux spécifications, à vérifier le respect des règlements et décisions, afin d'évaluer la qualité de la réalisation, et à contrôler la conformité de l'ouvrage garantissant confort et sécurité des usagers. L'annexe 13, page 91 présente les investissements mis en service au cours de l'année 2022.

Domaine de contrôle	Nb de contrôles
Visite générale	13
Géométrie	9
Signalisation	13
Terrassement chaussées	18
Environnement	6
Ouvrages d'art	42
Équipement sécurité	27
Total	128

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

En 2022, la sous-direction FCA a établi :

- 6 procès-verbaux d'inspection travaux,
- 5 procès-verbaux d'inspection sécurité, dont 4 valant audit de sécurité routière,
- 6 procès-verbaux d'inspection travaux et sécurité, dont 4 valant audit de sécurité routière.

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

- l'autoroute A79 – RCEA (concessions APRR et ALIAE), entre Montmarault et Digoïn sur 92,3 km ;
- le diffuseur d'Agén Ouest sur l'autoroute A62 ;

- la reconfiguration de la bifurcation A16/RN42 à l'est de Boulogne-sur-Mer;
- l'aménagement de l'A480 dans la traversée de Grenoble;
- le diffuseur de Belcodène, sur l'autoroute A52;
- l'élargissement de l'A13 entre Pont-l'Évêque et Dozulé, sur 22 km.

Par ailleurs, les opérations de contrôle des travaux sur site ont notamment porté en 2022 sur les aménagements suivants, tous domaines de construction :

- A7 : démolition/reconstruction du PI 661 à Valence;
- A10 : élargissement à 2x3 voies entre Tours (A85) et Ste Maure-de-Touraine;
- A10 : élargissement à 2x4 voies entre A19 et A71 (Nord Orléans);
- A11 : portes de Gesvres;
- A61 : élargissement à 2x3 voies entre A66 et Villefranche-de-Lauragais et entre A9 et Lézignan;
- A41-A43 : nœud de Chambéry;
- RN205 : travaux de réhabilitation de la descente des Egratz;
- Plusieurs passages supérieurs à faune (A48, A4).

› Domaine ouvrages d'art et autres structures

Conformément à la circulaire 87-88, des dossiers concernant exclusivement les ouvrages d'art ont été instruits et ont fait l'objet pour certains de décisions ministérielles (DM) en 2022 :

- 11 études préliminaires d'ouvrage d'art (EPOA) ou avant-projets d'ouvrage d'art (APOA) donnant lieu à DM, dont 3 pour réparations de grands ouvrages existants,
- 5 dossiers de demande de principe (DDP) dont deux instructions de DDP pour des passerelles sous maîtrise d'ouvrage autre que l'État et deux DDP relatifs à des métros sur câbles,
- plusieurs dossiers d'information faisant l'objet d'observations.

En 2022, des opérations de contrôle sur site ont porté spécialement sur la poursuite de la reconstruction du viaduc du Charmaix (A43), un ouvrage d'art non courant en zone géotechnique délicate, et dont les travaux avaient dû être interrompus suite à la découverte de malfaçons en 2020, mais également sur le suivi de constructions ou de réparations délicates ou innovantes de grands ouvrages, notamment l'opération de réhabilitation innovante du viaduc de Pont d'Ouche (A6) utilisant le béton fibré à ultra haute performance (BFUP).

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



Élargissement A10 Tours

Au total, plus de 40 visites de contrôle sur ouvrages d'art dans le cadre d'opérations de construction, d'élargissement ou de réparations délicates ont été réalisées au cours de l'année 2022.

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 un délai.

Une part importante de l'entretien des ouvrages de franchissement correspond à l'entretien et au renouvellement de deux familles d'éléments : les appareils d'appui et les joints de chaussée.

Afin de réduire les coûts et la gêne à l'exploitation liés à ces opérations de maintenance, certains pays se passent déjà couramment de ces éléments (USA, Canada, Royaume-Uni), avec des retours d'expériences inégaux. D'autres pays cherchent à développer des conceptions d'ouvrages totalement satisfaisantes sans ces éléments.

On parle d'ouvrages semi-intégraux lorsque l'on n'a pas de joint de chaussée ou d'appareil d'appui et d'ouvrages intégraux lorsque l'on n'a ni joint de chaussée ni appareil d'appui. Certains ouvrages types du SETRA historiquement construits en France répondent déjà à ces concepts (par exemple les cadres ou portiques dont la traverse est encastree sur les pîedroits); les développements récents visent plutôt à élargir la gamme des structures concernées.

En France, une synthèse des expériences et réflexions a été menée par le CEREMA en 2016. Elle a permis d'identifier plusieurs dispositions constructives favorables au développement de ces conceptions.

Depuis quelques années, les SCA sont invitées, quand la configuration des opérations s'y prête, à étudier des solutions intégrales ou semi-intégrales d'ouvrage. Ces réflexions commencent à se traduire par des réalisations concrètes illustrées ci-après.

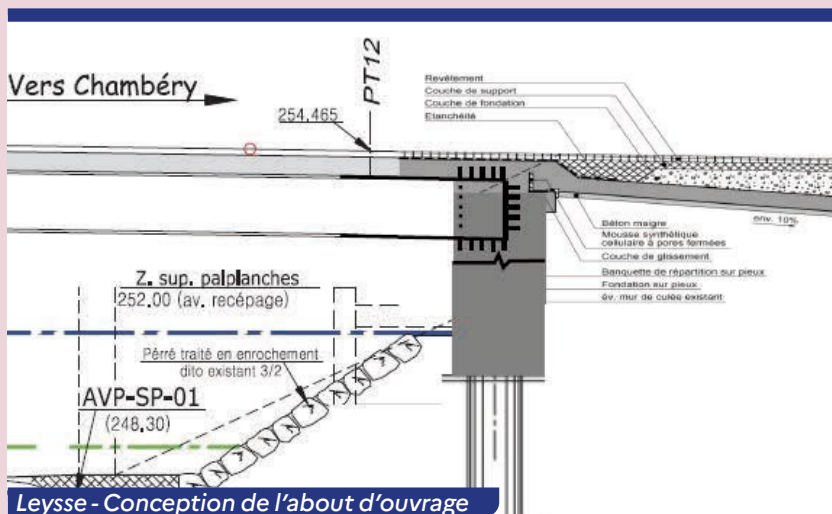
› Franchissement de la Leysse à Chambéry (AREA) :

Le pont intégral de franchissement de la rivière Leysse, en une seule travée, de 16 m de largeur et de 37 m de longueur a été adapté, par rapport à une conception classique, de la manière suivante :

- Encastrement du tablier de type mixte acier-béton multipoutres sur les culées pour former un portique monolithique;
- Adaptation de la géométrie de la culée (moins haute) et adaptation des fondations (1 file de pieux) pour apporter de la souplesse;
- Conception de la dalle de transition selon le standard suisse (Office fédéral des routes – OFROU).

Cette solution présente plusieurs avantages : réduction des coûts et du délai de réalisation, réduction des coûts d'entretien et de la gêne à l'utilisateur, adaptation ultérieure plus aisée (élargissement par exemple) et meilleur confort des usagers avec réduction des nuisances sonores (plus de claquement de joint).

En contrepartie, les justifications calculatoires sont plus complexes à réaliser, le respect du phasage de construction revêt plus d'importance et les tolérances de réalisation, notamment sur l'implantation des pieux, sont plus contraintes par rapport à une conception classique.



Leysse - Conception de l'about d'ouvrage



Nœud sur culée

› Écoponts sur A71, A10 et A11 (COFIROUTE) :

Les écoponts intégraux de franchissement des autoroutes, en une seule travée, de 20 m de largeur et de 35 m de longueur ont été conçus comme un tablier de type mixte acier-béton multipoutres encastré sur les culées pour former un portique.

L'absence d'appui en terre-plein central et la préfabrication du hourdis posé à la grue en même temps que les poutres ont pu minimiser la gêne à l'utilisateur pendant la construction de ces ouvrages.

Les poutres en acier autopatinable ne nécessiteront pas d'entretien autre que leur nettoyage durant la durée de service de l'ouvrage.



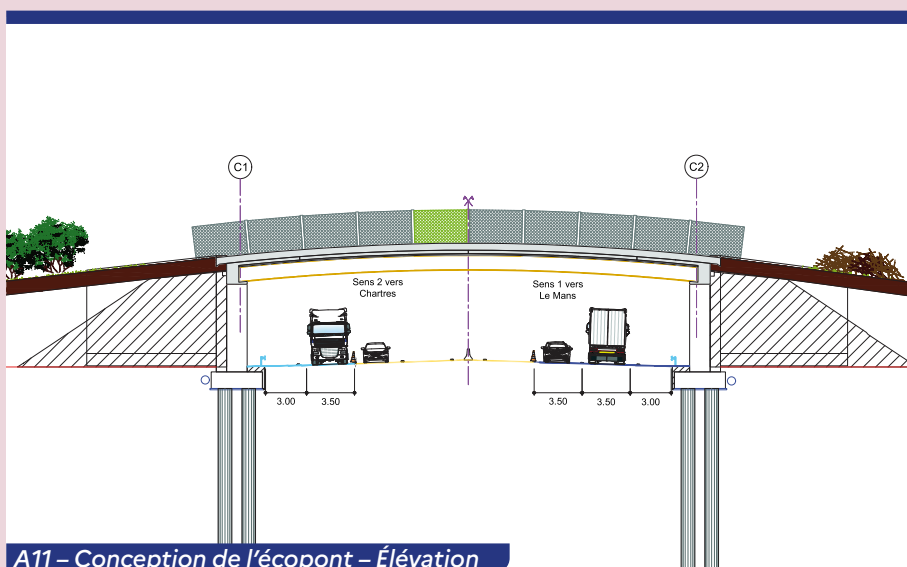
A11 – Approvisionnement des poutres



A11 – Pose d'une poutre



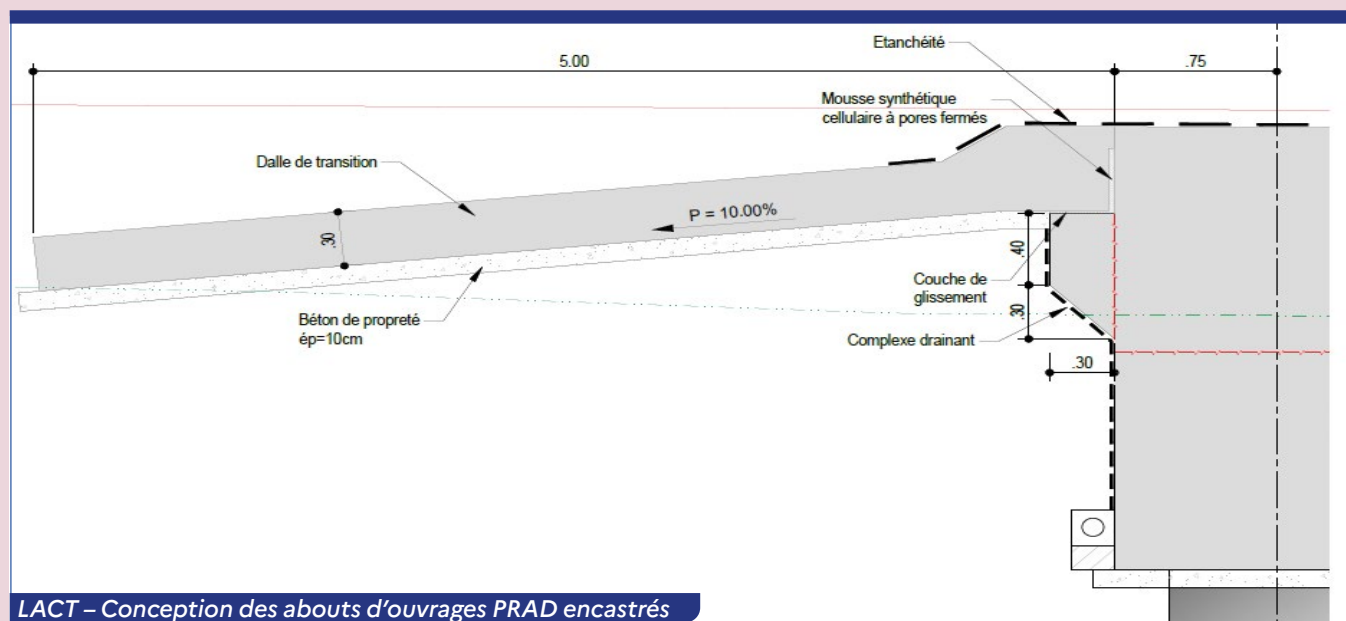
A11 – 4 poutres posées



A11 – Conception de l'écopont – Élévation

› PRAD encastrés de la LACT A69 (ATOSCA) :

Plus récemment, dans le cadre des études d'ouvrages de la LACT, la conception des abouts d'ouvrages a été réalisée conformément au référentiel suisse pour supprimer, dans plusieurs cas, les joints de chaussée. Ces ouvrages, de type PRAD encastrés, deviennent alors intégraux, sans joint de chaussée ni appareil d'appui, réduisant ainsi les coûts d'entretien et les contraintes d'exploitation ultérieures.



› 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 n° 87-88, une partie des dispositifs de retenue routiers est inspectée visuellement afin de vérifier l'état de ces équipements.

› Domaine environnement

En 2022, les opérations en travaux ont fait l'objet d'inspections régulières sur la thématique environnement. Il s'agit, avec le cas échéant l'appui des directions territoriales géographiquement compétentes du CEREMA, de vérifier le respect des différents engagements pris en matière d'environnement lors des études préalables et des obligations réglementaires qui sont imposées aux concessionnaires, en particulier en matière de protection des espèces protégées et de la ressource en eau. Ces inspections visent notamment à vérifier que l'organisation mise en place par les concessionnaires sur la thématique environnement est suffisante pour permettre le respect des objectifs assignés aux différentes opérations. Elles permettent également de s'assurer que les travaux sont menés dans les règles de l'art et que les nuisances induites par les travaux sont réduites au strict minimum.

Dans le cadre des contrats de plan en cours, les opérations routières s'accompagnent systématiquement d'aménagements en faveur de l'environnement. Ces aménagements s'inscrivent dans les engagements pris par l'État ou le concessionnaire lors des procédures qui pré-

cedent la déclaration d'utilité publique (ou de projet) de l'opération. Des prescriptions imposées par les arrêtés pris en application du Code de l'environnement (protection des espèces protégées et de la ressource en eau, protections contre le bruit) viennent par la suite compléter ces engagements. Avec l'appui des directions territoriales du CEREMA concernées, la sous-direction FCA s'assure que l'ensemble de ces engagements et obligations sont pris en compte dans les études menées par les concessionnaires, en particulier au stade de l'avant-projet autoroutier.

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

- d'ouvrages 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, la sous-direction FCA vérifie la pertinence des aménagements proposés préalablement à leur mise en œuvre. Cette vérification passe par l'instruction des dossiers d'information ou



des dossiers de demande de principe présentés par les concessionnaires.

La mise en œuvre des aménagements environnementaux du plan d'investissement autoroutier, conclu en 2018, se poursuit et la totalité des travaux est engagée pour des mises en service à l'horizon 2023.

› **Domaine chaussées et ouvrages en terre**

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

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

(ex. : zones inondables ou compressibles, traitement des matériaux du site, renforcement des chaussées existantes...),

- à vérifier le respect des règlements et décisions afin d'évaluer la qualité de la réalisation (ex. : dimensionnement, agréments et formulations...),
- à vérifier la conformité de l'ouvrage garantissant confort et sécurité aux usagers (ex. : uni longitudinal, adhérence, stabilité des talus...).

18 jours de visites de contrôle sur des projets de construction ont été réalisés au cours de l'année 2022 par FCA sur les thématiques chaussées et terrassements. Le CEREMA, qui est régulièrement mobilisé pour assister la sous-direction FCA dans ses missions de contrôle, apporte son expertise et sa connaissance du contexte local lors de certaines opérations de contrôle.

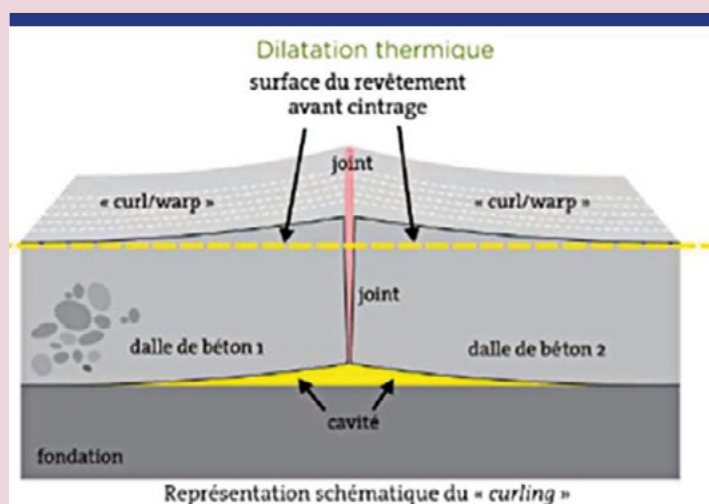


FOCUS : Enflements de l'ancienne couche de forme en grave ciment sur l'autoroute A79

L'opération de construction de l'autoroute A79, approuvée par le décret n° 2020-252 du 12 mars 2020, consiste en la mise en standard autoroutier de la route Centre-Europe Atlantique entre Sazeret et Digoin. Le profil retenu est une mise à 2x2 voies, sur une longueur d'environ 89 kilomètres.

Durant la phase travaux, des déformations sont apparues sur les chaussées dans un sens de circulation sur une section de près de 20 km. Au global, 25 déformations consistant en des bourrelets transversaux de longueur < à 1,50 m ont été relevées. Ce phénomène a été constaté suite à des épisodes de forts pics de chaleur (canicules), et a impacté uniquement les voies situées au-dessus de l'ancienne structure de chaussée.

Les investigations, réalisées par la suite, ont permis de déterminer les solutions travaux à mettre en œuvre. Elles ont également permis d'identifier l'origine de ces déformations, provenant de la dilatation de la grave-ciment. Schématiquement, la grave-ciment (grave-laitier) fissurée est assimilée à des dalles rigides qui se dilatent par temps chaud et parfois, de manière aléatoire, deux dalles se mettent en compression au niveau d'une fissure et se soulèvent tout en soulevant la structure qui est au-dessus.



Les travaux de reprise ont été réalisés en septembre 2022. Suite à l'achèvement de l'ensemble des travaux, l'autoroute A 79 a été mise en service le 4 novembre 2022.

6.3.2. Principales mises en service réalisées en 2022

› A52 : diffuseur de Belcodène Création d'un diffuseur complet entre Pas-de-Trets et l'A8 (ESCOTA)

- Mise en service : 4 mars

› A13 : Pont-l'Évêque Dozulé – Élargissement à 2x3 voies sur 22 km (SAPN)

- Mise en service : 5 mai

› A79 : mise à 2x2 voies de la RCEA entre Sazeret et Digoin (ALIAE)

- Sections neuves et mises à niveau des sections existantes, sur un total de 88,4 km.
- Mise en service : 4 novembre

› A62 : diffuseur d'Agen Ouest (ASF)

- Mise en service : 18 novembre

› A16/RN42 : reconfiguration de la bifurcation à l'est de Boulogne-sur-Mer (SANEF)

- Mise en service : 7 décembre

› A480 : élargissement et aménagement de la traversée de Grenoble – Section RN481 Rondeau (AREA)

- Mise en service : 18 juillet et 8 décembre



A13 SAPN PLED



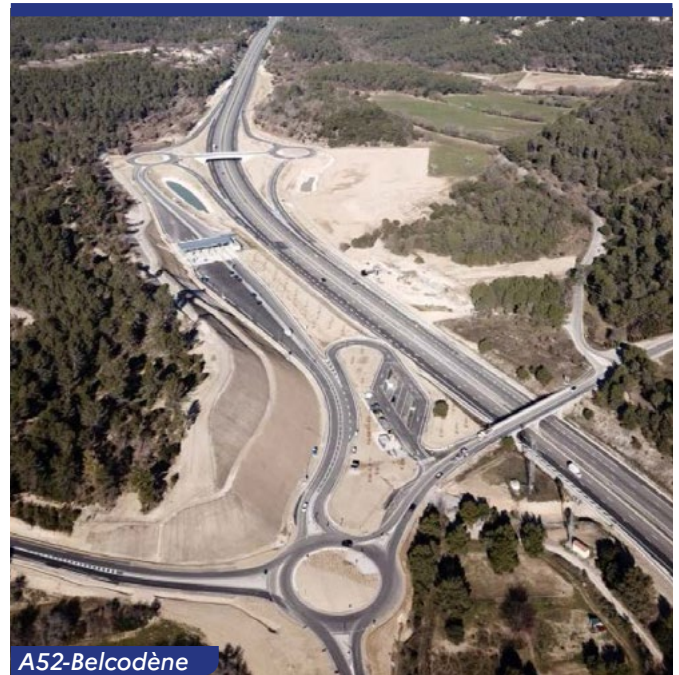
A16-RN42



A62 Agen-Ouest



A480



A52-Belcodène



A79

6.3.3. Contrôles liés à la conservation du patrimoine

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

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

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

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

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

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

Sur les 3 677 communes traversées par une autoroute concédée, 3 621 font l'objet d'une délimitation approuvée, dont 10 nouvelles communes en 2022, portant le taux de « communes délimitées » à 98,5 %. En parallèle, le travail s'oriente de plus en plus vers la préparation et l'approbation de délimitations modificatives pour prendre en compte de nouveaux aménagements sur le réseau. 101 nouvelles délimitations de ce type ont été approuvées en 2022.

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 2022, 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 83 % des ouvrages d'art. Des engagements ont par ailleurs été pris par toutes les sociétés en matière de planning de résorption de ce manquement. Pour les sociétés concessionnaires récentes, les conventions de gestion existent.

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

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

Au titre de la définition du bon état d'entretien, l'autorité concédante a initié un audit de fin de concession dès 2019 sur les concessions d'ouvrages d'art de Tancarville

et Normandie. Un ensemble de diagnostics a été établi et réalisé par la CCI-SE (chambre de commerce et d'industrie territoriale Seine Estuaire, concessionnaire des deux ponts) de manière à évaluer la nature des travaux à effectuer d'ici la fin de concession, leur planification et leur coût. Ce programme a été arrêté en 2020. Au final, l'enveloppe des travaux est estimée à 84 M€ TTC pour la concession du pont de Tancarville et 55 M€ TTC pour celle du pont de Normandie, soit environ 140 M€ TTC. L'ordonnancement des travaux principaux d'ici la fin de concession a également été planifié.

6.3.3.a. Les bâtiments

En 2022, la mise à jour annuelle a été effectuée par l'ensemble des sociétés.

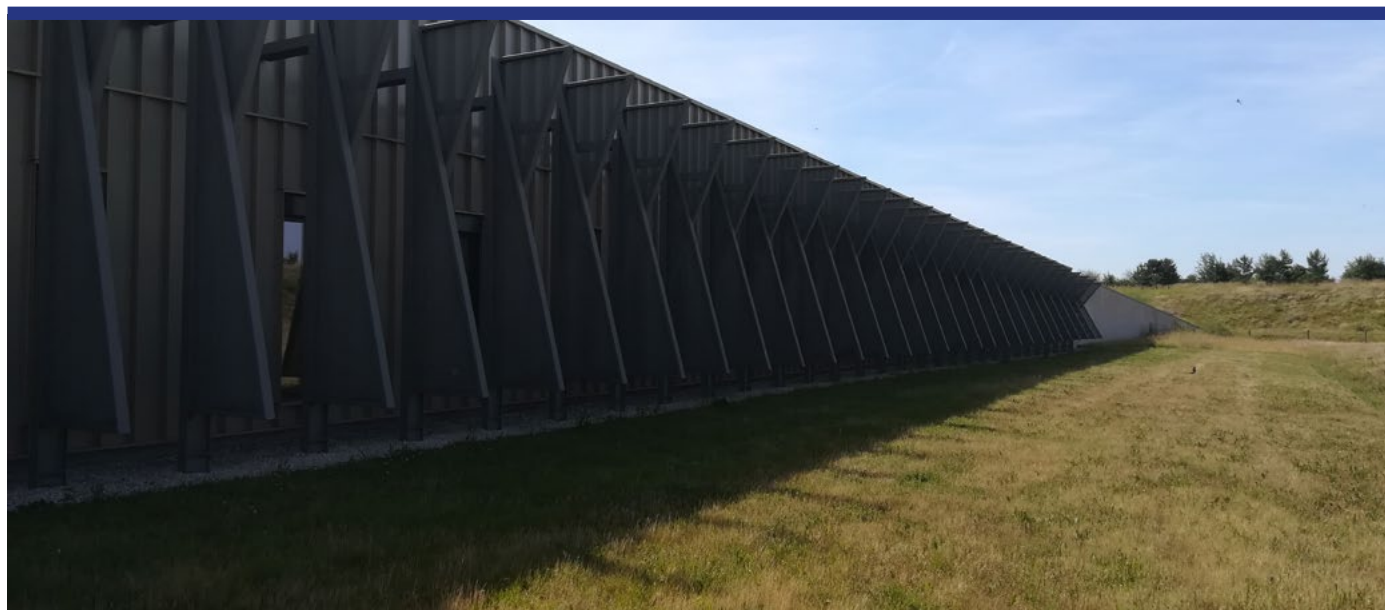
L'inventaire des panneaux photovoltaïques sur bâtiments (ou pas) a été rajouté sur le tableau existant.

Les chiffres clés 2022 sont :

- 7276 bâtiments dont 2640 de plus de 30 ans,
- 1 285 137 m² de surface des bâtiments.

La répartition des bâtiments (par société, utilisation, région et risques naturels) ainsi que leur localisation figurent en [annexe 14, page 92](#), [annexe 15, page 93](#) et [annexe 16, page 94](#) au présent rapport.

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. Les consommations doivent être mises à jour chaque année.



6.3.3.b. Les tunnels

Dans le domaine des tunnels, la sous-direction FCA 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 53 tunnels de plus de 300 mètres hors tunnels binationaux (voir *annexe 12, page 89*).

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

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

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

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

6.3.3.c. Les ouvrages d'art

L'effondrement du pont Morandi, un pont autoroutier d'environ 1 102 m de long, à Gênes en Italie, le 14 août 2018, reste encore très récent dans les mémoires de chacun en raison du bilan humain de cette catastrophe (43 morts et 16 blessés). Cet événement retentit encore médiatiquement en France à l'occasion d'ouvrages mis sous restriction de circulation, voire d'effondrement comme le pont de Mirepoix-sur-Tarn le 18 novembre 2019.

Ces accidents ont rappelé l'importance de la gestion de nos infrastructures au regard des enjeux de sécurité des usagers et de développement des territoires.

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



il a la gestion ». Cette observation est en accord avec la recommandation déjà formulée par l'autorité concédante de mettre en place un contrôle extérieur des inspections détaillées des ouvrages d'art, principe qu'une majorité de sociétés a déjà mis en place.

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

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

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

Cet état est assuré par une surveillance visuelle périodique (méthodologie ITSEOA – instruction technique pour la surveillance et l'entretien des ouvrages d'art) et quantifié par une cotation IQOA (Indice Qualité Ouvrages d'Art) 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.

Concernant les ouvrages d'art du RRN concédé, aucun grand ouvrage est coté IQOA 3U. 9 grands ouvrages d'art ont une cotation IQOA 3 au 31/12/2022 :

- le viaduc de Pont d'Ouches sur autoroute A6,
- le viaduc de Nantua Sud sur autoroute A40,
- les deux viaducs de la Durance sur autoroute A7,
- le viaduc extérieur de Guerville sur autoroute A13,
- le viaduc d'Echinghen sur autoroute A16,
- le viaduc de la Rauze sur autoroute A20,
- le viaduc de l'Elle sur autoroute A89,
- le pont de Tancarville sur RN182,
- le viaduc de la Bresle sur autoroute A29.

Pour ces ouvrages, des études de réparation ont été réalisées et des travaux de réhabilitation sont en cours ou programmés dès 2023. Fin 2022, pour l'ensemble du



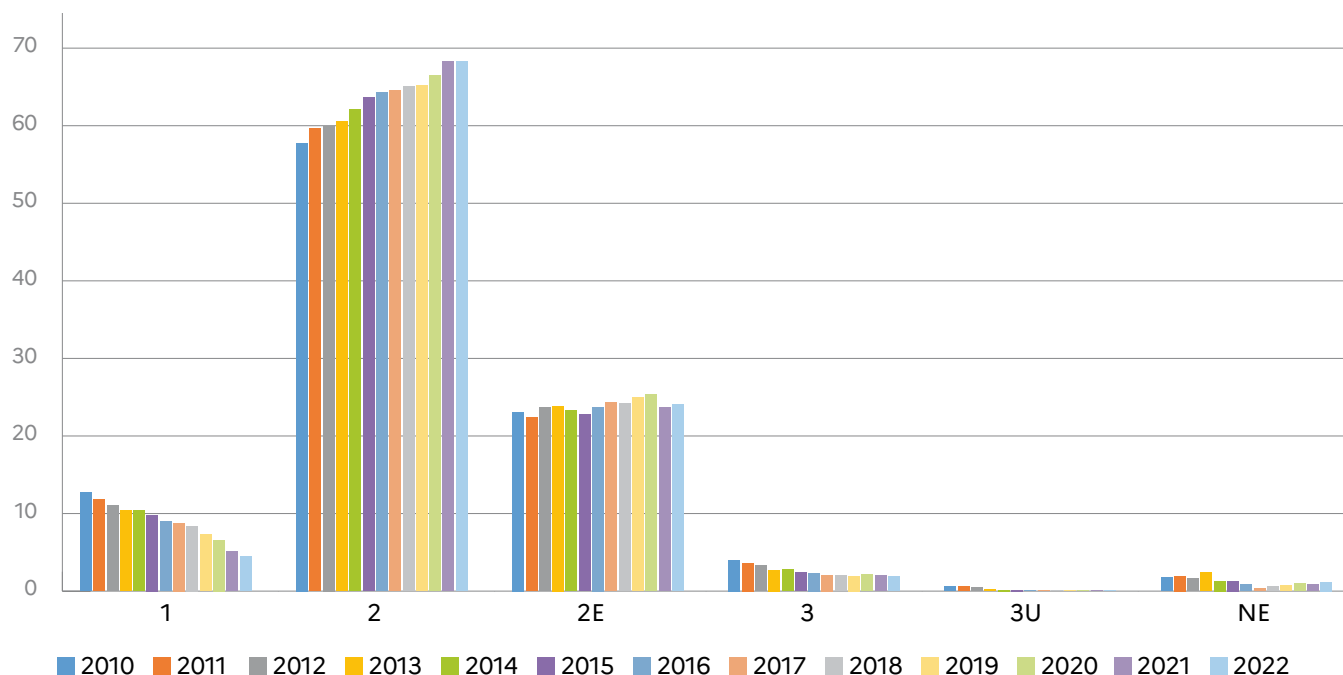
Le viaduc du Pont d'Ouches

réseau concédé, les ouvrages présentant des désordres structurels représentent 2 % du parc (en nombre), chiffre en baisse régulière depuis 2010. Cependant, 24,1 % nécessitent un entretien spécialisé à court terme pour prévenir des désordres de structure.

Le tableau et le diagramme suivants représentent l'évolution et l'état général des ouvrages d'art de l'ensemble du réseau concédé depuis 2010, soit environ 12 100 ouvrages d'art. Cela représente environ 8 175 000 m². L'âge moyen de ces ouvrages est de l'ordre de 35 ans.

IQOA (% en nombre)	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
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 %
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 %
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 %
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 %
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 %
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 %

› Cotation IQOA (en nombre)



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), chiffres qui illustrent leur accroissement sensible, de l'ordre du doublement en 10 ans.

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
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	139,9	141,1

Le contrôle exercé par le bureau FCA4 sur l'état d'entretien et de maintenance des ouvrages d'art s'opère selon plusieurs processus successifs et de profondeur de champ croissante :

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

En 2022, le bureau FCA4 a ainsi procédé à de multiples déplacements auprès des sociétés concessionnaires dans leurs bureaux ou sur ouvrages afin d'auditer leur patrimoine, ouvrages d'art ou structures au sens large, notam-

ment sur les réseaux suivants : ASF, COFIROUTE, ESCOTA, APRR/AREA, SANEF/SAPN, 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 des 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.

En particulier, l'année 2022 a été une année importante sur la poursuite des réflexions concernant la définition du bon état d'entretien en fin de concession avec SANEF, SAPN et ESCOTA.

Enfin, au cours de l'année 2022, un grand nombre d'actions de contrôle a été conduit : le chantier de reconstruction du viaduc du Charmaix (A43 – SFTRF), des contributions aux comités d'experts des viaducs du Boulonnais (A16 – SANEF), du pont de Normandie (A29 – CCISE) et des viaducs sur le canal de Bourgogne (A36 – APRR) et du Pont-d'Ouches (A6 – APRR).

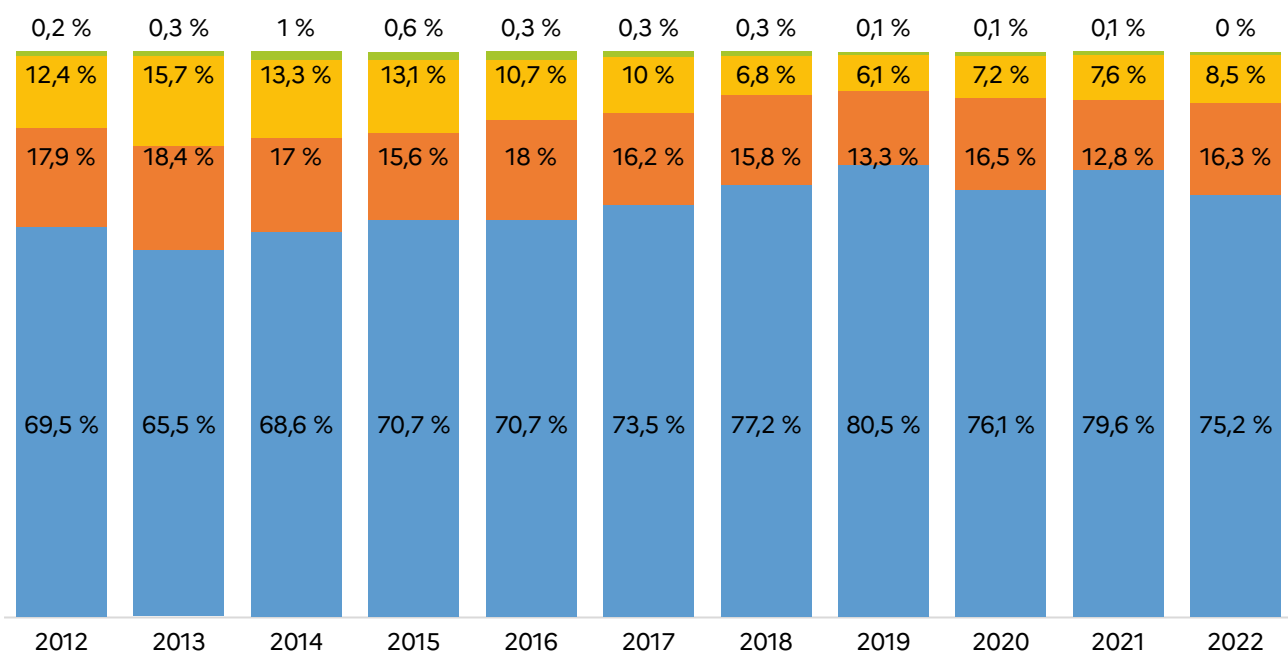
6.3.3.d. Chaussées et ouvrages en terre

› Observatoire des chaussées

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

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

› IQRA surface RRN-C



Les niveaux de performance de surface se stabilisent depuis 2018 avec une proportion de notes inférieures ou égales à 2 contenue autour de 8 %. En 2022, toutes les SCA atteignent leurs objectifs.

› IQRA surface

Les niveaux de performance et de service des chaussées du réseau autoroutier concédé sont suivis par l'État 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 (note égale à 3) et un très bon état de surface (note égale à 4), et d'autre part le % du réseau présentant des états plus ou moins « dégradés » (note ≤ 2).

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

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

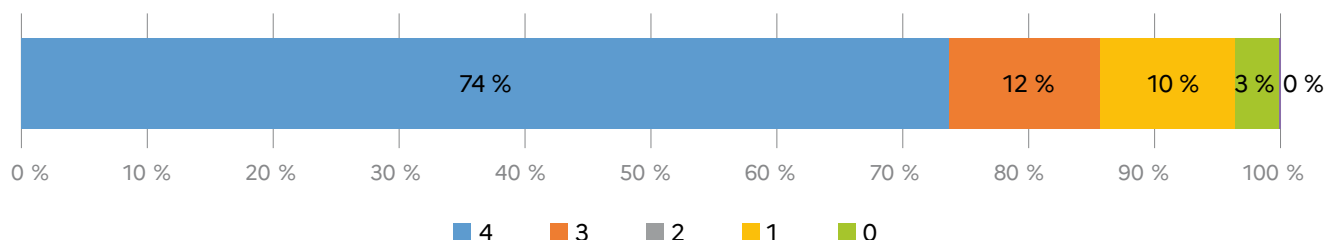
Le graphique ci-dessous présente l'évolution des états de surface des chaussées sur le réseau concédé entre 2012 et 2022. L'indicateur ici calculé est un indicateur moyen basé sur les indicateurs IQRA surface des sociétés ASF, ESCOTA, APRR, AREA, COFIROUTE, SANEF, SAPN, ATMB et SFTRF. Les méthodes de calcul de l'indicateur IQRA surface sont sensiblement différentes pour SANEF et COFIROUTE, ce que ne prend pas en compte cette représentation.

Les 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 est également vigilant, dans la perspective des fins de concessions, à maintenir le haut niveau de performance des chaussées du réseau concédé. Ainsi, en vue d'une contractualisation, le concédant et les SCA historiques (92 % du réseau) ont expérimenté entre

2019 et 2021 un indicateur de qualité structurale appelé ISTRU, élaboré par le CEREMA en 2017 sur la base d'un relevé de dégradations et de déformations. Les résultats sont les suivants :



On observe que moins de 15 % 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 volumes de travaux de réhabilitation pratiqués par les SCA jusqu'alors suivis par l'indi-

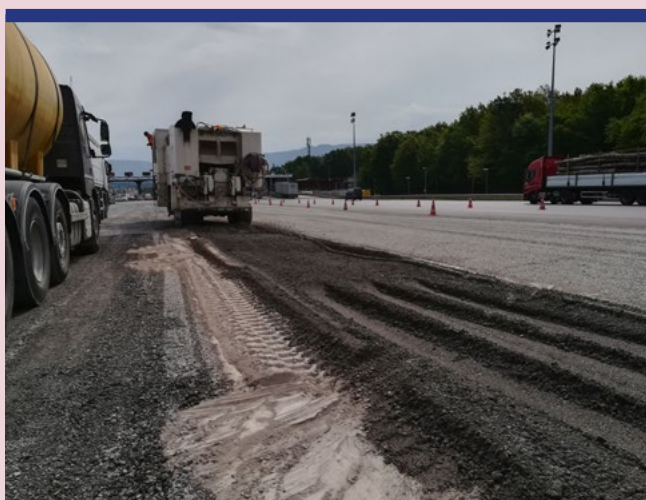
cateur IQRA structure. Ce nouvel indicateur, plus proche de l'état réel du patrimoine, permettra, en complément des actions d'audit, de s'assurer du maintien des investissements d'entretien jusqu'à la fin de la concession.

FOCUS : Retraitement en place au LHR Bioertahl sur la BPV de Viry (ATMB)

La recherche d'alternatives bas carbone et renouvelables dans le domaine des chaussées agit sur les deux composants principaux des enrobés hydrocarbonés (les granulats et les liants) et sur le mode opératoire du chantier (transports, retraitement des matériaux).

La société ATMB a choisi en 2022 d'expérimenter, lors du renouvellement des chaussées de la plate-forme de la Barrière Pleine Voie de Viry, une technique de retraitement des chaussées sous couche de roulement sur 20 cm d'épaisseur avec liant hydraulique bas carbone (Bio-Ertalh, technique lauréate CIRRI 2020). Cette technique permet un impact environnemental réduit au maximum : retraitement supprimant le transport de matériaux et le passage en centrale de fabrication, utilisation de liant d'apport bas carbone, mettant en œuvre les performances mécaniques demandées.

Un protocole d'expérimentation a été signé entre le CEREMA et ATMB, incluant un suivi technique pendant 5 ans de cette expérimentation, afin de qualifier l'évolution des performances mécaniques sur cette période.



6.3.3.e. Environnement

En 2022, le triangle autoroutier A7-A9-A54 a fait l'objet d'un audit spécifique sur les bassins d'assainissement afin de s'assurer de leur bon état d'entretien. Il en est ressorti que plus de la moitié des bassins visités présentaient des défauts d'entretien substantiels compromettant leur bon fonctionnement.

Outre la reprise immédiate des défauts constatés, FCA a également demandé à la société d'améliorer le contrôle de la mise en œuvre de sa politique d'entretien des bassins. De nouveaux audits sur le réseau de la société permettront de vérifier la prise en compte de cette demande.



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

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

En application des articles 20 et 35¹ du cahier des charges type annexé aux contrats de concession historiques, les sociétés concessionnaires transmettent à l'État des informations relatives à leurs activités, aux trafics constatés, ainsi qu'un ensemble de données comptables et financières (bilans et comptes annuels, étude financière prévisionnelle sur l'équilibre comptable et financier de la concession, comptes sociaux et leurs annexes, comptes consolidés et leurs annexes, rapport d'activité, compte-rendu d'exécution, programme d'investissements à réaliser dans les cinq années à venir).

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

Par ailleurs, la société concessionnaire communique deux fois par an au ministre chargé de l'économie, au ministre chargé du budget et au ministre chargé de la voirie routière 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 2022, la sous-direction FCA 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. *L'annexe 10, page 84* rend compte de l'économie générale du secteur.

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

6.4.2. Le contrôle financier des concessions

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

En application de l'article 7, la sous-direction évalue – tous les cinq ans et pour les sociétés concernées² – 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.

1. Article 33 pour les concessions récentes.

2. En pratique, ces dispositions concernent surtout les sociétés historiques.

Cet indu est généré par le décalage dans le temps entre l'échéancier de dépenses initialement contractualisé et l'échéancier réel des dépenses effectuées par la société concessionnaire. La société concessionnaire est alors redevable à l'État d'une compensation au titre de l'avantage financier éventuel découlant de ce décalage. Le montant de cet indu est restitué par la société sous forme de travaux supplémentaires directement mis à sa charge. Ces clauses sont pérennisées pour chaque nouvelle opération contractualisée.

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

Ces garanties permettent notamment de s'assurer que la société concessionnaire pourra faire face à ses créances envers l'État durant les différentes phases de vie de la concession. Lors des négociations du plan d'investissement autoroutier de 2018, la sous-direction a notamment demandé aux sociétés concessionnaires des informations relatives aux charges d'entretien et de renouvellement. L'État travaille à collecter et préciser ses données, notamment en vue de la fin des concessions, pour vérifier le maintien en bon usage des ouvrages.

Enfin, la sous-direction FCA 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 au mieux, dans le cadre de la négociation de contrats de plan, les compensations à accorder aux sociétés concessionnaires au titre de la réalisation de travaux supplémentaires. L'État concédant se sert par ailleurs de ces données pour contrôler les investissements effectués par les sociétés concessionnaires en matière d'entretien du patrimoine. La politique financière déclarée par les sociétés concessionnaires en ce domaine peut alors être comparée aux observations faites sur le terrain.

Les négociations des avenants aux conventions de concession

La présente section précise l'économie générale des avenants aux contrats de concession pendant l'année 2022. En vertu des dispositions de l'article L. 122-8 du Code de la voirie routière, ceux de ces 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. Conformément aux engagements pris par le concédant suite à la commission d'enquête sénatoriale de 2020 sur les concessions autoroutières, cette section détaille également les suites données aux avis ainsi rendus par l'autorité.

7.4.1. 18^e avenant au contrat de concession ASF

Les services de l'État ont négocié avec la société ASF un projet de dix-huitième avenant à son contrat de concession en vue de l'intégration du contournement ouest de Montpellier (COM) à l'assiette de cette concession. Cette opération consiste en un aménagement sur place à 2x2 voies et carrefours dénivelés des routes métropolitaines (RM) 132, 132E2 et 612 permettant de relier efficacement les autoroutes A750 et A709 et faisant office de rocade ouest de la métropole montpelliéraine.

Cet avenant prévoit le financement de l'aménagement par l'application d'une hausse tarifaire complémentaire de 0,264 % par an sur la période 2023-2026. Le projet de modification du cahier des charges de la société ayant une incidence sur les tarifs de péage dès 2023, il a été soumis pour avis à l'examen de l'Autorité de régulation des transports.

L'avis ainsi rendu par l'ART le 28 octobre 2021 a été pris en compte dans un sens favorable aux usagers, notamment par l'ajustement des paramètres socio-économiques.

À titre liminaire, l'ART a été saisie d'un avenant permettant à l'État d'exercer des options afin de permettre à l'État de définir *ex post* le périmètre de réseau concerné par l'opération d'adossment. Compte tenu de l'état des discussions avec les collectivités locales, il a finalement été choisi de ne retenir, pour la saisine du Conseil d'État postérieure à celle de l'ART, que le scénario d'adossment total du projet de contournement ouest de Montpellier, soit l'un des trois scénarios sur lequel l'ART s'est prononcée.

Les recommandations de l'ART peuvent être classées en 2 catégories :

- Celles qui relèvent de la définition de l'opération et de son intégration dans la concession d'ASF ;
- Celles qui concernent l'équilibre économique de l'avenant.

Concernant la mise à péage du COM (§164 et §142 à 149) : Les recommandations de l'ART n'ont pas été prises en compte. Tout d'abord, la mise à péage d'une infrastructure est, avant tout, une question d'opportunité. Sur ce point, l'État a réaffirmé sa décision de ne pas soumettre à péage l'usage du COM. L'absence d'acceptabilité locale pour un

péage sur un tel projet, pour lequel la mise à péage n'a jamais été évoquée tout au long du processus de concertation ayant mené à la déclaration d'utilité publique, disqualifie un tel scénario. Dès lors, une concession autonome est impossible. Au surplus, les exemples évoqués par l'ART ne sont pas pertinents. Concernant le périphérique de Lyon, le péage a été abandonné sur la partie du périphérique lyonnais qui venait remplacer le boulevard Laurent Bonnevay gratuit, seule la partie offrant des fonctionnalités nouvelles et un gain de temps majeur (en évitant le tunnel de la Croix-Rousse et la traversée urbaine) est restée à péage. Le Viaduc de Millau est quant à lui dans un environnement interurbain et non périurbain qui n'est pas comparable.

En tout état de cause, la mise à péage du COM nécessiterait la redéfinition complète d'un projet dont les caractéristiques principales, au premier rang desquelles les trafics, seraient bouleversées par l'introduction d'un péage, se traduisant par la reprise très en amont de la concertation, de nouvelles études préalables et une nouvelle déclaration d'utilité publique.

Concernant le périmètre d'adossment, le concédant s'est écarté de l'analyse du régulateur et a soutenu la possibilité d'un adossment total du COM pour les raisons suivantes :

- le COM présente un caractère accessoire par rapport à la concession d'ASF (0,1 % du linéaire de la concession ; augmentation du chiffre d'affaires d'ASF résiduelle, de l'ordre de 1 %) ;
- le COM crée une continuité autoroutière entre A750 et A709, et une part substantielle des usagers du réseau ASF (A709 en l'occurrence) emprunte également le COM (44 % à 100 % selon les tronçons du COM).

Concernant les paramètres macro-économiques et financiers de l'avenant, les recommandations de l'ART ont été prises en compte selon les lignes suivantes, permettant d'abaisser significativement la hausse tarifaire de compensation. La baisse des coûts de construction de 5 %, la baisse des effets réseaux de - 67 % et la minoration du TRI de 5,5 % à 4,7 %, conduit à une baisse des hausses tarifaires de 15 %. La compensation tarifaire négociée avec ASF dans la version soumise au Conseil d'État s'élève donc à 0,264 %/an pendant 4 ans, contre 0,312 %/an pendant 4 ans dans la version soumise à l'ART.

Par ailleurs, l'État et ASF ont introduit suite à l'avis de l'ART une clause de partage du risque lié à l'évolution du trafic, dans la mesure où l'exercice de prévision des trafics à horizon court, moyen et long terme était particulièrement difficile lors des discussions en vue de la contractualisation du COM, intervenues au milieu de la crise sanitaire.

L'approbation de cet avenant est intervenue par décret en Conseil d'État n° 2022-81 du 28 janvier 2022.

Suite à un recours, le Conseil d'État statuant au contentieux a annulé par sa décision du 27 janvier 2023 les dispositions tarifaires introduites par cet avenant afin de compenser la réalisation du COM.

La haute assemblée a considéré qu'en mettant à la charge de l'ensemble des usagers du réseau autoroutier concédé à la société ASF le financement des travaux de réalisation du COM dépourvu de péage, la disposition tarifaire attaquée méconnaissait la règle de proportionnalité entre le montant du tarif et la valeur du service rendu. En revanche, le Conseil d'État n'a pas remis en cause l'utilité publique de l'opération, ni son adossement à la concession d'ASF, ni la gratuité du contournement. Un travail conjoint entre le concédant et ASF a ainsi été engagé en vue de déterminer les modalités de compensation tarifaire, en cohérence avec le jugement tout en respectant l'acceptabilité du péage pour les usagers locaux.

7.4.2. 19^e avenant au contrat de concession ASF

Les services de l'État ont négocié avec la société ASF un projet de dix-neuvième avenant à son contrat de concession en vue de la mise à 2x2 voies de la bretelle de liaison entre l'A68 et l'A69, dénommée A680 ou bretelle de Verfeil, rendue nécessaire par la réalisation de l'A69 Verfeil-Castres et l'impératif d'assurer la continuité à 2x2 voies de la liaison autoroutière Castres – Toulouse (LACT). Pour mémoire, la procédure de mise en concession de l'A69 Verfeil-Castres s'est achevée par la publication du décret n° 2022-599 du 20 avril 2022 approuvant la convention de concession passée entre l'État et la société ATOSCA pour l'autoroute A69.

Cet avenant modifie ainsi les articles relatifs à l'assiette de la concession et introduit des annexes techniques afin de préciser les caractéristiques de l'opération. Par ailleurs, il modifie l'annexe Z bis afin de préciser les conditions de financement des travaux, intégralement par mobilisation des avantages financiers tels que calculés aux articles 7.5 et 7.6. du cahier des charges de la concession, à hauteur de 83,5 M€ HT valeur mai 2020. Pour garantir l'équilibre économique de l'avenant, il prévoit également le remboursement par la société concessionnaire à l'État du même montant (83,5 M€ HT valeur mai 2020) si le trafic atteint le niveau qui justifie l'élargissement de l'A680 aux frais du concessionnaire.

À défaut d'un quelconque impact sur les tarifs de péage et, a fortiori, sur la durée de la concession, cet avenant n'a pas été soumis à l'avis préalable de l'ART. L'ART a contesté son absence de consultation en rendant en date du 15 novembre 2022 un avis sur cet avenant. Un tel avis n'ayant aucun fondement légal, aucune suite n'a été donnée.

7.4.3. 19^e avenant au contrat de concession APRR et 17^e avenant au contrat de concession AREA

Le plan d'investissement contractualisé par le 19^e avenant d'APRR et le 17^e avenant d'AREA poursuit l'objectif d'améliorer la qualité des infrastructures et la transition énergétique et écologique des autoroutes concédées.

La loi d'orientation des mobilités du 26 décembre 2019 vise à développer des transports du quotidien plus faciles, moins coûteux et plus propres. Pour le réseau autoroutier concédé, ces ambitions sont notamment portées par les articles 15, qui prévoit la participation des sociétés concessionnaires au financement de pôles d'échanges multimodaux, et 160, relatif au développement des voies de covoiturage et de bus express pour les nouvelles concessions. Dans le même sens, la Convention citoyenne pour le climat a réaffirmé la nécessité de développer les voies réservées sur le réseau autoroutier. La mise en œuvre de ces objectifs nécessite des aménagements supplémentaires sur le réseau autoroutier concédé, ciblés sur les zones de congestion et répondant à des besoins de mobilité identifiés autour des agglomérations : aménagement de places de covoiturage, pôles d'échanges multimodaux, aménagement de voies réservées au covoiturage (VR2+), aux véhicules à très faibles émissions et aux transports collectifs et développement du flux-libre.

Au terme d'un cycle d'échanges avec les sociétés APRR et AREA, et en application des critères précités, en cohérence avec les règles fixées par l'article L. 122-4 du Code de la voirie routière et la jurisprudence du Conseil d'État, un certain nombre d'opérations ont été identifiées en vue d'améliorer les schémas de desserte des agglomérations desservies par les réseaux d'APRR et AREA. Ces opérations ont par ailleurs été concertées avec les collectivités territoriales et les autorités organisatrices de mobilité concernées sous l'égide des préfets de région, entre avril et octobre 2021.

Ainsi, pour APRR, ont été retenus l'aménagement de 12 parkings de covoiturage sur l'ensemble du réseau d'APRR et de voies réservées au covoiturage (VR2+) en entrée de Lyon sur A42 et A6. De plus, a été contractualisée la réalisation des études en vue de réaménager en entrée de Dijon 4,5 km de RN 274 entre l'A311 et l'A39 (réseau non concédé), et en entrée de Lyon le nœud des lles et 4,5 km d'A42 (réseau non concédé), ainsi que l'A46 (réseau concédé – mise en place d'une VR2+).

Par ailleurs, il est prévu l'adossement au réseau d'APRR des 16 km d'autoroute A6 en entrée sud de Paris (ainsi que de manière plus accessoire des 1,5 km d'autoroute A105 en entrée nord de Melun) auparavant exploitées par la DIRIF, et ce, en contrepartie d'aménagements que réalisera APRR pour améliorer les conditions de déplacements et favoriser les nouvelles mobilités collectives sur ces axes, avec notamment le développement d'un pôle d'échanges multimodal sur les aires de Lisses et Villabé, déjà intégrées à l'assiette de la concession APRR, et la réalisation d'une VR2+ sur l'A6.

Enfin, il est proposé d'intégrer à l'avenant APRR des aménagements de parkings poids lourds sécurisés, ainsi

qu'une aire de retournement de poids lourds en entrée ouest du tunnel Maurice Lemaire, répondant à la triple demande : des transporteurs, des chargeurs (certains, pour des raisons d'assurance notamment, faisant de l'usage de PPLS une condition de la prestation de transport) et de la Commission européenne dans le cadre des critères d'aménagement du RTE-T.

Pour AREA, a été retenu l'aménagement de 10 parkings de covoiturage sur l'ensemble du réseau d'AREA, et, en entrée de Grenoble, de voies réservées aux transports collectifs sur A480 sud et A41 sud ainsi que d'un pôle d'échange multimodal sur A48 au niveau de Voreppe. De plus, a été contractualisée la réalisation des études en vue l'aménagement d'un pôle d'échange multimodal et d'une VR2+ sur A43 en entrée de Lyon.

Par ailleurs, a été intégré au plan d'investissement le passage en flux libre des entrées du réseau AREA (7 gares en barrière et 22 gares en diffuseur) permettant d'assurer pour les usagers un gain significatif de temps, de carburant et d'émission de GES, tout en réduisant l'empreinte foncière des dispositifs de péage, contribuant ainsi à la démarche « zéro artificialisation nette ».

Au-delà de la réalisation de nouveaux aménagements, ce plan d'investissement offre l'occasion de renforcer les dispositifs de contrôle et d'incitation à la performance du concessionnaire, qui sont au cœur des enjeux de contrôle pour le concédant. Les projets d'avenant prévoient ainsi notamment une clause de récupération de l'avantage financier généré par les éventuels retards dans la réalisation des travaux, ainsi que l'évolution des indicateurs de performance.

Ces plans sont financés principalement par de faibles hausses des tarifs de péage sur l'ensemble du réseau d'APRR et AREA dans les années 2023 à 2026 (moins de 0,1 % en 2023, de l'ordre de 0,3 % de 2024 à 2026), ainsi que par l'utilisation de reliquats financiers issus de plan de relance autoroutier.

Ce projet de modification du cahier des charges de la société ayant une incidence sur les tarifs de péage, il a été soumis, conformément à l'article L. 122-8 du Code de la voirie routière, à l'Autorité de régulation des transports (ART).

Dans ses avis rendus le 21 avril 2022, l'Autorité considère que les investissements envisagés dans le cadre des avenants considérés ne relèvent pas d'une obligation préexistante de la société concessionnaire d'autoroutes, qu'ils revêtent un caractère accessoire par rapport au réseau qui lui a été concédé et qu'ils satisfont la condition de nécessité ou d'utilité au sens de l'article L. 122-4 du Code de la voirie routière. Considérant certains paramètres favorables et d'autres défavorables aux sociétés concessionnaires, elle estime par ailleurs globalement que les équilibres économiques de ces projets d'avenant sont raisonnables. Ces équilibres n'ont donc pas été modifiés.

Les décrets approuvant ces avenants ont été publiés au JORF du 31 janvier 2023.

7.4.4. 14^e avenant au contrat de concession SANEF et 13^e avenant au contrat de concession SAPN

Le plan d'investissement contractualisé par le 14^e avenant de SANEF et le 13^e avenant de SAPN poursuit, de la même façon que les 2 avenants précédents, l'objectif d'améliorer la qualité des infrastructures et la transition énergétique et écologique des autoroutes concédées.

Au terme d'un cycle d'échanges nourris avec les sociétés SANEF et SAPN, en application des critères précités et en cohérence avec les règles fixées par l'article L. 122-4 du Code de la voirie routière et la jurisprudence du Conseil d'État, un certain nombre d'opérations ont été identifiées en vue d'améliorer les schémas de desserte des agglomérations desservies par les réseaux de SANEF et SAPN. Ces opérations ont par ailleurs été concertées avec les collectivités territoriales et les autorités organisatrices de mobilité concernées sous l'égide des préfets de région, entre avril et octobre 2021.

Ainsi, pour SANEF, ont été retenus l'aménagement de 20 parkings de covoiturage sur l'ensemble du réseau de SANEF et d'une voie réservée au covoiturage (VR2+) en entrée de Paris sur A4, entre Noisy et Bussy, dans les deux sens.

Par ailleurs, SANEF réaménagera et améliorera le diffuseur n° 11 de Ressons, le demi-diffuseur n° 8 de Chamant sur A1, incluant à chaque fois des places de covoiturage et de poids lourds, ainsi que l'échangeur A2/A26. La création d'un pôle d'échanges multimodal sur le site de Bussy-Saint-Georges sur A4 qui bénéficie de sa proximité de la ligne de RER A, et des lignes de bus express existantes a également été retenue. Le PEM comportera des places de parkings de covoiturage, des places de stationnement de cyclistes, des arrêts de bus et une connexion avec des voies réservées au covoiturage et aux transports collectifs également envisagées sur A4 entre Bussy et Noisy. Il assurera avec le futur diffuseur du Sycomore la desserte de la ZAC du Sycomore et de la future ZAC de la Rucherie.

Dans le cadre des aménagements écologiques à vocation de protection de la ressource en eau et de la préservation de la biodiversité, il est prévu la réalisation d'un écopont au droit du col de Saverne pour la reconstruction d'un corridor écologique au cœur de l'habitat du lynx boréal, une espèce en déclin d'intérêt international et européen, ainsi que la consolidation de bassins de récupération le long du tunnel de Roissy sur A1.

Pour SAPN, ont été retenus l'aménagement de trois parkings de covoiturage sur l'ensemble du réseau et de voies réservées au covoiturage (VR2+) entre Orgeval et Epône sur A13, dans le sens 2 (vers Paris). Par ailleurs, SAPN réalisera pour améliorer les conditions de déplacements le diffuseur n° 5 de A29 pour la desserte du Grand Port Maritime du Havre (GPMH) porté par HAROPA Port, de la route industrielle et des futures plateformes logistiques.

Dans le cadre des aménagements écologiques à vocation de protection de la ressource en eau, SAPN procédera à la consolidation du bassin de récupération au droit du viaduc de Oissel sur A13.

Enfin, pour les deux sociétés, des aménagements de parkings poids lourds et de parkings sécurisés poids lourds (PSPL) ont été contractualisés, répondant à la triple demande des transporteurs, des chargeurs (certains, pour des raisons d'assurance notamment, faisant de l'usage de PSPL une condition de la prestation de transport) et de la Commission européenne dans le cadre des critères d'aménagement du RTE-T.

Au-delà de la réalisation de nouveaux aménagements, ce plan d'investissement offre l'occasion de renforcer les dispositifs de contrôle et d'incitation à la performance du concessionnaire, qui sont au cœur des enjeux de contrôle pour le concédant. Les projets d'avenant prévoient ainsi notamment une clause de récupération de l'avantage financier généré par les éventuels retards dans la réalisation des travaux, ainsi que l'évolution des indicateurs de performance.

Ces plans sont financés principalement par de faibles hausses des tarifs de péage sur l'ensemble du réseau de SANEF et SAPN les années 2023 à 2027, du coefficient interclasse, ainsi que par l'utilisation de reliquats financiers issus de plan de relance autoroutier, et, dans le cas de SANEF, d'opérations abandonnées du PIA ainsi que des avantages financiers de l'opération d'A16 entre L'Isle-Adam et la Francilienne.

L'Autorité de régulation des transports a été consultée conformément aux dispositions de l'article L. 122-8 du Code de la voirie routière, préalablement à l'examen du dossier par le Conseil d'État. L'Autorité a confirmé que l'ensemble des investissements prévus dans les 2 avenants (tout en faisant part de ses interrogations sur les opérations de places de parkings poids lourds) ne relevaient pas d'obligations préexistantes des sociétés concessionnaires, qu'ils revêtent un caractère accessoire et qu'ils satisfont la condition de nécessité ou d'utilité.

S'agissant de l'équilibre économique de l'avenant, ont été pris en compte les observations formulées par l'Autorité. Les paramètres initiaux ont été ainsi modifiés pour tenir compte de l'évolution conjoncturelle de l'inflation et de l'indice TP01 à court et moyen termes et les coûts des opérations revus à la baisse. Les observations de l'autorité quant à la rédaction de clauses de partage de

risque concernant l'indice TP01 et une opération non courante (Écopont de Saverne) ont été prises en compte. Ces évolutions ont abouti à un équilibre économique légèrement meilleur pour les usagers malgré la dégradation de la situation macro-économique depuis l'engagement de la consultation de l'autorité en mai 2022.

Les décrets approuvant ces avenants ont été publiés au JORF du 31 janvier 2023.

7.4.5. 1^{er} avenant au contrat de concession ADELAC

Les services de l'État ont négocié avec la société ADELAC un projet d'avenant à son contrat de concession en vue d'apporter une solution tarifaire, économiquement neutre sur la durée de la concession, au phénomène de shunt identifié au niveau de la barrière pleine voie (BPV) de Saint-Martin-Bellevue.

En effet, le shunt de la BPV engendrait des épisodes récurrents de congestion et de remontées de file susceptibles de porter atteinte à la sécurité des usagers, sur les bretelles autoroutières, d'une part, dans le sens sud-nord, de l'A41 (AREA), d'autre part, dans le sens nord-sud, de l'A41 (ADELAC) et de l'A410 (AREA).

Cet avenant prévoit l'alignement, au 1^{er} février 2022, du tarif kilométrique de la barrière de Cruseilles, franchie par les usagers shuntant la BPV, sur celui de cette dernière. Il prévoit également la mise en place d'un mécanisme liant pour l'avenir les différents tarifs applicables sur le réseau d'ADELAC, afin d'éviter que le phénomène de shunt ne se reconstitue.

Ce projet de modification du cahier des charges de la société ayant une incidence sur les tarifs de péage, et ce, dès le 1^{er} février 2022, il a été soumis, conformément à l'article L. 122-8 du Code de la voirie routière, à l'Autorité de régulation des transports (ART), préalablement à son examen par le Conseil d'État. L'ART a rendu le 28 octobre 2021 un avis favorable sans réserve. Elle a simplement relevé une erreur matérielle dans la modélisation financière de l'avenant, erreur qui a été rectifiée.

L'approbation de cet avenant est intervenue par décret en Conseil d'État n° 2022-5 du 3 janvier 2022.

Activité réglementaire

8.1. Arrêtés tarifaires annuels

- Arrêté du 27 janvier 2022 relatif aux péages applicables sur les réseaux autoroutiers concédés à APRR et AREA
- Arrêté du 27 janvier 2022 relatif aux péages applicables sur les réseaux autoroutiers concédés à SFTRF, CEVM, ALIS, ARCOUR, ADELAC, A'LIENOR, Alicorne, ATLANDES, ALBEA ainsi qu'aux ponts de Normandie et de Tancarville
- Arrêté du 27 janvier 2022 relatif aux péages applicables sur le réseau autoroutier concédé à la société COFIROUTE
- Arrêté du 27 janvier 2022 relatif aux péages applicables sur les réseaux autoroutiers concédés à SANEF et SAPN
- Arrêté du 27 janvier 2022 relatif aux péages applicables sur le réseau autoroutier concédé à ASF et au tunnel du Puymorens
- Arrêté du 27 janvier 2022 relatif aux péages applicables sur le réseau autoroutier concédé à ESCOTA
- Arrêté du 27 décembre 2021 relatif aux péages autoroutiers (A86 ouest COFIROUTE)

8.2. Nominations

Arrêté du 15 février 2022 portant nomination au conseil d'administration du Fonds pour le développement d'une politique intermodale des transports dans le massif alpin, M. Hervé de Tréglodé.

Arrêté du 4 avril 2022 portant nomination au conseil d'administration du Fonds pour le développement d'une politique intermodale des transports dans le massif alpin, M^{me} Marion Bazaille-Manches.

Arrêté du 20 octobre 2022 portant nomination au conseil d'administration de la Caisse nationale des autoroutes, M. Tomas Hidalgo Olivares.

Décret du 17 novembre 2022 portant nomination du président du conseil d'administration d'Autoroute et Tunnel du Mont-Blanc, M. Christophe Castaner.

8.3. Textes sectoriels

Décret n° 2022-503 du 7 avril 2022 relatif aux constituants d'interopérabilité du service européen de télépéage et portant transposition de la directive n° 2019/520 du 19 mars 2019

Décret n° 2022-504 du 7 avril 2022 relatif aux systèmes de télépéage, aux droits et obligations des percepteurs de péage, des prestataires et des utilisateurs du service européen du télépéage et portant transposition de la direc-

tive n° 2019/520 du 19 mars 2019

Arrêté du 13 avril 2022 relatif à la désignation du bureau de contact unique, au sens de l'article D. 119-31 du Code de la voirie routière

Arrêté du 13 avril 2022 pris pour l'application de l'article R. 119-17 du Code de la voirie routière

Lexique des abréviations utilisées

- **FGC** : association française de génie civil
- **ART** : Autorité de régulation des transports
- **ASFA** : Association des Sociétés Françaises d'Autoroutes
- **BPV** : barrière de péage pleine voie
- **CEREMA** : Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement
- **CETU** : Centre d'étude des tunnels
- **CIG** : Commission intergouvernementale
- **CNPN** : Conseil national de la protection de la nature
- **DDT** : direction départementale des territoires
- **DESC** : dossier d'exploitation sous chantier
- **DMR** : direction des mobilités routières
- **DREAL** : direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement
- **DUP** : déclaration d'utilité publique
- **FCA** : sous-direction des financements innovants et du contrôle des concessions autoroutières
- **LOM** : Loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités (NOR : TRET1821032L)
- **PIA** : plan d'investissement autoroutier
- **PL** : poids lourds
- **PME** : petites et moyennes entreprises
- **PRA** : plan de relance autoroutier
- **RTE** : réseau transeuropéen (de transport)
- **SEMCA** : Société d'Économie Mixte Concessionnaire d'Autoroutes
- **SCA** : Société Concessionnaire d'Autoroutes
- **TEDET** : département de la transition écologique, de la doctrine et de l'expertise technique de la DMR
- **TKM** : tarif kilométrique moyen
- **UGE** : Université Gustave Eiffel
- **VL** : véhicules légers
- **ZAAC** : zone d'accumulation d'accidents corporels
- **ZFE** : zone à faibles émissions

Le secteur autoroutier concédé compte au 31 décembre 2022, 21 sociétés concessionnaires, toutes de droit privé, essentiellement des sociétés anonymes. ADELAC, A'LIENOR, ARCOS, ALIAE et ATOSCA présentent la particularité d'être des sociétés par actions simplifiées¹.

Ces 21 sociétés sont titulaires de 26 contrats de concession, dont 21 d'autoroutes et 5 d'ouvrages d'art.

En dehors des deux sociétés « tunnelières » ATMB (Autoroute et Tunnel du Mont-Blanc) et SFTRF (Société Française du Tunnel Routier du Fréjus), à qui sont concédées respectivement les parties françaises des deux tunnels transfrontaliers nord-alpins du Mont-Blanc et du Fréjus ainsi que leurs autoroutes d'accès, et qui demeurent majoritairement publiques, le secteur autoroutier français concédé est quasiment entièrement privé, avec 19 sociétés concessionnaires d'autoroutes sur 21 à capitaux entièrement privés.

Les sociétés concessionnaires « historiques » (ASF, ESCOTA, COFIROUTE, APRR, AREA, SANEF, SAPN), et dans une moindre mesure, les sociétés SFTRF et ATMB, ont été en charge de la construction, du financement et de l'exploitation de la plus grande partie du réseau autoroutier français (9241 km au 31 décembre 2022) dont elles ont été le vecteur privilégié de développement.

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

- La société Autoroute de Liaison Seine – Sarthe (ALIS), chargée de financer, construire et exploiter l'autoroute A28 entre Rouen et Alençon ;
- La Compagnie Eiffage du Viaduc de Millau (CEVM), chargée du financement, de la construction et de l'exploitation du Viaduc de Millau, ouvrage de franchissement du Tarn sur l'autoroute A75 ;
- La société ARCOUR, chargée du financement, de la construction et de l'exploitation de l'autoroute A19 qui relie Artenay à Courtenay ;
- La société ADELAC, chargée du financement, de la construction et de l'exploitation de l'autoroute A41 (Autoroute DEs LACs) qui relie Annecy à Genève ;
- La société A'LIENOR, chargée du financement, de la construction et l'exploitation de l'autoroute A65 qui relie Langon à Pau ;
- La société ALICORNE, chargée du financement, de la construction et l'exploitation de l'autoroute A88 qui relie Falaise ouest à Sées ;
- La société ATLANDES, chargée du financement, de la construction et de l'exploitation de l'autoroute A63 entre Salles et Saint-Geours-de-Maremne ;
- La société ALBEA, chargée du financement, de la construction et de l'exploitation de l'autoroute A150 entre Barentin et Écalles-Alix ;
- La société ARCOS, chargée du financement, de la construction et de l'exploitation de l'autoroute A355 de contournement ouest de Strasbourg ;
- La société ALIAE, chargée du financement, de la construction, de l'entretien, et l'exploitation de l'autoroute A79 entre Sazeret et Digoin ;
- La société ATOSCA, chargée du financement, de la construction, de l'entretien, et l'exploitation de l'autoroute A69 entre Verfeil et Castres.

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

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

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

Les éléments suivants détaillent, pour chacun des concessionnaires autoroutiers français ainsi présentés, la longueur totale du réseau exploité, l'échéance de la

concession, ainsi que la structure de son capital et de ses actionnaires.

Nom de la société	Linéaire	Actionnariat au 31/12/22 (sauf mention spécifique)	Date de fin de concession	Commentaires
ASF	2 724 km	- ASF Holding (détenue par Vinci Autoroutes) : 99,99 % - Autres : 0,01 %	30/04/2036 Tunnel de Puymorens : 31/12/2037	
ESCOTA	471 km	- ASF : 99,29 % - collectivités territoriales, chambres consulaires et Caisses d'Épargne : 0,71 %	29/02/2032	
COFIROUTE	1 112 km	- VINCI Autoroutes : 65,33 % - Cofiroute Holding : 34,65 % - Autres : 0,00015 %	30/06/2034 (interurbain) 31/12/2086 (Duplex A86)	Dont le tunnel Duplex A86 (11,5 km)
ARCOUR (A19)	102 km	Vinci Autoroutes SAS 100 %	31/12/2070	
ARCOS (A355)	24 km	Vinci Autoroutes 100 %	31/01/2070	
ALIAE (A79)	88km	APRR (100 %)	15/03/2068	
APRR	1 867 km	- Eiffage : 50,1 % - Macquarie Autoroutes de France : 49,9 %	30/11/2035	
AREA	409 km	- APRR : 99,84 % - Collectivités territoriales et APE : 0,16 %	30/09/2036	
SANEF	1 388 km	Holding d'Infrastructures de Transport (HIT) : 100 %	31/12/2031	HIT est en passe d'être détenue à 100 % par Abertis. Le 15 mai 2017, le groupe italien Atlantia contrôlé par la famille Benetton a lancé une OPA sur Abertis.
SAPN	372 km	- SANEF : 99,97 % - collectivités territoriales et chambres consulaires 0,03 %	31/08/2033	
ALIS (A28)	125 km	- Diomedea Coöperatief (PGGM) : 38,825 % - Core Infrastructure Fund I SCS (CIF I) : 38,825 % - Groupe EGIS : 5,08 % - Aberdeen Infrastructure : 17,27 %	31/12/2067	
CEVM (viaduc de Millau)	3,3 km	Verdun Participation 2 : 99,99 %	31/12/2079	Le fonds Verdun 2 est détenu par le groupe Eiffage (51 %) et la Caisse des Dépôts et Consignations (49 %)
ADELAC (A41)	19 km	Actionnariat au 13 juin 2017 : - AREA : 49,9 % - Eiffage : 25,00399 % - Macquarie Autoroutes de France : 25,096101 %	31/12/2060	
ALICORNE (A88)	45 km	- NC participations : 0,46 % - NGE Concessions : 12,42 % - Valérian : 0,66 % - Malet : 3,97 % - AXA Private Equity : 5,78 % - FININFRA : 76,68 %	23/08/2063	
A'LIENOR (A65)	150 km	Eiffage : 100 %	18/12/2066	
ATLANDES (A63)	104 km	- European Motorway Investments : 51,216 % - DIF A63 Luxembourg : 17,3 % ; - HICL Infrastructure Investments (A63) Holding : 13,825 % - Egis Investment Partners France : 10,182 % - NGE Concessions : 7,477 %	21/01/2051	
ALBEA (A150)	17 km	- NGE Concessions : 16,67 % - Aberdeen Infrastructure AYAT : 16,67 % - InfraVia : 33,33 % - DIF Infra 5 : 33,33 %	28/12/2066	

Nom de la société	Linéaire	Actionnariat au 31/12/22 (sauf mention spécifique)	Date de fin de concession	Commentaires
ATOSCA (A69)	54 km	› NGE Concessions : 24,99 % › Opale Invest : 0,01 % › Ascendi SGPS : 14,99 % › Ascendi Invest : 0,01 % › QEIF II Development Holding SARL : 30 % › TIIC 2 SCA SICAR : 30 %	21/04/2077	
CCISE (ponts de Tancarville et de Normandie)	9,8 km	› Chambre de commerce et d'industrie Seine estuaire	17/11/2031	
ATMB	126 km	› FDPITMA : 67,29 % › départements de l'Ain et de la Haute-Savoie : 18,62 % › Canton et ville de Genève : 5,42 % › établissements financiers français et suisses : 2,39 % › compagnies d'assurances françaises : 4,76 % › salariés : 1,04 % › autres : 0,49 %	31/12/2050	
SFTRF	67 km	› FDPITMA : 99,94 % › collectivités territoriales : 0,05 % › chambres de commerce et d'industrie et des groupements d'intérêts privés : 0,01 %	31/12/2050	

ANNEXE 3

Trafic sur le réseau concédé en 2022 en million de véhicules.km

	Véhicules légers			Poids lourds			Ensembles des véhicules		
	2021	2022	%	2021	2022	%	2021	2022	%
APRR	14 544	15 843	8,9	3 419	3 467	1,4	17 963	19 310	7,5
ADEIAC	156	190	21,8	6	6	0,0	162	196	21,0
ALBEA	55	55	0,0	5	5	0,0	60	60	0,0
ALIAE	–	28	–	–	20	–	–	48	–
AUCORNE	62	65	4,8	10	10	0,0	72	75	4,2
A'UENOR	360	391	8,6	40	43	7,5	400	434	8,5
AUS	293	323	10,2	79	83	5,1	372	406	9,1
ARCOS	–	81	–	–	38	–	–	119	–
ARCOUR	294	301	2,4	50	54	8,0	344	355	3,2
AREA	4 740	5 230	10,3	491	517	5,3	5 231	5 747	9,9
ASF	26 716	28 477	6,6	4 976	5 043	1,3	31 692	33 520	5,8
ATIANTES	778	869	11,7	363	364	0,3	1 141	1 233	8,1
ATMB	722	825	14,3	93	90	-3,2	815	915	12,3
COFIROUTE	9 621	10 157	5,6	1 729	1 754	1,4	11 350	11 911	4,9
ESOCTA	6 262	6 772	8,1	700	716	2,3	6 962	7 488	7,6
SANEF	9 057	10 321	14,0	2 347	2 414	2,9	11 404	12 735	11,7
SAPN	2 943	3 183	8,2	446	460	3,1	3 389	3 643	7,5
SfIRF	134	173	29,1	58	64	10,3	192	237	23,4
TOTAL	76 737	83 284	8,5	14 812	15 148	2,3	91 549	98 432	7,5

ANNEXE 4

Liste des principaux indicateurs de performance

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 État de la structure des ponts
	Fonctionnalité des ouvrages	Capacité portante et gabarit des ponts
Exploitation du réseau / Sécurité des usagers	Sécurité des ouvrages	Rapidité de mise en sécurité si un ouvrage présente un risque pour les usagers
	Délai d'information sur panneaux à messages variables et radio autoroutière (107.7)	Rapidité de diffusion de l'information aux usagers en cas d'évènement 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 adaptés société par société, en fonction des spécificités des réseaux concernés.

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.

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

ANNEXE 6

Les clauses tarifaires des contrats de concession au 1^{er} février 2023

Il n'y a pas de hausse contractuelle au 1^{er} février 2023 pour ALIAE, l'autoroute ayant été mise en exploitation après le 1^{er} octobre 2022.

Taux de hausse autorisé au premier février 2023 pour les véhicules de classe 1	
SANEF	$70 \% \times I + 0,11 \% + 0,077 \%$
SAPN	$70 \% \times I + 0,32 \% + 0,053 \%$
APRR	$70 \% \times I + 0,25 \% + 0,06 \%$
AREA	$70 \% \times I + 0,26 \% + 0,08 \%$
ASF	$70 \% \times I + 0,39 \%$
ESCOTA	$70 \% \times I + 0,25 \%$
COFIROUTE	$70 \% \times I + 0,1 \%$
SFTRF	I
ATMB	$75 \% \times I + 0,64 \%$

- où I représente l'évolution des prix à la consommation hors tabac d'octobre 2021 à octobre 2022

Société	Formule de la hausse du taux plafond (classe 1)
ADELAC-A41	$\max(I + 1 \%; 0)$
ALBEA-A150	$1 + 75 \% \times i_{\text{aout}} + 5 \% \times \max[\min(tp01_{\text{août}}; 4 \%); 0 \%; 0] + 20 \% \times \max[\min(tp09_{\text{août}}; 4 \%); 0 \%; 0] + D + E$
ALICORNE-A88	$\max\{1; 1 + i_{\text{octobre}}; 1 + 70 \% \times i_{\text{octobre}} + 30 \% \times \max[i_{\text{octobre}} + 1 \%; \min(tp09_{\text{juin}}; 4 \%)]\}$
A'LIENOR-A65	$\max(1; i_{\text{octobre}} + 0,3 \%; 70 \% \times i_{\text{octobre}} + 30 \% \times tp09_{\text{juin}} + 0,3 \%)$
ALIS-A28	$An \times \max(i_{\text{octobre}} + 1; 1)$
ARCOUR-A19	$E(n) \times \max[80 \% \times i_{\text{octobre}} + 20 \% \times tp09_{\text{août}} + 0,005; 1]$
ATLANDES-A63	$1 + 75 \% \times i_{\text{octobre}} + 25 \% \times \max[\min(6 \%; tp09_{\text{août}}); 0] + D$
CCISE-Pont de Normandie et Tancarville	$1 + 50 \% \times i_{\text{octobre}}$
CEVM-Millau	$\text{prix}_{\text{été}}(n) = \text{prix}_{\text{été}}(n-1) \times i_{\text{octobre}} + 0,127 \times \text{Inflation}_{\text{octobre2019/Inflation}_{\text{novembre2000}}}$ $\text{prix hors été} = \text{prix}_{\text{été}} - (1,41 \times \text{Inflation}_{\text{octobre2019/Inflation}_{\text{novembre2000}}})$
COFIROUTE - DUPLEX A86	$Cn \times (i_{\text{septembre}} + 1)$
ARCOS	$\max(1; 75 \% \times i_{\text{août}} + 23,5 \% \times \max[\min(tp01_{\text{août}}; 4 \%); 0 \%; 0] + 1,5 \% \times \max[\min(tp09_{\text{août}}; 4 \%); 0 \%; 0])$ pas de hausse tarifaire en 2022

- où i_{octobre} représente l'évolution des prix à la consommation hors tabac d'octobre 2020 à octobre 2021
- où $i_{\text{août}}$ représente l'évolution des prix à la consommation hors tabac d'août 2020 à août 2021
- où $tp01_{\text{août}}$ représente l'évolution de l'index $tp01$ d'août 2020 à août 2021
- où $tp09_{\text{août}}$ représente l'évolution de l'index $tp09$ d'août 2020 à août 2021
- où $tp09_{\text{juin}}$ représente l'évolution de l'index $tp09$ de juin 2020 à juin 2021
- où $\text{Inflation}_{\text{octobre 2019}}$ représente l'index des prix à la consommation hors tabac d'octobre 2019
- où $\text{Inflation}_{\text{novembre2000}}$ représente l'index des prix à la consommation de novembre 2000
- où D et E sont des variables spécifique au contrat d'ALBEA
- où An est une variable spécifique au contrat d'ALIS
- où En est une variable spécifique au contrat d'ARCOUR
- où D_ est une variable spécifique au contrat ATLANDES

Coefficients interclasses effectifs 2023	classe 2	classe 3	classe 4	classe 5
SANEF	1,50	2,23	3,01	0,60
SAPN	1,51	2,08	3,06	0,59
APRR	1,54	2,46	3,39	0,60
AREA	1,56	2,26	3,08	0,50
ASF	1,55	2,22	2,94	0,60
ESCOTA	1,50	2,22	3,05	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	1,86	2,80	3,47	0,56
ALBEA-A150 coefficient des classes 3 et 4 avant modulation	1,62	2,08	2,92	0,60
ALICORNE-A88	1,78	2,71	3,51	0,55
A'LIENOR-A65	1,69	2,53	3,38	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	1,50	4,01	4,93	0,50
CCISE-Pont de Tancarville	1,26	1,52	2,59	NA
CCISE-Pont de Normandie	1,16	1,26	2,48	NA
CEVM été	1,50	2,72	3,45	0,49
CEVM hors-été	1,50	3,33	4,23	0,60
ARCOS-A355 coefficient des classes 3 et 4 avant modulation	1,49	2,68	3,05	0,60

ANNEXE 7

Les niveaux de hausses de tarifs de péage depuis 2006

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

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
ASF	2,25 %	2,00 %	2,45 %	3,12 %	0,83 %	2,47 %	2,42 %	2,24 %	1,23 %	0 %	1,63 %	1,20 %	1,34 %	1,90 %	0,96 %	0,54 %	2,19 %	4,82 %
ESCOTA	2,24 %	1,81 %	2,53 %	3,19 %	0,89 %	2,49 %	2,05 %	1,74 %	0,73 %	0 %	1,18 %	0,59 %	1,34 %	1,82 %	0,88 %	0,46 %	2,05 %	4,68 %
APRR	2,47 %	0,91 %	2,47 %	1,89 %	0,50 %	2,12 %	2,58 %	1,94 %	0,80 %	0 %	1,23 %	0,90 %	2 %	1,81 %	0,87 %	0,45 %	2,05 %	4,74 %
AREA	1,64 %	0,75 %	1,64 %	1,89 %	0,49 %	2,08 %	2,55 %	1,94 %	0,84 %	0 %	1,26 %	0,92 %	2,04 %	2 %	1,07 %	0,63 %	2,06 %	4,76 %
SANEF	2,05 %	0,96 %	3,32 %	1,89 %	0 %	1,89 %	2,31 %	1,71 %	0,75 %	0 %	0,86 %	0,58 %	1,39 %	1,69 %	0,75 %	0,33 %	1,91 %	4,62 %
SAPN	2,74 %	1,68 %	4,32 %	3,30 %	0 %	2,48 %	3,02 %	2,29 %	0,35 %	0 %	0,86 %	0,58 %	1,39 %	1,68 %	0,73 %	0,31 %	2,12 %	4,80 %
Cofiroute	1,61 %	0,91 %	1,94 %	2,71 %	0,40 %	2,07 %	2,53 %	1,92 %	0,91 %	0 %	0,82 %	0,57 %	1,33 %	1,65 %	0,71 %	0,28 %	1,90 %	4,53 %
ATMB	1,96 %	1,21 %	1,82 %	2,28 %	0 %	1,92 %	2,60 %	2,09 %	1,79 %	0,38 %	0 %	0,36 %	1,03 %	2,25 %	0,76 %	0,64 %	2,39 %	5,39 %
SFTRF	1,73 %	1,07 %	1,89 %	2,68 %	0,60 %	2,52 %	3,75 %	3,01 %	1,85 %	1,79 %	0 %	0,35 %	0,87 %	1,91 %	0,51 %	0 %	2,54 %	6,27 %

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

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
ASF	2,61 %	2 %	2,81 %	3,77 %	1,79 %	3,87 %	2,42 %	2,24 %	1,23 %	0 %	1,63 %	1,20 %	1,34 %	1,90 %	0,96 %	0,54 %	2,19 %	4,82 %
ESCOTA	3,65 %	1,81 %	2,81 %	4,95 %	2,94 %	4,33 %	2,05 %	1,74 %	0,73 %	0 %	1,18 %	0,59 %	1,34 %	1,82 %	0,88 %	0,46 %	2,05 %	4,68 %
APRR	3,47 %	1,91 %	3,46 %	1,89 %	0,50 %	2,12 %	2,58 %	1,94 %	0,80 %	0 %	1,23 %	0,90 %	2 %	1,81 %	0,87 %	0,45 %	2,05 %	5,10 %
AREA	3,38 %	2,55 %	3,43 %	1,89 %	0,49 %	2,08 %	2,55 %	1,94 %	1,51 %	0 %	2,61 %	1,58 %	2,70 %	2 %	1,06 %	0,65 %	2,06 %	5,34 %
SANEF	3,10 %	1,99 %	4,23 %	1,89 %	0 %	1,89 %	2,31 %	1,71 %	0,75 %	0 %	0,86 %	0,62 %	1,41 %	1,75 %	0,71 %	0,35 %	1,96 %	4,60 %
SAPN	3,80 %	2,67 %	5,32 %	3,31 %	0 %	2,48 %	3,01 %	2,29 %	0,16 %	0 %	1,84 %	1,59 %	2,36 %	2,66 %	1,97 %	0,25 %	2,11 %	4,91 %
Cofiroute	0,80 %	1,90 %	3,44 %	5,39 %	1,90 %	4 %	3,51 %	2,16 %	1,19 %	0 %	1,07 %	0,65 %	1,33 %	1,66 %	0,71 %	0,28 %	2,08 %	4,53 %
ATMB	2,97 %	2,15 %	2,85 %	3,44 %	1,68 %	2,92 %	3,60 %	3,09 %	1,68 %	1,38 %	0 %	0,36 %	1,03 %	2,25 %	0,76 %	0,64 %	2,39 %	5,39 %
SFTRF	1,47 %	1,08 %	1,97 %	2,66 %	0,61 %	2,52 %	3,75 %	3,19 %	1,96 %	1,85 %	0,04 %	0,35 %	1,01 %	1,92 %	0,60 %	0 %	2,55 %	5,89 %

ANNEXE 8

Le contrôle des tarifs de péage applicables en 2023

	1 ^{re} proposition de la société	Contrôle 1 ^{re} proposition	2 ^e proposition de la société	Contrôle 2 ^e proposition	3 ^e proposition de la société	Contrôle 3 ^e proposition	Approbation
APRR	19/12/2022 (si avenant validé)	ok si avenant validé 09/01/2023	02/01/2023 (si avenant non validé)	ok 09/01/2023			Arrêté du 31 janvier 2023 TRET2302222A
AREA	19/12/2022 (si avenant validé)	ok si avenant validé 09/01/2023	02/01/2023 (si avenant non validé)	ok 09/01/2023			Arrêté du 31 janvier 2023 TRET2302222A
APRR – TML	19/12/2022	ok 09/01/2023					Arrêté du 31 janvier 2023 TRET2302222A
ASF	09/12/2022	ok 13/12/2022	25/01/2023 suite à la décision du CE sur l'avenant COM	ok 27/01/2023			Arrêté du 30 janvier 2023 TRET2301336A
ASF – T PUYMORENS	09/12/2022	ok 13/12/2022	25/01/2023 suite à la décision du CE sur l'avenant COM	ok 27/01/2023			Arrêté du 30 janvier 2023 TRET2301336A
ESCOTA	09/12/2022	ok 09/12/2022					Arrêté du 30 janvier 2023 TRET2301347A
SANEF	16/12/2022	ok si correction coquille		ok 06/01/2023			Arrêté du 31 janvier 2023 TRET2302236A
SAPN	16/12/2022	ok 16/12/2022					Arrêté du 31 janvier 2023 TRET2302236A
COFIROUTE – INTERURBAIN	16/12/2022	ok 06/01/2023					Arrêté du 30 janvier 2023 TRET2301348A
COFIROUTE – DUPLEX A86	18/11/2022	ok 18/11/2022					Arrêté du 28 décembre 2022 TRET223531A

	1 ^{re} proposition de la société	Contrôle 1 ^{re} proposition	2 ^e proposition de la société	Contrôle 2 ^e proposition	3 ^e proposition de la société	Contrôle 3 ^e proposition	Approbation
SFTRF	ok 12/12/2022	ok 09/01/2023					Arrêté du 30 janvier 2023 TRET2301484A
ATMB	ok 03/01/2023	ok 09/01/2023					Arrêté du 30 janvier 2023 TRET2301484A
CCISE	ok 18/11/2022	ok 18/11/2022					Arrêté du 30 janvier 2023 TRET2301484A
CEVM	ok 02/01/2023	ok 06/01/2023					Arrêté du 30 janvier 2023 TRET2301484A
ADELAC – A41	02/01/2023	ok 06/01/2023					Arrêté du 30 janvier 2023 TRET2301484A
ALBEA – A150	12/12/2022	ok 15/12/2022					Arrêté du 30 janvier 2023 TRET2301484A
ALICORNE – A88	30/11/2022	ok 13/12/2022					Arrêté du 30 janvier 2023 TRET2301484A
A'LIENOR – A65	23/12/2022	ok 06/01/2023					Arrêté du 30 janvier 2023 TRET2301484A
ALIS – A28	12/12/2022	ok 10/01/2023					Arrêté du 30 janvier 2023 TRET2301484A
ARCOUR – A19	16/12/2022	ok 19/12/2022					Arrêté du 30 janvier 2023 TRET2301484A
ATLANDES – A63	12/12/2022	ok 14/12/2022					Arrêté du 30 janvier 2023 TRET2301484A
ARCOS – A355	14/12/2022	demande modification et échanges fin décembre et début janvier	13/01/2023	ok 13/01/2023			Arrêté du 30 janvier 2023 TRET2301484A

ANNEXE 9

Évolutions de quelques tarifs de péage

Trajet	Autoroute	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Paris-Lyon	A6 (APRR)	29,30 €	29,60 €	30,30 €	30,80 €	30,90 €	31,50 €	32,30 €	32,90 €	33,30 €	33,30 €	33,70 €	34,10 €	34,80 €	35,40 €	35,70 €	35,80 €	36,50 €	39,20 €
			1,0 %	2,4 %	1,7 %	0,3 %	1,9 %	2,5 %	1,9 %	1,2 %	0,0 %	1,2 %	1,2 %	2,1 %	1,7 %	0,8 %	0,3 %	2,0 %	74 %
Paris-Metz	A4 (SANEF)	21,60 €	22,00 €	22,40 €	22,90 €	22,90 €	23,50 €	24,00 €	24,50 €	25,00 €	25,00 €	25,20 €	25,20 €	25,50 €	26,00 €	26,10 €	26,30 €	26,90 €	28,20 €
			1,9 %	1,8 %	2,2 %	0,0 %	2,6 %	2,1 %	2,1 %	2,0 %	0,0 %	0,8 %	0,0 %	1,2 %	2,0 %	0,4 %	0,8 %	2,3 %	4,8 %
Paris-Lille	A1 (SANEF)	13,60 €	13,80 €	14,20 €	14,60 €	14,60 €	15,00 €	15,40 €	15,70 €	16,10 €	16,10 €	16,30 €	16,30 €	16,60 €	16,90 €	17,10 €	17,20 €	17,60 €	18,50 €
			1,5 %	2,9 %	2,8 %	0,0 %	2,7 %	2,7 %	1,9 %	2,5 %	0,0 %	1,2 %	0,0 %	1,8 %	1,8 %	1,2 %	0,6 %	2,3 %	5,1 %
Paris-Rennes	A11 (Cofiroute)	25,20 €	25,40 €	26,00 €	26,70 €	26,70 €	27,40 €	28,10 €	28,60 €	28,70 €	28,70 €	28,80 €	28,80 €	29,10 €	29,50 €	29,50 €	29,50 €	29,70 €	31,20 €
			0,8 %	2,4 %	2,7 %	0,0 %	2,6 %	2,6 %	1,8 %	0,3 %	0,0 %	0,3 %	0,0 %	1,0 %	1,4 %	0,0 %	0,0 %	0,7 %	5,1 %
Paris-Clermont-Ferrand	A10+A71	32,10 €	32,40 €	33,00 €	33,80 €	33,80 €	34,50 €	35,40 €	36,10 €	36,50 €	36,50 €	36,80 €	38,10 €	38,70 €	39,40 €	39,40 €	39,50 €	40,20 €	42,20 €
			0,9 %	1,9 %	2,4 %	0,0 %	2,1 %	2,6 %	2,0 %	1,1 %	0,0 %	0,8 %	3,5 %	1,6 %	1,8 %	0,0 %	0,3 %	1,8 %	5,0 %
Paris-Bourges	A10 (Cofiroute)	19,10 €	19,30 €	19,60 €	20,10 €	20,10 €	20,50 €	21,00 €	21,40 €	21,60 €	21,60 €	21,70 €	21,90 €	22,20 €	22,60 €	22,60 €	22,70 €	22,70 €	23,80 €
			1,0 %	1,6 %	2,6 %	0,0 %	2,0 %	2,4 %	1,9 %	0,9 %	0,0 %	0,5 %	0,9 %	1,4 %	1,8 %	0,0 %	0,4 %	0,0 %	4,8 %
Bourges-Clermont-Ferrand	A71 (APRR)	13,00 €	13,10 €	13,40 €	13,70 €	13,70 €	14,00 €	14,40 €	14,70 €	14,90 €	14,90 €	15,10 €	16,20 €	16,50 €	16,80 €	16,80 €	16,80 €	17,50 €	18,40 €
			0,8 %	2,3 %	2,2 %	0,0 %	2,2 %	2,9 %	2,1 %	1,4 %	0,0 %	1,3 %	7,3 %	1,9 %	1,8 %	0,0 %	0,0 %	4,2 %	5,1 %
Paris-Calais	A1 + A26 (SANEF)	19,20 €	19,50 €	19,60 €	20,20 €	20,20 €	20,40 €	21,00 €	21,40 €	21,70 €	21,70 €	21,70 €	21,70 €	22,10 €	22,50 €	22,70 €	22,80 €	23,40 €	24,30 €
			1,6 %	0,5 %	3,1 %	0,0 %	1,0 %	2,9 %	1,9 %	1,4 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	1,8 %	1,8 %	0,9 %	0,4 %	2,6 %	3,8 %
Paris-Bordeaux	A 10	47,40 €	48,10 €	49,30 €	50,70 €	50,90 €	52,00 €	53,00 €	53,90 €	54,40 €	54,40 €	54,80 €	55,10 €	55,60 €	56,20 €	56,20 €	56,20 €	57,20 €	59,10 €
			1,5 %	2,5 %	2,8 %	0,4 %	2,2 %	1,9 %	1,7 %	0,9 %	0,0 %	0,7 %	0,5 %	0,9 %	1,1 %	0,0 %	0,0 %	1,8 %	3,3 %
Paris-Tours	A10 (Cofiroute)	19,60 €	19,80 €	20,30 €	20,80 €	20,80 €	21,40 €	21,90 €	22,20 €	22,40 €	22,40 €	22,50 €	22,70 €	23,10 €	23,40 €	23,40 €	23,40 €	24,10 €	25,30 €
			1,0 %	2,5 %	2,5 %	0,0 %	2,9 %	2,3 %	1,4 %	0,9 %	0,0 %	0,4 %	0,9 %	1,8 %	1,3 %	0,0 %	0,0 %	3,0 %	5,0 %
Tours-Poitiers	A10 (Cofiroute)	10,40 €	10,60 €	10,80 €	11,20 €	11,30 €	11,60 €	11,80 €	12,10 €	12,20 €	12,20 €	12,30 €	12,40 €	12,50 €	12,80 €	12,80 €	12,80 €	13,10 €	13,80 €
			1,9 %	1,9 %	3,7 %	0,9 %	2,7 %	1,7 %	2,5 %	0,8 %	0,0 %	0,8 %	0,8 %	0,8 %	2,4 %	0,0 %	0,0 %	2,3 %	5,3 %
Poitiers-Bordeaux	A10 (ASF)	17,40 €	17,70 €	18,20 €	18,70 €	18,80 €	19,00 €	19,30 €	19,60 €	19,80 €	19,80 €	20,00 €	20,00 €	20,00 €	20,00 €	20,00 €	20,00 €	20,00 €	20,00 €
			1,7 %	2,8 %	2,7 %	0,5 %	1,1 %	1,6 %	1,6 %	1,0 %	0,0 %	1,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %

ANNEXE 10

Évolution de la situation financière des sociétés concessionnaires d'autoroutes

Source : rapport 2022 de l'Autorité de régulation des transports

2022	CA	EBITDA	Résultat Net
APRR	2 070,6 M€	1 542,0 M€	918,9 M€
AREA	704,0 M€	532,7 M€	290,0 M€
ASF	3 500,0 M€	2 616,7 M€	1 603,6 M€
COFIROUTE	1 534,2 M€	1 176,5 M€	647,6 M€
ESCOTA	845,4 M€	611,5 M€	295,0 M€
SANEF	1 378,5 M€	1 007,5 M€	613,5 M€
SAPN	446,0 M€	339,0 M€	152,3 M€
ATMB	144,8 M€	88,2 M€	63,0 M€
SFTRF	52,3 M€	29,0 M€	-3,7 M€
ALIS	102,9 M€	83,3 M€	30,2 M€
ALICORNE	20,2 M€	14,0 M€	-7,4 M€
ADELAC	61,2 M€	50,9 M€	12,8 M€
CEVM	58,0 M€	48,7 M€	30,7 M€
A'LIÉNOR	72,5 M€	53,3 M€	14,7 M€
ARCOUR	78,9 M€	61,4 M€	35,6 M€
ATLANDES	152,7 M€	128,5 M€	30,2 M€
ALBEA	11,8 M€	7,8 M€	-11,9 M€
ARCOS	30,9 M€	22,6 M€	-13,1 M€
ALIAE	5,3 M€	2,1 M€	-4,7 M€
TOTAL	11 270,2 M€	8 415,7 M€	4 697,3 M€

ANNEXE 11

Les agréments délivrés par l'État en 2022 pour la sous-concession des activités commerciales sur les aires de service

Société	Autoroute	Aire	Activités	Titulaire du contrat
ALIAE	A79	Le Bourbonnais	IRVE	TESLA France
ALICORNE	A88	Le Pays d'Argentan	IRVE	GRUPO Easycharger
APRR	A105	Galande la Mare Laroche	IRVE	ENGIE Energie Services
APRR	A31	Dijon Brognon	IRVE	SPIE CityNetworks/DEMETER Investment Managers
APRR	A31	Lorraine Sandaucourt la Trelle	IRVE	SPIE CityNetworks/DEMETER Investment Managers
APRR	A31	Montigny le Roi	IRVE	ENGIE Energie Services
APRR	A31	Montigny Val de Meuse	IRVE	ENGIE Energie Services
APRR	A31	Toul Dommartin	IRVE	TOTALEnergies Marketing France
APRR	A36	Besançon Champoux	IRVE	SPIE CityNetworks/DEMETER Investment Managers
APRR	A36	Besançon Marchaux	IRVE	SPIE CityNetworks/DEMETER Investment Managers
APRR	A36	Porte d'Alsace Sud	IRVE	TOTALEnergies Marketing France
APRR	A39	Dole Audelange	IRVE	ENGIE Energie Services
APRR	A39	Dole Romange	IRVE	ENGIE Energie Services
APRR	A39	Le Poulet de Bresse	IRVE	TOTALEnergies Marketing France
APRR	A40	Bourg Teyssonge	IRVE	SPIE CityNetworks/DEMETER Investment Managers
APRR	A42	Lyon Montluel	IRVE	ENGIE Energie Services
APRR	A5	Chateaufvillain Orges	IRVE	ENGIE Energie Services
APRR	A5	Plessis Picard Ourdy	IRVE	SPIE CityNetworks/DEMETER Investment Managers
APRR	A5	Villeneuve l'Archevêque	IRVE	ENGIE Energie Services
APRR	A5	Villeneuve Vauluisant	IRVE	ENGIE Energie Services
APRR	A6	Achères Est	IRVE	ENGIE Energie Services
APRR	A6	Beaune Merceuil	IRVE	ENGIE Energie Services
APRR	A6	Chien Blanc	IRVE	SPIE CityNetworks/DEMETER Investment Managers
APRR	A6	Creux Moreau	IRVE	TOTALEnergies Marketing France
APRR	A6	La Chaponne	IRVE	TOTALEnergies Marketing France
APRR	A6	La Ferté	IRVE	TOTALEnergies Marketing France
APRR	A6	La Forêt	IRVE	ENGIE Energie Services
APRR	A6	Venoy Soleil Levant	IRVE	ENGIE Energie Services
APRR	A71	L'Allier Saulzet	IRVE	ENGIE Energie Services
APRR	A71	L'Allier Doyet	IRVE	ENGIE Energie Services
APRR	A71	Les Volcans d'Auvergne Ouest	Restauration Hôtellerie Boutique	AUTOGRILL Côté France
APRR	A71	Les Volcans d'Auvergne Ouest	IRVE	TOTALEnergies Marketing France
ARCOUR	A19	Le Loiret	IRVE	ENGIE Energie Services
AREA	A41	St-Nazaire-les-Eymes	IRVE	FASTNED France
AREA	A410	Groisy	IRVE	FASTNED France
AREA	A410	Les Crêts blancs	IRVE	FASTNED France
AREA	A43	Romagneu	IRVE	FASTNED France
ASF	A10	Fenioux Ouest	IRVE	TOTALEnergies Marketing France
ASF	A10	Rouillé Pamproux Nord	IRVE	ALLEGRO France
ASF	A10	Rouillé Pamproux Sud	IRVE	IONITY GmbH
ASF	A10	Saugon Est	IRVE	SPIE CityNetworks/DEMETER Investment Managers
ASF	A51	La Champouse	IRVE	SPIE CityNetworks/DEMETER Investment Managers
ASF	A55	Gignac-Rebuty	IRVE	ELECTRA
ASF	A61	Carcassonne Arzens Nord	Carburants Restauration Boutique	DYNEFF Retail
ASF	A61	Carcassonne Arzens Nord	IRVE	ELECTRA
ASF	A61	Carcassonne Arzens Sud	Carburants Restauration Boutique	DYNEFF Retail
ASF	A61	Carcassonne Arzens Sud	IRVE	ELECTRA
ASF	A61	Corbières Nord	IRVE	PICOTY Autoroutes
ASF	A61	Port Lauragais Nord	IRVE	ENGIE Energie Services
ASF	A61	Port Lauragais Sud	IRVE	TOTALEnergies Marketing France
ASF	A61	Toulouse Sud Nord	IRVE	ALLEGRO France
ASF	A61	Toulouse Sud Sud	IRVE	SPIE CityNetworks/DEMETER Investment Managers
ASF	A62	Agen Porte d'Aquitaine	IRVE	TOTALEnergies Marketing France

Société	Autoroute	Aire	Activités	Titulaire du contrat
ASF	A62	Garonne	Carburants Restauration Boutique	PICOTY Autoroutes
ASF	A62	Garonne	IRVE	ELECTRA
ASF	A62	Mas d'Agenais	IRVE	IONITY GmbH
ASF	A64	Comminges	Carburants Restauration Boutique IRVE	PICOTY Autoroutes
ASF	A64	Hastings	IRVE	IONITY GmbH
ASF	A7	Latitude 45	IRVE	ELECTRA
ASF	A7	Mornas les Adrets	IRVE	IONITY GmbH
ASF	A7	Mornas Village	IRVE	IONITY GmbH
ASF	A7	Saulce	Carburants Restauration Boutique IRVE	DYNEFF Retail
ASF	A7	Vitrolles	IRVE	ELECTRA
ASF	A83	Brouzils	IRVE	ALLEGRO France
ASF	A83	Chavagnes-en-Paillers	IRVE	ALLEGRO France
ASF	A83	La Canepetière	IRVE	ENGIE Energie Services
ASF	A83	La Châteaudrie	IRVE	ENGIE Energie Services
ASF	A87	Les Herbiers	IRVE	IONITY GmbH
ASF	A87	Tremontines	IRVE	TOTALEnergies Marketing France
ASF	A89	La Corrèze	IRVE	ENGIE Energie Services
ASF	A89	La Corrèze	Carburants Restauration Boutique	SODIPEC
ASF	A89	Le Manoir	IRVE	FASTNED France
ASF	A89	Le Pays de Brive	IRVE	IONITY GmbH
ASF	A89	Manzat	IRVE	ELECTRA
ASF	A9	La Palme Est	IRVE	TOTALEnergies Marketing France
ASF	A9	La Palme Ouest	IRVE	SPIE CityNetworks/DEMETER Investment Managers
ASF	A9	Montpellier-Fabrigues Sud	IRVE	SPIE CityNetworks/DEMETER Investment Managers
COFIROUTE	A10	Beaugency-Messas	IRVE	TOTALEnergies Marketing France
COFIROUTE	A10	Limours Briis-sous-Forges	IRVE	TOTALEnergies Marketing France
COFIROUTE	A10	Meung-sur-Loire	IRVE	TOTALEnergies Marketing France
COFIROUTE	A81	La vallée de l'Erve	IRVE	TOTALEnergies Marketing France
ESCOTA	A50	Le Liouquet	IRVE	ENGIE Energie Services
ESCOTA	A50	Les Plaines Baronnes	IRVE	ENGIE Energie Services
ESCOTA	A51	Aubignosc Est	IRVE	ENGIE Energie Services
ESCOTA	A51	Aubignosc Ouest	IRVE	ENGIE Energie Services
ESCOTA	A51	Meyrargues-Fontbelle	IRVE	IONITY GmbH
ESCOTA	A52	Baume de Marron	Carburants Restauration Boutique IRVE	SODIPEC
ESCOTA	A52	Peypin	Carburants Restauration Boutique IRVE	SODIPEC
ESCOTA	A57	La Chaberte	IRVE	IONITY GmbH
ESCOTA	A8	Beausoleil	IRVE	SPIE CityNetworks/DEMETER Investment Managers
ESCOTA	A8	Bréguières Sud	IRVE	TOTALEnergies Marketing France
ESCOTA	A8	La Scoperta	IRVE	CERTAS Energy France
ESCOTA	A8	L'Arc	IRVE	Société des Pétroles SHELL
ESCOTA	A8	L'Estérel	IRVE	TOTALEnergies Marketing France
ESCOTA	A8	Rousset	IRVE	IONITY GmbH
ESCOTA	A8	Viduban Nord	IRVE	TOTALEnergies Marketing France
SANEF	A1	Cœur des Hauts de France Est	IRVE	TOTALEnergies Marketing France
SANEF	A1	Phalempin Est	Carburants Restauration Boutique	ENI France
SANEF	A1	Phalempin Ouest	Carburants Restauration Boutique	CERTAS Energy France
SANEF	A1	Ressons Ouest	IRVE	ENGIE Energie Services
SANEF	A1	St-Léger	IRVE	FASTNED France
SANEF	A1	Vémars Est	IRVE	FASTNED France
SANEF	A1	Vémars Ouest	Carburants Restauration Boutique	Société des Pétroles SHELL
SANEF	A1	Vémars Ouest	IRVE	FASTNED France
SANEF	A1	Wancourt Est	IRVE	FASTNED France
SANEF	A16	Falaises de Widehem Est	IRVE	TOTALEnergies Marketing France
SANEF	A16	Falaises de Widehem Ouest	IRVE	TOTALEnergies Marketing France

Société	Autoroute	Aire	Activités	Titulaire du contrat
SANEF	A16	Lormaison Est	IRVE	ENGIE Energie Services
SANEF	A16	Lormaison Ouest	IRVE	ENGIE Energie Services
SANEF	A2	Graincourt	IRVE	TOTALEnergies Marketing France
SANEF	A2	Havrincourt	IRVE	TOTALEnergies Marketing France
SANEF	A2	La Sentinelle Est	IRVE	ENGIE Energie Services
SANEF	A2	La Sentinelle Est	Carburants Restauration Boutique	TOTALEnergies Marketing France
SANEF	A2	La Sentinelle Ouest	IRVE	ENGIE Energie Services
SANEF	A25	Phalempin Est	IRVE	ENGIE Energie Services
SANEF	A25	Phalempin Ouest	IRVE	ENGIE Energie Services
SANEF	A25	St-Eloi	IRVE	TOTALEnergies Marketing France
SANEF	A25	St-Eloi	Carburants Restauration Boutique	DYNEFF Retail
SANEF	A26	Angres	IRVE	TOTALEnergies Marketing France
SANEF	A26	Champ Roland	IRVE	ENGIE Energie Services
SANEF	A26	Mont de Nizy	IRVE	ENGIE Energie Services
SANEF	A26	St-Hilaire-Cottes	IRVE	FASTNED France
SANEF	A26	St-Hilaire-Cottes	Carburants Restauration Boutique	Société des Pétroles SHELL
SANEF	A29	Croixrault	Carburants Restauration Boutique	CERTAS Energy France
SANEF	A29	Croixrault	IRVE	ENGIE Energie Services
SANEF	A29	Villers-Bretonneux	IRVE	FASTNED France
SANEF	A31	La Maxe	IRVE	FASTNED France
SANEF	A31	L'Obrion	IRVE	FASTNED France
SANEF	A31	Loisy	IRVE	FASTNED France
SANEF	A4	Brumath Est	IRVE	ENGIE Energie Services
SANEF	A4	Brumath Ouest	IRVE	ENGIE Energie Services
SANEF	A4	Bussy-St-Georges	Carburants Restauration Boutique	TOTALEnergies Marketing France
SANEF	A4	Bussy-St-Georges	IRVE	TOTALEnergies Marketing France
SANEF	A4	Changis-sur-Marne	Carburants Restauration Boutique	ENI France
SANEF	A4	Changis-sur-Marne	IRVE	FASTNED France
SANEF	A4	Ferrières-en-Brie	IRVE	TOTALEnergies Marketing France
SANEF	A4	Ferrières-en-Brie	Carburants Restauration Boutique	TOTALEnergies Marketing France
SANEF	A4	Keskastel Ouest	IRVE	FASTNED France
SANEF	A4	Longeville-lès-St-Avoid Nord	Carburants Restauration Boutique	ENI France
SANEF	A4	Longeville-lès-St-Avoid Nord	IRVE	ENGIE Energie Services
SANEF	A4	Longeville-lès-St-Avoid Sud	IRVE	ENGIE Energie Services
SANEF	A4	Metz-St-Privat	Carburants Restauration Boutique	Société des Pétroles SHELL/AUTOGRILL Côté France
SANEF	A4	Metz-St-Privat	IRVE	TOTALEnergies Marketing France
SANEF	A4	Reims-Champagne Nord	Carburants Restauration Boutique IRVE	TOTALEnergies Marketing France
SANEF	A4	Reims-Champagne Sud	Carburants Restauration Boutique IRVE	TOTALEnergies Marketing France
SANEF	A4	Saverne Eckartswiller	IRVE	TOTALEnergies Marketing France
SANEF	A4	Saverne Monswiller	IRVE	TOTALEnergies Marketing France
SANEF	A4	Tardenois Nord	IRVE	TOTALEnergies Marketing France
SANEF	A4	Tardenois Sud	IRVE	TOTALEnergies Marketing France
SANEF	A4	Ussy-sur-Marne	Carburants Restauration Boutique	ENI France
SANEF	A4	Ussy-sur-Marne	IRVE	FASTNED France
SANEF	A4	Valmy-le-Moulin	Carburants Restauration Boutique	THEVENIN & DUCROT Autoroutes
SANEF	A4	Valmy-Orbeval	Carburants Restauration Boutique	ENI France
SANEF	A4	Valmy-Orbeval	IRVE	FASTNED France
SANEF	A4	Valmy-le-Moulin	IRVE	FASTNED France
SAPN	A13	Beuzeville Nord	IRVE	ENGIE Energie Services
SAPN	A13	Beuzeville Sud	IRVE	ENGIE Energie Services
SAPN	A13	Bosgouet Sud	Carburants Restauration Boutique	SODIPLEC

Société	Autoroute	Aire	Activités	Titulaire du contrat
SAPN	A13	Bosgouet Sud	IRVE	FASTNED France
SAPN	A13	Morainvilliers Nord	IRVE	ENGIE Energie Services
SAPN	A13	Morainvilliers Sud	IRVE	ENGIE Energie Services
SAPN	A13	Rosny-sur-Seine Sud	Carburants Restauration Boutique	CERTAS Energy France
SAPN	A13	Rosny-sur-Seine Sud	IRVE	FASTNED France
SAPN	A13	Vironvay Nord	IRVE	TOTALEnergies Marketing France
SAPN	A13	Vironvay Sud	IRVE	TOTALEnergies Marketing France
SAPN	A29	Quetteville Est	IRVE	FASTNED France
SAPN	A29	Quetteville Ouest	IRVE	FASTNED France

ANNEXE 12

Tunnels ou tranchées couvertes de plus de 300 mètres sur le réseau concédé (hors tunnels du Mont-Blanc, du Fréjus et de la Giraude)

Société		Nombre de tunnels (ou tranchées couvertes)	
Autoroute	Nom du tunnel	Longueur tube 1 (en mètres)	Longueur tube 2
ADELAC		1 tunnel	
A 41	Mont Sion	3050	3055
APRR		4 tunnels	
A 40	Chamoise	3217	3157
	Châtillon	704	730
	Saint-Germain	1244	1273
RN 59	Maurice Lemaire (tunnel bidirectionnel, galerie de sécurité : 7 050 m)		
AREA		5 tunnels	
A 43	Dullin	1540	1550
	L'Epine	3157	3182
A 51	Sinard (tunnel bidirectionnel, galerie de sécurité : 956 m)	964	
	Petit Brion	519	561
	Uriol	480	462
ASF		7 tunnels	
A 20	Tranchée couverte de Constans	375	375
	Tranchée couverte de Terregaye	400	400
A 89	La Crête	355	355
	Bussière	1030	1055
	Chalosset	750	704
	Violay	3904	3904
	Puymorens (tunnel bidirectionnel)	4820	
ATMB (hors tunnel du Mont-Blanc)		3 tunnels	
A 40	Vuache	1415	1452
RN 205	Chatelard (monodirectionnel)	400	
	Chavants	1015	1015
COFIROUTE		2 tunnels	
A 11	Tranchée couverte d'Angers	1686	1668
A 86 Duplex	Tunnel principal	10100	10100
	Accès A 861 (D 913)	477	
	Accès A 13 (A 86I)	428	
	Accès A 13 W (A 86)	260	
	Accès D 184 (A 86)	85	
	Accès D 182 (A 86)	400	
	Accès A 86 E (A 13)	423	
	Accès A 86 (A 13 Y)	244,5	
	Accès A 86 (A 13 W)	160	
	Accès tunnel A 86I TC Rueil	219,5	
	Accès tunnel A 86E TC Rueil	219,5	

Société		Nombre de tunnels (ou tranchées couvertes)	
Autoroute	Nom du tunnel	Longueur tube 1 (en mètres)	Longueur tube 2
ESCOTA (hors tunnel de la Giraude)		14 tunnels	
A 8	Canta Galet	515	615
	Cap de Croix	429	431
	La Baume	345	353
	Las Planas	1072	1115
	Pessicart	599	600
	Arme	1112	1105
	Castellar	568	575
	Col de Guerre	293	345
	Coupière	818	809
	Paillon (tunnel monodirectionnel)	404	
Ricard	405	433	
A 51	La Baume	546	465
	Mirabeau	391	351
A 500	Monaco (tunnel monodirectionnel)	1591	
SANEF		2 tunnels	
A 1	Roissy	810	810
A 16	Tranchée couverte d’Hardelot	800	800
SAPN		4 tunnels	
A 14	Saint-Germain-en-Laye	2810	2810
	Tranchée couverte de Saint-Germain-en-Laye	1550	1550
	Tranchée couverte des Migneaux	300	300
	Tranchée couverte Maurice Berteaux	300	300
SFTRF (hors tunnel du Fréjus)		5 tunnels	
A 43	Aiguebelle	926	905
	Sorderettes (des)	372	
	Hurtières	1198	1183
	Orelle (tunnel bidirectionnel)	3684	
	Tranchée couverte de Saint-Etienne	300	300
SRL2		6 tunnels	
A 507	Sainte-Marthe	1000	1000
	Les Tilleuls	423	398
	Montolivet	1073	7067
	Saint-Barnabé	514	523
	La Fourragère	567	348
	La Parette	537	813

ANNEXE 13

Liste des investissements complémentaires sur autoroutes en service en 2022

Société	Axe	Section	Nature	Longueur	Date Fin	Dépt.	Observations
ATMB	A40	Aire s. de Bonneville	Aires		28/02/2022	74	Transfo. en aire bidir. (+ 16 VL, + 82 PL)
ESCOTA	A52	Dif. de Belcodène	Échanges		04/03/2022	13	Création
AREA	MULTI	2 passages à faune (A41 + A43)	Ouvrage d'Art		30/03/2022	73 - 74	Création
SAPN	A13	Pont l'Évêque/Dozule	Élargissement	43,4	05/05/2022	14	Mise à 2x3 voies
ATMB	A40	Cluses	Environnement	5	06/05/2022	74	Protection nappe captage Jumel
SANEF	A4	Rive gauche Marne	Environnement	8	31/05/2022	51	Bassin + reprise assainissement
SANEF	A26	Dif. de Lievin	Péage		31/05/2022	62	Extension gare de péage (+1E +1S)
ATMB	A40	Collonges-sous-Saleve	Ouvrage d'Art		31/05/2022	74	Passerelle piétonne
ATMB	N205	Descente des Egratz	Divers	1,2	30/06/2022	74	Réparations encorbellements béton
ALIS	A28	Aire de la dentelle d'Alençon	Aires		01/07/2022	61	Extension : +37 PL
ALIS	A28	Aire des Haras	Aires		09/09/2022	61	Extension : +19 VL +55 PL
ESCOTA	A51	Aire de Manosque	Environnement		21/10/2022	04	Protection par enrochements
SAPN	A13	Captage Rosny	Environnement	6	30/10/2022	78	Bassin + reprise assainissement
SANEF	A4	Ruisseau bouillons	Environnement	8	30/10/2022	55	Bassin + reprise assainissement
APRR	A6	Cours d'eau	Environnement	60	30/10/2022	69 - 71	Retab. continuité hydraulique
SAPN	A13	Ruisseau du Pont-de-Bale	Environnement	8	30/10/2022	14	Bassin + reprise assainissement
ATMB	A40	Sallanches	Environnement	3	03/11/2022	74	Protection nappe captage Cayenne
ASF	A62	Dif. Agen ouest	Échanges		18/11/2022	47	Création
SAPN	A13	Dif. de Mantes ouest	Échanges		30/11/2022	78	Bretelle à 2 voies + voie entrecroisement
SFTRF	A43	Aire r. St-Michel-de-Maurienne	Aires		30/11/2022	73	Extension : +1 VL +5 PL
AREA	MULTI	A41n - A43 - A48 - A49	Environnement		01/12/2022	73 - 38 - 26	Protection eaux
ESCOTA	MULTI	A8 - A50 - A52	Environnement		02/12/2022	13 - 83 - 06	Creation 7 ecoducs
SANEF	A16	Bif. A16 / Rn42	Échanges		07/12/2022	62	Reconfig. Éch. Boulogne est
AREA	A480	St-egreve / claix	Élargissement	14,8	08/12/2022	38	Mise à 2x3 voies
SANEF	A4	Ruisseau vallières + vallée des Niefs	Environnement	24	31/12/2022	57	5 bassins + reprise assainissement

ANNEXE 14

Répartition des bâtiments par société concessionnaire d'autoroutes

SCA	Nombre de tous les bâtiments du parc immobilier	Surface des bâtiments de type Habitation	Surface des bâtiments de type technique ou administratif	Surface plancher de tous les bâtiments
ADELAC	16	0	2 334	2 334
ALBEA	5	0	962	962
ALICORNE	13	0	2 753	2 753
A'LIENOR	32	0	5 926	5 926
ALIS	24	0	5 775	5 775
APRR	2 501	67 780	275 950	343 730
ARCOS	10	0	1 114	1 114
ARCOUR	34	0	4 346	4 346
AREA	477	10 323	51 356	61 679
ASF	1 880	63 764	265 918	329 681
ATLANDES	50	137	21 836	21 973
ATMB	66	0	26 196	26 196
CCISE	15	676	3 850	4 526
CEVM	9	0	2 359	2 359
COFIROUTE	522	0	106 473	106 473
ESCOTA	523	11 141	94 359	105 500
L2	1	0	2 422	2 422
SANEF	836	8 873	170 110	178 983
SAPN	226	6 470	62 460	68 930
SFTRF	27	2 150	7 323	9 473
Total général	7 267	171 314	1 112 823	1 285 137

ANNEXE 15

Répartition des bâtiments des sociétés concessionnaires d'autoroutes suivant leur utilisation

Typologie	Nombre de bâtiments du parc immobilier	Nombre de typologies
A - Bâtiments administratifs, bureaux et sociaux	253	337
B - Bâtiments et locaux affectés aux forces de l'ordre	213	266
C - Bâtiments d'exploitation : ateliers, hangars, garages, magasins, parcs à sel, installation de viabilité hivernale, fabrication de saumure.....	1080	1265
D - Bâtiments des gares de péage (et assimilés) : surveillance, locaux techniques associés, espaces clients.....	985	1057
E - Edicules sanitaires publics	1189	1251
F - Locaux techniques du réseau, stations météo	2128	2171
G - Logements de service	963	1127
H - Habitations, hors Logements de service	25	158
I - Bâtiments des sous-concessions	433	434
X - Divers	7	11
Y - Panneaux Photovoltaïques - Placement au sol	0	7
Total général	7276	8084

Certains bâtiments des SCA abritent plusieurs typologies.

ANNEXE 16

Localisation des bâtiments des sociétés concessionnaires d'autoroutes

SCA/Région	Nombre de bâtiments du parc immobilier
ADELAC	16
Auvergne-Rhône-Alpes	16
ALBEA	5
Normandie	5
ALICORNE	13
Normandie	13
A'LIENOR	32
Nouvelle-Aquitaine	32
ALIS	24
Normandie	24
APRR	2501
Auvergne-Rhône-Alpes	731
Bourgogne-Franche-Comté	1100
Centre-Val de Loire	59
Grand-Est	391
Ile-de-France	220
ARCOS	10
Grand est	10
ARCOUR	34
Bourgogne-Franche-Comté	1
Centre-Val de Loire	33
AREA	441
Auvergne-Rhône-Alpes	441
ASF	1880
Auvergne-Rhône-Alpes	412
Nouvelle-Aquitaine	499
Occitanie	613
Pays-de-la-Loire	193
Provence-Alpes-Côte d'Azur	163
ATLANDES	50
Nouvelle-Aquitaine	50

SCA/Région	Nombre de bâtiments du parc immobilier
ATMB	66
Auvergne-Rhône-Alpes	66
CCISE	15
Normandie	15
CEVM	9
Occitanie	9
COFIROUTE	522
Centre-Val de Loire	274
Ile-de-France	49
Normandie	1
Nouvelle-Aquitaine	36
Pays-de-la-Loire	162
ESCOTA	523
Provence-Alpes-Côte d'Azur	523
L2	1
Provence-Alpes-Côte d'Azur	1
SANEF	836
Grand-Est	306
Hauts-de-France	449
Ile-de-France	72
Normandie	9
SAPN	226
Hauts de France	1
Ile-de-France	45
Normandie	180
SFTRF	27
Auvergne-Rhône-Alpes	27
Total général	7 267

Crédits images et photos :

Vincent Balay, Sébastien Benichou, Cyrille Courrier, Vincent David, Carlo Fernandes Dos Reis,
Didier Germain, Adrien Houel, Olivier Lesne, Anne-Laure Rojat, Bruno Velty, ASF, ATMB, ESCOTA

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 interdite sans l'autorisation des auteurs



**MINISTÈRE
CHARGÉ
DES TRANSPORTS**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

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

www.ecologie.gouv.fr

Bron

25 avenue François Mitterrand
CS 92 803
69 674 BRON Cedex
Standard : 04 72 14 60 00
Télécopie : 04 72 37 39 09

La Défense

Tour Séquoia
92 055 LA DÉFENSE Cedex
Standard : 01 40 81 86 30
Télécopie : 01 40 81 12 59
