

Débat public RN154

Éléments sur la concession

19 janvier 2009

Dreux

FABIEN BALDERELLI

Direction des infrastructures de transport

Direction générale des infrastructures,

des transports et de la mer

RESSOURCES, TERRITOIRES ET HABITATS
Énergie et climat Développement durable
Prévention des risques Infrastructures, transports et mer

**Présent
pour
l'avenir**



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE



Ministère
de l'Écologie, de l'Énergie,
du Développement durable
et de l'Aménagement
du territoire

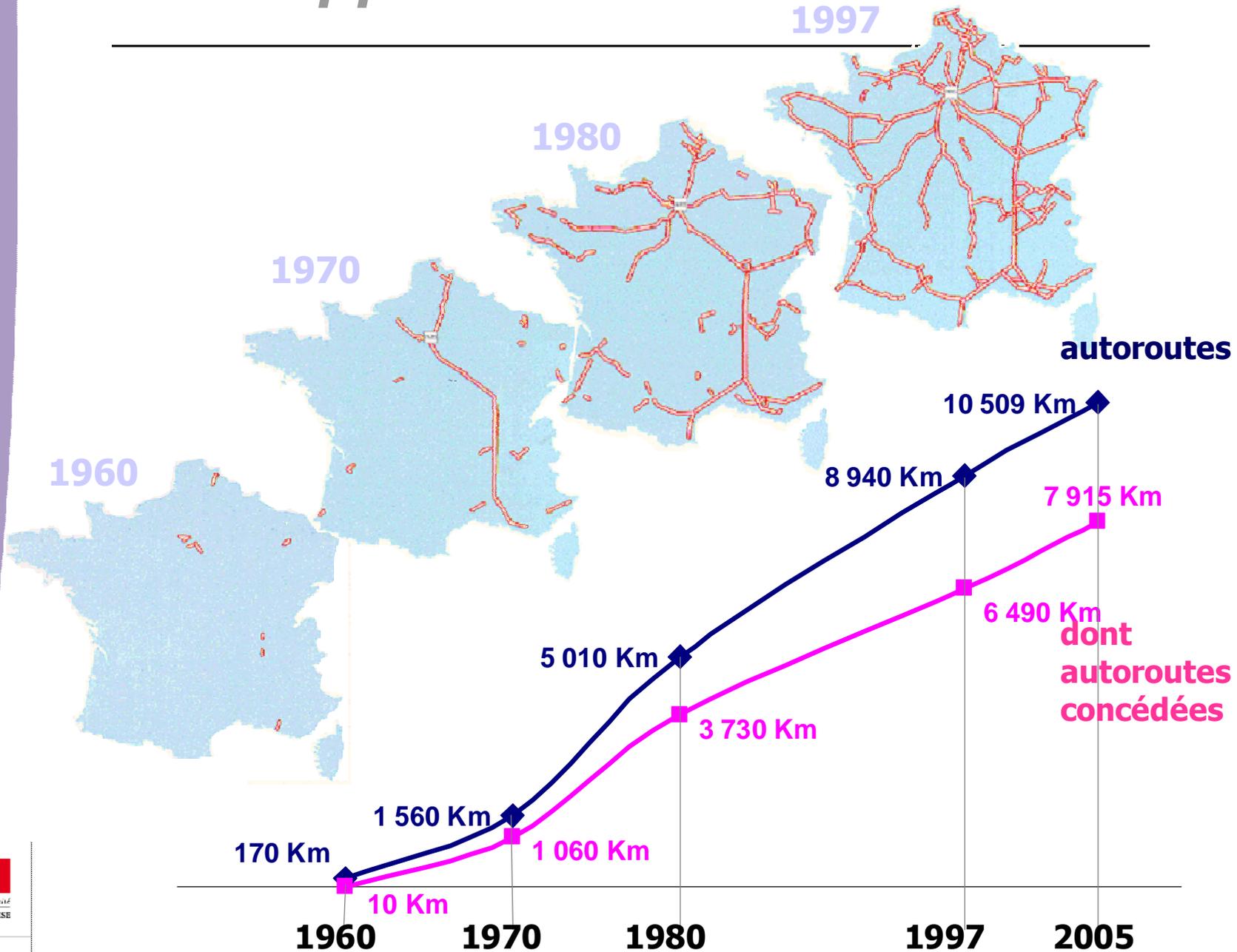
Sommaire

-
- 1 – Présentation générale du réseau autoroutier concédé
-
- 2 – Mise à péage : principes
-
- 3 – La procédure de mise en concession
-

1 – Présentation générale du réseau autoroutier concédé



Développement du réseau



5 grandes périodes

- 1955-1969 : Création d'un dispositif public fondé sur 5 sociétés concessionnaires à majorité État
- 1970-1981 : Libéralisation et première privatisation avec la création de 4 sociétés privées
- 1982-1993 : Crise financière : nationalisation
- 1994-2001 : L'État recapitalise les sociétés (injections de fonds)
- 2001: Fin de l' «adossement», ouverture à la concurrence, introduction d'une subvention publique pour équilibrer les montages
- 2006 : Privatisation des 3 grands groupes publics français ASF, APRR, SANEF

Les projets attribués suite à une procédure de mise en concurrence

A 150 (18 km)

Lancé mars 2009

A 88 (44 km)

Signé en août 2008

A 63 (102 km)

Lancé mars 2009

A 28 (125 km)

Signé en novembre 2001

A 19 (100 km)

Signé en avril 2005

A 355 (27 km)

Lancé en juillet 2009

A 41 (19 km)

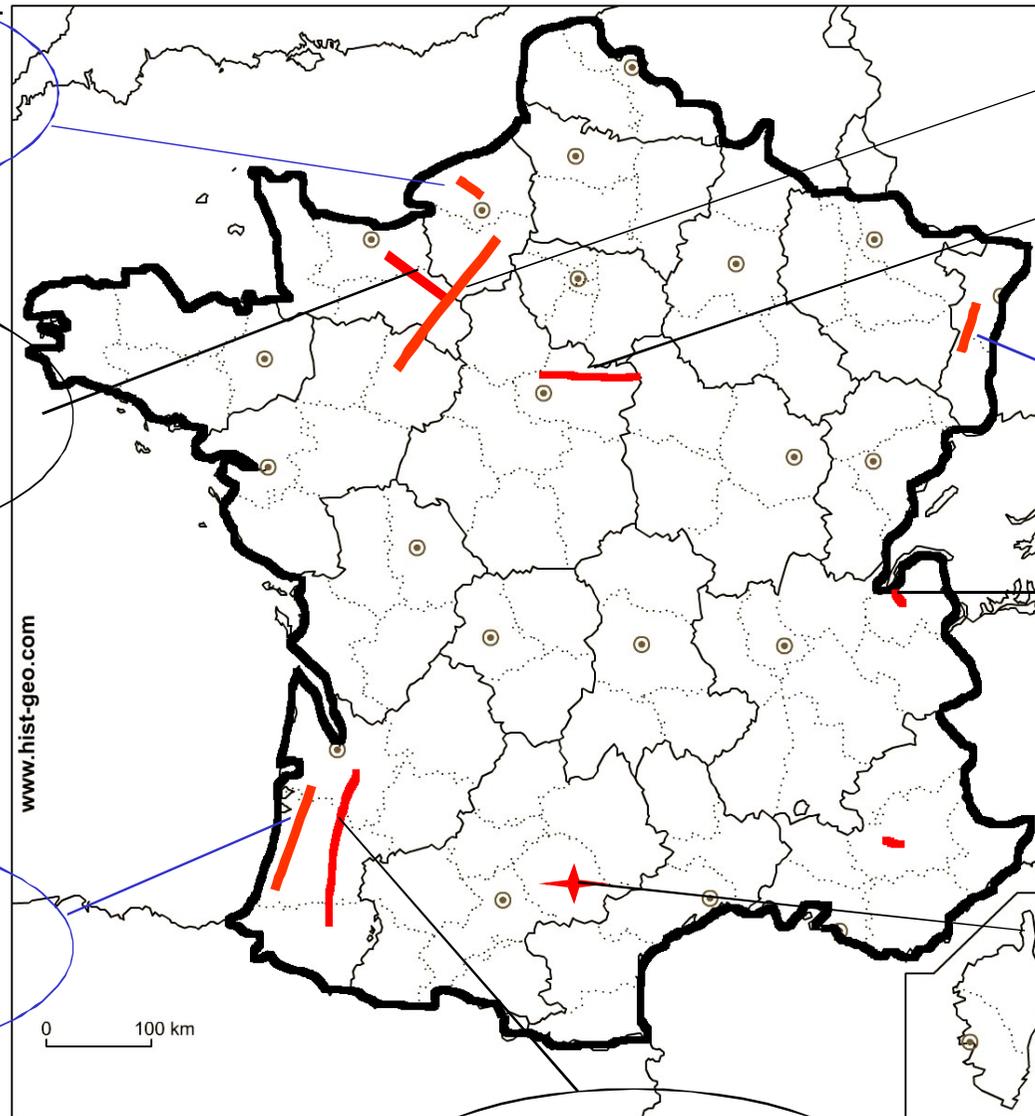
Signé en octobre 2005

Viaduc de Millau (2,5 km)

Signé en août 2001

A 65 (142km)

Signé en décembre 2006



2 – Mise à péage : principes

Fondements de la mise à péage

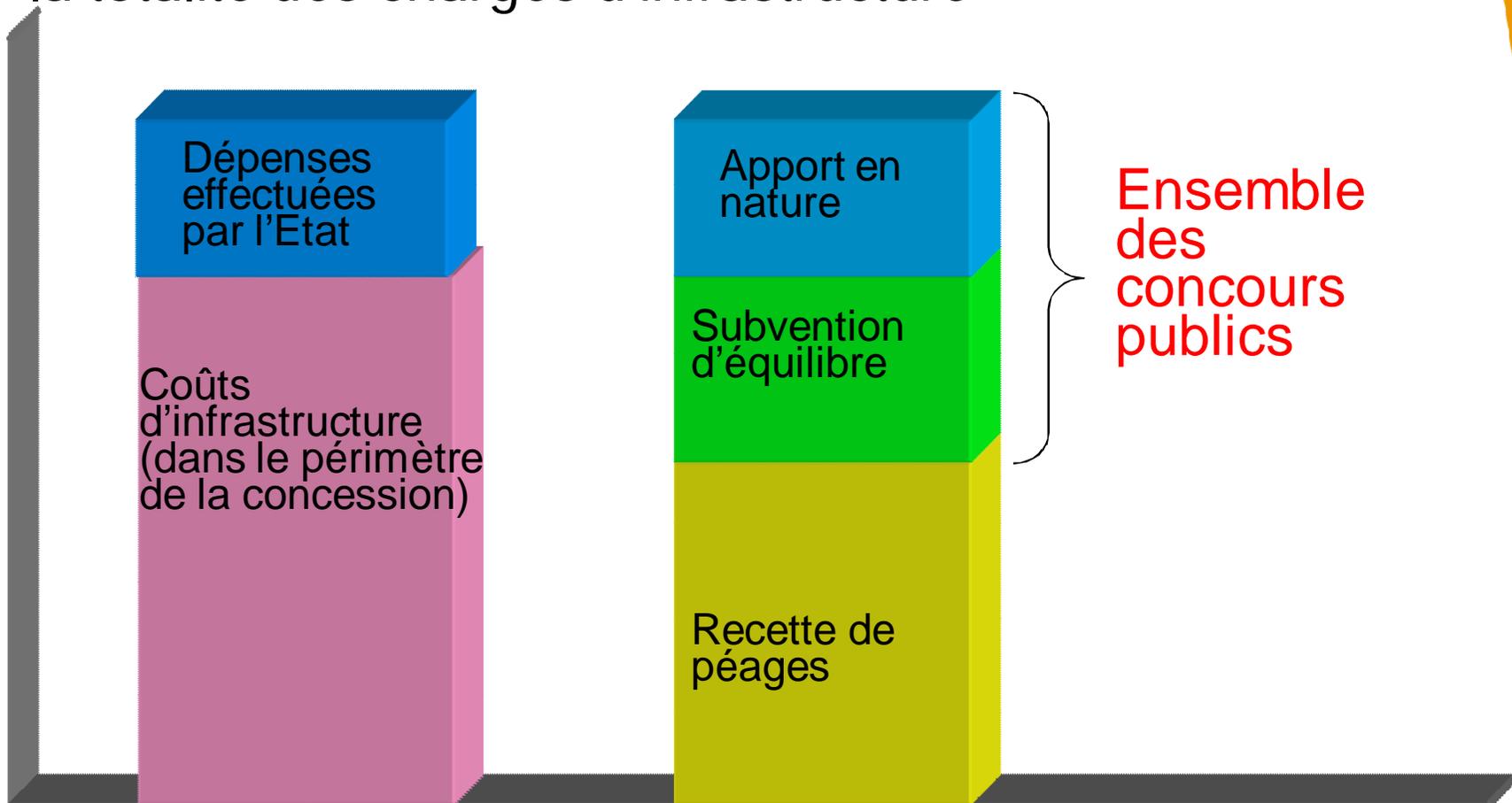
Le code de la voirie routière prévoit :

- Article L.122-4 : le péage peut être institué sur les autoroutes « *en vue d'assurer la couverture totale ou partielle des dépenses de toute nature liées à la construction, à l'exploitation, à l'entretien, à l'aménagement ou à l'extension de l'infrastructure.* » et « *le produit du péage couvre ses frais de perception.* »

→ Les péages ne couvrent que les coûts relatifs à la mise à disposition de la voie pour les usagers

La subvention d'équilibre

Les recettes de péage peuvent être insuffisantes pour couvrir la totalité des charges d'infrastructure



L'évolution des péages dans le contrat

Règles générales

- Principe d'égalité de traitement des usagers
- Principe de non discrimination

Règles particulières (à chaque concession) :

- Conformément au décret n°95-81 « *Le cahier des charges de la société concessionnaire ... définit les règles de fixation des tarifs de péages...* »

→ **L'évolution des tarifs de péage sur la durée du contrat est prévue et encadrée par le cahier des charges établis dans le cadre de la procédure de mise en concession, et dont l'application est contrôlée chaque année par l'Etat**

3 – La procédure de mise en concession

Missions confiées au concessionnaire

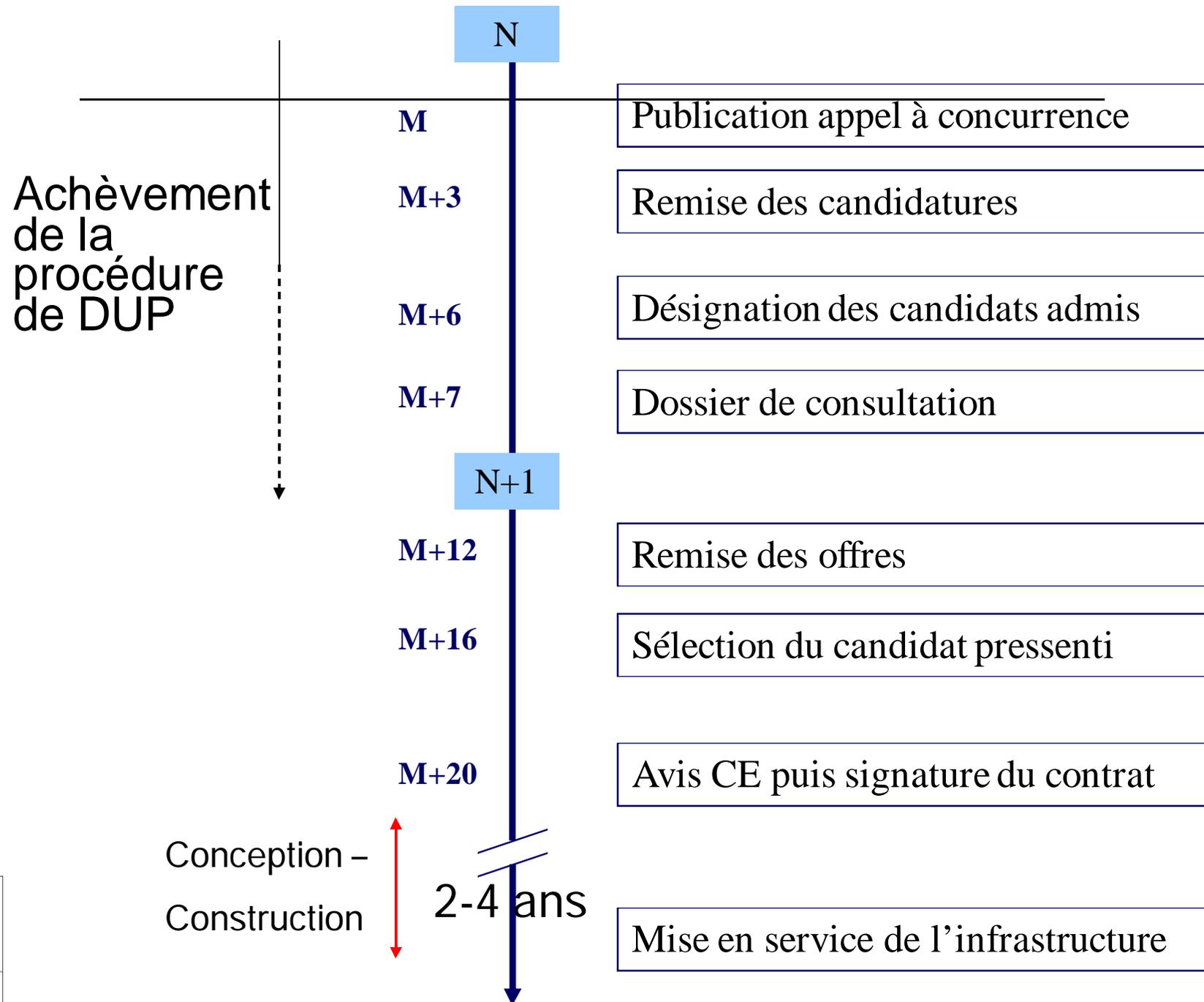
Le principe de la concession est la réalisation et la gestion de l'ouvrage pendant la durée du contrat « aux risques et périls » du concessionnaire

- Achèvement de la **conception** (le projet confié est « DUPé » i.e. défini dans une bande de 300m)
 - Acquisitions foncières
 - Procédures réglementaires (loi sur l'eau, espèces protégées, archéologie préventive,...)
- **Construction** (y compris dévoiement de réseau et rétablissement des voiries interceptées)
- **Entretien – maintenance** pendant la durée du contrat (rechargement chaussées, changement signalisation,...)
- **Exploitation** de la voirie (gestion du trafic, intervention sur accident, viabilité hivernale,...)

Critères d'attribution du contrat

- Le niveau de l'éventuelle contribution d'équilibre nécessaire
- La qualité technique et environnementale
- Le niveau des péages
- La robustesse financière de la concession
- La qualité du service

Procédure de mise en concurrence



Merci pour votre attention

