



MINISTÈRE
DE L'AMÉNAGEMENT
DU TERRITOIRE ET
DE LA DÉCENTRALISATION

*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 **2023**

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



L'année 2023 s'est illustrée comme la première année complète de fonctionnement d'un système de perception du péage en flux libre sur un axe significatif. Après leur mise en service en novembre 2022, les 90 km de l'autoroute A79 dans l'Allier ont ainsi accueilli un trafic de plus de 400 millions de véhicules.kilomètres. Cette première a apporté la démonstration de la robustesse des solutions conçues pour le déploiement à grande échelle de cette technologie en France. Elle a également permis d'identifier les marges de progrès à accomplir, essentiellement tournées vers le service aux usagers, que ce soit en termes d'information avec le renforcement de la signalisation, mais également en termes de diversification des moyens de paiement.

L'adaptation du réseau aux enjeux de la décarbonation s'est poursuivie. En premier lieu, l'équipement de la totalité des aires de service en installations de recharge pour véhicule électrique (IRVE) s'est achevé dès mi-2023, témoignant de l'investissement des acteurs de la filière et plus particulièrement des concessionnaires autoroutiers, sous l'impulsion de l'État. Ses travaux se sont poursuivis avec l'engagement de l'élaboration d'un schéma directeur des IRVE pour le réseau routier national, qui permettra d'assurer, dans la durée, la bonne adéquation, qualitative et quantitative, du service offert aux usagers en termes de charges en itinérance. Garantir cette bonne adéquation est une condition centrale pour que les usagers, professionnels comme particuliers, adoptent

en toute confiance un véhicule électrique. En second lieu, des programmes d'investissement ont été contractualisés avec les sociétés concessionnaires d'autoroutes (SANEF, SAPN, APRR et AREA), visant principalement le déploiement d'infrastructures favorisant les mobilités collectives (pôle d'échanges multimodaux, voies réservées aux transports en commun), la réduction de l'automobile (parcs de covoiturage notamment) et l'insertion urbaine et environnementale des autoroutes.

Le concédant a également poursuivi en 2023 les travaux engagés depuis plusieurs années pour préparer la fin des concessions historiques, et notamment les conditions garantissant la remise en bon état d'entretien du patrimoine par les concessionnaires sortants.

Enfin, l'autorité de régulation des transports (ART) a publié, début 2023, son 2^e rapport sur l'économie des concessions autoroutières. Ce rapport analyse, conformément aux missions confiées par le législateur à l'ART, la rentabilité des sociétés concessionnaires d'autoroutes, et démontre que cette rentabilité, positive, est conforme aux attentes normales du marché compte tenu de la durée des contrats et des risques transférés aux concessionnaires. Cette publication, suivie d'un avis du conseil d'État en juin 2023, a clos définitivement la question de la résiliation anticipée des contrats de concession.

TABLE DES MATIÈRES

AVANT-PROPOS	3
TABLE DES MATIÈRES	4
PARTIE 1	6
Présentation succincte du secteur	
PARTIE 2	8
Les temps forts de l'année 2023	
PARTIE 3	10
Perspectives et enjeux du secteur autoroutier concédé	
3.1. Rétrospective 2023	11
3.2. Les spécificités juridiques et économiques des contrats de concession d'autoroutes	17
PARTIE 4	22
Gouvernance et organisation du secteur autoroutier concédé	
4.1. L'organisation du ministère chargé des transports pour la passation et la gestion des contrats	23
4.2. La Commission européenne	24
4.3. L'Autorité de régulation des transports	26
4.4. Le Parlement	28
4.5. Le comité des usagers du réseau routier national	28
4.6. Les commissions intergouvernementales des tunnels transalpins	29
PARTIE 5	31
Les nouveaux contrats	
5.1. L'autoroute A69, Castres–Verfeil	32
5.2. L'autoroute A412 Machilly–Thonon-les-Bains	32
PARTIE 6	33
Le contrôle des contrats en cours	
6.1. Le contrôle des hausses annuelles de tarifs de péage	34
6.2. Le contrôle de la qualité du service rendu aux usagers	35
6.3. Le respect des normes techniques et préservation du patrimoine autoroutier	41
6.4. Préparer la fin des concessions historiques	53
6.5. Suivre l'exécution et l'équilibre économique des concessions et préparer les négociations à venir	56
PARTIE 7	58
Les négociations des avenants aux conventions de concession	
7.1. 19 ^e avenant au contrat de concession APRR et 17 ^e avenant au contrat de concession AREA	59
7.2. 14 ^e avenant au contrat de concession SANEF et 13 ^e avenant au contrat de concession SAPN	60
7.3. 20 ^e avenant au contrat de concession ASF	61

PARTIE 8 **62**

Activité réglementaire

8.1. Arrêtés tarifaires annuels	63
8.2. Nominations	63
8.3. Textes sectoriels	63

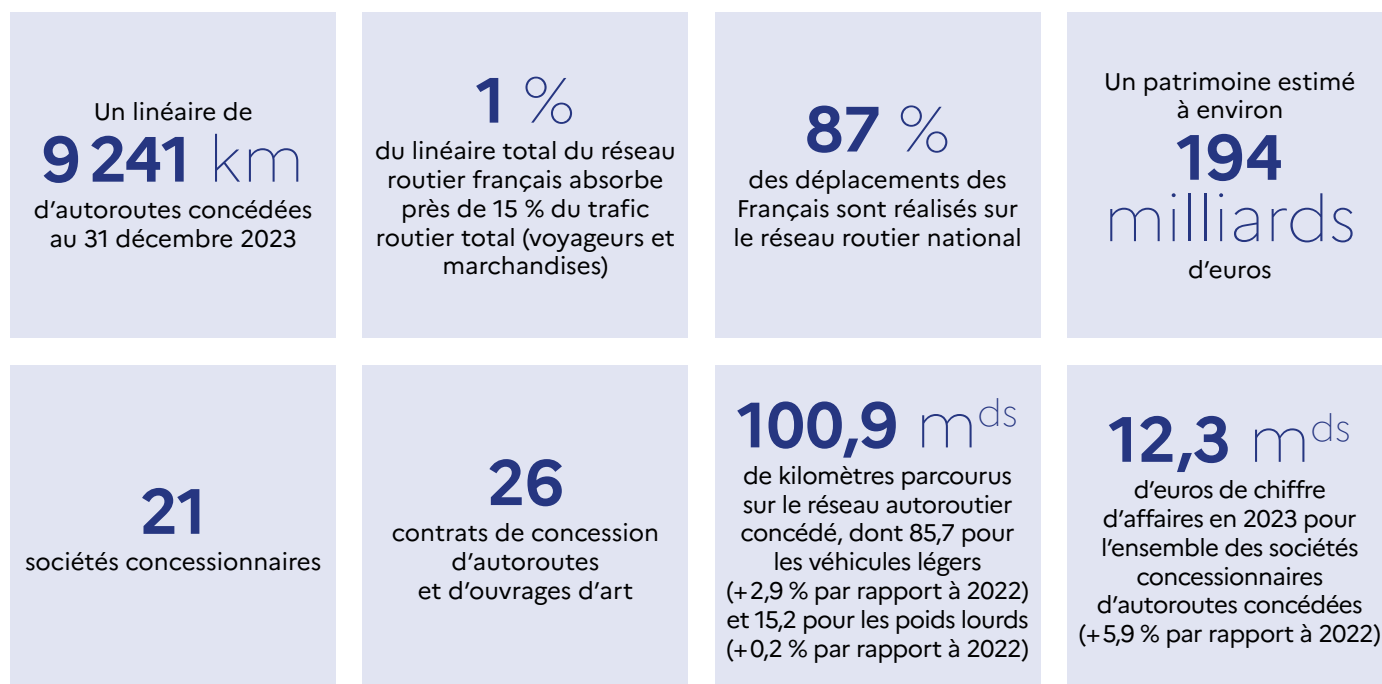
GLOSSAIRE **64**

Lexique des abréviations utilisées

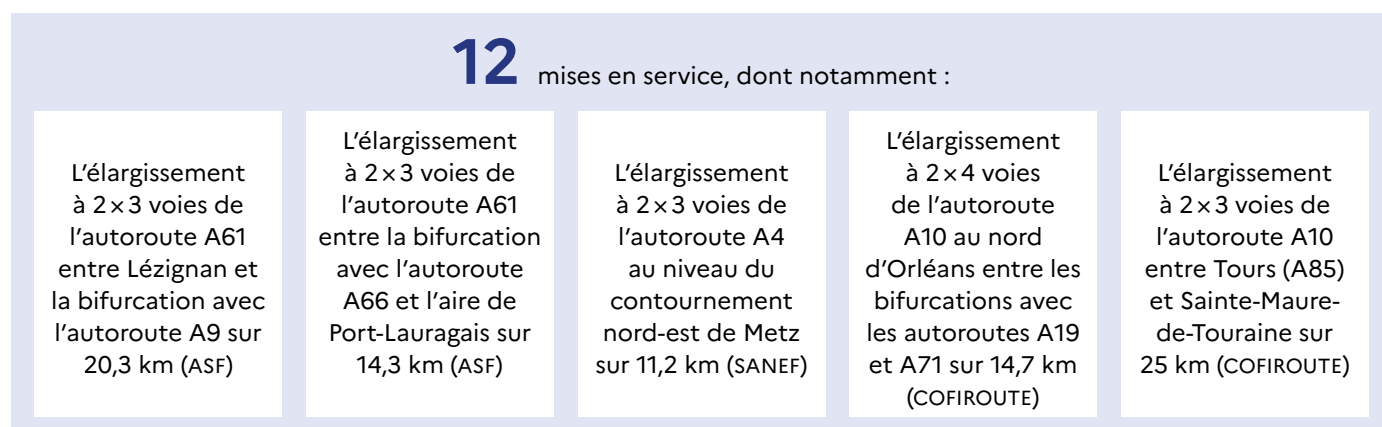
ANNEXES **66**

1. Carte des autoroutes concédées et ouvrages d'art à péage	66
2. Présentation des sociétés concessionnaires d'autoroutes et d'ouvrages d'art	67
3. Trafic sur le réseau concédé en 2023 en million de véhicules.km	70
4. Liste des principaux indicateurs de performance	71
5. Rappel des classes de véhicules	72
6. Les clauses tarifaires des contrats de concession au 1 ^{er} février 2024	73
7. Les niveaux de hausses de tarifs de péage depuis 2006	75
8. Le contrôle des tarifs de péage applicables en 2023	76
9. Évolutions de quelques tarifs de péage	77
10. Évolution de la situation financière des sociétés concessionnaires d'autoroutes	78
11. Les agréments délivrés par l'État en 2023 pour la sous-concession des activités commerciales sur les aires de service	79
12. Tunnels ou tranchées couvertes de plus de 300 mètres sur le réseau concédé (hors tunnels du Mont-Blanc, du Fréjus et de la Girarde)	83
13. Liste des investissements complémentaires sur autoroutes en service en 2023	85
14. Répartition des bâtiments par société concessionnaire d'autoroutes	86
15. Répartition des bâtiments des sociétés concessionnaires d'autoroutes suivant leur utilisation	87
16. Localisation des bâtiments des sociétés concessionnaires d'autoroutes	88

Présentation succincte du secteur



Activité de gestion et de contrôle



Les temps forts de l'année 2023

2023

Janvier

Publication par l'ART de son 2^e rapport sur l'économie générale des concessions

31 janvier

Publication des décrets approuvant les avenants aux contrats de concession d'APRR, d'AREA, de SANEF et de SAPN

1^{er} mars

Arrêté portant autorisation environnementale unique, permettant le démarrage des travaux de l'autoroute A69 Verfeil – Castres¹

11 novembre

Publication de la circulaire du 19 juillet 2023 relative aux modalités d'établissement et d'instruction des dossiers techniques concernant la construction et l'aménagement des autoroutes concédées, modifiant la circulaire n° 87-88 du 27 octobre 1987

29 décembre

Publication du décret approuvant le 20^e avenant au contrat de concession ASF, régularisant les conditions de financement du contournement ouest de Montpellier

31 décembre

Publication du décret permettant la transposition de la révision de la direction 1999/62/CE et relatif à la modulation des tarifs de péage en fonction des émissions de CO₂ pour les véhicules lourds et à la redevance pour coûts externes pollution atmosphérique

1. Le tribunal administratif de Toulouse a annulé le 27 février 2025 l'arrêté préfectoral du 1^{er} mars 2023 portant autorisation environnementale, du projet au motif que celui-ci ne répondrait pas à une raison impérative d'intérêt public majeur. Les travaux ont été suspendus. L'État a confirmé son souhait de réaliser le projet et a fait appel de cette décision, en l'assortissant d'une demande de sursis à exécution afin de pouvoir reprendre les travaux dans les meilleurs délais. Le 28 mai 2025, la cour administrative d'appel de Toulouse a prononcé le sursis à l'exécution des jugements rendus le 27 février 2025 par le tribunal administratif de Toulouse annulant les autorisations environnementales délivrées par l'État les 1^{er} et 2 mars 2023 aux sociétés concessionnaires chargées de la réalisation de la liaison autoroutière Castres Toulouse (LACT) A680 et A69, ce qui a permis à ATOSCA de reprendre les travaux de construction.

Perspectives et enjeux du secteur autoroutier concédé

3.1. Rétrospective 2023

3.1.1. Le déploiement du péage en flux libre

La loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités a porté la mise en place de mesures en faveur du déploiement d'une technologie de perception du péage en flux libre, c'est-à-dire sans barrière physique. En permettant l'identification des véhicules et le paiement sans arrêt, à la vitesse de croisière des véhicules, ce système de péage a des impacts positifs en matière de flux écoulés, de sécurité routière et d'émissions de gaz à effet de serre. En outre, l'absence de barrières permet de limiter la consommation foncière et l'artificialisation des sols. Ce système de péage est retenu pour l'ensemble des nouveaux projets. Il a ainsi été déployé en novembre 2022 avec la mise en service de l'autoroute A79 dans l'Allier sur 90 km. Il le sera sur la future autoroute Toulouse – Castres. Si la transformation du système de péage de l'ensemble du réseau historique n'est pas envisagée avant la fin des concessions historiques, c'est-à-dire pas avant 2032, l'axe A13/A14 entre Paris et Caen qui présente d'importantes situations de congestions directement liées aux barrières de péage – dont 5 en pleine voie pour un trajet d'un peu plus de 200 km – a été retenu à titre d'expérimentation d'une telle transformation. Conformément aux dispositions du décret n° 2021-1726 du 21 décembre 2021 approuvant le douzième avenant à la convention passée entre l'État et la société SAPN, le péage en flux libre sera ainsi déployé sur les autoroutes A13 et A14 entre Paris jusqu'à Caen courant 2024.

L'année 2023 est donc une année charnière pour le déploiement de cette technologie, associant à la fois d'importants travaux préalables au déploiement et la possibilité de disposer du retour d'expérience d'un déploiement en pleine voie sur un linéaire significatif, avec des profils d'utilisateurs variés : occasionnels et habitués, professionnels et particuliers... La mise en œuvre du flux libre sur A79 a permis d'une part de constater un fonctionnement satisfaisant sur les plans technologique et opérationnel. Elle a également permis d'identifier des marges de progrès et tout particulièrement :

- en termes de pédagogie et d'informations des usagers. Les améliorations décidées sont d'une part une clarification et un renforcement (augmentation du nombre de panneaux) de la signalisation. Par ailleurs, une communication institutionnelle est apparue nécessaire pour permettre une meilleure acculturation des usagers à l'existence de ce type de perception du péage. Une telle communication a ainsi été mise en œuvre tout au long de l'année 2024 ;

- en termes de moyens de paiement : les bornes à pied se sont révélées être des moyens de paiement peu qualitatifs pour les usagers, leur bon fonctionnement nécessitant la saisie d'informations peu accessibles au grand public, notamment la connaissance exacte des points d'entrée et de sortie du réseau. Le développement d'un nouveau mode de paiement (en plus du télépéage, de l'association de sa plaque avec un compte bancaire ou du paiement internet) est ainsi apparu nécessaire. Un partenariat a ainsi été initié avec la Française des jeux (FdJ) en 2023 afin de rendre disponible, courant 2024, la solution de paiement Nirio, largement répandue chez les buralistes partenaires de FdJ. Une telle solution, offrant un excellent maillage du territoire avec des horaires d'ouverture étendus, permettra à la fois une interface client facilitée, mais aussi la possibilité du paiement en espèce, en substitution, à terme, aux bornes à pied.

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 3 % du trafic VL. Afin de favoriser l'usage du véhicule électrique, un effort sans précédent a été porté par l'État, les gestionnaires routiers, les gestionnaires du réseau électrique et les acteurs de la filière pour équiper les aires de service du réseau routier national de bornes de recharge. En 2023, l'objectif d'équipement de 100 % des aires de service du réseau concédé qui avait été donné aux concessionnaires¹ a été atteint avec environ 2 500 points de charge rapide disponibles pour les usagers (contre moins de 500 en 2021) à l'été 2023. Cette accélération a été facilitée par une enveloppe de 100 M€ du plan de relance pour subventionner à hauteur de 30 % les investissements des opérateurs de bornes ainsi que par la prise en charge des premiers raccordements à 75 % (au lieu de 40 %) par le tarif d'utilisation du réseau public d'électricité.

Afin d'anticiper les besoins ultérieurs qui vont croître rapidement ainsi que l'émergence des besoins de recharge pour les poids lourds ainsi que pour se conformer aux obligations d'équipement des réseaux routiers structurants fixées par la Commission européenne, l'élaboration d'un schéma directeur de déploiement des bornes aux horizons 2027, 2030 et 2035 sur l'ensemble du réseau routier national, a également été initiée en 2023.

1. Décret du 12 février 2021 relatif aux obligations s'appliquant aux conventions de délégation autoroutières en matière de transition écologique et 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.

3.1.3. L'avancement des opérations d'investissements contractualisés

Le réseau autoroutier français est aujourd'hui arrivé à maturité. La France dispose ainsi 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 mené par l'État et les sociétés concessionnaires depuis un demi-siècle. À mesure que le réseau s'est étendu et modernisé, les enjeux du secteur ont néanmoins évolué et l'action de contrôle de l'État s'est diversifiée et renforcée. En termes fonctionnels, les opérations de développement sont ainsi, de plus en plus, au service du développement des mobilités collectives (pôle

d'échanges multimodaux, voies réservées aux transports en commun), de la réduction de l'autosolisme (parcs de covoiturage notamment) et de l'insertion urbaine (protections phoniques, passerelles) et environnementale (passage à faune, protection de la ressource en eau) des autoroutes.

L'État effectue 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. À titre exceptionnel, ces opérations de constructions 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 d'investissement autoroutier contractualisé fin 2018, au 31/12/2023

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 à l'été 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 1^{er} trimestre 2024.</i>
	Réalisation de parkings de covoiturage (1700 places)	Terminé durant l'année 2023 : Arc sur Tille (A31), Torvilliers (A5), Balan (A42), Toul (A31), Gondreville (A31), Allain – Colombey-les-Belles (A31), Besançon Nord (A36), Chalon Champforgeuil (A6), Burnhaupt (A36), Soirans (A39), Besançon Ouest (A36) et Montmarault (A71). En service, avec réserves restant à lever : Saint-Thibault Buchères (A5), Semoutiers (A5), Auxerre Nord (A6), Dole Authume (A36), Thennelières (A26), Souppes sur Loing (A77), Beaune Sud (A6), Magnant (A5), Vulaines (A5), Sévenans (A36), Langres Nord (A31), Pouilly-en-Auxois (A38) et Dijon Sud (A311) En cours en 2023 : Villefranche Ville (A6) et Nemours (A6)
	Amélioration de la continuité hydraulique des passages inférieurs	Travaux terminés fin 2022.
	Restauration de cours d'eau et de milieux humides	Travaux terminés fin 2021.
	Traitement des eaux sur points particuliers (gares et viaducs)	Travaux terminés fin 2021. <i>N. B. : le traitement du viaduc de pont d'Ouche a été englobé dans une opération plus générale incluant l'amélioration des dispositifs de sécurité sur l'ouvrage.</i>

Société	Opérations	État d'avancement
AREA	A41-A43 – Réaménagement du nœud de Chambéry (complément de financement d'une opération du contrat de plan 14-18)	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. Mise en service le 21 décembre 2022. Travaux en cours sur l'ouvrage d'A48 – Torchefelon. <i>Mise en service 1^{er} décembre 2023.</i>
	Protection des eaux dans les zones vulnérables	Travaux achevés fin 2022.
	Réalisation de parkings de covoiturage (250 places)	Terminé durant l'année 2023 : Aucun 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>Opération abandonnée en 2024</i>
ASF	A61 – diffuseur de la jonction est à Toulouse	<i>Enquête publique prévue fin 2024 sur la totalité du programme et l'ensemble des travaux de Toulouse Métropole.</i>
	A62 – diffuseur d'Agen Ouest	Mise en service le 17 novembre 2022.
	A64 – diffuseur de Morlaàs	<i>Enquête publique prévue en 2024.</i>
	A64 – diffuseur de Carresse-Cassaber	Décision ministérielle sur le dossier de demande de principe signée le 15 mars 2022. <i>Enquête publique prévue fin 2024.</i>
	A641/RD817 – demi-diffuseur complémentaire	Décision ministérielle sur le dossier de demande de principe signée le 16 juin 2021. Mise en exploitation le 25 octobre 2023. <i>Il reste des travaux de mise à jour de la signalisation.</i>
	A641/RD19 – demi-diffuseur complémentaire	Décision ministérielle sur le dossier de demande de principe signée le 19 juillet 2022. <i>Avant-projet prévu fin 2024 et travaux prévus début 2025.</i>
	A64 – demi-diffuseur de la Virginie (Orthez)	Décision ministérielle sur le dossier de demande de principe signée le 3 janvier 2023. <i>Enquête publique prévue début 2025.</i>
	A7 – demi-diffuseur de la Vienne Sud	<i>Les travaux principaux sont prévus à partir de septembre 2024.</i>
	A7 – demi-diffuseur de Salon Nord	L'arrêté DUP date du 21 juillet 2023. <i>Début des travaux en 2024.</i>
	A7 – diffuseur de Saint-Paul-Trois-Châteaux	Opération abandonnée
	A7 – diffuseur de porte de Drom Ardèche	<i>Enquête publique en 2024.</i>
	Réalisation de parkings de covoiturage (1500 places)	Terminé durant l'année 2023 : Balbigny (A89), Nîmes Est (A9), Ambarès (A10), Béziers Ouest (A9), Orange Centre (A7), En service, avec réserves à lever : Montélimar Nord (A7), Castelnaudary (A61), Podensac (A62), Communay (A46), Montaigu (A83) En cours en 2023 : Perpignan Nord (A9), Lunel (A9), Avignon Nord (A7), Capbreton (A63), Saint-Jory (A62), Vouillé (A10), Saint-Vincent-de-Paul (A10), Pamiers Nord (A66), Thiers Ouest (A89), Nîmes Ouest (A9), Villefranche-de-Lauragais (A61), Saint-Gaudens (A64), Montgiscard (A61), Coutras (A89), Tonnay-Charente (A837), Lézignan Corbières (A61) et Nio Est (A83).
	A8 Ouest ' A51 Nord : branche nouvelle	<i>Enquête publique envisagée mi 2025 et mise en service fin 2028.</i>

Société	Opérations	État d'avancement
COFIROUTE	A81 – Diffuseur de Laval	Opération en lien avec le parc d'activité, la concertation a eu lieu en commun en 2019. DDP transmis le 22 décembre 2023
	A10 – Diffuseur de Saran-Gidy	Travaux en cours. <i>Mise en service le 5 décembre 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 le 4 septembre 2023.</i>
ESCOTA	A51 – Diffuseur de Cadarache	DUP obtenue en mai 2022. <i>Travaux prévus à partir de début 2023. Mise en service prévue mi-2024.</i>
	A8 – Quart de diffuseur à Beausoleil	Travaux démarrés en août 2021. <i>Mise en service le 10 janvier 2024.</i>
	Traitement des points noirs bruit (A8, A50, A52 et A57)	Programme d'environ 600 isolations de façades et 7 500 ml d'écrans acoustiques. <i>Fin des travaux prévus en 2024.</i>
	Protection des champs captants	Deux sites sont concernés. Premier site terminé le 18 juillet 2023 <i>Les travaux sont prévus en 2023-2024 pour le second.</i>
	Réalisation de parkings de covoiturage (500 places)	Terminé durant l'année 2023 : Aucun En service, avec réserves à lever : Aucun En cours en 2023 : Sisteron Nord (A51), Saint-Maximin-la-Sainte-Baume (A8), La Saulce (A51) et Le Muy (A8).
	7 écoducs et 4 rétablissements de continuité piscicole	Ecoducs : travaux achevés fin 2022. <i>Continuités piscicoles : travaux terminés en octobre 2023.</i>



A8 Beausoleil

Société	Opérations	État d'avancement
SANEF	A4 – Diffuseur de Sycomore (Bussy-Saint-Georges)	La DM du DDP date du 13 septembre 2023. <i>Début des travaux à l'automne 2024.</i>
	A1 – Écopont d'Ermenonville (passage grande faune)	Mise en service le 24 juillet 2024.
	Réalisation de parkings de covoiturage (300 places)	Terminé durant l'année 2023 : Étaples Le Touquet (A16) et Arras (A1) En service, avec réserves à lever : Berck (A16) et Amiens Nord (A16). En cours en 2023 : Biache Saint Vaast (A1) et Bapaume (A1).
	A1-A2-A4 – Création de bassins	Travaux achevés fin 2022.
SAPN	A13 – Complément du diffuseur n° 18 de Heudebouville	DUP le 6 octobre 2021. <i>Travaux sur 2022-2024. Mise en service prévue mi-2024</i>
	Réalisation de parkings de covoiturage (300 places)	Terminé durant l'année 2023 : Aucun En service, avec réserves à lever : Chaufour (A13), Fécamp (A29), Troarn (A13), Toutainville (A13), Saint-Romain de Colbosc (A13), Bolbec (A29), Elbeuf (A13) et Beautot (A151) En cours en 2023 : Bourneville (A13)
	Création de bassins	Comporte 3 sites. Travaux achevés fin 2022.

Outre ces travaux contractualisés avec les sociétés concessionnaires historiques, des études et travaux sur l'autoroute A69 entre Verfeil et Castres, et notamment le dossier d'avant-projet sommaire modificatif (APSM), ont été instruits ou contrôlés, et donné lieu à des décisions ministérielles.

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

Société	Opérations	État d'avancement
APRR	A6 Nord Paris – extension entre RN37 et RN104	Études en cours. Concertation prévue fin 2024 / début 2025.
	A6 PEM Villabé	Études en cours.
	A5b Melun – extension entre RD1605 et RD82	Études en cours.
	A42 et A46 – Études nœuds des îles & VR2+ A46	Études en cours.
	A6 VR2+	<i>La DM du DDP et les travaux sont prévus en 2024.</i>
	A42 VR2+	<i>La DM du DDP et les travaux sont prévus en 2024.</i>
	A42 – Études de l'élargissement entre Pérouges et pont d'Ain	Études en cours.
	Création de 12 parkings de covoiturage	
	PSPL	Études en cours.
	Tunnel Maurice Lemaire – Sécurisation Entrée Ouest	Études en cours.

Société	Opérations	État d'avancement
AREA	A43 – PEM Saint Bonnet et VR2+	Études en cours
	A48 – PEM Voreppe	Études en cours
	A480 Sud – VRTC	Études en cours
	A41 Sud – VRTC	Études en cours
	Entrée sans ticket	Études en cours
	Parkings covoiturage	Études en cours
SANEF	A4-A104 – tronc commun	Études en cours.
	A4 – voies réservées Bussy / Noisy	Le DDP est prévu début 2025.
	A4 – PEM de Sycomore	La DM du DDP est prévue en 2024.
	A1 – demi-diffuseur n°8 de Chamant	La DM du DDP est prévue en 2024.
	A2-A26 – complément de la bifurcation	Études en cours.
	A26 – parking PSPL de St-Hilaire-Cottes	La DM du DDP est prévue en 2024. Les travaux sont prévus début 2025.
	A16 – parking PSPL de La Baie de Somme	Études en cours.
	A4 – écopont de Saverne	Études en cours.
	A1 – tunnel de Roissy / protection en eau	Les travaux sont prévus de fin 2024 à début 2025
	A1 – diffuseur n°11 de Ressons-sur-Matz	Études en cours.
SAPN	Études élargissement Bourneville/ Beuzeville et Dozulé/Mondeville	Études en cours
	A13 – Voie réservée et voie auxiliaire	Études en cours

Avenant flux libre SAPN : mise en flux libre prévue en juin 2024 (A14) et décembre 2024 (A13), démantèlement des gares prévues ensuite.

État d'avancement de l'élargissement de l'A 680, objet du 19^e avenant à la convention de concession d'ASF : les travaux principaux ont démarré en novembre 2023.

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

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

3.2.1. Histoire du développement du réseau autoroutier concédé

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

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

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

Au milieu des années 1970, les sociétés concessionnaires d'autoroutes sont confrontées à une conjoncture économique moins favorable et le système autoroutier doit faire l'objet d'une restructuration : trois sociétés privées déficitaires sont transformées en sociétés d'économie mixte concessionnaires d'autoroutes (SEMCA) et reviennent dans le périmètre du secteur public. En revanche, la société COFIROUTE, 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 (voir [annexe 2, page 67](#)). 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 l'ordre des remboursements et notamment en moins bonne place que les fonds des prêteurs.

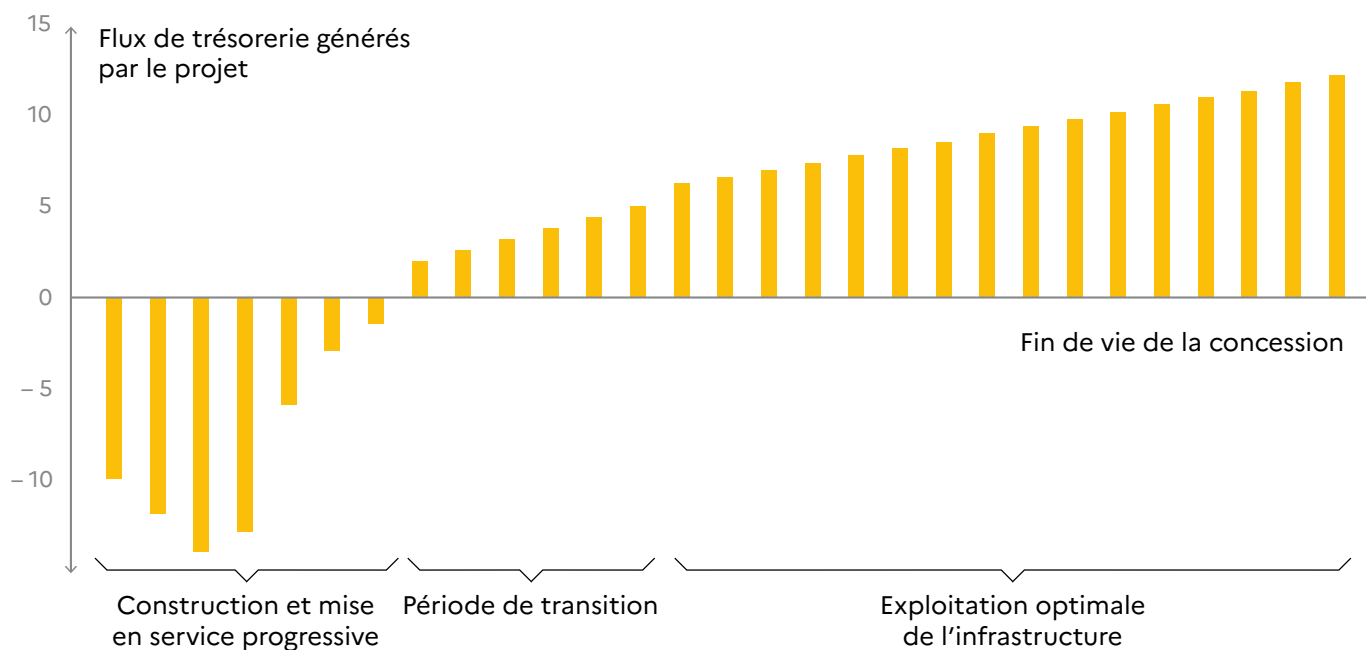
La rémunération des capitaux se fait tout au long du contrat de concession. Dans le cas d'une concession d'autoroute attribuée après appel d'offres, la plus grande partie des dépenses est constituée par les travaux de réalisation de l'ouvrage. Or, pendant toute la phase de construction, la société concessionnaire 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, et la rémunération au capital. Concernant ce dernier point, il convient de noter que les sociétés concessionnaires sont, 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 les péages.

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

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



Source : ART

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

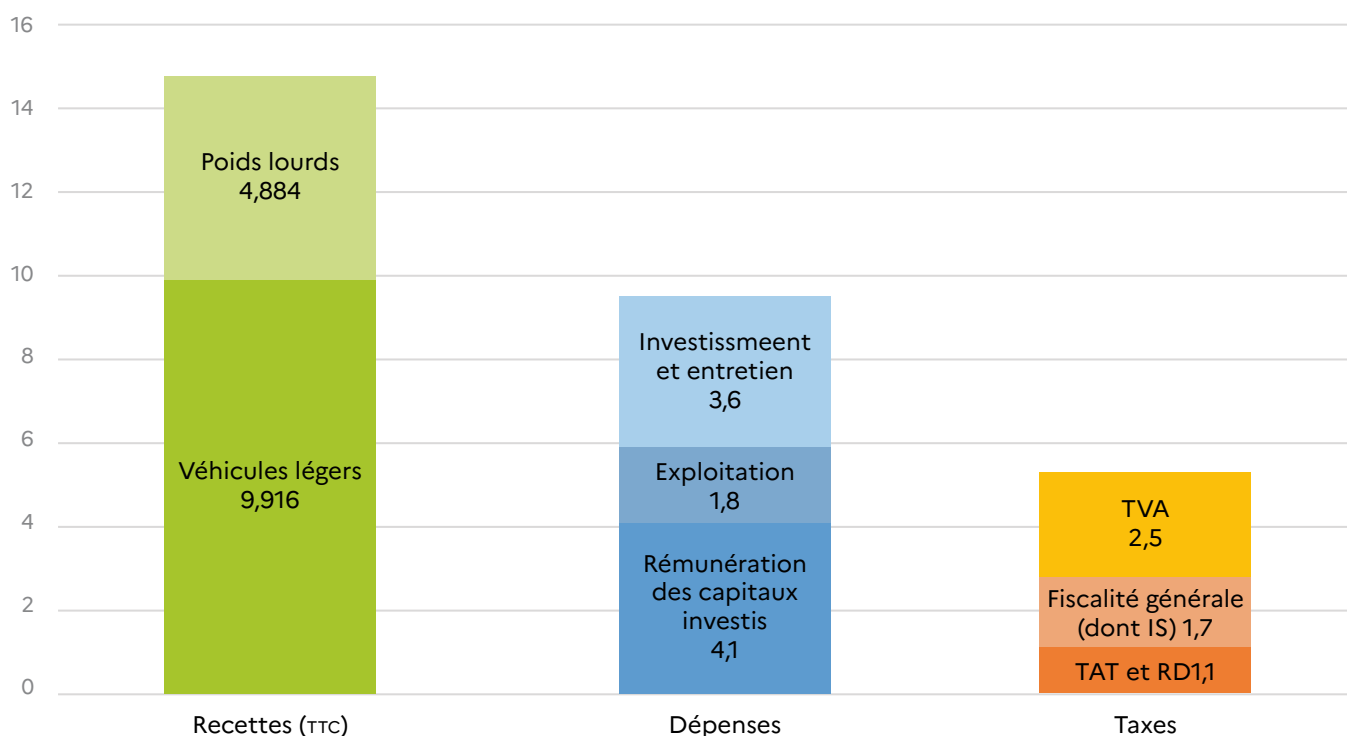
La rentabilité des capitaux propres investis n'est constituée pour la concession qu'au terme de cette dernière, une fois l'ensemble des dividendes versés et actualisés.

En cas d'incident ou de sous-performance, les différents apports de financement sont en risque. Les risques peuvent provenir d'un mauvais déroulement des travaux, d'une moindre performance de l'exploitation ou encore de trafics moins dynamiques qu'anticipés. Les fonds propres peuvent être ainsi partiellement ou totalement perdus.

Le trafic en 2023 et son évolution par rapport à 2022 sur le réseau autoroutier concédé figurent en [annexe 3, page 70](#).

L'évolution de la situation financière des sociétés concessionnaires d'autoroutes depuis 2007 figure en [annexe 10, page 78](#).

› Usage des recettes de péage par les sociétés concessionnaires en 2023 (en Md € TTC)



Source : DGITM, ASFA données 2023

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. 4.3. *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.



A69 pont courant



A69 pont voûte



A69 viaduc de l'Agout

Gouvernance et organisation du secteur autoroutier concédé

Plusieurs acteurs interviennent dans la gouvernance du secteur autoroutier concédé. Tout d'abord, l'État concédant est représenté par le ministère chargé des transports.

Le ministère de l'économie via la direction générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes (DGCCRF) exerce également le contrôle relevant du concédant 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, la direction du budget, les services déconcentrés et les collectivités territoriales.

Afin de mener à bien ses missions, la sous-direction des financements innovants et du contrôle des concessions autoroutières (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);
- 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 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 ave- nants aux contrats afin de veiller au respect de la législa- tion 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 direc- tive «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'Autorité de régulation des transports (ART) est chargée de veiller au bon fonctionnement du régime des tarifs de péage et à l'exercice d'une concu- rence 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'aménage- ments 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'ac- tivité 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.

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

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

Au sein de la direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités (DGITM), la sous-direction des financements innovants et du contrôle des concessions autoroutières (FCA) de la direction des mobilités routières (DMR) assure les missions de la passation et la gestion des contrats de concessions autoroutières et d'ouvrages d'art.

Elle est responsable de la mise en concurrence pour les nouveaux contrats de concession et de 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.

Le réseau scientifique et technique du ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires (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, notam- ment le contrôle du respect des exigences environne- mentales en phase chantier, les ouvrages d'art au tra- vers 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.

La DGITM 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 **le ministère chargé du budget** (direction du budget), ainsi qu'avec **le 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 DGITM. 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 DGITM mènent également une discussion étroite avec les services déconcentrés, notamment les directions régionales de l'environnement,

de l'aménagement et du logement (**DREAL**), les directions départementales des territoires (**DDT**) et les directions interdépartementales des routes (**DIR**).

Les commissions intergouvernementales (CIG) des tunnels du Mont-Blanc et du Fréjus (voir [4.6. Les commissions intergouvernementales des tunnels transalpins](#), page 29) 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 Savoie et de 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 Haute-Savoie et de Savoie.

Enfin, **l'agence des participations de l'État** est associée à la gouvernance des sociétés concessionnaires publiques (ATMB et SFTRF) et à leur actionnaire principal le Fonds pour le développement d'une politique intermodale des transports dans le massif alpin (FDPITMA).

4.2. La Commission européenne

4.2.1. 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 38 271 du 28/10/2014 pour le plan de relance autoroutier (PRA)).

4.2.2. 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, 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 a été approuvée le 24 février 2022.

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 DGITM 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 secrétariat général des affaires européennes (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).

4.2.3. 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 et a abouti avec la promulgation de la 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.

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 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 ».

4.3. 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 d'orientation des mobilités (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.

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

› 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, dans un délai réglementaire de trois mois, 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 un seul avis en 2023 :

- Le 26 octobre 2023 sur le projet de vingtième avenant à la convention passée entre l'État et la société ASF.

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

› 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 sociétés concessionnaires d'autoroutes (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 du bénéfice avant intérêts, impôts, dépréciation et amortissement (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, a permis le versement de dividendes en hausse de plus de 16 % par rapport à 2021.

L'Autorité relève que le niveau d'investissement s'établit 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 plan d'investissement autoroutier (PIA).

4.3.2. 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 pas-

sation 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 juillet 2024, l'ART a publié son rapport annuel sur les marchés et les contrats passés par les sociétés concessionnaires d'autoroutes relatif à l'exercice 2023.

En 2023, avec 408 marchés examinés représentant un volume de 9 296 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 légèrement augmenté, comme le montant par rapport à l'exercice précédent. Au total, plus de la moitié des marchés en montant (56 %) sont soumis à l'avis des commissions de marchés. Ceux-ci concernent, en montant, majoritairement des marchés de travaux 73 %.

L'Autorité observe que la demande des SCA est relativement constante par rapport à 2023. En effet, pour l'année 2023, la demande de travaux émanant des SCA a représenté un montant de 678 millions d'euros (231 marchés), contre 673 millions en 2022 (228 marchés).

L'année 2023 est marquée par une augmentation significative des marchés de « travaux principaux », c'est-à-dire de travaux de création de nouvelles plateformes autoroutières, contrairement aux années 2021 et 2022 (29 % en 2023 contre 12 % en 2022, en montant). Les SCA ont également passé des marchés de chaussées (41 %).

En 2023, les SCA ont attribué 54 % de leur volume de marchés aux trois groupes de travaux publics, Vinci, Bouygues et Eiffage, contre 61 % en 2022.

L'autorité note par ailleurs que le taux d'attribution des marchés attribués à des entreprises liées est en baisse depuis deux ans : il s'établit à 28 % en 2023, contre 31 % en 2022 et 41 % en 2021.

4.3.3. 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 2023, 9 avis portant sur un total de 33 projets d'installations annexes à caractère commercial sur aires de service et de repos,

dont 28 concernant spécifiquement la mise en place et l'exploitation d'infrastructures de recharge pour véhicule électrique (IRVE). **Tous ces avis ont été favorables.**

4.3.4. 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. 3.2.3. *L'économie des sociétés concessionnaires d'autoroutes*, page 18).

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'enregistre-

ment 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 percep- teur 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 de 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.

4.4. 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.²

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, 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 double exigence pour l'année 2023.

4.5. 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.

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

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

Le comité des usagers du réseau routier national s'est réuni les 20 janvier, 18 avril et 8 décembre 2023. Les services de l'État ont notamment présenté au comité :

- l'évolution des tarifs des péages autoroutiers au premier janvier et au premier février 2023 ;
- la mise en œuvre de la loi 3DS ;
- la directive Eurovignette et sa transposition en droit français ;

- les conclusions du rapport du Conseil d'orientation des infrastructures ;
- les audits de sécurité effectués sur le réseau routier national ;
- le projet de schéma directeur du déploiement des bornes de recharge électriques sur le réseau routier national ;
- l'évolution prévisionnelle des tarifs de péage au 1^{er} janvier et au 1^{er} février 2024

4.6. 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.

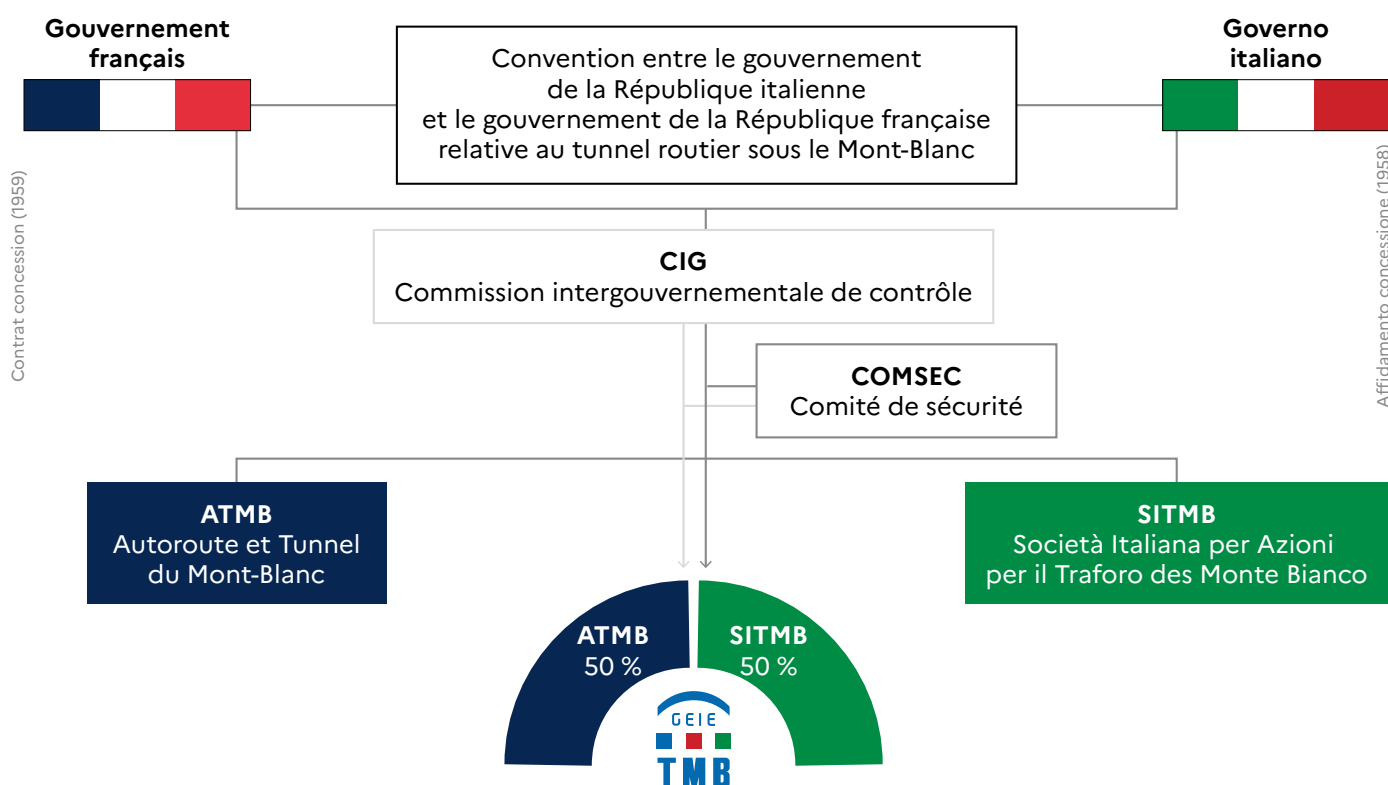
Plusieurs caractéristiques propres à ces deux ouvrages méritent d'être signalées. Les deux tunnels se distinguent en effet l'un et l'autre par leur caractère transfrontalier, mais également par leur longueur (11,6 km pour le Mont-Blanc, 12,9 km pour le Fréjus), et par le fait que chaque pays a confié,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

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'effectuer un contrôle systématique et précis de l'ouvrage. En 2023, 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 7 septembre et du 21 décembre 2023 ont pris acte de la poursuite des travaux du projet de réforme et de la poursuite de l'examen approfondi du texte par les autorités italiennes. 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

5.1. L'autoroute A69, Castres–Verfeil

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

Cette infrastructure répond à l'objectif de désenclavement porté par le Gouvernement et permet d'accompagner le développement économique du bassin de Castres-Mazamet en le reliant efficacement à la métropole de Toulouse. Elle permettra notamment de faciliter l'accès aux grands équipements régionaux, de développer l'attractivité du bassin d'emplois 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. Après 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 et du Conseil d'État, le contrat de concession A69 est entré en vigueur le 22 avril 2022, pour une durée de 55 ans.

Le projet est à présent entré dans une phase opérationnelle, ATOSCA ayant démarré les travaux, consécutivement à la délivrance de l'autorisation environnementale début mars 2023.

Le tribunal administratif de Toulouse a annulé le 27 février 2025 l'arrêté préfectoral du 1^{er} mars 2023 portant autorisation environnementale, du projet au motif que celui-ci ne répondrait pas à une raison impérieuse d'intérêt public majeur. Les travaux ont été suspendus. L'État a confirmé son souhait de réaliser le projet et a fait appel de cette décision, en l'assortissant d'une demande de sursis à exécution afin de pouvoir reprendre les travaux dans les meilleurs délais. Le 28 mai 2025, la cour administrative d'appel de Toulouse a prononcé le sursis à l'exécution des jugements rendus le 27 février 2025 par le tribunal administratif de Toulouse annulant les autorisations environnementales délivrées par l'État les 1^{er} et 2 mars 2023 aux sociétés concessionnaires chargées de la réalisation de la liaison autoroutière Castres Toulouse (LACT) A680 et A69, ce qui a permis à ATOSCA de reprendre les travaux de construction.

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

Déclaré d'utilité publique en décembre 2019, le projet de liaison autoroutière A412 entre Machilly et Thonon-les-Bains (74) s'étend sur un linéaire d'environ 16 km de tracé neuf. Il a pour objectif d'améliorer les échanges entre les différents pôles d'attraction de la région que sont les agglomérations thononaise et annemassienne en diminuant et fiabilisant les temps de parcours et en améliorant la sécurité des usagers. Cette liaison nouvelle doit aussi permettre d'améliorer la qualité de vie dans le Chablais en offrant une infrastructure qui déchargera les routes départementales des trafics de transit et d'échange. Ce projet est fortement soutenu par le conseil départemental de Haute-Savoie, 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. Plusieurs groupements ont remis une candidature et ont été admis à présenter une offre. La procédure, en cours fin 2023, a été achevée par la publication du décret approuvant le contrat de concession en octobre 2024.

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 égal à 70 % de l'inflation auquel s'ajoute une majoration pour les sociétés dont le contrat prévoit des investissements supplémentaires pour les sociétés avec contrats de plan.

La formule de hausse minimale, définie dans le décret n° 95-81 du 24 janvier 1995 relatif aux péages autoroutiers, est de : $70 \% \times \text{inflation}$. Dans le cadre d'un contrat de plan, elle est en général : $85 \% \times \text{inflation} + X \%$ (le détail des hausses pour chaque société est rappelé en [annexe 6, page 73](#) et [annexe 7, page 75](#)).

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 72](#)). 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 au regard des investissements prévus à ce contrat.

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 infrastructures de transport 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 vérifiés.

La distorsion des tarifs fait également l'objet d'un contrôle : pour chaque trajet d'une origine-destination, l'écart de TKM avec le TKM moyen de l'ensemble du réseau de la concession ne doit pas dépasser un seuil contractuel défini par le cahier des charges.

Les propositions tarifaires sont ensuite examinées par la direction générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes (DGCCRF) du ministère de l'Économie, des Finances et de la Souveraineté industrielle et numérique.

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 interministériel conjoint des ministres chargés de la voirie nationale et de l'économie.

Si les tarifs proposés ne semblent pas conformes aux règles définies par les contrats, le concédant met la société concessionnaire en demeure de les modifier ou d'apporter la preuve de leur régularité. Dans l'hypothèse où, malgré tout, les tarifs proposés ne respecteraient pas ces règles, les tarifs sont fixés par un arrêté conjoint des ministres chargés de la voirie nationale et de l'économie (représenté par la DGCCRF).

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.

De l'*annexe 6* à l'*annexe 9* présentent les différents éléments relatifs aux tarifs de péage 2023 et à leurs évolutions depuis 2006. Les propositions des sociétés pour l'année 2024 ont été réceptionnées fin novembre et courant décembre 2023.

Les nouveaux de 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.

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

La qualité de service aux usagers couvre des domaines multiples qui 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 routières.

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'usager, 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.

Par ailleurs, l'autoroute A79 exploitée par ALIAE n'a pas fait l'objet d'augmentation tarifaire au 1^{er} février 2023, la tarification de cette section ayant donné lieu à une instruction spécifique du fait de la mise en service en novembre 2022. En revanche, à partir du 1^{er} février 2024, elle est instruite dans le même cadre que les autres, en respectant les stipulations spécifiques du contrat de concession correspondant.

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 71*) 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.

Un travail permanent de réflexion est mené 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 ou maximums 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 par le contrat.

En 2016, le lancement d'un nouveau plan d'investissement a été l'occasion de 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 généraliser chez les sociétés "historiques" comme 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 leur automatisation. 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 performances dont le non-respect peut donner lieu à des pénalités. Ces objectifs sont évalués par l'autorité concédante sur la base d'indicateurs calculés et transmis annuellement par les sociétés elles-mêmes. L'autorité concédante 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 2023, 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 des écarts et en conséquence de procéder à des actions correctrices :

- d'ordre purement technique (amélioration des modalités de calcul des indicateurs),
- plus fondamentales (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. 6.3.3.).

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 questionnaire 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 services, 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 mesurée 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 sociétés. 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 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 2023 :

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

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 2023, les sociétés ASF, COFIROUTE et SANEF ont passé de nouveaux contrats d'exploitation d'activités commerciales sur 16 aires de service et 19 aires de repos du réseau autoroutier concédé, dont 27 portant spécifiquement sur la mise en place et l'exploitation d'infrastructures de recharge pour véhicules électriques (voir [annexe 11, page 79](#)).

› 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 (afin de vérifier la gêne à l'usager et la 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 2023, 100 aires de repos ont fait l'objet d'une visite inopinée par l'autorité de contrôle pour en évaluer le bon état d'entretien et de propreté sur la base d'une grille d'évaluation commune aux différentes SCA concernées. Les valeurs à respecter pour les indicateurs ont toutes été atteintes. A l'issue de ces visites, des observations ponctuelles sont également adressées aux sociétés en cas de constats ciblés telles que de la signalisation endommagée, des équipements à remplacer...

› Les parkings de covoiturage

Le covoiturage fait l'objet d'un recours de plus en plus fréquent en France. La pratique 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 devient un enjeu majeur pour la participation de cette pratique.

En 2023, les services de l'État ont traité 11 dossiers et visité 59 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 2023, le concédant a analysé plus d'un millier de 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 infrastructures de transports.

Les sociétés concessionnaires produisent ensuite un rapport circonstancié du traitement de l'événement, depuis son signalement jusqu'à la réouverture à la circulation en passant par l'arrivée des secours sur place et

l'adoption de mesures de gestion du trafic (entrées et sorties conseillées et/ou obligatoires en amont et aval de l'événement). Ces retours d'expérience ont pour objectif d'améliorer la qualité du service rendu à l'utilisateur dans ces circonstances très particulières.

59 événements recensés en 2023 ont fait l'objet d'un rapport circonstancié. Parmi ces événements, 4 ont eu lieu dans une zone de chantier et 4 sont dus à des événements extérieurs à l'autoroute (conditions météorologiques, problème technique). 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 véhicules 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 performances fixés dans les contrats et liés aux indicateurs neiges et verglas.

L'analyse des bilans de l'hiver 2022-2023 n'a pas révélé de dysfonctionnement dans le traitement des intempéries hivernales et les objectifs de performances fixés dans les contrats des principales sociétés ont été atteints.

› Signalisation

La signalisation a pour objet :

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

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

La réglementation est définie par l'arrêté modifié du 24 novembre 1967 relatif à la signalisation des routes et des autoroutes ainsi que par l'instruction interministérielle sur la signalisation routière (IISR) dont la dernière version disponible a été publiée en 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, 7 avis sur dossiers ont été émis en 2023. Les retours d'expérience de la signalisation du péage en flux libre de la route Centre Europe Atlantique (A79) ont également été suivis dans la perspective de définir la signalisation à déployer en 2024 sur l'axe A13/A14.

Préalablement à la mise en service, il est vérifié que les panneaux de signalisation routière respectent la réglementation et les prescriptions émises lors de l'instruction des dossiers de signalisation. L'année 2023 a vu en particulier la fin des travaux du nœud de Chambéry et d'élargissements de sections d'A10 et A61.

Des visites inopinées, peuvent également arriver. 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.

L'État concédant 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 rattachent. 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 mise en œuvre sur le réseau autoroutier concédé des démarches SURE, pour « sécurité des usagers sur les routes existantes a été initiée ». 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, l'ASFA a produit 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).

Dans l'attente de l'ajout de ces fonctionnalités, les sociétés concessionnaires devront 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.

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 du 19 juillet 2023 modifiant la circulaire n° 87-88 du 27 octobre 1987, 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.

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.

L'audit fait l'objet d'un rapport à l'exploitant, qui doit répondre aux recommandations éventuellement soulevées par les auditeurs. Sept audits de début d'exploitation ont été réalisés en 2023.

6.3. Le 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, les contrôles se poursuivent pendant toute la durée de vie des infrastructures. Depuis plusieurs années, les efforts de contrôles sont orientés sur la préparation de la fin de vie des conventions de concession. La préservation du patrimoine autoroutier concédé, dont la valeur est estimée à environ 190 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 du 19 juillet 2023 modifiant la circulaire n° 87-88 du 27 octobre 1987 définit les procédures d'élaboration et d'instruction des dossiers techniques concernant les opérations d'investissement sur le réseau autoroutier concédé.

- Elle distingue schématiquement trois niveaux d'étude :
- le niveau amont est constitué des études permettant 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

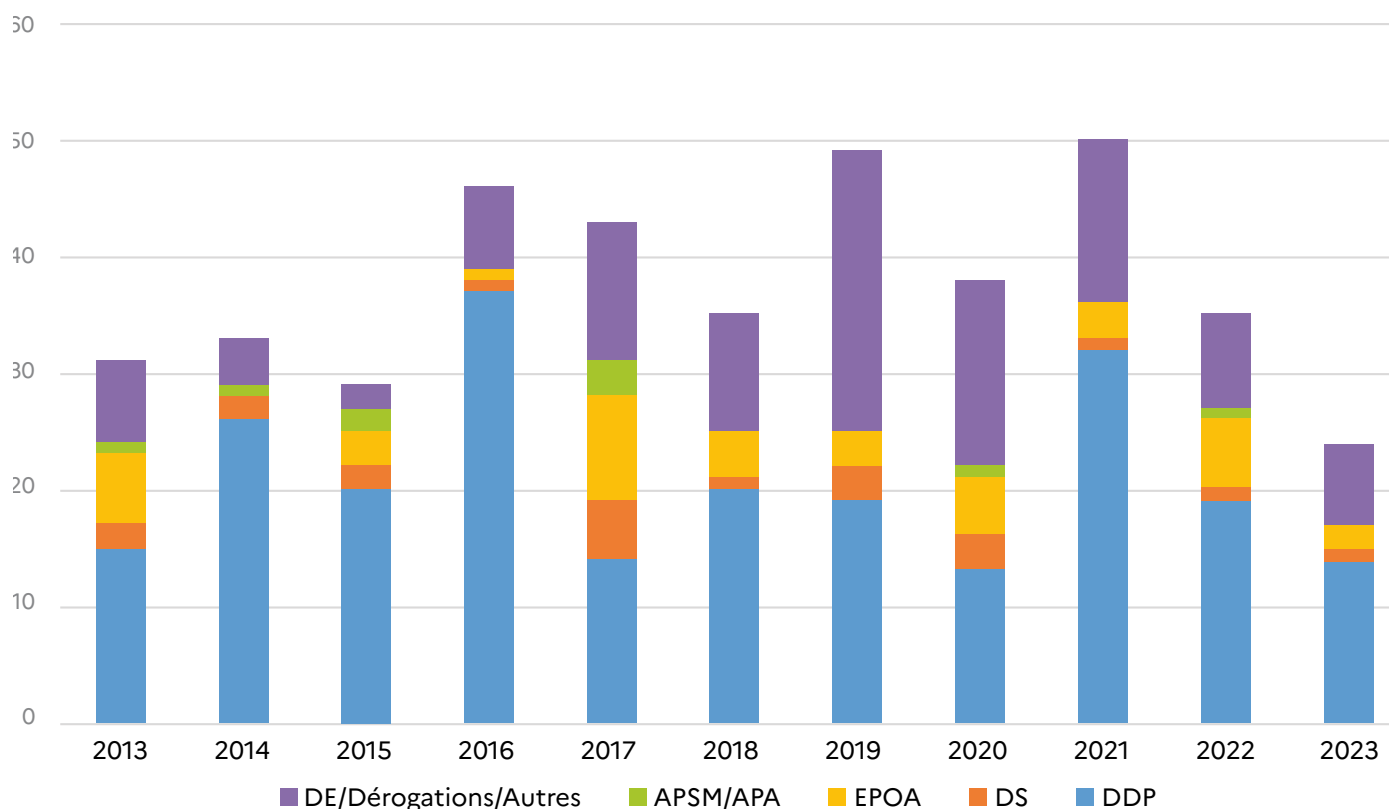
En 2023, 24 décisions ministérielles ont été prises, portant respectivement sur :

Avant-Projet Sommaire modificatif (APSM)	0
Dossier synoptique (DS)	1
Dossier de demande de principe (DDP), y compris modificatif (DDPm)	14
Étude préliminaire d'ouvrage d'art (EPOA)	2
Droits d'évocation (DE)	1
Demande de dérogation	4
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, intégrant en outre des reprises d'existant, 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.

› Volume de dossiers techniques instruits depuis 10 ans (source : DGITM)



› Audit de sécurité routière

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

En 2023, 4 audits de phase conception détaillée ont été commandés.

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 85* présente les investissements mis en service au cours de l'année 2023.

Domaine de contrôle	Nb de contrôles
Visite générale	23
Géométrie	20
Signalisation	11
Terrassement chaussées	15
Environnement	6
Ouvrages d'art	34
Équipement sécurité	11
Total	120

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

En 2023, ont été établis :

- 5 procès-verbaux d'inspection travaux;



A11 porte de Gesvres

- 4 procès-verbaux d'inspection sécurité; dont 1 valant audit de sécurité routière;
- 7 procès-verbaux d'inspection travaux et sécurité, dont 7 valant audit de sécurité routière.

6 opérations d'importance ont fortement mobilisé l'État concédant dans ces actions importantes de contrôle garantissant la sécurité des usagers avant mise en service :

- A61 – Élargissement à 2x3 voies entre A66 et Villefranche-de-Lauragais et entre A9 et Lézignan;
- 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;
- A41-A43 – Nœud de Chambéry;
- RN205 – Travaux de réhabilitation de la descente des Egratz;
- plusieurs passages supérieurs à faunes (A48, A4).

Par ailleurs, les opérations de contrôle des travaux sur site ont notamment porté en 2023 sur les aménagements suivants, tous domaines de construction :

- A69 – Toulouse/Castres.

› 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 2023 :

- 3 études préliminaires d'ouvrage d'art (EPOA) ou avant-projet d'ouvrage d'art (APOA) donnant lieu à DM, dont 3 pour réparations de grands ouvrages existants,
- 1 dossier de demande de principe (DDP) avec une instruction de DDP pour une passerelle sous maîtrise d'ouvrage autre que l'État,
- plusieurs dossiers de demandes de dérogation faisant l'objet d'observations.

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

Au total, 34 visites de contrôle sur ouvrages d'art dans le cadre d'audits patrimoines, d'opérations de construction, d'élargissement ou de réparations délicates ont été réalisées au cours de l'année 2023.

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 tra-

vers de celui d'inspection sécurité. Il est précisé si ces réserves sont à traiter avant mise en service, ou après avec d'un délai.

› Domaine 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 2023, 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 précèdent la déclaration d'utilité publique (ou de projet) de l'opération. Des prescriptions imposées par les arrêtés pris en application du code de l'environnement (protection des espèces protégées et de la ressource en eau, protections contre le bruit) viennent par la suite compléter ces engagements. Avec l'appui des directions territoriales du Cerema concernées, l'État concédant 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 pertinence des aménagements proposés préalablement à leur mise en œuvre est vérifiée. Cette vérification passe par l'ins-



A41-A43 Chambéry



A69 travaux

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

La mise en œuvre des aménagements environnementaux du plan d'investissement autoroutier, conclu en 2018, s'est en grande partie achevée en 2023 avec la mise en service des aménagements suivants :

- APRR :
 - › création 12 écoponts;
 - › amélioration de 5 continuités hydrauliques;
 - › restauration de 3 cours d'eau.
- AREA :
 - › création de 3 écoponts;
 - › mise aux normes de l'assainissement 35 km de section courante.
- COFIROUTE :
 - › création de 3 écoponts.
- ESCOTA :
 - › rétablissements de 3 continuités piscicoles;
 - › la protection d'un périmètre de captage;
 - › la création de 7 écoducs pour permettre le passage de la petite faune.

› 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...).

15 jours de visites de contrôle sur des projets de construction ont été réalisés au cours de l'année 2023 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.

6.3.2. Principales mises en service réalisées en 2023

A61 : mise à 2 × 3 voies entre Lézignan et la bifurcation avec l'autoroute A9 sur 20,3 km (ASF). Mise en service : 3 juillet.

A10 : mise à 2 × 3 voies entre Tours (A85) et Sainte-Maure-de-Touraine sur 25 km (COFIROUTE). Mise en service : 4 juillet.

A4 : mise à 2 × 3 voies du contournement nord-est de Metz sur 11,2 km (SANEF). Mise en service : 5 juillet.

A61 : mise à 2 × 3 voies entre la bifurcation avec l'autoroute A66 et l'aire de Port-Lauragais sur 14,3 km (ASF). Mise en service : 13 octobre.

A10 : mise à 2 × 4 voies au nord d'Orléans entre les bifurcations avec les autoroutes A19 et A71 sur 14,7 km (COFIROUTE). Mise en service : 5 décembre.

A10 : le diffuseur de Saran-Gidy (COFIROUTE). Mise en service : 5 décembre.



Orléans A10-A71



A10 Saran-Gidy



A10 Veigne-Ste-Maure-de-Touraine

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.

Avant 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 :

- 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.

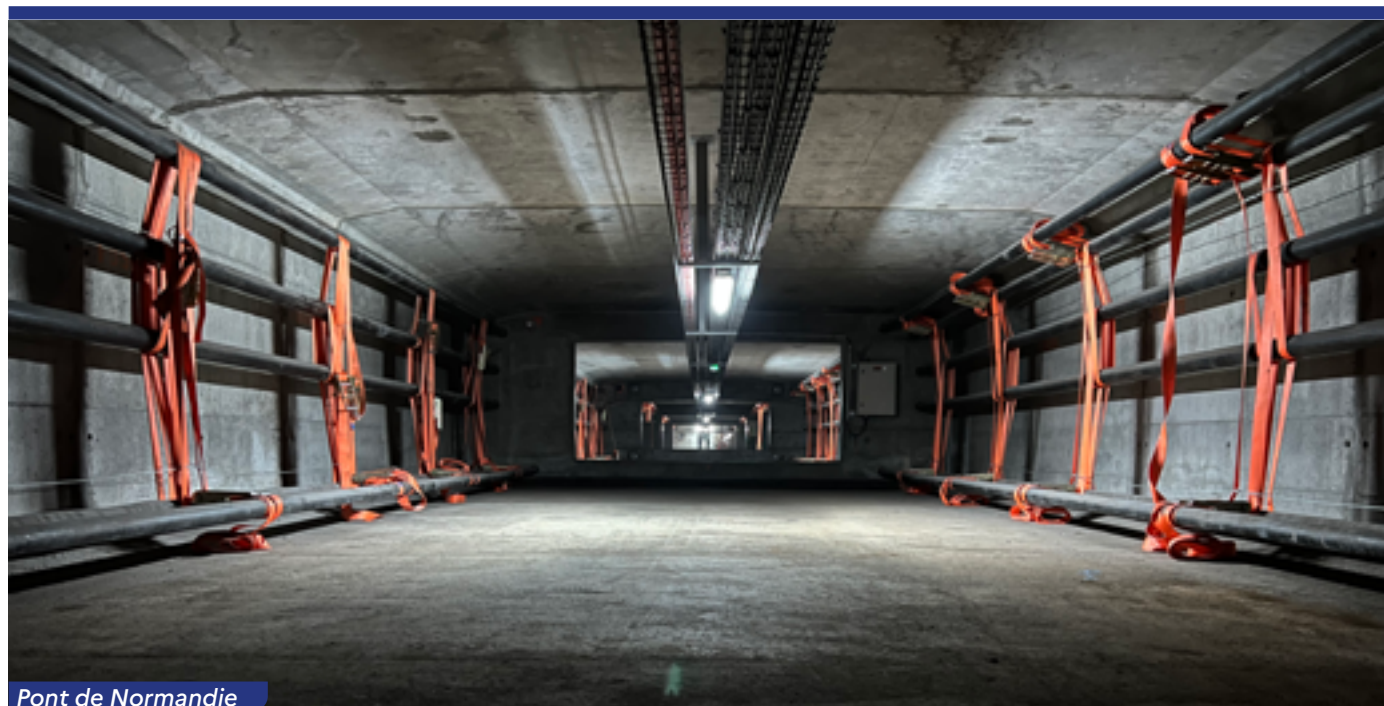
Ainsi, la délimitation du domaine public autoroutier concédé est mise sous contrôle et a continué d'avancer particulièrement cette année. Cette procédure permet l'identification précise des espaces relevant de la responsa-

bilité des sociétés concessionnaires, donc de leurs charges d'entretien et de maintenance, et de façon plus générale à la définition précise du domaine public de l'État.

Sur les 3 681 communes traversées par une autoroute concédée, 3 560 font l'objet d'une délimitation approuvée, dont 7 nouvelles communes en 2023. Le taux de « communes délimitées » se situe à 96,7 % suite à l'intégration de nouvelles sections restant à délimiter notamment sur les périmètres ALIAE et ARCOS. En parallèle, le travail porte de plus en plus vers la préparation et l'approbation de délimitations modificatives pour prendre en compte de nouveaux aménagements sur le réseau. 85 nouvelles délimitations de ce type ont été approuvées en 2023.

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 2023, 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.

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 ADELAC, ALBEA, ALICORNE, A'LIENOR, ALIS, ARCOUR, CCISE, CEVM).



Pont de Normandie

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

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'ordonancement des travaux principaux d'ici la fin de concession a également été planifié.

6.3.3.a. Les bâtiments

En 2023, la mise à jour annuelle a été effectuée par l'ensemble des sociétés, conduisant à dénombrer les chiffres clés pour cette année :

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

La répartition des bâtiments (par sociétés, utilisation, région) ainsi que leur localisation figurent en annexe 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. Pour 2023, les sociétés d'autoroutes ont saisi leurs consommations pour chaque bâtiment concerné par le décret. Un arrêté, publié en novembre 2023, est venu compléter le dispositif réglementaire.

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 83](#)).

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 n'est coté IQOA 3U. 4 grands ouvrages d'art ont une cotation IQOA 3 au 31/12/2023 :

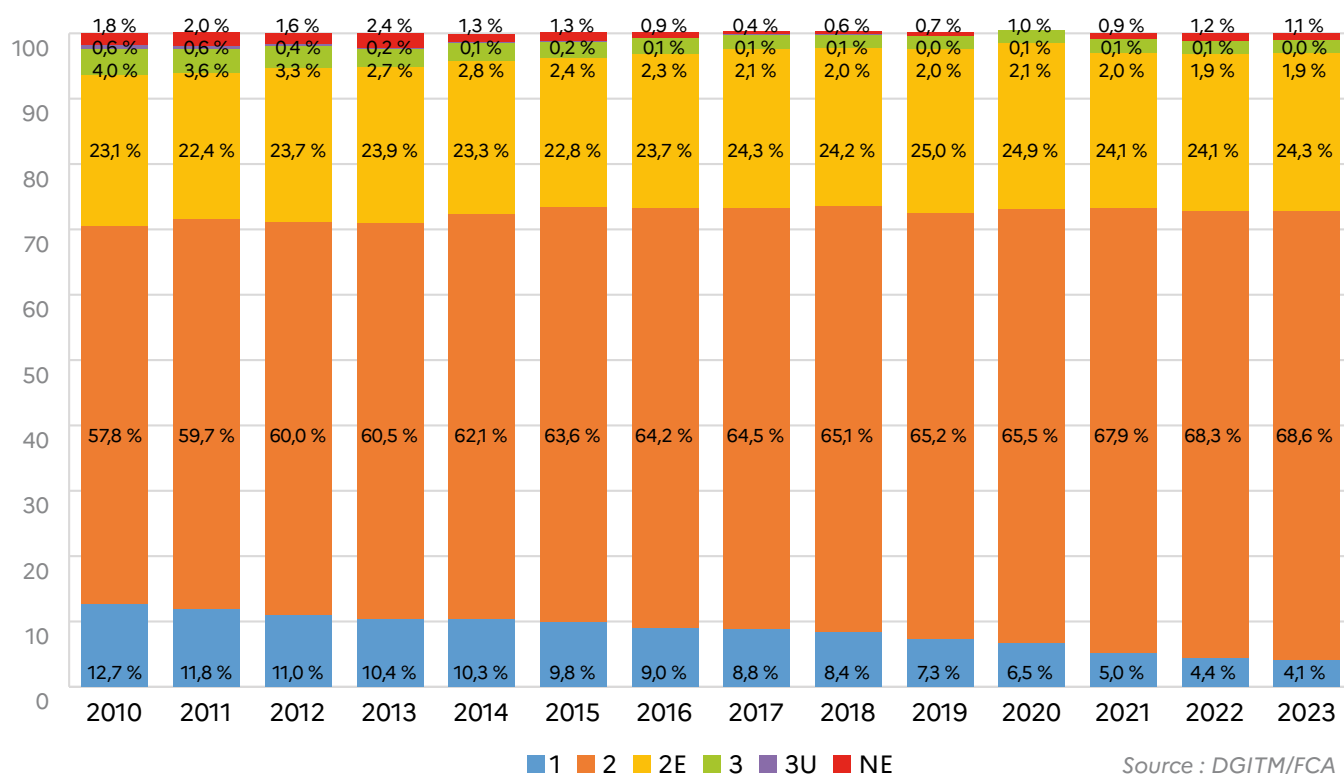
- le viaduc de Nantua Sud A40 ;
- le viaduc de la Rauze sur autoroute A20 ;
- le viaduc de l'Elle sur autoroute A89 ;
- le viaduc de la Bresle sur autoroute A29.

Pour ces ouvrages, des études de réparation ont été réalisées et des travaux de réhabilitation sont en cours ou programmés dès 2024. Fin 2023, pour l'ensemble du réseau concédé, les ouvrages présentant des désordres structurels représentent 1,9 % du parc (en nombre), chiffre en baisse régulière depuis 2010. Cependant, 24,3 % 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	2023
1	12,7 %	11,8 %	11,0 %	10,4 %	10,3 %	9,8 %	9,0 %	8,8 %	8,4 %	7,3 %	6,5 %	5,0 %	4,4 %	4,1 %
2	57,8 %	59,7 %	60,0 %	60,5 %	62,1 %	63,6 %	64,2 %	64,5 %	65,1 %	65,2 %	65,5 %	67,9 %	68,3 %	68,6 %
2E	23,1 %	22,4 %	23,7 %	23,9 %	23,3 %	22,8 %	23,7 %	24,3 %	24,2 %	25,0 %	24,9 %	24,1 %	24,1 %	24,3 %
3	4,0 %	3,6 %	3,3 %	2,7 %	2,8 %	2,4 %	2,3 %	2,1 %	2,0 %	2,0 %	2,1 %	2,0 %	1,9 %	1,9 %
3U	0,6 %	0,6 %	0,4 %	0,2 %	0,1 %	0,2 %	0,1 %	0,1 %	0,1 %	0,0 %	0,1 %	0,1 %	0,1 %	0,0 %
NE	1,8 %	2,0 %	1,6 %	2,4 %	1,3 %	1,3 %	0,9 %	0,4 %	0,6 %	0,7 %	1,0 %	0,9 %	1,2 %	1,1 %

› 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 mainte-

nance des ouvrages d'art sur l'ensemble du réseau routier national concédé (en M€ courants), qui illustrent leur doublement en 10 ans.

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
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	161,5

Le contrôle exercé 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 2023, de multiples déplacements auprès des sociétés concessionnaires dans leurs bureaux ou sur ouvrages ont été réalisés afin d'auditer leur patrimoine ouvrages

d'art ou structures au sens large, notamment sur les réseaux suivants : ASF, COFIROUTE, ESCOTA, APRR/AREA, SANEF/SAPN, SFTRF, ADELAC, ARCOUR et ATLANDES.

Ces revues englobent :

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

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

En particulier, l'année 2023 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 2023, 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), du viaduc de Cagnes-sur-Mer (A8 - ESCOTA), du viaduc de l'Isère (A49 - AREA) et du pont d'Ouches (A6-APRR).

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

› 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. Ils reflètent le niveau de service de la chaussée, en termes de confort (déformations) et de sécurité (adhérence), en section



A9 renforcement d'ouvrages d'art

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.

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).

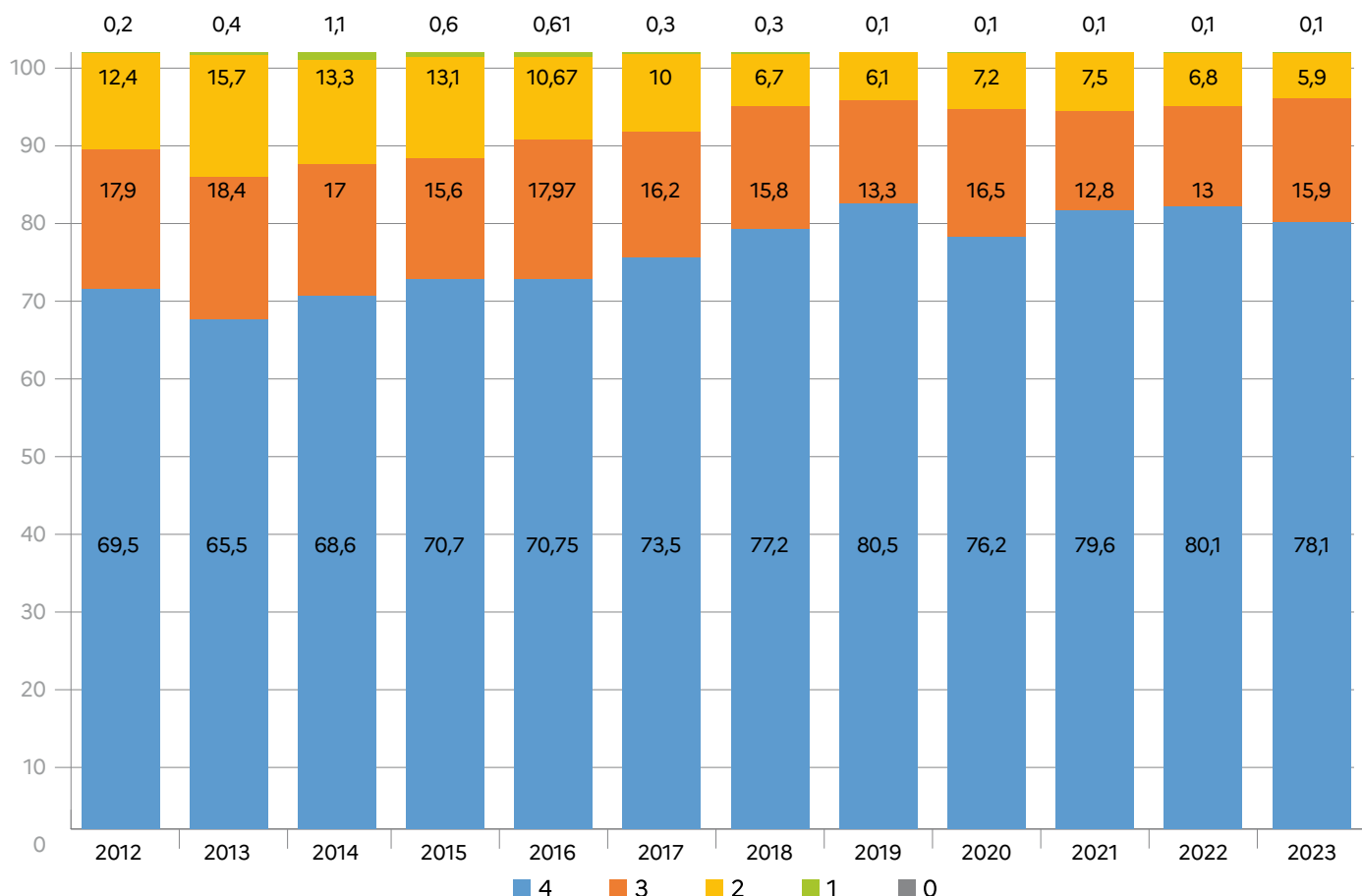
L'indicateur IQRA Surface est assorti d'objectifs de performance définis dans la plupart des cas comme suit :

- 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 2023. L'indicateur ici calculé est un indicateur moyen

basé sur les indicateurs IQRA surface des sociétés ASF, ESCOTA, APRR, AREA, COFIROUTE, SANEF, SAPN, ATMB et SFTRF. Les méthodes de calcul de l'indicateur IQRA surface sont sensiblement différentes pour SANEF et COFIROUTE, ce que ne prend pas en compte cette représentation.

› IQRA surface RRN-C



Source : DGITM/FCA

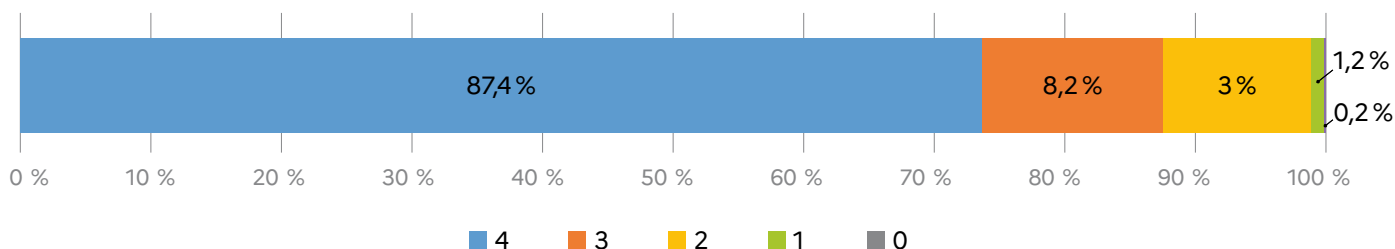
Les niveaux de performance de surface se stabilisent depuis 2018 avec une proportion de notes inférieures ou égales à 2 contenue en autour de 8 %. En 2023, toutes les SCA atteignent leurs objectifs.

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

› ISTRU

L'État concédant, dans la perspective des fins de concessions, veille à maintenir le haut niveau de performance des chaussées du réseau concédé. Ainsi, 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 :

› Distribution des notes ISTRU en 2023 sur réseau concédé



Source : DGITM/FCA

On observe que moins de 13 % 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'indicateur 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.

6.3.3.e. Environnement

En 2023, et dans la perspective de la préparation du processus de fin de concession, FCA a réalisé des audits spécifiques sur les bassins d'assainissement sur les réseaux SANEF et ESCOTA.

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

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

6.4. Préparer la fin des concessions historiques

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

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

6.4.1. Les stipulations contractuelles prévoient un processus protecteur du patrimoine autoroutier concédé

Les stipulations des articles 37.3 des cahiers des charges des concessions, sauf celle de COFIROUTE, prévoient l'établissement du programme d'entretien et de renouvellement (PER) permettant la remise des biens de retour en bon état d'entretien (cf. encadré article 37, ci-après).

L'établissement d'un tel programme, qui « *comport[e] un chiffrage détaillé du coût des travaux correspondants* » témoigne d'un cas particulier dans les relations concédant-concessionnaire où la logique de résultat sous-jacente aux indicateurs prend en compte ici une logique de moyens.

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

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

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

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

ARTICLE 37 – Reprise des installations en fin de concession

37.1. Les biens de retour.

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

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

37.2. Les biens de reprise.

[...]

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

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

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

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

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

Source : convention passée entre l'État et la société ESCOTA pour la concession de la construction, de l'entretien et de l'exploitation d'autoroutes

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

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

Le bon état d'entretien répond à des critères techniques correspondant à la doctrine technique ministérielle, celle-ci s'appuyant sur les indicateurs visés supra ainsi que, plus généralement, sur les règles de l'art, établies par les experts rassemblés dans des comités « miroirs ».

Le PER notifié par le concédant va permettre de déterminer une liste de travaux (cf. figure processus de restitution des biens en bon état d'entretien ci-dessous) :

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

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

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



État des lieux par domaine technique



Audit de l'état des lieux par le concédant



PER notifié par le concédant



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



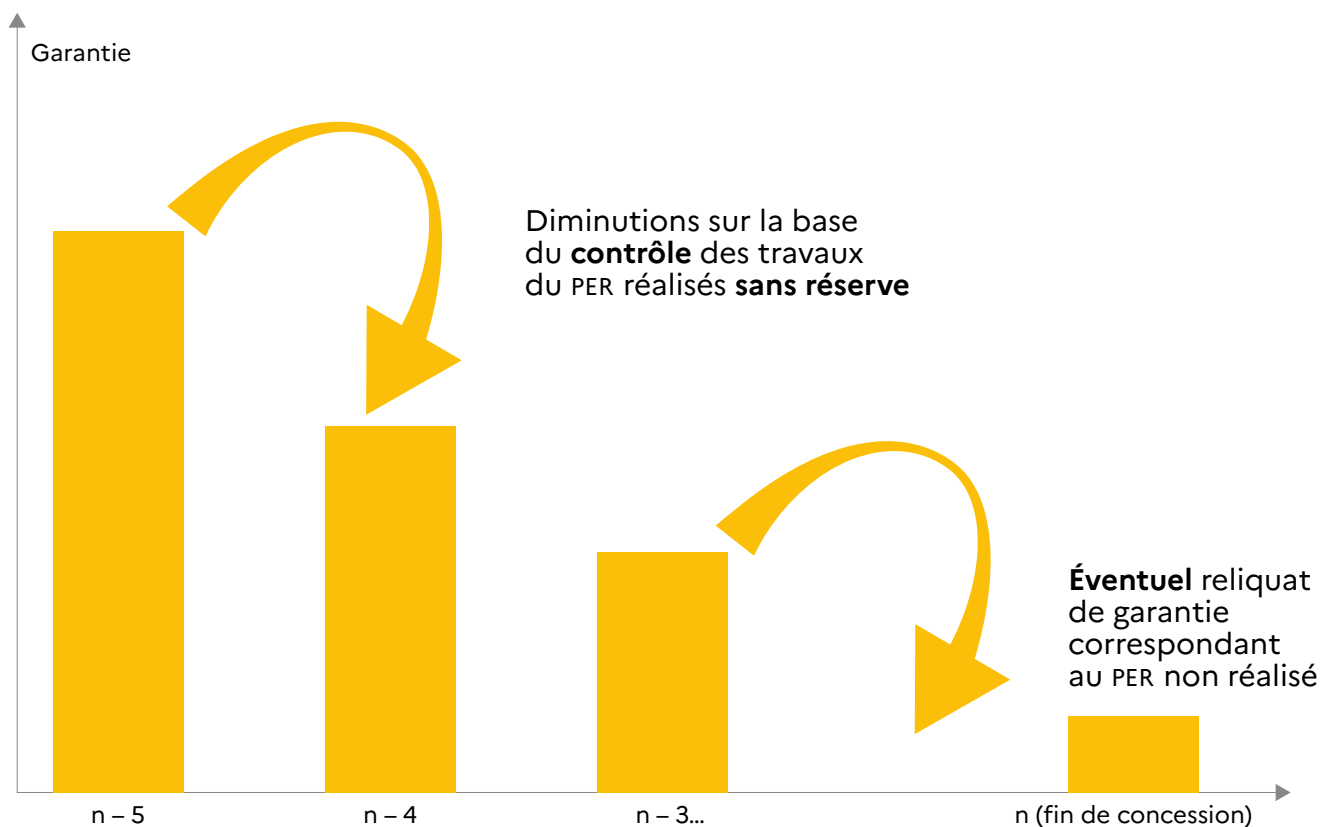
Biens restitués en bon état d'entretien

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

Cette garantie fait l'objet, tous les ans, de diminutions partielles et successives. Celles-ci sont proportionnelles au coût des travaux effectivement réalisés par la société concessionnaire conformément au programme d'entretien et de renouvellement. La réalisation de chaque tranche annuelle de travaux d'entretien et de renouvellement donne lieu à l'établissement d'un procès-verbal contradictoire en vue du prononcé de la mainlevée partielle.

Source : DGITM/FCA

› Garantie du bon état d'entretien en fin de concession



Source : DGITM/FCA

6.4.3. Le concédant exécute un rétroplanning cadencé par les échéances clés qui jalonnent le processus de fin de concessions

S'agissant des premières concessions arrivant prochainement à leur terme, SANEF et ESCOTA doivent transmettre fin juin 2024 et fin août 2024 respectivement leurs états des lieux et leurs propositions de programme d'entretien et de renouvellement pour les cinq dernières années de la concession.

L'autorité concédante assure le contrôle de ces états des lieux et programmes d'entretien et de renouvellement en mobilisant le RST et les experts techniques extérieurs sélectionnés.

Si nécessaire après concertation complémentaire avec la société concessionnaire, l'autorité concédante notifie le « programme d'entretien et de renouvellement pour les cinq dernières années de la concession qui s'avèrera nécessaire pour assurer la remise des ouvrages de la concession en bon état d'entretien » (article 37.3 des contrats de concession).

Compte tenu du calendrier contractuel prévu, le chiffrage des programmes d'entretien et de renouvellement est ainsi arrêté 7 ans avant le terme de chaque concession.

Le même processus est ensuite mis en œuvre au fur et à mesure des échéances de 7 ans avant les dates respectives de fin de concession de chaque société concessionnaire.

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

6.5.1. 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 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 2023, l'autorité concédante 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 78, 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.

1. Article 33 pour les concessions récentes.

6.5.2. 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, sont évalués – tous les cinq ans et pour les sociétés concernées¹ – d'éventuels avantages financiers générés par le retard qui serait survenu dans l'exécution de travaux prévus et compensés au titre de précédents contrats de plan. Cet indu est généré par le décalage dans le temps entre l'échéancier de dépenses initialement contractualisées et l'échéancier réel des dépenses effectuées par la société concessionnaire. La société concessionnaire est alors redevable à l'État d'une compensation au titre de l'avantage financier éventuel découlant de ce retard. Le montant de cet indu est restitué par la société sous forme de travaux supplémentaires directement mis à sa charge. 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 réévaluation des montants de garanties proposés par les sociétés concessionnaires au titre de leurs obligations contractuelles est validée par l'État concédant.

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, 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 de vie des concessions, pour vérifier le maintien en bon usage des ouvrages.

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

¹ En pratique ces dispositions concernent surtout les sociétés historiques.

Les négociations des avenants aux conventions de concession

La présente section précise l'économie générale des avenants aux contrats de concession pendant l'année 2023. En vertu des dispositions de l'article L. 122-8 du code de la voirie routière, ceux de ses avenants ayant « une incidence sur les tarifs de péage ou sur la durée de la convention de délégation » donnent lieu à une consulta-

tion 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.

71. 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 24 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, des 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 Lyon le nœud des Iles 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 direction interdépartementale routière d'Île-de-France (DIRIF), 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, l'avenant d'APRR intègre des aménagements de parkings poids lourds sécurisés, répondant à la triple demande des transporteurs, des chargeurs et de la Commission européenne dans le cadre des critères d'aménagement du RTE-T, ainsi qu'une aire de retournement de poids lourds en entrée ouest du tunnel Maurice Lemaire,

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 avenants d'APRR et AREA prévoient ainsi notamment une clause de récupération de l'avan-

tage 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 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 a considéré que les investissements envisagés dans le cadre des avenants considérés ne relevaient pas d'une obligation préexistante de la société concessionnaire d'autoroutes, qu'ils revêtaient un caractère accessoire par rapport au réseau qui lui a été concédé et qu'ils satisfaisaient 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 a estimé par ailleurs globalement que les équilibres économiques de ces projets d'avenants étaient raisonnables ; ces équilibres n'ont donc pas été modifiés.

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

7.2. 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, des 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 envisagés 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 la protection de la ressource en eau et de la préservation de la biodiversité ont été retenues 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 la protection de la ressource en eau, SAPN procédera à la consolidation de 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 prises 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 journal officiel de la République (JORF) du 31 janvier 2023.

7.3. 20^e avenant au contrat de concession ASF

Le projet de contournement ouest de Montpellier (COM) consiste à aménager sur place à 2x2 voies et carrefours dénivelés les 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. L'investissement représente un montant d'environ 270 M€.

Par un décret du 28 janvier 2022 a été approuvé le 18^e avenant au contrat de concession de la société ASF, portant sur l'intégration dans l'assiette de la concession du contournement ouest de Montpellier (COM). L'équilibre de l'avenant était assuré par une hausse du tarif kilométrique moyen global de la concession de 0,264 % quatre fois, en 2023, 2024, 2025 et 2026.

Toutefois, le 18^e avenant a fait l'objet d'un recours pour excès de pouvoir devant le Conseil d'État. Par arrêt n° 462 752 du 27 janvier 2023 le Conseil d'État a conclu en procédant à l'annulation de la clause tarifaire introduite à l'article 25.2 du cahier des charges annexé à la convention de concession permettant la hausse du tarif kilométrique moyen global de la concession, au motif que celle-ci contrevient au principe de proportionnalité entre le péage et le service rendu en faisant porter à l'ensemble des usagers du réseau le coût d'un investissement destiné en priorité aux usagers des autoroutes situées à proximité de Montpellier. En revanche, le jugement ne remet pas en cause le principe de l'adossement, la gratuité du COM, ni l'équilibre économique de l'avenant.

En conséquence, l'État et ASF ont négocié un projet de 20^e avenant permettant de se conformer au jugement précité, en faisant porter la hausse de péage uniquement sur les usagers des autoroutes A709 et A9 situées à proximité du COM.

Ce projet d'avenant a fait l'objet d'un avis de l'ART le 26 octobre 2023. L'autorité estime qu'en l'absence d'une mise à péage du COM, le périmètre géographique des hausses de péages envisagées est acceptable. Elle suggère en revanche que soit mis en place un mécanisme de soulte pour assurer le partage du financement entre les usagers de la concession actuelle et les usagers futurs, considérant que la durée de vie du COM dépasse très largement celle de la concession d'ASF. Cette dernière recommandation n'a toutefois pas été suivie au regard des contraintes budgétaires pesant sur l'État.

Le décret approuvant le 20^e avenant au contrat de concession ASF a été publié au JORF le 29 décembre 2023.

Activité réglementaire

8.1. Arrêtés tarifaires annuels

- Arrêté du 31 janvier 2023 relatif aux péages applicables sur les réseaux autoroutiers concédés à APRR et AREA
- Arrêté du 30 janvier 2023 relatif aux péages applicables sur les réseaux autoroutiers concédés à SFTRF, CEVM, ALIS, ARCOUR, ADELAC, A'LIENOR, Alicorne, ATLANDES, ALBEA, ARCOS ainsi qu'aux ponts de Normandie et de Tancarville
- Arrêté du 30 janvier 2023 relatif aux péages applicables sur le réseau autoroutier concédé à la société COFIROUTE
- Arrêté du 31 janvier 2023 relatif aux péages applicables sur les réseaux autoroutiers concédés à SANEF et SAPN
- Arrêté du 30 janvier 2023 relatif aux péages applicables sur le réseau autoroutier concédé à ASF et au tunnel du Puymorens
- Arrêté du 30 janvier 2023 relatif aux péages applicables sur le réseau autoroutier concédé à ESCOTA
- Arrêté du 28 décembre 2022 relatif aux péages autoroutiers (A86 ouest COFIROUTE).

8.2. Nominations

Arrêté du 11 septembre 2023 portant nomination au conseil d'administration du fonds pour le développement d'une politique intermodale des transports dans le massif alpin, M. Bertrand Looses.

Arrêté du 20 septembre 2023 portant nomination au conseil d'administration du fonds pour le développement d'une politique intermodale des transports dans le massif alpin, M^{me} Régine Bréhier.

8.3. Textes sectoriels

Circulaire du 19 juillet 2023 relative aux modalités d'établissement et d'instruction des dossiers techniques concernant la construction et l'aménagement des autoroutes concédées, modifiant la circulaire n° 87-88 modifiée du 27 octobre 1987.

Décret n° 2023-1407 du 27 décembre 2023 relatif à la modulation des péages applicables aux véhicules de transport de marchandises par route et aux véhicules de transport de personnes, en fonction de leurs émissions de dioxyde de carbone et à la majoration de ces péages en raison de la pollution atmosphérique due au trafic.

Lexique des abréviations utilisées

- **AFGC** : 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
- **DIR** : direction interdépartementale des routes
- **DIT** : direction des infrastructures de transport
- **DMR** : direction des mobilités routières
- **DPPP** : département des partenariats public-privé
- **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'autoroute
- **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 émissionspartie 2

ANNEXE 1

Carte des autoroutes concédées et ouvrages d'art à péage



Source : ASFA et DGITM

Le secteur autoroutier concédé compte au 31 décembre 2023, 21 sociétés concessionnaires, toutes de droit privé, essentiellement des sociétés anonymes. ADELAC, Aliénor, ARCOS, ALIAE et ATOSCA présentent la particularité d'être des sociétés par actions simplifiées.

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.

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 31/12/2023 (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)	88 km	› 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 % › UNDYS 50 % + 1 action › HOCHTIEF 20 % – 1 action › ACS 30 %	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	› Société holding à 99,99 % › ALIS Corporate SAS › PGGM 40,8 % › VAUBAN 34,3 % › ABRDN 16,9 % › DIF 8 %	31/12/2067	
CEVM (viaduc de Millau)	3,3 km	› Eiffage : 100 %	31/12/2079	
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	› NGE Autoroutes 12,91 % › AXA II 5,78 % › FININFRA 81,31 %	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	› DIF INFRA 5 Participation3 B.V 66,67 % › NGE AUTOROUTES 16,67 % › ABERDEEN Infrastructure (holdco) A.B.V. 16,66 %	28/12/2066	
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	

Nom de la société	Linéaire	Actionnariat au 31/12/2023 (sauf mention spécifique)	Date de fin de concession	Commentaires
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 2023 en million de véhicules.km

	Véhicules légers			Poids lourds			Ensembles des véhicules		
	2022	2023	%	2022	2023	%	2022	2023	%
APRR	15 843	16 366	3,3	3 467	3 494	0,8	19 310	19 860	2,8
ADEIAC	190	199	4,7	6	6	0,0	196	205	4,6
ALBEA	55	53	- 3,6	5	5	0,0	60	58	- 3,3
ALIAE	28	280	900,0	20	140	600,0	48	420	775,0
ALICORNE	65	65	0,0	10	10	0,0	75	75	0,0
A'LIENOR	391	392	0,3	43	39	- 9,3	434	431	- 0,7
AUS	323	327	1,2	83	80	- 3,6	406	407	0,2
ARCOS	81	98	21,0	38	41	7,9	119	139	16,8
ARCOUR	301	298	- 1,0	54	53	- 1,9	355	351	- 1,1
AREA	5 230	5 305	1,4	517	510	- 1,4	5 747	5 815	1,2
ASF	28 477	28 978	1,8	5 043	4 981	- 1,2	33 520	33 959	1,3
ATIANTES	869	904	4,0	364	363	- 0,3	1 233	1 267	2,8
ATMB	825	1 097	33,0	90	97	7,8	915	1 194	30,5
COFIROUTE	10 157	10 293	1,3	1 754	1 717	- 2,1	11 911	12 010	0,8
ESOCTA	6 772	6 913	2,1	716	716	0,0	7 488	7 629	1,9
SANEF	10 321	10 660	3,3	2 414	2 409	- 0,2	12 735	13 069	2,6
SAPN	3 183	3 258	2,4	460	456	- 0,9	3 643	3 714	1,9
SFTRFF	173	182	5,2	64	66	3,1	237	248	4,6
TOTAL	83 284	85 668	2,9	15 148	15 183	0,2	98 432	100 851	2,5

Source : chiffres clés ASFA 2024

Domaine	Linéaire	Ce que mesure l'indicateur
Conservation du patrimoine	Chaussée (IQRA)	État de la structure de chaussée
	Surface chaussées	État de la surface (uni, adhérence)
	État des ouvrages (IQOA)	État de la structure des ponts
	Fonctionnalité des ouvrages	Capacité portante et gabarit des ponts
Exploitation du réseau / Sécurité des usagers	Sécurité des ouvrages	Rapidité de mise en sécurité si un ouvrage présente un risque pour les usagers
	Délai 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 2024

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 1 ^{er} février 2024 pour les véhicules de classe 1	
SANEF	70 % * I + 0,077 %
SAPN	70 % * I + 0,22 % + 0,153 %
APRR	70 % * I + 0,315 %
AREA	70 % * I + 0,33 %
ASF	70 % * I
ESCOTA	70 % * I
COFIROUTE	70 % * I
SFTRF	I
ATMB	75 % * I + 0,33 %

- où I représente l'évolution des prix à la consommation hors tabac d'octobre 2022 à octobre 2023

Société	Formule de la hausse du taux plafond (classe 1) au 1 ^{er} février 2024
ADELAC–A41	$\max(i + 1\%; 0)$
ALBEA–A150	$75\% \times i_{\text{août}} + 5\% \times \max[\min(tp01_{\text{août}}; 4\%); 0\%] + 20\% \times \max[\min(tp09_{\text{août}}; 4\%); 0\%] + 1\%$
ALICORNE–A88	$\max\{1; i_{\text{octobre}}; 70\% \times i_{\text{octobre}} + 30\% \times \max[i_{\text{octobre}} + 1\%; \min(tp09_{\text{juin}}; 4\%)]\}$
A'LIENOR–A65	$\max(1; i_{\text{octobre}} + 0,3\%; 70\% \times i_{\text{octobre}} + 30\% \times tp09_{\text{juin}} + 0,3\%)$
ALIS–A28	$A_n \times \max(i_{\text{octobre}} + 1; 1)$
ARCOUR–A19	$E(n) \times \max[80\% \times i_{\text{octobre}} + 20\% \times tp09_{\text{août}} + 0,005; 1]$
ATLANDES–A63	$75\% \times i_{\text{octobre}} + 25\% \times \max[\min(6\%; tp09_{\text{août}}); 0]$
CCISE–Pont de Normandie et Tancarville	$50\% \times i_{\text{octobre}}$
CEVM–Millau	évolution été = $i_{\text{octobre}} + 0,127 \times \text{Inflation}_{\text{octobre}}(n-1) / [\text{Inflation}_{\text{novembre}2000} \times \text{Tarif}_{\text{HT}_{\text{été}}}(n-1)]$ prix hors été = $\text{prix}_{\text{été}} - 1,41 \times \text{Inflation}_{\text{octobre}}(n-1) / \text{Inflation}_{\text{novembre}2000}$
COFIROUTE–DUPLEX A86	$C_n \times (i_{\text{septembre}} + 1) - 1$
ARCOS	$\max(1; 75\% \times i_{\text{août}} + 23,5\% \times \max[\min(tp01_{\text{août}}; 4\%); 0\%] + 1,5\% \times \max[\min(tp09_{\text{août}}; 4\%); 0\%])$
ALIAE	$75\% \times i_{\text{août}} + 15\% \max[\min(tp01_{\text{août}}; 4\%); 0\%] + 10\% \times \max[\min(tp09_{\text{août}}; 4\%); 0\%]$

- où i_{octobre} représente l'évolution des prix à la consommation hors tabac d'octobre 2022 à octobre 2023
- où $i_{\text{août}}$ représente l'évolution des prix à la consommation hors tabac d'août 2022 à août 2023
- où $tp01_{\text{août}}$ représente l'évolution de l'index $tp01$ d'août 2022 à août 2023
- où $tp09_{\text{août}}$ représente l'évolution de l'index $tp09$ d'août 2022 à août 2023
- où $tp09_{\text{juin}}$ représente l'évolution de l'index $tp09$ de juin 2022 à juin 2023
- où $\text{Inflation}_{\text{octobre 2019}}$ représente l'index des prix à la consommation hors tabac d'octobre 2019
- où $\text{Inflation}_{\text{novembre 2000}}$ représente l'index des prix à la consommation de novembre 2000
- où An est une variable spécifique au contrat d'ALIS
- où $E(n)$ est une variable spécifique au contrat d'ARCOUR

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	2,45	3,37	0,60
AREA	1,56	2,26	3,07	0,50
ASF	1,55	2,22	2,94	0,60
ESCOTA	1,50	2,22	3,05	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	3,96	0,59
ADELAC-A41	1,86	2,80	3,47	0,55
ALBEA-A150 coefficient des classes 3 et 4 avant modulation	1,62	2,08	2,92	0,59
ALICORNE-A88	1,77	2,71	3,51	0,54
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	3,46	0,49
CEVM hors-été	1,50	3,33	4,23	0,60
ARCOS	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	2024
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 %	2,71 %
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 %	2,71 %
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 %	3,02 %
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 %	3,04 %
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 %	2,79 %
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 %	3,08 %
COFI-ROUTE	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 %	2,70 %
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 %	3,23 %
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 %	3,57 %

› 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	2024
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 %	2,71 %
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 %	2,71 %
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 %	3,02 %
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 %	3,03 %
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 %	2,90 %
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 %	3,33 %
COFI-ROUTE	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 %	2,77 %
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 %	3,23 %
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 %	3,67 %

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
SFTRF	12/12/2022	ok 09/01/2023					Arrêté du 30 janvier 2023 TRET2301484A
ATMB	03/01/2023	ok 09/01/2023					Arrêté du 30 janvier 2023 TRET2301484A
CCISE	18/11/2022	ok 18/11/2022					Arrêté du 30 janvier 2023 TRET2301484A
CEVM	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	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

	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	ok si avenant validé 09/01/2022	02/01/2023	ok 09/01/2023			Arrêté du 31 janvier 2023 TRET2302222A
AREA	19/12/2022	ok si avenant validé 09/01/2022	02/01/2023	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 janvier 2022 TRET2233531A

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	2024
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 €	0,40 €
			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 %	7,4 %	3,1 %
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 €	28,70 €
			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 %	1,8 %
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 €	19,00 €
			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 %	2,7 %
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 €	32,30 €
			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 %	3,5 %
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 €	42,30 €
			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 %	0,2 %
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 €	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 %	0,0 %
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 €	18,50 €
			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 %	0,5 %
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 €	24,70 €
			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 %	1,6 %
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 €	60,20 €
			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 %	1,9 %
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 €	25,90 €
			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 %	2,4 %
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 €	14,30 €
			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 %	3,6 %
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 €	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 %	0,0 %

ANNEXE 10

Évolution de la situation financière des sociétés concessionnaires d'autoroutes

Source : Autorité de régulation des transports
<https://opendata.autorite-transport.fr/rapports/caracteristiques-des-autoroutes-concedees/>

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€	NA
SFTRF	52,3 M€	29,0 M€	NA
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 2023 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	TOTAL Energies 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	TOTAL Energies 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	TOTAL Energies Marketing France
APRR	A40	Bourg Teyssonge	IRVE	SPIE CityNetworks/DEMETER Investment Managers
APRR	A42	Lyon Montluel	IRVE	ENGIE Energie Services
APRR	A5	Chateauvillain 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	TOTAL Energies Marketing France
APRR	A6	La Chaponne	IRVE	TOTAL Energies Marketing France
APRR	A6	La Ferté	IRVE	TOTAL Energies 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	TOTAL Energies 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	TOTAL Energies 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	TOTAL Energies 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	TOTAL Energies 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	TOTAL Energies 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	TOTAL Energies 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	TOTAL Energies Marketing France
COFIROUTE	A10	Limours Briis-sous-Forges	IRVE	TOTAL Energies Marketing France
COFIROUTE	A10	Meung-sur-Loire	IRVE	TOTAL Energies Marketing France
COFIROUTE	A81	La vallée de l'Erve	IRVE	TOTAL Energies 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	TOTAL Energies Marketing France
ESCOTA	A8	La Scoperta	IRVE	CERTAS Energy France
ESCOTA	A8	L'Arc	IRVE	Société des Pétroles SHELL
ESCOTA	A8	L'Estérel	IRVE	TOTAL Energies Marketing France
ESCOTA	A8	Rousset	IRVE	IONITY GmbH
ESCOTA	A8	Vidauban Nord	IRVE	TOTAL Energies Marketing France
SANEF	A1	Cœur des Hauts de France Est	IRVE	TOTAL Energies 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	TOTAL Energies Marketing France
SANEF	A16	Falaises de Widehem Ouest	IRVE	TOTAL Energies 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	TOTAL Energies Marketing France
SANEF	A2	Havrincourt	IRVE	TOTAL Energies Marketing France
SANEF	A2	La Sentinelle Est	IRVE	ENGIE Energie Services
SANEF	A2	La Sentinelle Est	Carburants restauration boutique	TOTAL Energies 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	TOTAL Energies Marketing France
SANEF	A25	St-Eloi	Carburants restauration boutique	DYNEFF Retail
SANEF	A26	Angres	IRVE	TOTAL Energies 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	TOTAL Energies Marketing France
SANEF	A4	Bussy-St-Georges	IRVE	TOTAL Energies 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	TOTAL Energies Marketing France
SANEF	A4	Ferrières-en-Brie	Carburants restauration boutique	TOTAL Energies 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	TOTAL Energies Marketing France
SANEF	A4	Reims-Champagne Nord	Carburants restauration boutique IRVE	TOTAL Energies Marketing France
SANEF	A4	Reims-Champagne Sud	Carburants restauration boutique IRVE	TOTAL Energies Marketing France
SANEF	A4	Saverne Eckartswiller	IRVE	TOTAL Energies Marketing France
SANEF	A4	Saverne Monswiller	IRVE	TOTAL Energies Marketing France
SANEF	A4	Tardenois Nord	IRVE	TOTAL Energies Marketing France
SANEF	A4	Tardenois Sud	IRVE	TOTAL Energies 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	SODIPLC

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	TOTAL Energies Marketing France
SAPN	A13	Vironvay Sud	IRVE	TOTAL Energies 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 (en mètres)
ADELAC		1 tunnel	
À 41	Mont Sion	3 050	3 055
APRR		4 tunnels	
À 40	Chamoise	3 217	3 157
	Châtillon	704	730
	Saint-Germain	1 244	1 273
RN 59	Maurice Lemaire (tunnel bidirectionnel, galerie de sécurité : 7 050 m)	6 950	
AREA		5 tunnels	
À 43	Dullin	1 540	1 550
	L'Epine	3 157	3 182
À 51	Sinard (tunnel bidirectionnel, galerie de sécurité : 956 m)	964	
	Petit Brion	519	561
	Uriol	480	462
ASF		7 tunnels	
À 20	Tranchée couverte de Constans	375	375
	Tranchée couverte de Terregaye	400	400
À 89	La Crête	355	355
	Bussière	1 030	1 055
	Chalosset	750	704
	Violay	3 904	3 904
	Puymorens (tunnel bidirectionnel)	4 820	
ATMB (hors tunnel du Mont-Blanc)		3 tunnels	
À 40	Vuache	1 415	1 452
RN 205	Chatelard (monodirectionnel)	400	
	Chavants	1 015	1 015
COFIROUTE		2 tunnels	
À 11	Tranchée couverte d'Angers	1 686	1 668
À 86 Duplex	Tunnel principal	10 100	10 100
	Accès A 861 (D 913)	477	
	Accès A 13 (À 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 (en mètres)
ESCOTA (hors tunnel de la Giraude)		16 tunnels	
À 8	Canta Galet	491	617
	Pessicart	567	576
	Las Planas	1058	1134
	Cap de Croix	401	395
	La Baume	337	351
	Paillon (tunnel monodirectionnel)	404	
	Borne Romaine (tunnel monodirectionnel)	755	
	Col de Guerre	294	346
	Arme	1104	1104
	Ricard	405	436
	Coupière	819	810
	Castellar	578	573
À 50	Toulon	2 986	2 969
A 51	La Baume	546	465
	Mirabeau	391	351
À 500	Monaco (tunnel monodirectionnel)	1 590	
SANEF		2 tunnels	
À 1	Roissy	810	810
À 16	Tranchée couverte d'Hardelot	800	800
SAPN		4 tunnels	
À 14	Saint-Germain-en-Laye	2 810	2 810
	Tranchée couverte de Saint-Germain-en-Laye	1 550	1 550
	Tranchée couverte des Migneaux	300	300
	Tranchée couverte Maurice Berteaux	300	300
SFTRF (hors tunnel du Fréjus)		5 tunnels	
À 43	Aiguebelle	926	905
	Sorderettes (des)	372	
	Hurtières	1 198	1 183
	Orelle (tunnel bidirectionnel)	3 684	
	Tranchée couverte de Saint-Etienne	300	300
SRL2		6 tunnels	
A 507	Sainte-Marthe	1 000	1 000
	Les Tilleuls	423	398
	Montolivet	1 073	7 067
	Saint-Barnabé	514	523
	La Fourragère	567	348
	La Parette	537	813

ANNEXE 13

Liste des investissements complémentaires sur autoroutes en service en 2023

Société	Axe	Section	Nature	Longueur	Date Fin	Dépt.	Observations
AREA	A43	Éch. Chambéry	Échanges		21/02/2023	73	Refonte
SANEF	A1	Éco-pont d'Ermenonville	Ouvrage d'art		01/04/2023	60	Création
ALICORNE	A88	Aire s. du pays d'Argentan	Aires		30/06/2023	61	Extension parking : + 16 PL
AREA	MULTI	A43, A48, A41, A49	Divers		30/06/2023	38, 73, 26	Mise aux normes des refuges
ASF	A61	Lezignan, bif. A61/A9	Élargissement	40,6	03/07/2023	11	Mise a 2 x 3 voies
COFIROUTE	A10	Tours (A85), Ste Maure-de-Touraine	Élargissement	50	04/07/2023	37	Mise a 2 x 3 voies
SANEF	A4	Contournement nord-est de Metz	Élargissement	22,4	05/07/2023	57	Mise à 2 x 3 voies
ATMB	A40	Dif. Scionzier	Échanges		13/07/2023	74	Élargissement bretelle de sortie
COFIROUTE	A10	Ste Maure-Poitiers Sud	Divers	140,8	20/07/2023	37, 86	Renforcement du TPC
COFIROUTE	A10	Éco-pont d'Authon-du-Perche	Ouvrage d'art		04/09/2023	28	Création
COFIROUTE	A71	Éco-pont de Vierzon	Ouvrage d'art		04/09/2023	18	Création
COFIROUTE	A11	Éco-pont de Velleches	Ouvrage d'art		04/09/2023	86	Création
SAPN	A13	Viaduc de Guerville	Ouvrage d'art		30/09/2023	78	Réparations 2 tabliers
ASF	A61	Bif. A61/A66, aire de port Lauragais	Élargissement	28,6	13/10/2023	31	Mise a 2 x 3 voies
ATMB	A40	Marmaz-Scionzier	Environnement	2,6	30/10/2023	74	Protection nappe des Valignons
ESCOTA	Multi	A51, A57	Environnement		30/10/2023	04, 83	Rétab. continuité piscicole
ATMB	A40	Clarafond, Dingy-en-Vuache	Environnement		31/10/2023	74	Protection captage bange, bassins pommier
ASF	A61	B. P. V. Toulouse Sud	Péage		16/11/2023	31	Création halte simple
ALIS	A28	Ruisseau la Noe	Environnement		04/12/2023	61	Rétab. continuité écologique
COFIROUTE	A10	A19, A71 (nord Orleans)	Élargissement	29,4	05/12/2023	45	Mise à 2 x 4 voies
COFIROUTE	A10	Dif. de Saran-Gidy	Échanges		05/12/2023	45	Création éch.
AREA	A48	Éco-pont de Torchefelon	Ouvrage d'art		15/12/2023	38	Création
SANEF	A1	B. P. V. Fresnes	Péage		21/12/2023	62	Extension parking : + 16 PL + 24 VL + 2 PMR

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	2 509	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	7 275	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.....	1 080	1 265
D – Bâtiments des gares de péage (et assimilés) : surveillance, locaux techniques associés, espaces clients.....	984	1 056
E – Edicules sanitaires publics	1 189	1 251
F – Locaux techniques du réseau, stations météo	2 128	2 171
G – Logements de service	963	1 127
H – Habitations, hors Logements de service	25	158
I – Bâtiments des sous-concessions	433	434
X – Divers	7	7
Total général	7 276	8 072

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	2 509
Auvergne-Rhône-Alpes	731
Bourgogne-Franche-Comté	1100
Centre-Val de Loire	59
Grand-Est	399
Ile-de-France	220
ARCOS	10
Grand est	10
ARCOUR	34
Bourgogne-Franche-Comté	1
Centre-Val de Loire	33
AREA	477
Auvergne-Rhône-Alpes	477
ASF	1 880
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	7 275

Crédits images et photos :
Adrien Houel, Jean-Philippe Moulin, Anne-Laure Rojat

Édité par la sous-direction des financements innovants et du contrôle des concessions autoroutières
direction des mobilités routières
direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités
1 place Carpeaux – 92800 Puteaux

Créé et mis en page par Benjamin Benetti
Reproduction des photos interdite sans l'autorisation des auteurs

Sous-direction des financements innovants et du contrôle des concessions autoroutières

www.ecologie.gouv.fr



**MINISTÈRE
DE L'AMÉNAGEMENT
DU TERRITOIRE ET
DE LA DÉCENTRALISATION**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

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
