
Conclusion

En 1960, la France ne comptait que 175 km d'autoroutes. Ce n'est qu'en 1968 qu'est franchie la barre du millier de kilomètres ; cela ne représente guère alors que le quart du réseau allemand. Douze ans après, la longueur de notre réseau atteint près de 5 000 km.

C'est le recours au péage qui a permis à notre pays de combler progressivement son retard et de rejoindre le peloton de tête.

L'élaboration de nouveaux modes de concession intéressant le secteur public comme le secteur privé s'est donc révélée très bénéfique aux autoroutes en faisant sauter le verrou budgétaire qui entravait leur développement. La réforme de 1970, en particulier, a drainé vers le réseau autoroutier des ressources nouvelles et diversifiées. En introduisant dans ce secteur émulation et dynamisme, elle a favorisé aussi la recherche de solutions plus économiques. La continuité des travaux sur cinq à six ans a permis aux entreprises de mieux s'organiser et les délais de réalisation ont été sensiblement réduits. L'aide de l'Etat enfin, ayant été ramenée de 40 % aux environs de 10 à 15 % a induit un financement, donc un rythme de réalisation, de trois à quatre fois supérieur.

A priori impopulaire, le péage est cependant apparu comme une source de financement équitable. Aussi longtemps du moins que le réseau autoroutier n'irrigue pas l'ensemble du territoire national, le péage permet d'éviter, en effet, que les contribuables des régions dépourvues d'autoroutes, qui sont souvent encore les régions les plus pauvres, ne participent au financement de celles des régions favorisées.

C'est donc sur le péage que repose la réalisation de la première génération d'autoroutes, celles qui concernent les axes lourds du trafic, les grandes liaisons, Nord-Sud notamment, pour lesquelles il était primordial de construire au plus vite des infrastructures nouvelles de grande capacité.

Mais qu'en est-il de l'avenir ?

Tout d'abord, il semble que la route demeurera l'élément clé de notre système de transport.

Sans doute, la moindre croissance démographique, le ralentissement naturel de la diffusion de l'automobile et les incertitudes qui pèsent sur notre approvisionnement énergétique peuvent affecter l'évolution de la circulation routière.

Mais d'autres facteurs favoriseront l'augmentation du trafic : maintien de la croissance économique, même à un taux modéré ; nouvelles formes d'aménagement de l'espace (rééquilibrage régional hors des « axes lourds » traditionnels, promotion des villes petites et moyennes, préférence accordée à l'habitat individuel) ; réduction probable du temps de travail ; développement de la multimotorisation.

Une étude de l'INSEE, publiée au mois de janvier 1978, prévoit d'ailleurs que le parc de voitures particulières atteindra 21 millions de véhicules en 1985, soit presque 50% de plus qu'en 1975. Et le rapport Guillaumat (23) souligne le rôle prépondérant du transport routier de marchandises d'ici à 1990.

Pour faire face à ces besoins, le Gouvernement a décidé le 15 juin 1977 de doubler au cours des prochaines années le kilométrage autoroutier de rase campagne.

Au cours des années quatre-vingt, on abordera la réalisation d'une nouvelle génération de liaisons autoroutières rapides assurant le maillage du territoire.

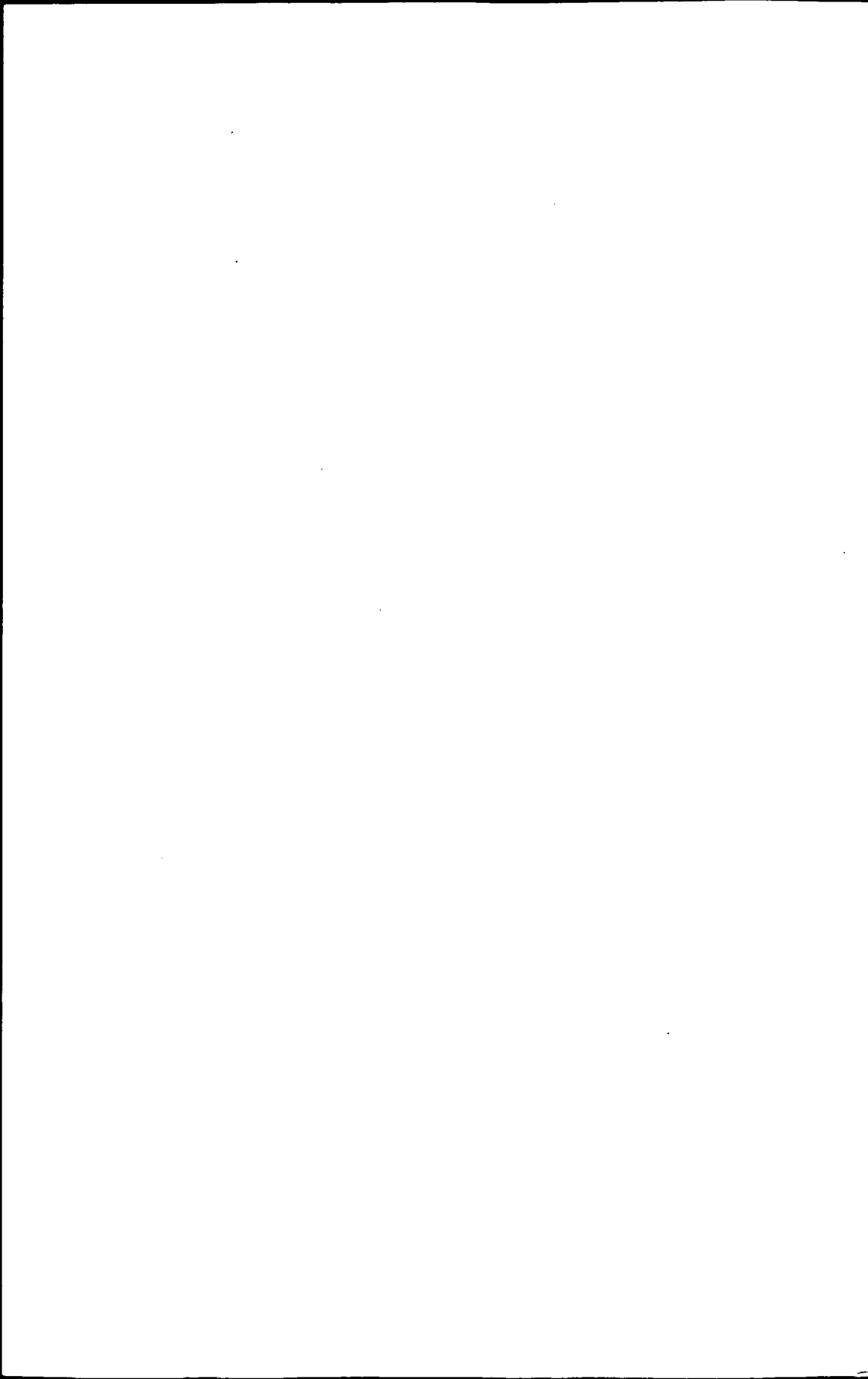
Pour ces liaisons, le trafic lors de la mise en service sera trop faible pour que l'on puisse recourir au péage, mais le trafic prévu à terme rend nécessaire leur aménagement progressif avec des caractéristiques très proches des caractéristiques autoroutières.

Compte tenu des contraintes budgétaires, leur réalisation serait facilitée par des participations des régions ou des sociétés concessionnaires pour lesquelles ces nouvelles liaisons joueraient un rôle complémentaire.

Il reste que le financement de l'Etat est appelé à prendre une part plus importante du fait de la baisse à terme des réalisations à péage. Il est indispensable que l'Etat, qui doit garder la maîtrise de cette politique en assurant le rééquilibrage nécessaire en faveur des régions pauvres, soit doté de moyens suffisants. Dans cette perspective, la création d'un « centre de gestion des infrastructures » préconisée par le rapport Guillaumat peut permettre la régularité d'évolution des crédits et la souplesse de gestion nécessaires au choix des solutions optimales.

(23) Rapport au Premier ministre sur les orientations pour les transports terrestres, La Documentation française, février 1978 (épuisé).

Annexes



Annexe 1 - Les sociétés concessionnaires

N.D. N° 4 597 - 4 598

Désignation de la société	Nom du président	Capital social (en francs)	Section concédée ou objet de la convention	Longueur du réseau concédé (en km)	Date du décret approuvant la convention
Société des autoroutes Paris-Est-Lorraine (APEL)	Général Michel FOURQUET	231 000 000	A.4 - Noisy-le-Grand - Metz	315	15-12-1972
Société des autoroutes Rhone-Alpes (AREA)	Jean-Arthur MOIRON	295 037 000	Convention de concession :		} 5-04-1971
			A.41 - Grenoble - Scientrier	136	
			A.49 - Grenoble - Valence	70	
			A.48 - Bourgoin - Grenoble	48	
A.43 - Lyon - Chambéry	88				
Montmélián - Pont-Royal	17				
	Total	359			
	1er avenant		ne modifie pas la consistance de la concession	17-03-1978	
Société des autoroutes la Côte Basque (ACOBA)	Jean-Pierre MATHY	64 000 000	Convention de concession :		} 15-03-1973
			A.63 - St Geours-de-Marenne frontière espagnole	63	
			1er avenant		
			A.63 - Contournement de Bayonne		
	2e avenant		ne modifie pas la consistance de la concession	10-04-1980	
Compagnie financière et industrielle des autoroutes (COFIROUTE)	Pierre CHATENET	347 900 000	Convention de concession :		} 12-05-1970
			A.10 - La Folie Bessin-Poitiers	311	
			A.11 - Ponthévrard - Le Mans	151	
	1er avenant				
	A.11 - Angers - Nantes	83	6-03-1974		

Désignation de la société	Nom du président	Capital social (en francs)	Section concédée ou objet de la convention	Longueur du réseau concédé (en km)	Date du décret approuvant la convention
Compagnie financière et industrielle des autoroutes (COFIROUTE) (suite)			2e avenant F.11 - Le Mans - Vitré A.71 - Orléans - Bourges	98 115	18-11-1977
			Total	758	
Société de l'autoroute Paris - Normandie	M. Roger GINOCCHIO	500 000	3e avenant A.11 - Angers - Nantes	ne modifie pas la consistance de la concession	10-03-1978
			A.13 - Orgeval (Yvelines) - Caen (1)		
			Convention de concession : Orgeval - Heudébouville (Yvelines) (Eure)	69	1-08-1963
			1er avenant - Orgeval (Yvelines) - Bourg-Achard (Eure)	108	6-12-1968
			- bretelle de raccordement à la RN 840 aux Essarts (Seine-Maritime)	3,5	
2e avenant - Orgeval (Yvelines) - Caen (Calvados)	200 (au total, bretelles incluses)				
- bretelle de liaison de l'autoroute à la RN 13 bis à Bonnières-sur-Seine	3,8				
- bretelle de liaison de l'autoroute à la RN 840 aux Essarts	3,5	25-10-1972			
- bretelle de Deauville entre Pont L'Evêque et Deauville	11				

(1) La limite de perception des péages se trouve cependant reportée à Mantes, soit à 20 km environ du début de la concession.

Désignation de la société	Nom du président	Capital social (en francs)	Section concédée ou objet de la convention	Longueur du réseau concédé (en km)	Date du décret approuvant la convention
Société des autoroutes du Nord et de l'Est de la France (anciennement SANF)	Jean TAULELLE	500 000	Premier cahier des charges		
			A.1 - Senlis (Oise) - Fresne-les-Montauban (Pas-de-Calais)	132	9-11-1963
			1er avenant		
			A.1 - Roissy (Seine et Oise) - Senlis (Oise)	23	9-12-1964
			2e avenant		
			A.1 - A.2 - Aires de service de Phalempin - La Courneuve - Valenciennes		1-10-1971
			3e avenant		
			A.2 - Combles-Hordain	42	3-02-1972
			Deuxième cahier des charges		
			A.32 - Metz-Freyming (Moselle)	43	9-07-1968
1er avenant					
A.31 - aires de service de la Maxe et St-Rémy		1-10-1971			
Nouveau cahier des charges					
(A.1 - A.2 - A.32 - A.34 - A.4 (A.31 - A.32) - A.26)					
A.34 - Reichstett-Freyming	105	27-07-1973			
A.4 - au nord-est de Metz, section comprise entre les autoroutes A.31 et A.32	14				
A.26 - Lillers - Aix-Noulette	23				
Air-Noulette - Arras -	20				
Calais - Lillers	68				

N.B. : Dans la colonne « Désignation de la société », lire SANEF au lieu de SANF.

Désignation de la société	Nom du président	Capital social (en francs)	Section concédée ou objet de la convention	Longueur du réseau concédé (en km)	Date du décret approuvant la convention		
Société des autoroutes du Nord et de l'Est de la France (suite)			Aires de service de Pont-à-Mousson (A.31), de Metz Sud (A.31) et de Steenvoorde (A.25)				
			Cahier des charges refondu A.26 - Calais - Reims	265	29-03-1979		
			Total	735			
Société des autoroutes du Sud de la France (anciennement SAVR)	M. Jean MILLIER	2 000 000	Premier cahier des charges A.7 - Vienne - (Isère) Valence -- (Drôme)	71	13-03-1961		
			1er avenant A.7 - Valence (Drôme) Berre (Bouches-du-Rhône)	181	9-12-1964		
			2e avenant A.7 - Aire de service de Feyzin (Isère)		30-05-1969		
			3e avenant A.7 - Aire de service de Vitrolles A.8 - Coudoux - Aix	17	26-02-1971		
			4e avenant B.7 - Contournement de Vienne	7	14-04-1972		
			Deuxième cahier des charges A.9 - Nîmes (Gard) Montpellier (Hérault)	48	21-03-1966		
			1er avenant A.9 - Béziers - Narbonne Orange - Nîmes	31 56	14-06-1969		

Désignation de la société	Nom du président	Capital social (en francs)	Section concédée ou objet de la convention	Longueur du réseau concédé (en km)	Date du décret approuvant la convention
Société des autoroutes du Sud de la France (suite)			2e avenant A.9 - Orange - Nîmes suppression de la participation de l'Etat		26-02-1971
			3e avenant A.9 - Montpellier - Béziers B.9 - Narbonne - Le Boulou Aires de service de Cabries et Gignac situées sur les autoroutes A.51 et A.55	54 78	27-03-1973
			Nouveau cahier des charges (A.7 - B.7 - A.8 - A.9 - B.9 - A.61 - B.71 - A.64) B.9 - Le Boulou-Le Perthus A.61 - Laprade (Gironde) Narbonne (Aude) - bretelle s'embranchant sur l'autoroute à Aucamville et la reliant à l'échangeur de La Glacière sur la pénétrante Nord de Toulouse	8 372	13-11-1975
			B.71 - Clermont-Ferrand/ Andrezieux - Bouthéon (Loire) - bretelle Lussat - Lempdes	1 129 7	
			1er avenant A.64 - déviation d'Orthez Mont-Pau (Soumoulou) Bayonne - Orthez O.	14 96	24-12-1976
			2e avenant A.10 - Poitiers-Bordeaux	216	-10-1978

Désignation de la société	Nom du président	Capital social (en francs)	Section concédée ou objet de la convention	Longueur du réseau concédé (en km)	Date du décret approuvant la convention
Société des autoroutes du Sud de la France (ASF) (suite)			3e avenant	ne modifie pas la consistance de la concession	07-11-1979
			4e avenant A.64 - Bayonne - Orthez Ouest Mont Soumoulou	ne modifie pas la consistance de la concession	13-11-1979
			Total	1 389	
Société du Tunnel sous le Mont Blanc	M. Edouard BALLADUR	44 000 000	Premier chiffre des changes B.41 - Gaillard - Le Fayet (Haute-Savoie)	58	15-04-1971
			Deuxième cahier des charges A.42 - Chatillon - Annemasse	47	2-12-1977
Société des autoroutes Paris-Rhin-Rhône (anciennement SAPL)	M. Charles RICKARD	850 000	Premier cahier des charges A.6 - Saint-Germain s/Ecole (S-et-M) Avallon (Yonne)	158	19-09-1963
			1e avenant A.6 - Avallon (Yonne) / Limonest (Rhône)	240	23-09-1966
			2e avenant D.6 - Bretelle de Dordives (S et M)	5	13-12-1967
			3e avenant Suppression de la participation de l'Etat aux dépenses de construction de la bretelles de Dordives - D6		26-02-1971
			Nouveau cahier des charges (A.6 - D.6 - A.36 - A.37) A.37 - Beaune - Dijon	33	30-07-1973

Désignation de la société	Nom du président	Capital social (en francs)	Section concédée ou objet de la convention	Longueur du réseau concédé (en km)	Date du décret approuvant la convention
Société des autoroutes Paris-Rhin-Rhône (suite)			A.36 - Beaune - Mulhouse (Lutterbach)	218	
			- bretelles de Soirans-Tavaux	21	
			A.6 - participation de l'Etat sur la section Pouilly-Macon		
			Cahier des charges refondu		
			A.37 - Toul-Langres	112	20-09-1978
			A.37 - Langres-Dijon	87	
			A.26 - Troyes--Langres	117	
			A.42 - Neyron Chatillon De Michaille	92	
			F.42 - Macon - Pont d'Ain	53	
			Total	<u>1 136</u>	
Société de l'autoroute Esterel - Côte d'Azur	Marcel TROCME	15 000 000	Cahier des charges refondu		
			Premier cahier des charges		
			A.8 - Puget S/Argens (Var - Villeneuve - Loubet Alpes Maritimes)	48	21-05-1957
			1er avenant		
			A.8 - Roquebrune - frontière franco-italienne à Menton	10,5	24-11-1966
			2e avenant		
			A.8 - Aix - Est - Puget S/Argens	108	26-02-1971
			Nouveau cahier des charges		
			A.8 - Saint-Isidore-Le Paillon	10,2	
			Le Paillon - La Turbie ouest	7,8	
La Turbie ouest - La Turbie Est	2,9				
La Turbie est - Roquebrune	2,5	30-07-1973			
Villeneuve - Loubet/Nice ouest	7				
Nice ouest / St Isidore	4				

Désignation de la société	Nom du président	Capital social (en francs)	Section concédée ou objet de la convention	Longueur du réseau concédé (en km) -	Date du décret approuvant la convention
Société de l'autoroute Estérel - Côte d'azur (suite)			A.52 - Aubagne - Auriol	9	30-12-1975
			B.52 - Toulon - Aubagne	48	
			Roquevaire / Pas-de-Trets	5	
			Pas-de-Trets / Chateauneuf- le-Rouge	12	
			1er avenant conditions de financement de la section Villeneuve-Loubet / Nice ouest de l'autoroute A.8		
2e avenant conditions de financement des sections Villeneuve-Loubet Nice ouest de l'autoroute A8 et Pas-de-Trets-Chateauneuf-le-Rouge de l'autoroute B.52	ne modifie pas la consistance de la concession	16-08-1977			
3e avenant conditions de financement de la section La Turbie - Roquebrune de l'autoroute A.8	ne modifie pas la consistance de la concession	9-02-1978			
			Total	275	

**Annexe 2 - Répartition du capital
des sociétés concessionnaires
par actionnaires en type d'actions**

A. Société d'économie mixte

(actions de 100 F)

SOCIETE DES AUTOROUTES DU SUD DE LA FRANCE (ASF)	ACTIONS	
	" A "	" B "
Départements :		
Alpes de Haute-Provence	200	
Ardèche	500	
Aude	200	
Bouches-du-Rhône	1 200	
Charente-Maritime	200	
Drôme	1 800	
Deux-Sèvres	200	
Gard	850	
Haute-Garonne	200	
Gironde	200	
Hérault	850	
Isère	900	
Loire	200	
Lot-et-Garonne	200	
Puy-de-Dôme	200	
Pyrénées-Atlantiques	200	
Pyrénées-Orientales	200	
Rhône	200	
Tarn-et-Garonne	200	
Vaucluse	1 200	
Vienne	200	
Ville d'Avignon	100	
Chambres de commerce et d'industrie :		
Avignon		400
Lyon		1 000
Marseille		1 500
Montpellier		100
Nîmes		200
Valence		2 000

N.B. : Les actions de catégorie A ne peuvent appartenir qu'à des personnes de droit public.

SOCIETE DES AUTOROUTES DU SUD DE LA FRANCE (ASF)	ACTIONS	
	"A"	"B"
Chambre de commerce et d'industrie :		
Vienne		500
Caisse d'épargne des Bouches-du-Rhône		400
Caisse des dépôts et consignations		3 095
Société centrale pour l'équipement du territoire		602
Monsieur Millier		2
Madame Agostini (Direction du Trésor)		1
	10 200	9 800
TOTAL	20 000	
SOCIETE DE L'AUTOROUTE PARIS – RHIN – RHONE (SAPRR)		
Départements :		
Ain	326	
Côte-d'Or	500	
Doubs	364	
Jura	636	
Loiret	465	
Haut-Rhin	350	
Rhône	416	
Saône-et-Loire	360	
Seine-et-Marne	500	
Yonne	476	
Territoire-de-Belfort	350	

SOCIETE DE L'AUTOROUTE PARIS - RHIN- RHONE (SAPRR)	ACTIONS	
	"A"	"B"
Villes :		
Belfort	150	
Besançon	50	
Bourg-en-Bresse	100	
Dijon	67	
Mulhouse	125	
Pont-d'Ain	40	
District urbain de Montbéliard	50	
Chambres de commerce et d'industrie :		
Ain		150
Auxerre		100
Beaune		10
Belfort		50
Chalon-sur-Saône		100
Dijon		56
Doubs		102
Lons-le-Saunier et Jura		20
Loiret		134
Lyon		100
Mâcon, Charolles, Tournus		100
Melun		100
Mulhouse		125
Sens		30
Villefranche-sur-Saône		100
Chambre des métiers du Doubs		50
Chambre d'agriculture :		
Ain		50
Côte-d'Or		33

SOCIETE DE L'AUTOROUTE PARIS - RHIN - RHONE (SAPRR)	ACTIONS	
	"A"	"B"
Chambre d'agriculture :		
Jura		10
Loiret		67
Rhône		50
Saône-et-Loire		100
Seine-et-Marne		66
Yonne		60
Caisse des dépôts et consignations	175	1 094
Société centrale pour l'équipement du territoire		139
Monsieur Rickard		1
Monsieur Collaveri		1
Madame Hamel		1
Monsieur Therond		1
	5 500	3 000
TOTAL	8 500	
SOCIETE DES AUTOROUTES DU NORD ET DE L'EST DE LA FRANCE (SANEF)		
Monsieur Taulelle		1
Département de l'Aisne	430	
Département de la Moselle	430	
Département du Nord	430	
Département de l'Oise	430	
Département du Pas-de-Calais	430	
Département de la Somme	430	
Département du Bas-Rhin	430	

SOCIETE DES AUTOROUTES DU NORD ET DE L'EST DE LA FRANCE (SANEF)	ACTIONS	
	"A"	"B"
Chambre d'agriculture de l'Oise		10
Chambre régionale de commerce et d'industrie du Nord – Pas-de-Calais		500
Chambre régionale de commerce et d'industrie de Picardie		500
Caisse des dépôts et consignations		881
Société centrale pour l'équipement du territoire		105
Monsieur Vimenev		1
Monsieur Finet		1
Madame Agostini (Direction du Trésor)		1
	3 000	2 000
TOTAL	5 000	
SOCIETE DE L'AUTOROUTE ESTEREL – COTE D'AZUR (ESCOTA)		
Département des Alpes-Maritimes	15 000	
Département des Bouches-du-Rhône	3 000	
Département du Var	22 500	
Ville de Nice	7 500	
Chambre de commerce et d'industrie des Alpes-Maritimes	7 500	
Chambre de commerce et d'industrie du Var	5 000	
Caisse d'épargne des Bouches-du-Rhône		1 000
Caisse d'épargne de Toulon		2 500
Caisse des dépôts et consignations	16 000	67 997

SOCIETE DE L'AUTOROUTE ESTEREL - COTE D'AZUR (ESCOTA)	ACTIONS	
	" A "	" B "
Société centrale pour l'équipement du territoire		2 000
Monsieur Trocmé		1
Monsieur Grossin		1
Monsieur Therond (Direction du Trésor)		1
	76 500	73 500
TOTAL	150 000	
SOCIETE DE L'AUTOROUTE PARIS-NORMANDIE (SAPN)		
Département du Calvados	750	
Département de l'Eure	750	
Département de la Seine-Maritime	750	
Ville de Rouen	300	
Chambre de commerce et d'industrie :		
Bolbec		30
Caen		100
Elbeuf		30
Eure		110
Fécamp		30
Honfleur		100
Le Havre		100
Rouen		100
Versailles		100
Caisse des dépôts et consignations		1 644
Société centrale pour l'équipement du territoire		102
M. Ginocchio		1
M. du Poucet		1
M. Hamel		1
M. Bouton		1
	2 550	2 450
	5 000	

N.B. : Pour la SAPN, lire « M. du Pouget » et non M. du Poucet.

SOCIETE DU TUUNEL ROUTIER SOUS LE MONT-BLANC	ACTIONS	
	« A »	« B »
Etat français	729 750	26 250
Département de Haute-Savoie		209 455
Département de l'Ain		30 000
Canton de Genève		16 500
Ville de Genève		54 000
OFINA (Crédit Lyonnais)		27 018
BNP		21 700
Société Générale		1 000
AGF		39 273
UAP		39 273
GAN		32 727
MGF		10 700
Caisse centrale de réassurance		16 364
Caisse des dépôts et consignations		77 986
Indelec		25 000
UBS		2 000

SOCIETE DU TUNNEL ROUTIER SOUS LE MONT-BLANC	ACTIONS	
	« A »	« B »
Crédit Suisse		2 000
Paribas		7 000
Banque populaire		2 000
Banques privées		2 000
Dreyfus		3 273
SAPEG		300
Worms		500
Laydernier		393
Lyonnaise des dépôts		7 200
Banque de la construction et des travaux publics		2 300
Monsieur Balladur		4
Monsieur De Panafieu		2 484
Groupe Gallienne		1 550
	729 750	660 250
TOTAL	1 390 000	

B. Sociétés privées

Sociétés	Montant du capital en F		Répartition du capital au 1er juillet 1979	en %
	à l'origine	au 1er juillet 1979		
COFIROUTE	820 000	347 873 900	Compagnie générale d'électricité	3,94
			Crédit commercial de France	4,81
			Société générale d'entreprises	13,37
			Société générale d'entreprise pour les travaux publics et industriels	13,37
			Entreprise Jean Lefèbvre	12,97
			Comptoir central de matériel d'entreprise	1,36
			Société des grands travaux de Marseille	16,55
			Société routière Colas	16,55
			Omnium de participations financières et industrielles de Paris et des Pays-Bas	0,14
			Fougerolle	16,08
			Société Générale	0,46
AREA	30 000 000	268 215 500	Crédit du Nord	3,29
			Banque de l'Union européenne	4,40
			Banque de l'Indochine et de Suez	3,75
			Société lyonnaise des dépôts	0,40
			Banque de Neuflyze	0,46
			CCME ¹	0,82
			Compagnie française de raffinage	3,90
			Société française des pétroles BP	1,2
			Mobil Oil française	0,92
			Shell française	1,98
			Elf	3,00
AGIP	1,39			
FINA	0,46			

Sociétés	Montant du capital en F		Répartition du capital au 1er juillet 1979	en %
	à l'origine	au 1er juillet 1979		
			Esso	2,06
			Jacques Borel international	1,29
			Société européenne de restauration	0,21
			PLM	0,17
			Société française de promotion touristiques et hôtelière	0,054
			Campenon — Bernard	11,70
			CITRA — France	5,84
			Compagnie française d'entreprises	14,61
			Compagnie française de draga- ges et T.P.	11,70
			Société chimique de Gerland	2,92
			SCREG	11,70
			SPIE — Batignolles	11,70
APEL	35 000 000	231 000 000	Dumez	19,35
			Bouygues	19,35
			SOCEA	17,44
			Grands travaux de Marseille	14,74
			A. Cochery	11,31
			Chantiers modernes	4,78
			OFINA (groupe Crédit Lyonnais)	2,78
			Crédit industriel	2,78
			Saint-Gobain	2,08
			Comptoir central de matériel d'entreprise	0,71
			Société nancéienne et Varin Bernier	0,66

Sociétés	Montant du capital en F		Répartition du capital au 1 ^{er} juillet 1979	en %
	à l'origine	au 1 ^{er} juillet 1979		
ACOBA	100 000	45 000 000	Chantiers modernes	45,3
			Société chimique routière et d'entreprise générale (SCREG)	30,6
			Entreprise Joyeux	7,3
			Entreprise Valerian	5,5
			SACER	2,3
			Total	91,0
			Comptoir central de matériel d'entreprise (CCME)	3,8
			Banque Louis Dreyfus	0,6
			BNP	0,6
			OFINA (Groupe Crédit Lyon- nais)	0,6
			Société Générale	0,5
			Caisse centrale des banques populaires	0,1
			Total	6,2
			Caisse des dépôts et consignations	2,8

Annexe 3. — Autoroutes et environnement

1. Introduction - Quelques définitions pour poser le problème

Définir ces deux termes : « Autoroute », « Environnement », peut aider à cerner un sujet qui met en cause des notions complexes, fait appel à des techniques variées et qui, par son poids dans l'opinion publique amène à repenser les processus de communication et de décision.

Autoroute : le mot est familier, mais certains des aspects de cet équipement pèsent dans ses relations avec l'environnement : infrastructure routière à forte capacité, l'autoroute est conçue pour offrir un niveau de service et de sécurité élevé à ses usagers. Les conséquences sont importantes : le ruban des chaussées (25 à 30 m de large), défini pour des vitesses et une sécurité élevées, lisse le relief grâce à des terrassements importants (100 à 200 000 m³ par km) et franchit les obstacles que la nature ou l'activité humaine ont créés — réseau hydrographique, voies de communication.

Les aires de stationnement, de service, les échangeurs, les installations d'exploitation — centres d'entretien, gares — font partie intégrante du système de transport. Enfin, la circulation et son maintien par tout temps entraînent l'évacuation des eaux des chaussées, l'utilisation de produits chimiques pour l'entretien hivernal, les émissions sonores, gazeuses, liquides, permanentes ou accidentelles des véhicules.

Produit d'une civilisation devenue urbaine, l'autoroute enfin bénéficie essentiellement à des citadins mais s'inscrit, en France du moins, dans un paysage et un monde rural, où elle exerce une ponction foncière forte (10 ha/km en moyenne).

Environnement : « Ensemble des éléments importants pour les sociétés humaines qui ne sont pas actuellement pris en compte par les agents économiques », « ensemble des éléments qui constituent le cadre, le milieu et les conditions d'exercice des activités humaines tels qu'ils sont », « ensemble, à un moment donné, des éléments et phénomènes tels que la modification de l'un ou plusieurs d'entre eux soit ressentie par l'homme ».

Ces quelques définitions (1) expriment la difficulté qu'il y a à cerner ce terme. Plus concrète, la loi sur la protection de la nature cite les espaces naturels et paysages, les espèces animales et végétales, les équilibres biologiques auxquels ils participent, les ressources naturelles, dont l'ensemble constitue « le patrimoine naturel », sans omettre « l'équilibre harmonieux de la population qui réside dans les milieux urbains et ruraux ».

(1) Voir étude de la SEDES (Société d'études pour le développement économique et social) pour le Secrétariat général du haut comité de l'Environnement.

2. Le développement du réseau autoroutier français et la notion d'environnement

Un retour en arrière n'est pas inutile pour apprécier l'évolution actuelle. En simplifiant, distinguons trois périodes :

— de 1965 à 1972, le réseau se développe dans un contexte favorable : le retard de l'équipement autoroutier français est nettement perçu par l'opinion publique, les autoroutes sont un élément nécessaire, indispensable à une économie dont la croissance est constante ;

— de 1973 à 1977, la notion d'environnement se développe sous l'action d'associations souvent très minoritaires mais actives, capables de mobiliser, avec l'aide des médias, l'opinion publique. La concertation dès les phases de conception des tracés autoroutiers, l'explication des choix apparaissent plus nécessaires pendant que la notion d'environnement se précise et que la loi sur la protection de la nature est élaborée, votée (1976). Son décret d'application marque pratiquement la fin d'une période transitoire (1977) où l'action des aménageurs autoroutiers doit intégrer, parfois en improvisant, les nouvelles notions d'environnement et d'impact ;

— à partir de 1978, un ensemble cohérent de dispositions législatives et réglementaires est en place, mais le comportement des différents acteurs reflète encore des tâtonnements, bien naturels, vu la nouveauté et la complexité du sujet.

Les premiers responsables autoroutiers n'ont pas pour autant ignoré l'environnement, même si de nos jours certaines de ses composantes ont un poids plus grand. Cet « héritage » favorable résulte des facteurs suivants :

— la réglementation existante mais éparse (déclaration d'utilité publique, protection des monuments, des captages d'eau, loi d'orientation agricole de 1962 relative au remembrement) ;

— la pratique des ingénieurs autoroutiers, conscients de réaliser un ouvrage exceptionnel par son ampleur et soucieux de sa qualité et de sa beauté (tracés bien coordonnés, modelés des terrassements) et habitués à négocier avec les collectivités locales touchées par l'autoroute. Néanmoins, en cas de conflit, les arguments mis en avant pour forcer la décision sont d'ordre technico-économiques. Les oppositions éventuelles sont surmontées dès lors que la déclaration d'utilité publique intervient, car elle assure la maîtrise des terrains.

3. Législation et réglementation actuelles

Fruit de l'évolution des idées, de la pression de l'opinion publique, de la prise de conscience des insuffisances des processus de concertation et décision antérieurs, la législation et la réglementation veulent assurer le respect de l'environnement par les « aménageurs » sans les paralyser. Elles s'inspirent de

l'expérience étrangère, américaine notamment, mais révèlent des aspects spécifiques. Les principaux textes qui régissent dorénavant les rapports « autoroutes-environnement », de formes juridiques diverses, sont les suivants :

3.1. La loi du 10 juillet 1976 relative à la protection de la nature, est en la matière le texte fondamental.

Ses articles 1 et 2 fixent l'objectif de la « sauvegarde du patrimoine naturel » et le principe de la procédure des études d'impact qui « doivent permettre d'apprécier les incidences sur le milieu naturel des aménagements et ouvrages dont l'importance ou les dimensions peuvent porter atteinte à celui-ci ». Plus encore, l'étude d'impact qui doit être rendue publique, doit faire connaître les mesures envisagées pour « supprimer, réduire et, si possible, compenser les conséquences dommageables pour l'environnement » de l'aménagement projeté. En outre, les procédures de recours prévues par la loi donnent aux défenseurs de l'environnement des armes efficaces.

3.2. Le décret d'application du 12 octobre 1977 précise le contenu de l'étude d'impact qui doit comporter :

- 1) une analyse de l'état initial du site et de son environnement, affecté par les aménagements ou ouvrages ;
- 2) une analyse de leurs effets sur l'environnement, et en particulier sur les sites et paysages, la faune et la flore, les milieux naturels et les équilibres biologiques et, le cas échéant, sur la commodité du voisinage (bruits, vibrations, odeurs, émissions lumineuses) ou sur l'hygiène et la salubrité publique ;
- 3) les raisons pour lesquelles, notamment du point de vue des préoccupations d'environnement, parmi les partis envisagés, le projet présenté a été retenu. Ce point fondamental oblige le maître d'ouvrage à faire la preuve qu'il a bien envisagé et comparé plusieurs partis d'aménagement ;
- 4) les mesures envisagées pour supprimer, réduire et, si possible compenser les conséquences dommageables du projet sur l'environnement, ainsi que l'estimation des dépenses correspondantes.

La publicité de l'étude d'impact est assurée par son insertion dans le dossier préalable à la déclaration d'utilité publique.

3.3. La circulaire du 23 janvier 1978, relative à la méthodologie applicable pour l'établissement des dossiers d'études d'impact en matière de projets routiers, du ministre de l'Équipement et de l'Aménagement du Territoire.

Cette circulaire, très détaillée et précise, est complétée par des directives méthodologiques et des exemples. Elle est toutefois provisoire et appelée à être perfectionnée et complétée en fonction de l'expérience. Elle précise certains aspects propres de la méthodologie des projets routiers, fait ressortir la notion de synthèse entre les données techniques, économiques et d'environnement qui est de la responsabilité du maître d'ouvrage et rappelle l'objectif et les formes possibles de la concertation avec les administrations, les élus, lors de l'élaboration du projet, puis de l'information du public.

Certains textes antérieurs à la loi relative à la protection de la nature méritent d'être rappelés :

a) La circulaire du 29 décembre 1975 relative aux modalités d'établissement et d'instruction des avant-projets sommaires simplifiés d'autoroutes de liaison concédées qui traite de la méthodologie d'étude propre aux autoroutes concédées, du processus de concertation à mettre en œuvre pour fixer les tracés, et cite déjà la nécessité de prendre en compte les contraintes d'environnement.

b) Le décret et la directive du 14 mai 1976 relatifs à la procédure et à l'organisation des enquêtes préalables à la déclaration d'utilité publique et à l'information du public, destinés à « améliorer la participation des habitants à l'aménagement de leur cadre de vie » ; ces textes visent à promouvoir la recherche du consensus avec les administrations et les élus, l'information préalable à l'enquête du public, et une meilleure publicité et qualité des enquêtes elles-mêmes, en renforçant le rôle du commissaire-enquêteur, ou de la commission d'enquête.

c) L'article 10 de la loi d'orientation agricole du 8 août 1962, son décret d'application du 10 avril 1963, la circulaire interministérielle du 26 avril 1974, qui définissent le principe et précisent les modalités de mise en œuvre du remembrement rural à l'occasion de la réalisation des grands ouvrages linéaires, aux frais du maître d'ouvrage.

Le monde rural qui dispose d'organisations professionnelles (Chambres d'Agriculture) et syndicales (Fédération des Syndicats d'exploitants agricoles), généralement puissantes et bien écoutées, connaît bien ces textes qui lui sont favorables.

Postérieur à la loi de 1976, un texte normatif (circulaire du 7 mars 1978) a fixé, avec certaines nuances, à 65 décibels la limite du niveau de bruit en façade des immeubles d'habitation existants, qui doit être assurée aux abords des voies rapides — dont les autoroutes de liaison — nouvelles.

Enfin, le souci de l'environnement se manifeste par la mise en place de nouvelles structures ministérielles et administratives ou par une évolution sensible du comportement des services qui ont un droit de regard à divers titres, sur la conception de la réalisation des ouvrages autoroutiers.

4. Mise en œuvre de la nouvelle réglementation **Réflexions sur les problèmes posés**

La mise en place de la nouvelle réglementation a conduit à adopter en 1978 des solutions transitoires où les sociétés concessionnaires ont parfois mené elles-mêmes, sous le contrôle de l'Administration, des études d'environnement et d'impact qui se sont d'ailleurs révélées fort utiles. Néanmoins, dans ce qui suit, nous examinerons les problèmes posés par la prise en compte de l'environnement, en supposant une intervention « normale » des différents acteurs :

— étude du choix de parti et d'avant-projet sommaire simplifié, y compris l'étude d'environnement et l'étude d'impact, réalisées par l'Administration — ministère des Transports — qui mène à son terme la procédure d'utilité publique et fixe au concessionnaire, dans le cahier des charges de la concession, certaines contraintes résultant du respect de l'environnement ;

— mise au point par le concessionnaire de l'avant-projet des ouvrages soumis à l'approbation ministérielle qui comporte un chapitre « Environnement et intégration au paysage » dans lequel le concessionnaire doit préciser comment les contraintes d'environnement ont été prises en compte et définir le principe des aménagements envisagés pour réduire l'impact de l'autoroute.

L'expérience de cas réels permet de formuler les quelques réflexions suivantes sur les études d'environnement et d'impact :

⊙ L'utilité des études d'environnement est certaine ; leur absence ou insuffisance se traduit par la découverte de difficultés généralement mises en évidence lors de la mise au point de l'avant-projet. Leur solution (ouvrages de protection de diverses natures) est alors beaucoup plus coûteuse que le choix, plus à l'amont, d'un tracé qui les aurait évitées.

⊙ Les études d'environnement mettent en œuvre des techniques spécialisées dont certaines commencent à être bien cernées (émissions sonores par exemple), mais dont d'autres sont qualitatives et plus incertaines. L'équation personnelle des experts pèse alors sur l'appréciation des impacts et des remèdes à apporter : effets sur la faune et la flore, pollutions des eaux.

Le risque n'est pas nul de déboucher sur des appréciations exagérément pessimistes et des remèdes rédhibitoires par leur coût. Le recours à une véritable équipe pluridisciplinaire — ingénieurs routiers, spécialistes de l'environnement — doit éviter cet écueil, à condition qu'une synthèse des contraintes techniques, économiques, d'environnement, soit bien assurée, qui ne soit pas la simple addition au projet routier des diverses demandes des spécialistes des composantes de l'environnement.

L'arbitrage entre les impératifs parfois opposés de l'aménagement et du respect de l'environnement, ou même entre plusieurs atteintes à l'environnement n'est pas évident, faute d'une échelle de mesure commune : si le coût de l'aménagement et ses avantages économiques peuvent être quantifiés, ses effets sur l'environnement ne peuvent généralement pas l'être.

La mise en œuvre des études d'impact exposant « les raisons pour lesquelles parmi les partis possibles, le projet proposé a été retenu », l'amélioration de la procédure d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique, donnent au Conseil d'Etat ce rôle d'arbitre, et parfois même de juge.

5. Prise en compte concrète des problèmes d'environnement dans les réalisations autoroutières

Les réalisations récentes ou en cours permettent de cerner les diverses composantes sensibles de l'environnement dans le cas des autoroutes de liaison.

5.1. L'ENVIRONNEMENT AGRICOLE

La loi sur la protection de la nature ne modifie pas les procédures résultant de la loi d'orientation agricole de 1962. Même parfois difficiles, la négociation et la concertation avec le monde rural ont toujours été de règle. Le remembrement constitue une compensation souvent bien comprise à la perturbation qu'apporte l'autoroute dans la structure des exploitations. Le remembrement avec inclusion des emprises, qui permet de réduire à 5 % le prélèvement foncier pour les exploitants du périmètre remembré, autorise également la prise de possession anticipée des terrains moyennant paiement d'indemnités de privation de jouissance. En cas d'opérations rapides, seule cette procédure autorise le respect de calendriers tendus.

Dans les meilleurs cas, des sections entières ont été acquises sous ce régime en donnant lieu à des opérations de remembrement très importantes (vingt fois l'emprise de l'autoroute représentant environ une bande de terrain de 2 km de large).

La contrepartie financière n'est pas négligeable pour le maître d'ouvrage : la mise en œuvre du remembrement double la charge foncière. Parfois les structures, les traditions ne permettent pas le remembrement qui ne peut être imposé, et il convient de compenser l'effet de coupure de l'autoroute par des ouvrages de franchissement plus nombreux, passages à bestiaux notamment, et la construction de voies de désenclavement.

5.2. LA FLORE ET LA FAUNE

Les problèmes de protection d'espèces végétales rares sont peu fréquents, mais ceux posés par les traversées de forêts le sont davantage. Ils résultent souvent d'un rejet du tracé des zones de culture vers les zones forestières, sauf dans les régions très boisées où les traversées forestières sont inéluctables.

L'effet de coupure est particulièrement redouté des responsables forestiers. Lorsqu'ils sont possibles, des ajustements de tracé et de profil en long peuvent être très bénéfiques. Toutefois, des aménagements plus spécifiques sont maintenant prévus et mis en œuvre :

- atténuation de l'effet de lisière en bordure de la zone déboisée par des plantations de hauteur convenable ;
- ouvrages spéciaux pour le passage du gibier qui peuvent être des ouvrages courants par leurs dimensions, mais parfois beaucoup plus importants en taille et coût. L'aménagement de détail de ces ouvrages

(parapets latéraux faisant écrans, mise en place de terre en épaisseur suffisante sur le tablier pour les passages sur autoroute, aménagement des abords et raccordement aux clôtures spéciales dont l'autoroute est alors équipée) contribuent pour beaucoup à leur efficacité.

5.3. LA PROTECTION DES EAUX

Ce domaine est l'un des plus sensibles du fait des exigences croissantes des gestionnaires des ressources en eaux d'une part, de la difficulté des prévisions d'autre part.

La protection des nappes souterraines nécessite des études complexes pour apprécier et quantifier les risques de pollution par les effluents autoroutiers, qu'il s'agisse de pollution chronique (lavage des chaussées par la pluie, effets des sels de déverglaçage) ou accidentelle (déversement de produits dangereux).

Le niveau élevé de sûreté demandé à l'autoroute, réside d'abord dans l'évitement des zones sensibles. A défaut, la collecte des eaux de ruissellement dans des fossés étanches, le choix de points de rejets adaptés — qui peut conduire à transiter les eaux sur la plate-forme autoroutière sur plusieurs kilomètres — la mise en place de bassins de décantation et de seuils syphoïdes aux exutoires, sont efficaces mais coûteux (de 0,5 à 1 MF/km).

Certains points plus sensibles exigent des dispositifs de retenue des véhicules et des étanchéités évitant les infiltrations de produits dangereux déversés à la suite d'un accident qui met à l'épreuve les procédures d'intervention des services d'exploitation, de protection civile, dont la rapidité et l'action sont primordiales en pareil cas.

5.4. LES PROTECTIONS CONTRE LE BRUIT

Très accusé en zone urbaine, le problème du bruit généré par la circulation automobile se pose parfois sur autoroute de liaison.

La circulaire du 7 mars 1978 a quantifié le niveau de protection à assurer. Les progrès faits en matière de mesures, de prévision et de protection sonores ont en effet permis de franchir ce pas. L'expérience accumulée en zone urbaine offre des solutions nombreuses dont la transposition est délicate vu leurs coûts : les écrans anti-bruits n'ont pas encore été utilisés sur autoroutes concédées, ils le seront sans doute à l'avenir en des points singuliers (viaducs en zone suburbaine par exemple).

Les merlons de protection anti-bruits sont plus faciles à mettre en œuvre si la mise en tranchée n'est pas possible — car les emprises peuvent être élargies et les déblais peuvent fournir généralement à bon compte les matériaux nécessaires.

5.5. LA PROTECTION DES PAYSAGES ET DES SITES LES AMÉNAGEMENTS PAYSAGERS

Dès le début de la construction autoroutière, les ingénieurs se sont préoccupés de la « cicatrisation » du paysage, à la suite des opérations de terrassements ; en outre, engazonnements et plantations contribuent à la stabilité de l'ouvrage et à son intégration dans le paysage. La notion actuelle de protection des sites et paysages influe davantage sur la conception des projets. Elle implique une analyse des sites et paysages (nature du relief, du couvert végétal, etc.), de leur sensibilité à la « trace » de l'autoroute.

En zone rurale ou naturelle, l'objectif recherché est la discrétion de l'ouvrage construit. Un tracé bien conçu participe à cet objectif mais des améliorations peuvent être apportées, d'autant que les moyens d'études actuels (photomontage) assurent une visualisation fidèle de l'ouvrage futur : talus à courbes de niveau raccordées au terrain naturel et à pente variable adoucie en pied de remblai, arrondi en crête de talus, adaptation du profil en travers au relief transversal, aménagement des rétablissements dont l'impact visuel est souvent plus accusé que celui de l'autoroute elle-même.

L'intervention du paysagiste est d'autant plus efficace qu'elle intervient plus en amont, les ajustements géométriques, les modelages de terrassements n'entraînant que peu de dépenses supplémentaires (1 à 3 % des terrassements) si le projet les intègre au plus tôt.

Enfin, si la perception de l'autoroute depuis l'extérieur est importante, la découverte d'un paysage, d'un site ou d'un monument à partir de l'autoroute, revêt souvent un intérêt égal.

Les aménagements paysagers prennent en compte le milieu végétal où s'insère l'autoroute : la composition des masses végétales, le choix des essences assurent la liaison entre le cadre naturel et l'espace autoroutier.

D'autres conceptions peuvent toutefois prévaloir sur les aires de stationnement et de service où prennent place des activités propres au monde autoroutier : aménagements à caractère urbain contrastant ou se rattachant au cadre ambiant (aire village), voire équipements à caractère culturel contribuant à la connaissance de l'environnement et du patrimoine.

5.6. AUTRES PROBLÈMES ET PROBLÈMES PROPRES A LA CONSTRUCTION

D'autres éléments originaux de l'environnement méritent, parfois, attention et traitements spécifiques : sites archéologiques, zones de loisirs, etc. La réalisation d'opérations combinées lors des travaux constitue une solution souvent appréciée des problèmes : aménagement d'un emprunt en plan d'eau de loisirs, etc.

Certains problèmes d'environnement se posent spécifiquement lors de la construction — bruit et circulation de chantier — mais c'est, assurément, le problème des emprunts et carrières qui requiert le plus d'attention : leur ouverture est soumise depuis peu à la procédure des études d'impact. Des exemples nombreux de remises en état prouvent qu'il est possible de bien faire (restitution à la culture, opération de reboisement, aménagement de zones de loisirs), en y mettant le prix.

6. Conclusion

La prise en compte de l'environnement n'a sans doute jamais été absente des préoccupations des ingénieurs autoroutiers, même si elle n'était que partielle. Le mérite de l'évolution actuelle est de déboucher sur une conception globale de l'environnement et la mise en place de mécanismes qui visent à concilier les grands aménagements et le maintien de la qualité du patrimoine naturel. Simultanément, ces mécanismes ouvrent au public les processus de décisions, ce qui est aussi important. Les situations de blocage constatées aux Etats-Unis ne sont pas encore observées en France pour les autoroutes de liaison, mais ne sauraient, dans certains cas, être totalement exclues à l'avenir. Néanmoins, les phases de conception des projets sont sensiblement allongées par les études spécifiques et la concertation qu'exige la prise en compte globale de l'environnement ; ceci influe d'ores et déjà sur la programmation autoroutière.

Au plan de la conception et de la réalisation des ouvrages, le réseau des autoroutes de liaison constitue certainement un banc d'essai pour le rodage des méthodes d'études nouvelles qu'exigent la connaissance de l'environnement et la détermination des impacts, mais aussi pour les ouvrages de protection auxquels ces études conduisent.

L'image de marque de l'autoroute, son régime juridique, font sans doute qu'en ce domaine, le public, les administrations ont des exigences élevées. Les réalisations récentes ou en cours prouvent d'ailleurs que les sociétés concessionnaires sont particulièrement sensibles à la qualité des ouvrages qu'elles construisent.

Toutefois, les contraintes d'équilibre financier s'accusent sur les sections à trafic plus réduit des autoroutes d'aménagement du territoire maintenant engagées et rendent plus sensible le surcoût — par ailleurs difficile à chiffrer (de quelques pourcents à une dizaine de pourcents et parfois plus) — de la prise en compte globale de l'environnement.

Ceci doit conduire les responsables autoroutiers, maîtres d'ouvrages et maîtres d'œuvre, à améliorer leurs connaissances dans ce domaine et à intégrer le plus à l'amont possible, la dimension « environnement ».

Annexe 4

Les autoroutes à péage en Europe et dans le monde

LES RESEAUX

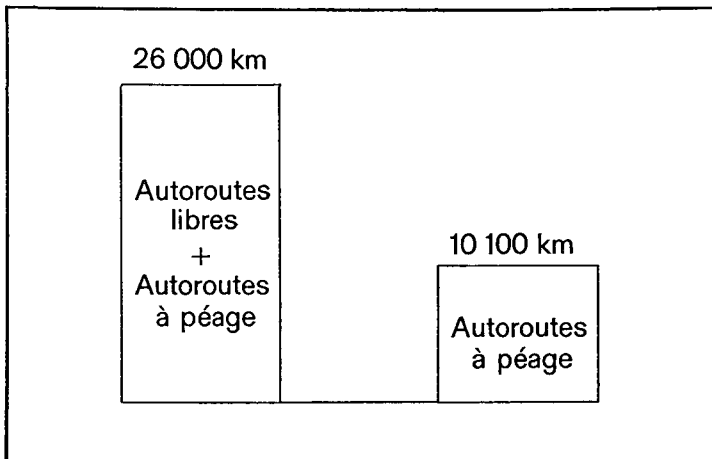
Il existe actuellement dans le monde plus de 100 000 km d'autoroutes en service dont environ 22 500 km sont des autoroutes à péage.

L'Europe compte 26 000 km d'autoroutes dont 10 100 km (soit un peu moins de 40 %) d'autoroutes à péages, réparties de la façon suivante :

Italie :	5 300 km
France :	3 200 km
Espagne :	1 360 km
Autriche :	140 km
Yougoslavie :	50 km
Portugal :	50 km

Citons pour mémoire la Norvège qui exploite un tronçon de 14 km et la Grèce qui possède quelques routes rapides à péage mais avec croisements à niveau.

Figure 12. — Autoroutes libres et autoroutes à péage en Europe



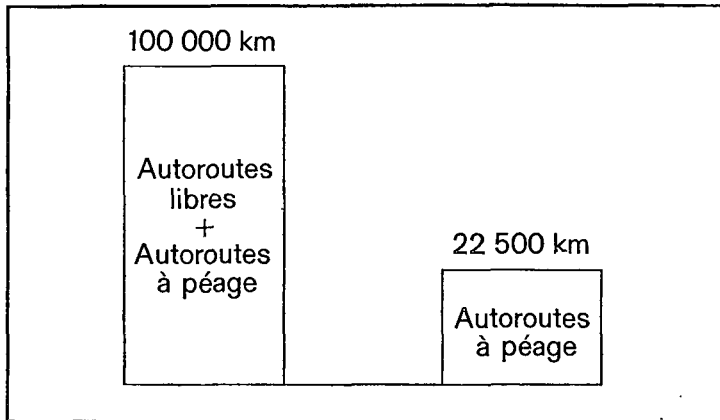
Dans le reste du monde, une douzaine de pays exploitent des réseaux plus ou moins importants d'autoroutes à péage totalisant une longueur d'environ 12 400 km.

- Les Etats-Unis : 7 500 km principalement situés dans les Etats de l'Est.
- Le Japon : 2 500 km : la totalité des autoroutes actuellement en service.

- La Corée du Sud : 1 000 km.
- Taiwan : 400 km.
- Le Mexique : 300 km.
- Le Canada : 300 km tous situés dans la province du Québec qui possède par ailleurs un réseau de 2 000 km d'autoroutes libres.
- L'Australie, la Bolivie, le Brésil, l'Indonésie, les Philippines, la Thaïlande, le Venezuela se partagent une longueur totale d'environ 400 km.

La très grande majorité (plus de 90 %) des autoroutes à péage dans le monde se trouve donc dans les grands pays latins d'Europe, dans l'Est de l'Amérique du Nord, au Japon et en Corée.

Figure 13. — Autoroutes libres et autoroutes à péage dans le monde



UN PEU D'HISTOIRE

Le péage est une vieille institution qui connut une période particulièrement faste du dix-septième siècle au début du dix-neuvième en Amérique et en Europe, notamment au Royaume-Uni où plus de 35 000 km de routes à péage existaient en 1830 ; l'avènement du chemin de fer lui porta un coup très dur et il fallut attendre 1924 pour qu'il réapparaisse avec éclat dans le monde moderne avec la réalisation de la première autoroute à péage : de Milan aux lacs alpins italiens. En 1940 l'Italie possédait un réseau assez hétérogène de 500 km d'autoroutes à péage.

La même année, était mise en service aux Etats-Unis le « Pennsylvania Turnpike », la première autoroute moderne américaine à péage ouverte à toutes catégories de véhicules, et d'autres ont suivi rapidement dans divers Etats de l'Est du pays. Mais c'est surtout à partir de 1955 que le péage sur autoroutes connut un développement spectaculaire ; en effet, pour faire face à la détérioration de leur réseau routier, à l'accroissement considérable de leur parc automobile et de l'activité économique dans le monde, la plupart des pays industrialisés, avec une

simultanéité étonnante, prirent conscience de la nécessité de mettre en œuvre une véritable politique autoroutière.

Un certain nombre de pays, se trouvant dans l'impossibilité de financer par des fonds publics les investissements considérables nécessaires à la création d'infrastructures entièrement nouvelles, firent appel au système classique du péage, afin de faire supporter par les usagers les charges correspondantes. Ainsi, la création d'organismes chargés le plus souvent à la fois de financer, construire et exploiter les autoroutes, en assurant leurs recettes par la perception de péages, devint un instrument essentiel de leur politique autoroutière.

Par exemple,

— En France, la loi de 1955 portant statut des autoroutes prévoit la possibilité d'en concéder la construction et l'exploitation et de recourir au péage.

— En Italie : la première loi organique autorisant la réalisation d'autoroutes par voie de concession date également de 1955.

— Aux Etats-Unis : c'est en 1956, que le gouvernement fédéral, dans le cadre de la création de l'*Interstate Highway System* prévoyant la construction de 65 000 km d'autoroutes, reconnaît officiellement l'existence et le rôle des autoroutes à péage. En effet, bien qu'il eût décidé que l'*Interstate Highway System* serait libre, le gouvernement fédéral prit la décision d'y incorporer les autoroutes à péage en service déjà construites, et qui assuraient des liaisons prévues au programme.

— Au Canada, dans la province du Québec, le Comité d'Etude formé par le gouvernement pour examiner la situation du réseau routier recommandait en 1956 la construction d'autoroutes à péage dont la première l'autoroute des Laurentides, sera d'ailleurs entreprise l'année suivante.

— C'est également en 1956 que la *Japan Highway Public Corporation* reçut du gouvernement japonais, la réalisation par voie de concession de tout le programme autoroutier de liaison soit 7 500 km.

REGIMES JURIDIQUES

C'est toujours l'Etat ou, comme en Italie, un organisme public agissant en son nom, qui donne mission de financer (en totalité ou en partie) de construire et d'exploiter les autoroutes ; ces missions, limitées ou non dans le temps sont confiées soit à des organismes privés, d'économie mixte ou à caractère public concessionnaires de l'Etat, soit à des organismes publics agissant pratiquement comme des services de l'Etat.

— La France compte dix sociétés concessionnaires d'autoroutes dont six sociétés d'économie mixte et quatre sociétés privées.

Les concessions leur sont accordées pour une période d'environ 30 ans.

— L'Italie compte dix-neuf sociétés concessionnaires d'autoroutes dont trois sociétés privées et seize sociétés d'économie mixte auxquelles il faut ajouter trois organismes publics tous situés en Sicile.

Les concessions leur sont accordées au nom de l'Etat pour une période de 30 ans par un organisme public l'*Azienda Nazionale Autonoma delle Strade* (ANAS) qui a par ailleurs construit 700 km d'autoroutes libres.

— **En Espagne**, dix sociétés concessionnaires, toutes privées, exploitent actuellement à quelques kilomètres près, la totalité des autoroutes de liaison, pour des périodes variant de 20 à 50 ans suivant la rentabilité des projets et le résultat des appels d'offres.

— **Au Portugal**, la seule société d'autoroutes existante « Brisa » est une société d'économie mixte concessionnaire de l'Etat pour une période de 25 ans.

— **L'Autriche** compte quatre sociétés d'autoroutes dont le capital est partagé entre l'Etat majoritaire et les provinces concernées ; ce sont en fait des organismes publics créés essentiellement pour mettre en place le financement des autoroutes et percevoir le péage. Dans les domaines de la construction et de l'exploitation, elles fonctionnent en fait comme des services de l'Etat ; elles ne sont pas concessionnaires et leurs missions ne sont pas limitées dans le temps ; leur réseau en service correspond pratiquement à la longueur des accès aux quatre plus importants cols transalpins.

— **En Yougoslavie**, la mise en œuvre du plan national autoroutier est réalisée par des organismes publics régionaux créés essentiellement pour mettre en place les moyens de financement par l'émission d'obligations sur les marchés national et international, et pour percevoir les péages : comme en Autriche, ces organismes fonctionnent en fait comme des services de l'Etat tant en ce qui concerne la construction que l'exploitation. Le plan autoroutier prévoit en particulier la construction du Trans-Yougoslave d'une longueur de 1 200 km.

— **Aux Etats-Unis**, la construction et l'exploitation des autoroutes à péage sont confiées par les Etats à des organismes publics ; lorsque l'Etat fédéral a participé au financement de l'ouvrage, celui-ci devient automatiquement libre de péage dès que tous les emprunts contractés pour le réaliser ont été remboursés.

Les montants des péages sont fixés par les Etats, partagés entre le souci de recueillir les ouvrages et donc d'en assurer eux-mêmes l'entretien et l'amélioration le plus tard possible et celui de donner satisfaction à leurs ressortissants en les rendant libres le plus tôt possible.

Toutefois, une loi fédérale promulguée tout récemment en novembre 1978, « The Surface Transportation Assistance Act », marque une modification fondamentale de l'attitude du gouvernement fédéral vis-à-vis du péage puisque pour la première fois elle autorise un Etat, celui du Maine, à continuer de percevoir le péage sur une de ses autoroutes bien que celle-ci soit financièrement amortie.

— **Au Canada**, seule la province du Québec possède un réseau d'autoroutes à péage construites et gérées par l'« Office des Autoroutes du Québec » : établissement public à la disposition du gouvernement provincial. Cet organisme n'agit pas sous le régime de la concession et les missions qui lui sont confiées ne sont pas limitées dans le temps ; son personnel a le statut de la fonction publique.

— **Au Japon**, la construction et l'exploitation des autoroutes sont confiées à des organismes publics (*Public Corporations*) fonctionnant en fait comme des sociétés privées sous la tutelle étroite de l'Etat. L'une d'elles *Japan*

Highway Public Corporation est chargée de la réalisation de tout le réseau d'autoroutes de liaison, d'autres sont chargées de la réalisation des autoroutes urbaines, notamment dans les régions de Tokyo et Osaka. Ces *Public Corporations* sont concessionnaires de l'Etat pour une période moyenne de 30 ans.

LES ORGANISATIONS NATIONALES ET INTERNATIONALES

Les organismes chargés de construire et de gérer les autoroutes à péage ont des préoccupations spécifiques que ne connaissent pas les maîtres d'ouvrages des autoroutes libres et leurs services ; par exemple la recherche de sources de financement, de méthodes originales de construction et d'exploitation avec l'équilibre économique, tout en assurant aux usagers le maximum de sécurité et de confort, les relations avec l'Etat, la perception des péages, les problèmes commerciaux, les relations publiques, etc.

Ces préoccupations communes ont amené la plupart de ces organismes à se regrouper aux niveaux national et international afin d'échanger leur expérience, exposer leurs projets et étudier en commun les problèmes liés au financement, à la construction, à l'entretien et à l'exploitation des autoroutes à péage.

Organisations nationales

○ **L'Association des Sociétés Françaises d'Autoroutes (ASFA).** Rappelons seulement que cette association a été créée en 1976 entre les dix sociétés concessionnaires des autoroutes à péage en France qui exploitent actuellement un réseau de 3 200 km d'autoroutes. Elle a son siège à Paris.

○ **L'Association Italienne des Sociétés Concessionnaires d'Autoroutes et de Tunnels** (*Associazione Italiana Societa Concessionarie Autostrade e Trafori : AISCAT*) dont le siège est à Rome regroupe une vingtaine de sociétés italiennes concessionnaires d'autoroutes et quatre sociétés concessionnaires de tunnels.

L'AISCAT peut agir au nom de ses membres pour défendre leurs intérêts et éventuellement les représenter auprès de l'Administration. Le réseau de ses adhérents s'étend sur plus de 5 000 km.

○ **L'Association des Sociétés espagnoles concessionnaires d'Autoroutes, de Tunnels, de Ponts et de Routes à péage** (*Asociación de Sociedades Españolas concesionarias de Autopistas, Tuneles, Puentes y Vías de peaje : ASETA*) dont le siège est à Madrid.

Elle comprend quatorze sociétés concessionnaires. Comme l'AISCAT elle a qualité pour représenter, gérer, défendre et coordonner les intérêts communs de ses membres. Son réseau en service, exploité actuellement par dix sociétés a une longueur de 1 360 km.

Les organisations internationales

○ **Le Secrétariat Européen des Sociétés Concessionnaires d'Autoroutes à péage : SECAP**

Constitué en 1975, le SECAP regroupe directement ou à travers leurs associations toutes les sociétés d'autoroutes à péage en Europe, c'est-à-dire dans les pays suivants : Autriche, Espagne, France, Italie, Portugal, Yougoslavie.

Le réseau d'autoroutes actuellement exploité par ses membres a une longueur de 10 100 km soit 45 % des autoroutes à péage dans le monde auxquelles viendront bientôt s'ajouter 1 600 km en cours de construction.

Le SECAP a pour objet l'échange et la diffusion d'informations entre ses membres et l'étude de problèmes d'intérêt commun.

Il tient chaque année, dans l'un des pays membres, des « Journées d'Etudes et d'Informations » au cours desquelles sont exposés et discutés deux ou trois grands thèmes intéressant la construction, l'entretien et l'exploitation des autoroutes à péage.

Cette année, ces Journées se tiennent à Paris du 20 au 23 mai ; elles sont articulées autour des deux thèmes suivants : « l'amélioration de la sécurité » et « l'autoroute et l'environnement ».

Deux groupes de travail ont par ailleurs été constitués au sein du SECAP pour l'étude en commun de questions particulières.

Depuis 1978, et pour une période de trois ans, l'Association des Sociétés françaises d'autoroutes assure le secrétariat du SECAP.

© L'Association des Ponts, Tunnels et Autoroutes à péage (*International Bridges Tunnels and Turnpikes Association : IBTTA*)

L'*IBTTA* dont le siège est à Washington regroupe 150 organismes de 17 pays représentant la quasi-totalité des constructeurs et exploitants des ouvrages à péage à travers le monde ; les 20 000 km d'autoroutes exploités par ses adhérents ont reçu en 1978 plus de 3 milliards de véhicules de toutes catégories. L'Association des Sociétés Françaises d'Autoroutes est membre actif de l'*IBTTA* ; elle est représentée au sein du Conseil d'Administration et du Comité Exécutif. Onze comités techniques, chacun spécialisé dans un domaine d'activité particulier (études, recherche, construction, exploitation, entretien, relations publiques, finances) fonctionnent sous son égide. Les sociétés françaises sont représentées dans la plupart de ces comités.

Deux manifestations importantes, l'une au printemps, l'autre en automne, réunissent chaque année plusieurs centaines de participants. Un congrès annuel de l'*IBTTA* s'est tenu à Paris en septembre 1975.

Liste des tableaux et figures

Tableaux

	Pages
1 — Trafic de marchandises selon le mode de transport	11
2 — Evolution du trafic de voyageurs	13
3 — Trafic de voyageurs en rase campagne	13
4 — Indice de volume de la consommation des ménages en 1974	13
5 — Evolution du trafic	14
6 — Trafic - Indices de débit - Pourcentage d'évolution annuelle	14
7 — Evolution comparée des périodes de pointe et des périodes creuses	15
8 — Composition du trafic en rase campagne	17
9 — Evolution du parc de poids lourds	17
10 — Composition du réseau routier	19
11 — Densité « superficielle » en km/km ²	19
12 — Routes nationales du schéma directeur au 31 décembre 1977	20
13 — Seuils d'encombrement des différentes catégories de routes	21
14 — Voitures individuelles et kilomètres d'autoroutes dans quelques pays d'Europe au 31 décembre 1975	22
15 — Dépenses routières en 1976. Comparaison internationale	22
16 — Fiscalité spécifique au 1 ^{er} janvier 1979	24
17 — Part des autoroutes dans le « plan directeur d'aménagement du réseau routier » (1960)	31
18 — Capital de la société de l'autoroute Estérel-Côte d'Azur	34
19 — Les cinq premières sociétés d'économie mixte d'autoroute	35
20 — Concessions accordées entre 1970 et 1973 à des sociétés privées	39
21 — Taux d'accidents et de tués sur routes nationales et sur autoroutes	43
22 — Nombre de kilomètres d'autoroutes au 31 décembre 1978	44
23 — Mises en service annuelles	48
24 — Les cinq concours lancés de 1969 à 1972	55
25 — Groupements retenus de 1969 à 1972	57
26 — Entreprises en présence pour les concours ouverts en vue de la concession d'autoroutes	58
27 — Sociétés concessionnaires consultées	60

	Pages
28 — Ventilation du coût des travaux	66
29 — Caractéristiques moyennes d'une autoroute	66
30 — Evolution depuis 1973 des prix de vente des produits pétroliers (principaux changements)	71
31 — Evolution des index TP 34 et TP 01	72
32 — Capital des six sociétés d'économie mixte (en MF)	75
33 — Avances d'équilibre au 31 décembre 1970 (en MF)	77
34 — Avances de l'Etat en espèces, dans les concessions aux sociétés privées depuis 1977	78
35 — Sections d'autoroutes construites par l'Etat et remises aux sociétés concessionnaires depuis 1971	79
36 — Plan de financement prévisionnel des concessions privées (en pourcentage du financement des investissements)	81
37 — Avances de l'Etat dans les concessions aux sociétés d'économie mixtes	82
38 — Avances de l'Etat aux sociétés d'autoroutes (crédits de paiement)	88
39 — Participation des régions au financement de l'Etoile de Langres ..	88
40 — Montant de la garantie accordée par l'Etat aux emprunts des socié- tés privées	90
41 — Analyse financière des bilans des cinq sociétés d'économie mixte	92
42 — Part des émissions d'obligations concernant les autoroutes	94
43 — Répartition des emprunts par émetteur	94
44 — L'appel au marché étranger pour le financement des autoroutes (1967-1970)	95
45 — Emprunts et autres ressources des sociétés concessionnaires d'au- toroutes (1971-1979)	96
46 — Autoroutes de liaison : dépenses totales jusqu'en 1970 (en MF) ..	98
47 — VI ^e Plan (1971-1975) - Financement des autoroutes de liaison	99
48 — Année 1977 : cumul des résultats d'exploitation des sociétés conces- sionnaires d'autoroutes (estimations)	101
49 — Charges d'exploitation courantes des cinq sociétés d'économie mixte (1970-1978)	102
50 — Cumul VI ^e Plan des résultats d'exploitation des sociétés conces- sionnaires d'autoroutes	105
51 — Recettes de péages en MF	109
52 — Taux moyen de péage des véhicules légers sur l'ensemble du réseau en fin d'année	111
53 — Evolution du taux moyen de péage pour les véhicules légers (en F/km)	112

	Pages
54 — Evolution du trafic d'équilibre pour un kilomètre	121
55 — Trafic d'équilibre d'une autoroute moyenne en 1977	122

Figures

1 — Répartition du trafic par modes de transport dans quelques pays d'Europe occidentale	12
2 — Taxes routières en pourcentage des recettes de l'Etat	23
3 — Profil en travers d'une autoroute	42
4 — Evolution du rythme annuel des mises en service des autoroutes de liaison (en km) (1960-1979)	45
5 — Evolution du réseau autoroutier français (1960-1979)	46
6 — Evolution de la longueur du réseau de voies rapides en service (en km) (1960-1979)	50
7 — Evolution de la longueur du réseau des autoroutes de liaison en service (en km) (1960-1978)	50
8 — Compte d'exploitation - Cinq sociétés d'économie mixte d'autoroutes (1977)	100
9 — Sociétés d'économie mixte d'autoroutes (ASF, ESCOBA, SANEF, SAPN, SAPRR) - Intensité kilométrique	109
10 — Trafic par autoroutes (année 1978)	110
11 — Evolution comparative de différents indices (base 100 en 1965)	112
12 — Autoroutes libres et autoroutes à péages en Europe	165
13 — Autoroutes libres et autoroutes à péage dans le monde	166

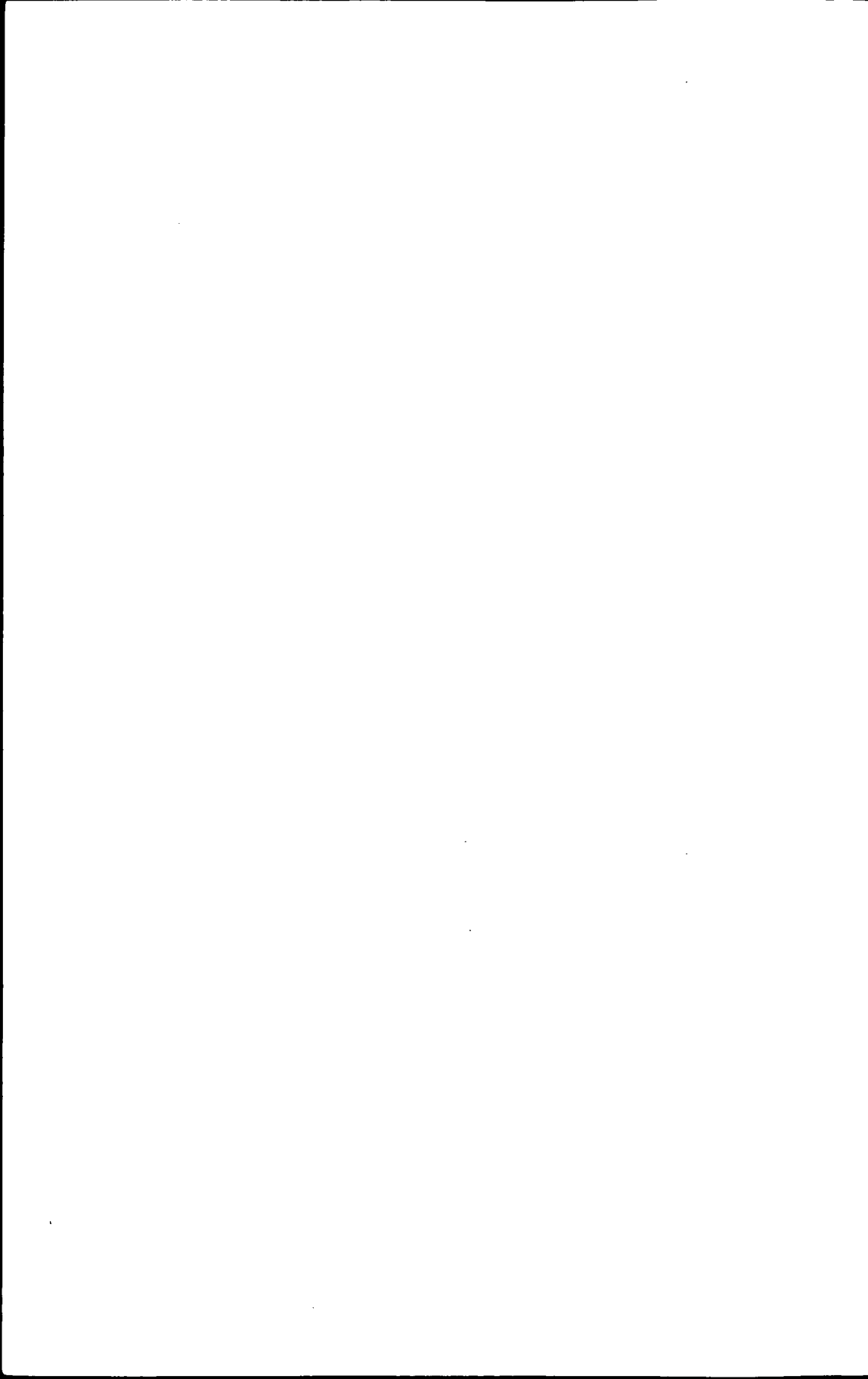
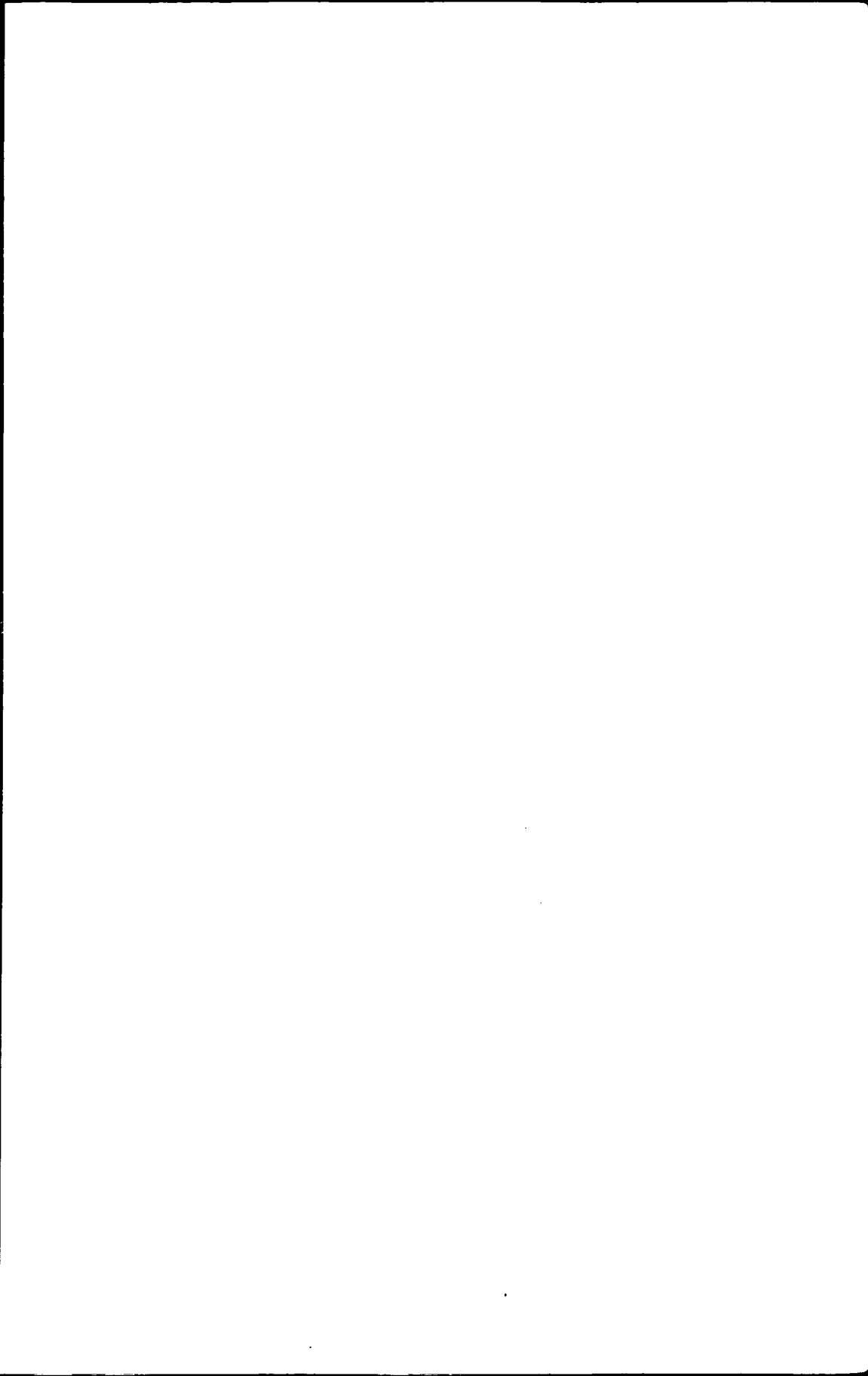


Table des matières détaillée

	Pages
Préface	5
Introduction	7
NÉCESSITÉ D'UN RÉSEAU AUTOROUTIER	9
1. Un réseau routier inadapté à la demande de transport	11
La demande de transport	11
La part prépondérante de la route	11
L'évolution du trafic	14
Le réseau routier français	18
Historique du réseau routier	18
Consistance du réseau routier	19
Les comparaisons internationales : notre retard	21
2. Le développement des autoroutes	25
Histoire d'une politique autoroutière	25
Les lendemains de la guerre et la création du Fonds spécial d'investissement routier (FSIR)	25
L'émergence des autoroutes : la loi n° 55-435 du 18 avril 1955 ..	27
La formalisation : le plan directeur routier de 1980	30
La mise en place des sociétés d'économie mixte	33
Croissance et libéralisme, les années soixante-dix	36
Définition de l'autoroute	40
Définition légale et réglementaire de l'autoroute	40
Autoroute de dégagement, autoroute urbaine et autoroute de liaison	41
Caractéristiques techniques	42
Réalisations	43

	Pages
LA POLITIQUE DE FINANCEMENT	51
1. La réduction des coûts	53
L'organisation des travaux	53
L'appel à la concurrence	53
Le choix du concessionnaire	53
La dévolution des marchés des sociétés d'économie mixte	61
L'organisation des concessionnaires	61
Les concessionnaires privés	61
Les sociétés d'économie mixte	63
L'action sur les normes	65
Quelques définitions	65
Les normes et les dérogations	67
La mise en œuvre des normes	68
Les résultats	69
Les prix avant 1970	69
Les prix des concessionnaires privés	69
Les prix depuis 1970	70
2. La diversification du financement	75
Les sources de financement	75
Le capital	75
Les sociétés d'économie mixte	75
Les sociétés privées	76
Les avances de l'Etat	76
Forme	76
Evaluation des avances en nature	78
Remboursement	79
Importance	81
Les participations des régions	88
La garantie de l'Etat	89
Les emprunts non garantis	91
La marge des sociétés d'économie mixte	92
Plan de financement	93
Le compte d'exploitation et la trésorerie	99
Les charges d'exploitation	100
Structure du compte d'exploitation	100
Les dépenses d'exploitation proprement dites	101

	Pages
La fiscalité	106
L'amortissement	107
Les recettes d'exploitation	108
Leur montant	108
Elasticité du trafic par rapport au péage	113
Réglementation du niveau de péage	116
L'équilibre du compte d'exploitation et de trésorerie	119
L'évolution dans le temps	119
La notion de trafic d'équilibre	120
Influence de la conjoncture économique depuis 1974	128
Emploi des bénéfices	131
Péréquation	131
Réinvestissement	131
Conclusion	133
Annexes	135
I. — Les sociétés concessionnaires	137
II. — Répartition du capital des sociétés concessionnaires	145
A. — Sociétés d'économie mixte	145
B. — Sociétés privées	153
III. — Autoroutes et environnement	156
IV. — Les autoroutes à péage en Europe et dans le monde	165
Liste des tableaux et figures	171



Le réseau de communications apparaît à la fois comme l'expression de la puissance de l'Etat et comme celle d'un développement économique. Bénéficiant d'un réseau routier classique de bonne qualité, la France ne s'est lancée que tardivement, après la Seconde Guerre mondiale, dans l'aventure autoroutière. Il s'est agi d'abord de résoudre des problèmes ponctuels de capacité, puis de créer un réseau et enfin de répondre au souci d'aménagement du territoire.

Si la maîtrise des problèmes techniques n'a pas posé question, par contre le financement de cet investissement a nécessité une politique active de réduction des coûts et de diversification du financement.

La France commence à disposer d'un véritable réseau autoroutier mais tout relâchement de l'effort engagé aboutirait moins à un transfert de trafic vers d'autres modes de transport qu'à une baisse du niveau de service entraînant un gaspillage d'énergie et une atteinte au cadre de vie.

Le système du péage semble devoir être maintenu pour l'achèvement du réseau de base même s'il doit être adapté pour la seconde génération de liaisons rapides pour lesquelles le trafic initial sera relativement faible et qui se traduiront par un aménagement progressif de routes existantes.

NOTES ET ETUDES DOCUMENTAIRES - 50 numéros par an - Abonnement annuel : 390 F
Service abonnement, tél. : 834.92.75 - Commande adressée à La Documentation Française,
124, rue Henri-Barbusse, 93308 Aubervilliers Cedex - Telex : 204826 Docfran Paris - Règlement
à réception de la facture - Le directeur de la publication : J.-L. Crémieux-Brilhac
Imprimé en France

SECRETARIAT GÉNÉRAL DU GOUVERNEMENT
DIRECTION DE LA DOCUMENTATION FRANÇAISE

Imprimerie BIALEC - NANCY
D. L. 16818 - 4^e trim. 1980
C.P.P.P. 1 231 AD