

Paris, le 29 juillet 2016

Premier rapport annuel sur les marchés passés par les concessionnaires d'autoroutes

L'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières (Arafer) publie son premier rapport annuel sur les marchés de travaux, fournitures et services passés en 2015 par les neuf concessionnaires d'autoroutes historiques (APRR, AREA, ASF, ATMB, COFIROUTE, ESCOTA, SANEF, SAPN et SFTRF) qui, en application de leur cahier des charges, étaient dotés d'une commission des marchés.

Ce premier exercice s'inscrit dans un contexte particulier puisqu'il se fonde sur le cadre juridique et contractuel en vigueur en 2015, avant la réforme introduite par la loi du 6 août 2015 dite « loi Macron ».

Ce rapport est donc un document de transition, qui se situe dans la continuité des travaux menés par la Commission nationale des marchés (CNM) jusqu'à sa suppression en mars 2016, avec l'extension des compétences de l'Arafer au secteur autoroutier. L'Autorité a toutefois souhaité compléter l'analyse en formulant des préconisations dans la perspective de la nouvelle réglementation désormais applicable.

Le rapport détaille notamment les modalités de passation des marchés des concessionnaires, le rôle des commissions des marchés, le nombre et le montant des marchés attribués à des sociétés de travaux publics liées aux concessionnaires, les niveaux de prix constatés et les critères de notation des offres.

A l'examen des documents transmis au titre de l'année 2015, l'Arafer relève que le nouveau cadre juridique permettra d'apporter un éclairage sur plusieurs points précédemment identifiés par la CNM, notamment :

- **le recours à l'appel d'offres restreint** : jusqu'à présent, les concessionnaires à capitaux privés ont majoritairement recouru à cette procédure. Il appartient désormais aux nouvelles commissions des marchés, composées en majorité de membres indépendants, de préciser les conditions de recours à la procédure d'appel d'offres restreint,
- **l'allotissement** : jusqu'à présent, les concessionnaires à capitaux privés ont peu recouru à l'allotissement. Tout concessionnaire qui décide de ne pas allotir un marché devant faire l'objet d'une procédure formalisée doit désormais motiver ce choix,
- **la passation des avenants** : certains concessionnaires à capitaux privés n'ont pas suivi les préconisations de la CNM sur le contrôle des avenants par leurs commissions des marchés. La loi renforce à présent le cadre de ce contrôle en instituant des seuils à partir desquels il est obligatoire.

POUVOIRS DE CONTRÔLE ET DE SANCTION DE L'ARAFER

A la différence de la Commission nationale des marchés dont les recommandations étaient inégalement suivies d'effet, l'Arafer dispose de pouvoirs de contrôle et de sanction pour garantir le respect des nouvelles obligations prévues par la loi Macron. L'Autorité pourra également s'appuyer sur un meilleur accès aux informations auprès des concessionnaires.

Ses travaux viseront notamment à approfondir la compréhension des écarts de prix constatés. Comme la CNM les années précédentes, et sans être en mesure de conclure à ce stade, l'Arafer a relevé en 2015 des écarts parfois importants entre le montant de l'estimation des concessionnaires et celui de l'offre retenue, avec une dispersion assez significative entre les offres pour un même marché. Afin d'analyser les déterminants de ces écarts, l'Autorité sera notamment attentive, dans ses futurs rapports, au choix des critères d'appréciation et aux modalités de notation des offres par les concessionnaires.

Enfin, et en marge de sa mission de contrôle, l'Arafer recommande aux concessionnaires de mettre en place un suivi particulier de l'exécution du plan de relance autoroutier et, en particulier, de l'accès aux entreprises non liées et des PME-TPE à ces marchés.

- [Consulter le rapport annuel sur les marchés passés par les concessionnaires d'autoroutes](#)

À propos de l'Arafer

Créée fin 2009 sous le nom d'Autorité de régulation des activités ferroviaires (Araf) pour assurer le bon fonctionnement du marché et garantir à tous les opérateurs un accès équitable au réseau ferré national et à ses installations de service, ses missions ont été étendues en 2015 à la régulation économique du tunnel sous la Manche, puis au transport interurbain par autocar et aux autoroutes sous concession.

Devenue un régulateur de transport multimodal, l'Arafer a pour mission de contribuer au bon fonctionnement du service public et des activités concurrentielles au bénéfice des clients du transport ferroviaire et routier.

Ses avis et décisions publiés sur [le site internet](#) de l'Autorité, sont adoptés par un collège présidé par Bernard Roman et composé de six autres personnalités indépendantes choisies pour leurs compétences en matière de transport ferroviaire, routier, dans le domaine juridique ou économique ou pour leur expertise des sujets de concurrence.