

**Autorité**  
DE RÉGULATION  
DES TRANSPORTS



Autorité  
DE RÉGULATION  
DES TRANSPORTS

**RAPPORT ANNUEL**

**LES MARCHÉS ET LES CONTRATS  
PASSÉS PAR LES SOCIÉTÉS  
CONCESSIONNAIRES  
D'AUTOROUTES**

**> Exercice 2025**



## Synthèse

### Les marchés des sociétés concessionnaires d'autoroutes

**L'Autorité de régulation des transports (ART) exerce un contrôle des marchés passés par les sociétés concessionnaires d'autoroutes (SCA)** afin de garantir une concurrence effective et loyale pour leur attribution. Le rapport pour l'année 2025 dresse trois constats.

**Premièrement, le niveau de concurrence pour les marchés des SCA est globalement satisfaisant.** Tout d'abord, 407 marchés, représentant 60 % des achats des SCA en montant, ont été passés selon des procédures de publicité et de mise en concurrence, ce qui est la meilleure garantie d'une concurrence loyale pour leur attribution. Ensuite, pour les marchés de travaux, le nombre moyen de répondants par procédure et le nombre moyen d'offres classées restent globalement stables, respectivement à 3,9 et 3,7, ce qui reflète une intensité concurrentielle réelle.

**Deuxièmement, la part des marchés attribués par les groupes Vinci et APRR à leurs filiales reste à un niveau élevé.** Ainsi, en moyenne glissante sur trois ans, les taux d'attribution aux entreprises liées sont de 33 % pour APRR-Area et de 41 % pour ASF-Cofiroute-Escota, des niveaux en hausse depuis 2020. Néanmoins, sur la seule année 2025, le groupe APRR-Area attribue nettement moins de marchés à ses entreprises liées qu'en 2024 : le taux passe en effet de 47 % à 17 %.

**Troisièmement, le cadre réglementaire évolue.** Les règles applicables aux marchés de travaux sont allégées : entre 500 k€ et 2 M€, ils pourront désormais être passés selon une procédure adaptée. Cette évolution vise à permettre aux petites et moyennes entreprises de répondre plus facilement aux marchés de travaux des SCA et, ainsi, de favoriser la concurrence.

#### **Action :**

- L'ART maintient un contrôle renforcé s'agissant des marchés passés à des entreprises liées par les sociétés ASF-Cofiroute-Escota et APRR-Area ;
- L'ART ouvrira un contrôle spécifique (i) sur les marchés de travaux passés selon une procédure adaptée par les SCA privées, ainsi que (ii) sur les modalités dans lesquelles les commissions des marchés sont mises à même, par les SCA, d'exercer leur office.

### Les contrats de sous-concession

**L'ART contrôle également les procédures de passation des contrats de sous-concession** pour l'exploitation des activités situées sur les aires du réseau autoroutier. Le rapport tire trois conclusions de ce contrôle.

**Premièrement, comme les années précédentes, la remise en concurrence des contrats s'est traduite par une économie substantielle pour les usagers.** Ainsi, en 2025, 21 procédures de mise en concurrence ont été conduites pour l'exploitation d'activités sur des aires de service aboutissant à une baisse du prix du carburant de 7 c€ par litre.

**Deuxièmement, l'intensité concurrentielle des procédures d'attribution baisse.** Pour les contrats portant sur l'ensemble des activités de l'aire, le nombre moyen de répondants par appel d'offres est de 1,5 contre 1,9 en 2024.

**Troisièmement, les SCA n'ont alloué aucun de leurs contrats en séparant les activités d'installations de recharge pour véhicules électriques (IRVE) en un lot distinct, à rebours des recommandations de l'ART en la matière.** Les SCA ont mis en avant les difficultés qu'elles rencontreraient pour allouer leurs contrats, notamment des enjeux de coordination technique ou la difficulté de trouver un modèle économique.

**Action :** L'ART contrôlera systématiquement les choix d'allotissement et leur justification au regard des caractéristiques de l'aire concernée.

## SYNTHÈSE

### 01

#### Les marchés des sociétés concessionnaires et leur contrôle par l'ART en 2025

##### L'état des lieux des achats des SCA et de l'activité des commissions des marchés en 2025

En 2025, plus de la moitié des marchés ont été soumis aux contrôles des commissions, une part stable par rapport aux années précédentes

Les procédures soumises aux commissions des marchés portent essentiellement sur des marchés de travaux, souvent attribués à l'un des quatre grands groupes de travaux publics

Le niveau de concurrence pour les marchés de travaux apparaît bon et le taux d'attribution aux entreprises liées du groupe APRR-Area redescend

##### Le contrôle des marchés effectué par l'ART en 2025

Le contexte et l'approche du contrôle : la hausse des attributions aux entreprises liées a poussé l'ART à poursuivre son contrôle renforcé de ces marchés

Le résultat du contrôle : un examen approfondi des principaux marchés attribués à des entreprises liées a révélé une pratique conforme au cadre juridique applicable

Les enseignements du contrôle : deux marges de progrès ont été identifiées dont la prise en compte participerait à une concurrence effective et loyale pour les marchés des SCA

##### L'évolution du cadre réglementaire

Le constat de départ : le niveau de formalisme apparaissait inadapté pour certains marchés de travaux, ce qui était susceptible de freiner l'accès des PME

2

Le décret du 18 mars 2026 recherche un équilibre entre simplification des procédures et garanties concurrentielles

21

L'ART a publié des lignes directrices pour accompagner cette réforme

24

À compter du 1er juillet 2026, l'ART assurera un suivi attentif de la mise en œuvre des évolutions apportées par le décret du 18 mars 2026

26

5

7

7

9

11

16

16

17

18

20

20

### 02

#### Les contrats de sous-concession

27

##### L'observation du secteur en 2025

29

Le prix du carburant a diminué moins vite sur le réseau autoroutier, les clauses d'encadrement tarifaire contribuant particulièrement à cette baisse

29

Le prix de la recharge électrique est demeuré stable et de premiers signes de saturation des infrastructures apparaissent

31

La concurrence pour les contrats de distribution de carburant sur autoroute diminue

32

##### Les procédures de passation et leur contrôle par l'ART

33

En 2025, 21 procédures de mise en concurrence ont été conduites pour l'exploitation d'activités sur des aires de services et de repos

33

Les pénalités en cas de non-respect des engagements tarifaires sont justement calibrées

34

Les modalités d'allotissement n'ont pas donné lieu à la réflexion proposée par l'ART

35

##### Les évolutions du cadre réglementaire en 2025

36

## 1. Les marchés des sociétés concessionnaires et leur contrôle par l'ART en 2025

**Les marchés passés par les sociétés concessionnaires d'autoroutes (SCA) constituent un débouché incontournable pour les entreprises actives dans le secteur des travaux publics autoroutiers.** Or, certaines SCA sont intégrées dans des groupes de travaux publics. Cette intégration verticale est susceptible d'affecter la concurrence dans le secteur des travaux publics autoroutiers<sup>1</sup> : il existe un risque d'attribution préférentielle des marchés à des entreprises liées, entraînant une éviction des entreprises concurrentes. Le jeu de la concurrence en serait ainsi faussé, nuisant à l'efficacité du secteur.

**Pour garantir une concurrence effective et loyale, le législateur a soumis les SCA à des obligations issues du code de la commande publique lors de la passation de leurs marchés et de leurs avenants.** La majorité d'entre elles est également soumise à un double contrôle<sup>2</sup>. D'une part, les commissions des marchés, organes collégiaux institués au sein des SCA et composées en majorité de membres indépendants des SCA, opèrent un premier contrôle des projets de marchés et d'avenants des SCA historiques. D'autre part, l'ART exerce un contrôle de second niveau des projets de marchés et d'avenants de toutes les SCA – en pratique, principalement des SCA historiques – afin de vérifier qu'elles se conforment à leurs obligations de publicité et de mise en concurrence.

**Cette partie présente l'activité liée aux marchés des SCA sous deux angles :**

- 1- **Un état des lieux des achats des SCA**, notamment des marchés soumis aux obligations de publicité et de mise en concurrence. Celui-ci, qui relève principalement de l'observation, permet de fournir une information objective sur les pratiques des SCA en matière de passation des marchés et de mesurer leurs effets sur le secteur des travaux publics routiers (section 1.1).
- 2- **Un bilan du contrôle de l'ART** qui vise à rendre compte de son action, à présenter, le cas échéant, sa lecture du cadre juridique applicable et à formuler des recommandations (section 1.2).

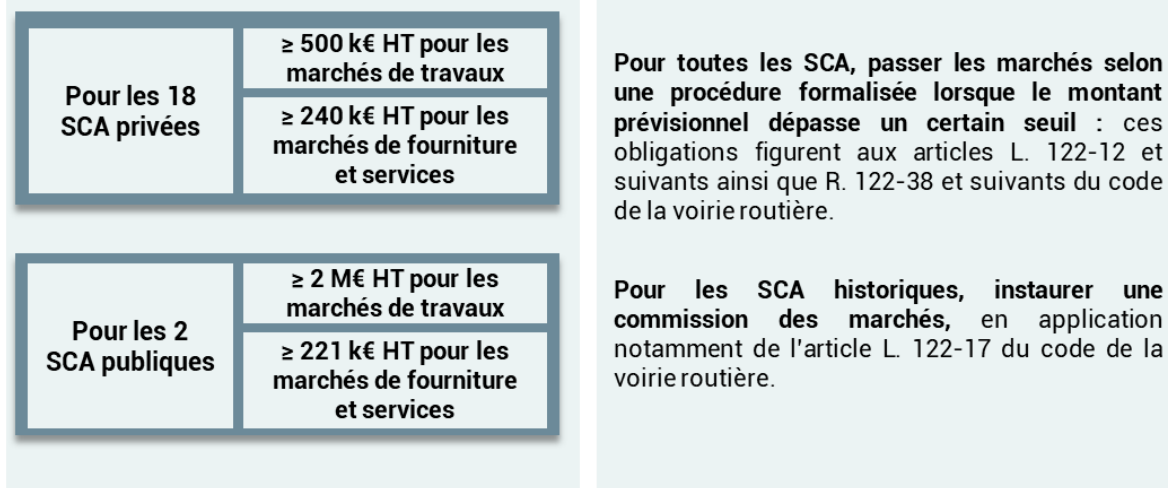
**Ces deux sections se concentrent sur les marchés et avenants passés par les SCA historiques.** En effet, les achats des SCA récentes sont peu nombreux comparativement à ceux des SCA historiques et, le plus souvent, d'un montant inférieur aux seuils de passation en procédure formalisée.

---

<sup>1</sup> Selon le niveau de substituabilité des travaux routiers et autoroutiers, la concurrence en serait plus ou moins affectée. Si l'on considère que les travaux routiers et autoroutiers sont parfaitement substituables, le risque pour la concurrence est inexistant : le secteur des travaux publics routiers maintient un vivier de fournisseurs potentiels sans barrières à l'entrée, auxquels pourraient avoir recours de nouveaux acteurs du secteur autoroutier. En revanche, si l'on considère que travaux publics routiers et autoroutiers ne sont pas du tout substituables, le risque pour la concurrence est extrême, puisqu'en cas d'attribution préférentielle par les SCA intégrées, aucune société indépendante ne pourrait se maintenir dans les travaux publics autoroutiers, ce qui rendrait dès lors le secteur autoroutier inaccessible aux sociétés non verticalement intégrées. En cas de substituabilité imparfaite, de nouveaux acteurs pourraient émerger, mais avec des barrières à l'entrée plus ou moins fortes, venant nuire au libre jeu de la concurrence, au détriment des usagers. Il n'existe pas, à ce stade, d'étude venant répondre définitivement à la question de la substituabilité de ces deux secteurs.

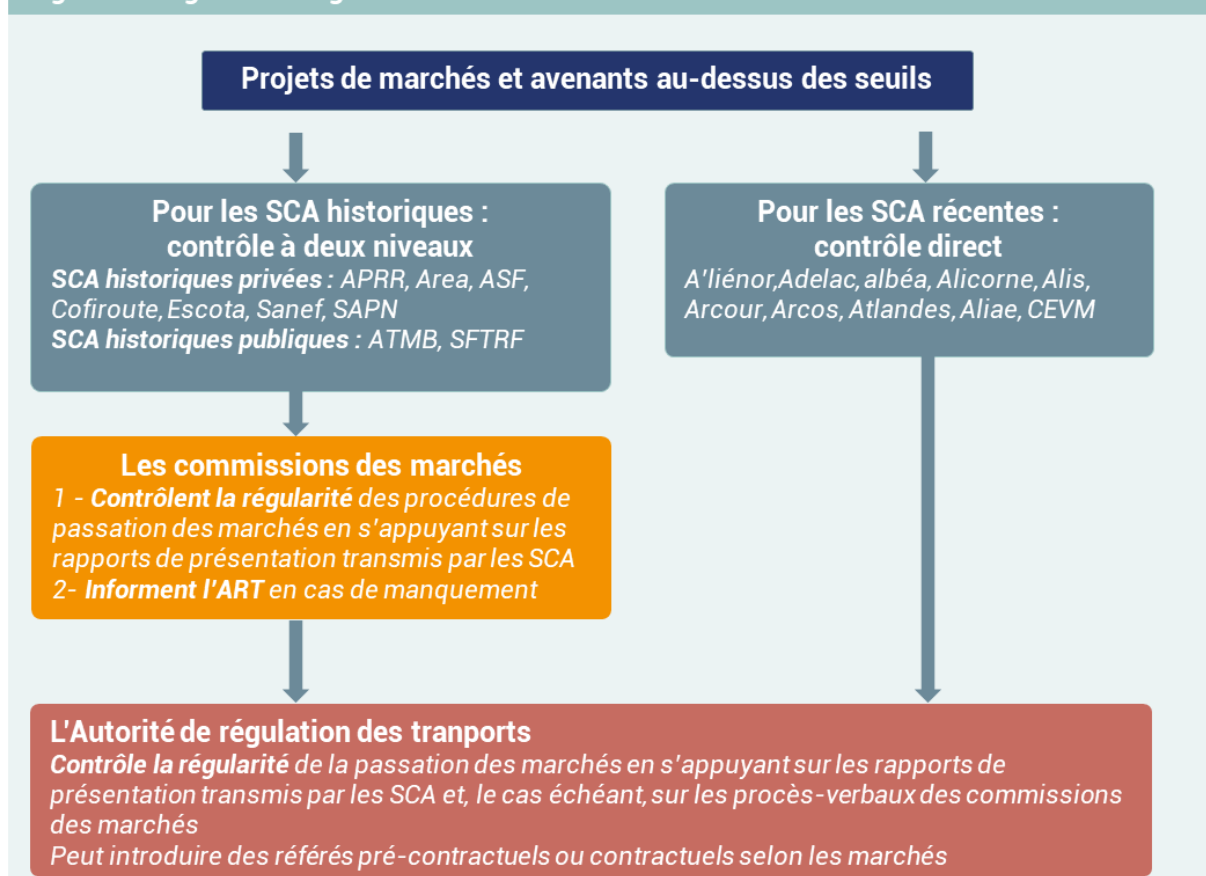
<sup>2</sup> Les SCA devant instituer une commission des marchés sont celles dont la longueur contractuelle des ouvrages de la concession est supérieure aux seuils prévus à l'article R. 122-33 du code de la voirie routière. Cela concerne notamment toutes les SCA dites « historiques ».

Figure 1 : Les seuils de publicité et de mise en concurrence du code la voirie routière



Note : Les seuils de publicité et de mise en concurrence présentés dans cette Figure sont ceux de 2025. Le cadre évoluant en 2026, une actualisation est proposée en Figure 10.

Figure 2 : Organisation générale du contrôle des marchés et des avenants des SCA

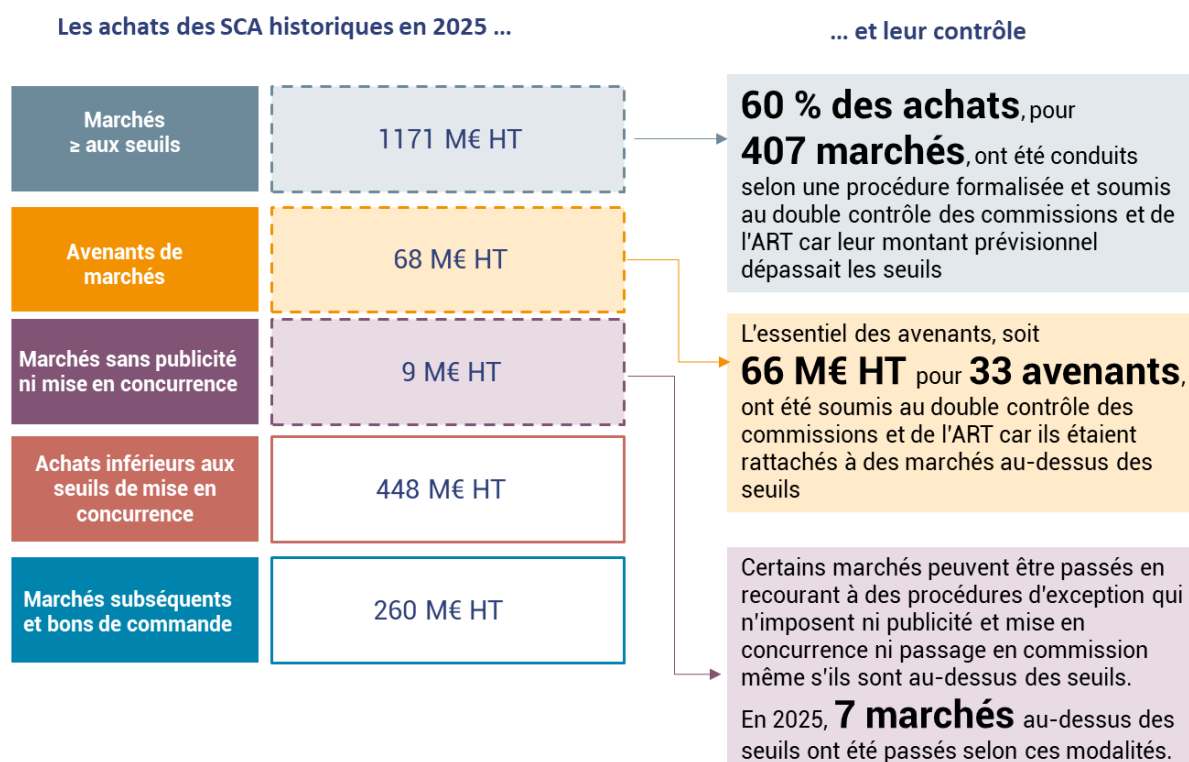


## 1.1. L'état des lieux des achats des SCA et de l'activité des commissions des marchés en 2025

1.1.1. En 2025, plus de la moitié des marchés ont été soumis aux contrôles des commissions, une part stable par rapport aux années précédentes

**En 2025, les achats des SCA historiques s'élèvent à 1 956 M€.** Ce montant était de 1 911 M€ en 2024, soit une hausse de 2,4 %. Ces achats sont réalisés selon des procédures distinctes. Une procédure formalisée est imposée dès lors que le montant prévisionnel, qui reflète la valeur estimée du besoin, est supérieur à des seuils définis réglementairement<sup>3</sup>. En dessous de ces seuils, les SCA ne sont pas tenues de respecter un formalisme spécifique pour la passation de leurs marchés. Elles achètent également *via* des avenants à des contrats existants ainsi que *via* des marchés subséquents ou des bons de commande sur le fondement d'accords-cadres conclus à l'issue de procédures formalisées. Enfin, les SCA recourent parfois à des procédures dites « d'exception », sans publicité ni mise en concurrence, pour des valeurs estimées de marché supérieures au seuil d'application des procédures formalisées, lorsque les conditions strictes prévues par le code de la voirie routière et le code de la commande publique le permettent.

Figure 3 : Les achats des SCA historiques et leur contrôle en 2025



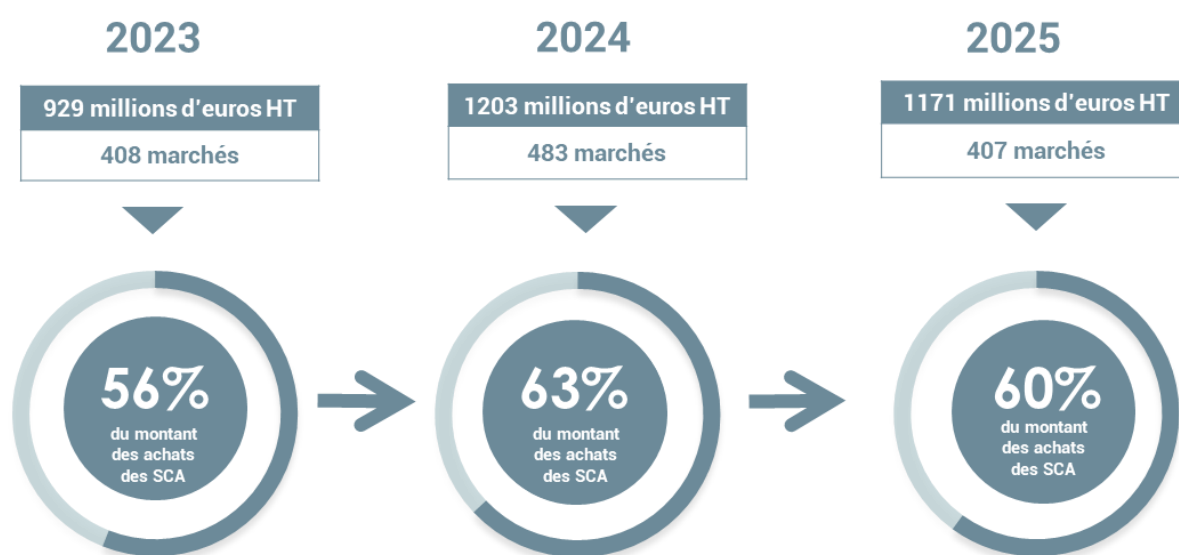
Source : Calculs ART sur le fondement des données de marchés des SCA

<sup>3</sup> À savoir, en vertu des articles R. 122-31 et R. 122-32-1 du code de la voirie routière dans leur rédaction en vigueur en 2025 (préalablement au décret n° 2026-199 du 18 mars 2026 relatif aux marchés de travaux, fournitures et services passés par les sociétés concessionnaires sur le réseau autoroutier concédé) :

- pour les SCA privées, les marchés de travaux dont la valeur estimée du besoin est supérieure ou égale à 500 000 € HT et les marchés de fournitures ou services dont la valeur estimée du besoin est supérieure ou égale à 240 000 € HT ;
- pour les SCA publiques, les marchés de travaux dont la valeur estimée du besoin est supérieure ou égale à 2 000 000 € HT et les marchés de fournitures ou services dont la valeur estimée du besoin est supérieure ou égale à 221 000 € HT.

Plus de la moitié des marchés passés par les SCA relevaient d'un passage en commission des marchés<sup>4</sup>. Ainsi, les commissions ont été saisies de 407 marchés des SCA historiques, représentant 60 % de leurs achats en montant, part en diminution de 3 points de pourcentage par rapport à l'année dernière. En prenant également en compte les marchés subséquents et bons de commande supérieurs aux seuils, cette part est encore plus élevée : le groupe APRR-Area et les sociétés de Vinci Autoroutes maintiennent des parts constantes et élevées, à près de 71 %, tandis que le groupe Sanef-SAPN connaît une forte augmentation en 2025, par rapport à l'année dernière, avec près de 87 %. Par ailleurs, comme les années précédentes, l'essentiel des avenants – plus de 97 % en montant – ont également été présentés aux commissions, leur avis étant notamment requis lorsque le marché initial correspondant dépassait les seuils de publicité et de mise en concurrence et/ou que l'avenant remplit certaines conditions de montant<sup>5</sup>.

Figure 4 : Part des marchés en montant soumis à l'avis des commissions des marchés de 2023 à 2025



Source : Calculs ART sur le fondement des données de marchés des SCA

En étudiant la structure des achats sur plusieurs années, trois évolutions notables ressortent pour 2025 :

- 1. Le nombre d'avenants est stable, mais leur montant augmente fortement.** Après une année 2024 marquée par une forte diminution, l'année 2025 retrouve le niveau des années précédentes, soit 4 % des achats des SCA. Cette hausse est en grande partie due à deux avenants de montant élevé pour deux marchés de travaux importants, qui représentent près de 65 % du montant cumulé des avenants.
- 2. Le montant cumulé des marchés passés en recourant à des procédures dites « d'exception » poursuit sa diminution.** Au total, les marchés passés sans publicité ni mise en concurrence représentaient 16 M€ en 2023, 12 M€ en 2024 et 9 M€ en 2025. Leur nombre continue toutefois d'augmenter, avec 35 marchés en 2025 contre 28 en 2024. Cette hausse concerne essentiellement des marchés de faible montant : 28 marchés sont de faible montant, inférieurs à 100 k€. La passation de ces

<sup>4</sup> En revanche, les achats inférieurs aux seuils ainsi que des marchés subséquents et bons de commande ne font pas l'objet d'un passage en commission préalablement à leur signature. Ces achats n'en demeurent pas moins soumis à un contrôle. Les accords-cadres initiaux sont contrôlés en commission des marchés préalablement à leur signature tandis que les achats inférieurs aux seuils sont contrôlés annuellement par les commissions des marchés. L'ART s'assure par ailleurs que les marchés n'ont pas été artificiellement divisés afin de passer en dessous du seuil de publicité et de mise en concurrence.

<sup>5</sup> Ces conditions sont prévues au I de l'article R. 122-39 du code de la voirie routière.

marchés a été conforme au cadre juridique applicable ; l'ART a cependant identifié, lors de ses contrôles, une marge d'amélioration concernant un marché passé sans publicité ni mise en concurrence dont le montant dépassait les seuils applicables (cf. 1.2.3).

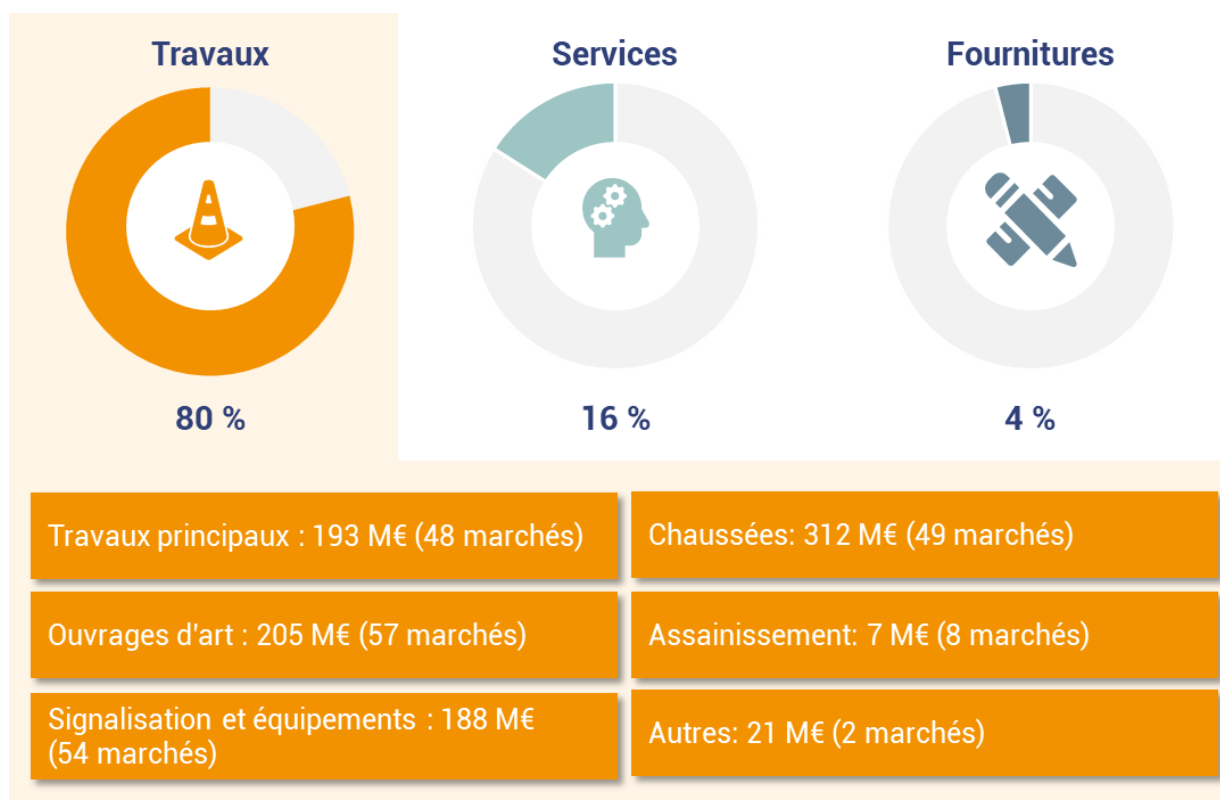
3. **La part des marchés passés par la voie d'un accord-cadre est en légère baisse mais se maintient à un niveau élevé.** Ils représentent 678 M€ pour 204 marchés en 2025 contre 735 M€ pour 261 marchés en 2024. L'ART a encouragé à plusieurs reprises les SCA à recourir aux accords-cadres pour leurs besoins récurrents afin de gagner en flexibilité d'achat sans renoncer aux bénéfices d'une procédure concurrentielle. Elle relève donc positivement le maintien d'un recours important à cet instrument en 2025.

#### 1.1.2. Les procédures soumises aux commissions des marchés portent essentiellement sur des marchés de travaux, souvent attribués à l'un des quatre grands groupes de travaux publics

**L'essentiel des marchés soumis aux commissions des marchés a pour objet la réalisation de travaux.** En 2025, ils représentent 80 % des marchés en montant, une proportion identique à celle de 2024 et proche de celle de 2023 (73 %). Ces marchés, qui correspondent à des opérations d'entretien ou de développement de l'infrastructure autoroutière, sont de nature variée. Schématiquement, ils peuvent être classés en six grandes catégories :

- Les quatre catégories de marchés de travaux à dominante principale : les ouvrages d'art, les chaussées ; l'assainissement ; la signalisation et les équipements ;
- Les marchés de travaux principaux regroupant, dans un même marché, plusieurs des catégories de travaux mentionnées ci-dessus ;
- Les autres marchés de travaux plus sommaires (travaux de bâtiment, clôtures, gares de péage, etc.).

Figure 5 : Répartition des marchés soumis aux commissions des marchés par catégorie (en montant)



Source : Calculs ART sur le fondement des données de marchés des SCA

**Quatre grands groupes de travaux publics, Bouygues, Eiffage, NGE et Vinci, ont remporté 69 % des marchés de travaux attribués par les SCA en 2025 en montant.** La part de marché d'Eiffage a légèrement baissé en 2025 à 11 %, contre 13 % en 2024. Celle de NGE est constante autour de 10 %. Le reste de l'activité, soit 31 % du marché, se répartit entre plusieurs acteurs représentant chacun moins de 10 % du montant total. La part des petits acteurs est ainsi en légère hausse par rapport à 2024, où elle était de 29 %. Elle reste en revanche, très loin du niveau de 2023, à 46 %.

Tableau 1 : Attribution des marchés de travaux ayant fait l'objet d'une procédure d'appel d'offres aux différents groupes de travaux publics

Groupe de travaux publics	Global 2025		
	Nombre de marchés	Montants cumulés (M€)	Part des montants cumulés
<b>Bouygues</b>	42	168	18 %
<b>Eiffage</b>	30	103	11 %
<b>Vinci</b>	54	284	31 %
<b>NGE</b>	15	88	9 %
<b>Autres<sup>6</sup></b>	77	283	31 %
<b>Total TP</b>	218	926	100 %

Source : Calculs ART sur le fondement des données de marchés des SCA

### 1.1.3. Le niveau de concurrence pour les marchés de travaux apparaît bon et le taux d'attribution aux entreprises liées du groupe APRR-Area redescend

**Pour mesurer le niveau de concurrence sur les marchés de travaux, l'ART mobilise deux indicateurs :**

1. **Le taux d'attribution aux entreprises liées**, c'est-à-dire le pourcentage, pour chaque groupe de SCA, des marchés de travaux attribués à des entreprises avec lesquelles elles ont un lien capitalistique. Cet indicateur permet de contrôler si davantage de marchés sont attribués aux entreprises liées qu'aux autres entreprises de travaux publics. Si, sur plusieurs années, le taux d'attribution aux entreprises liées venait à apparaître sensiblement plus important que la moyenne des attributions à ces mêmes entreprises toutes SCA confondues, cela pourrait alors être le signe statistique d'une attribution préférentielle.
2. **Le nombre de répondants aux procédures d'appel d'offres**, afin de mesurer le niveau de concurrence effectif. Contrairement au précédent, cet indicateur se lit en variation plutôt qu'en niveau. En effet, il n'existe pas de référence quant à un nombre de répondants satisfaisant, mais une dégradation significative du nombre de répondants serait une alerte qu'il conviendrait d'étudier.

<sup>6</sup> La catégorie Autres comprend près de 80 entreprises de travaux publics. Il s'agit, d'une part, de groupes de travaux publics - Spie Batignolles, Charier et Demathieu et Bard - intervenant peu sur le réseau concédé : ils représentent 11 marchés pour 28 millions d'euros. Il s'agit, d'autre part, d'un ensemble de TPE-PME du secteur intervenant localement ou sur des prestations spécialisées.

- a. Le taux d'attribution à des entreprises liées est en baisse pour APRR-Area, mais en hausse pour Vinci

**En tendance longue, le taux d'attribution aux entreprises liées reste à un niveau élevé** (voir Figure 6). Calculé en moyenne glissante sur trois ans pour les SCA intégrées dans un groupe de travaux publics opérant en France, il est de 33 % pour les sociétés APRR-Area (qui sont intégrées dans le groupe Eiffage) et de 41 % pour les sociétés ASF-Cofiroute-Escota (qui sont intégrées dans le groupe Vinci). Ce taux est en constante hausse depuis 2020 pour les deux groupes, même si les taux d'attribution aux entreprises liées des sociétés APRR-Area sont en baisse sur la dernière période, passant de 36 % à 33 %. Compte tenu des volumes de marchés concernés, ces évolutions peuvent être considérées statistiquement significatives. En revanche, les valeurs annuelles présentées ci-après doivent être considérées avec plus de prudence : compte tenu de la grande hétérogénéité des marchés des SCA, elles sont parfois le reflet de situations conjoncturelles.

**Sur la seule année 2025, le taux d'attribution est stable, bien que les situations soient contrastées entre groupes.** Ainsi, le taux d'attribution aux entreprises liées du groupe Eiffage décroît après 3 années de hausses successives et atteint son plus bas historique avec 17 %, contre 47 % en 2024, son plus haut historique. À l'inverse, le taux d'attribution aux entreprises liées du groupe Vinci apparaît en hausse, même si son niveau précis est difficile à établir. En raison de la structure particulière des marchés passés en 2025 (voir Focus 2), il peut être estimé dans une fourchette comprise entre 37 % et 55 % contre 36 % en 2024.

**Focus 2 : Le poids des accords-cadres dans les marchés du groupe Vinci rend le calcul de son taux d'attribution aux entreprises liées imprécis**

**Le calcul du taux d'attribution aux entreprises liées du groupe Vinci s'est avéré difficile en 2025 du fait d'un phénomène conjoncturel.** Les SCA du groupe Vinci ont en effet conclu 7 accords-cadres importants, pour un montant maximal cumulé de 149 millions d'euros, qui viennent majorer ce taux. En effet, pour le calcul de cet indicateur, de tels accords sont usuellement entièrement considérés comme attribués à une entreprise liée dès lors qu'une entreprise de cette nature figure parmi les attributaires. Cette hypothèse, nécessaire faute d'information sur la répartition des montants attribués à chacun des attributaires, aboutit à une estimation haute du taux d'attribution, soit un taux de 55 % au cas d'espèce.

**Afin de tenir compte de ce contexte et de raisonner en fourchette,** l'ART a également calculé le taux dans l'hypothèse où Vinci Autoroutes viendrait *in fine* à attribuer les marchés subséquents dans les mêmes proportions à l'ensemble des attributaires. Sous une telle hypothèse, le taux d'attribution aux entreprises liées serait alors de 37 %.

Figure 6 : Évolution de la part des marchés de travaux attribués à au moins une entreprise liée, moyenne glissante 3 ans

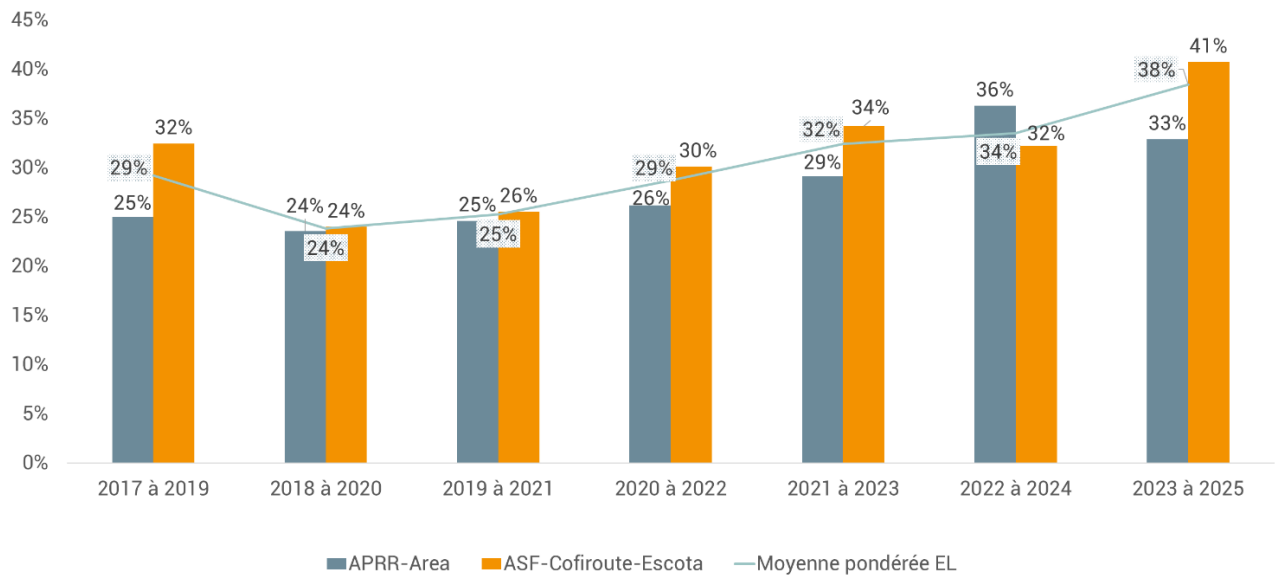
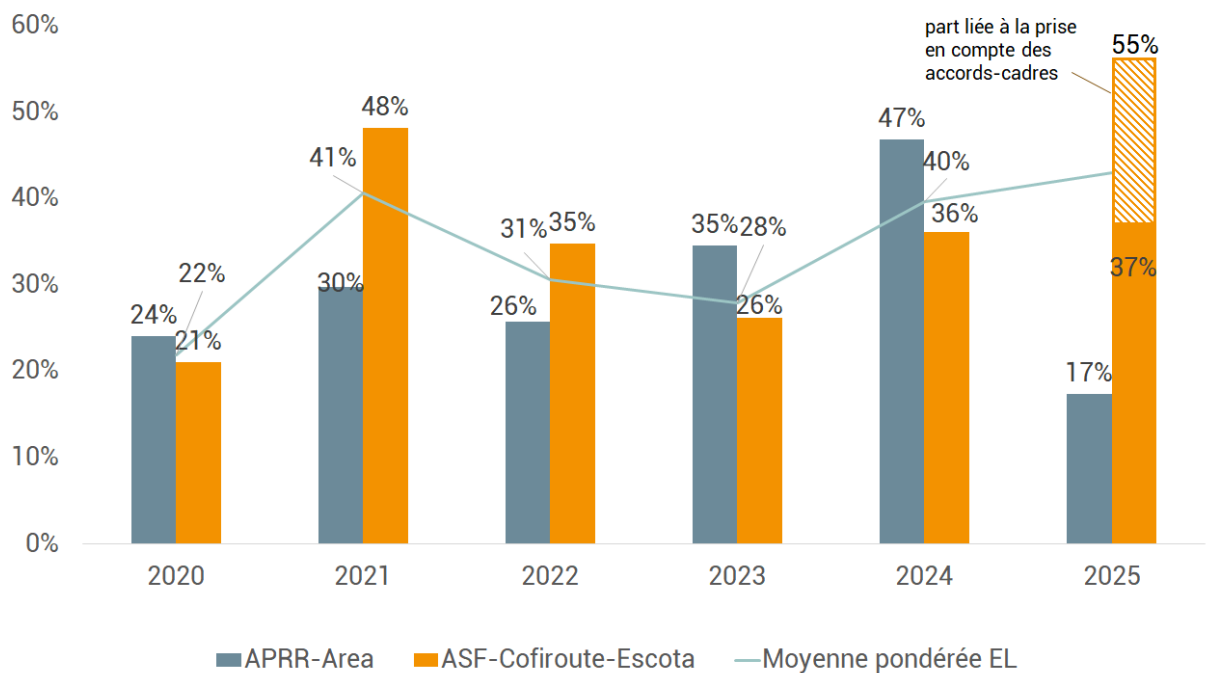


Figure 7 : Évolution annuelle de la part des marchés de travaux attribués à au moins une entreprise liée (en montant)<sup>7</sup>



Source : Calculs ART sur le fondement des données de marchés des SCA

<sup>7</sup> Contrairement aux précédents rapports sur les marchés passés par les SCA, un seul taux d'attribution aux entreprises liées est calculé. En effet, précédemment, l'analyse en série présentée dans la Figure 6 et celle en coupe présentée dans le tableau 2

En outre, comme en 2024, les entreprises liées à des SCA remportent, en proportion, plus de marchés auprès de ces dernières qu'auprès des autres SCA. Ainsi, les entreprises de travaux publics du groupe Vinci remportent en moyenne 39 % des marchés toutes SCA confondues, contre 55 % des marchés des sociétés ASF-Cofiroute-Escota<sup>8</sup>. Quant aux entreprises de travaux publics du groupe Eiffage, elles remportent en moyenne 11 % des marchés toutes SCA confondues, contre 17 % pour les marchés des sociétés APRR-Area. Cet écart est toutefois en forte baisse pour les sociétés APRR-Area – il était de 24 points en 2024.

Tableau 2 : Part des marchés de travaux attribués aux groupes de travaux publics selon les groupes de SCA

Groupe de SCA	Vinci	Eiffage	Autres
ASF-Cofiroute-Escota	55 %	4 %	41 %
APRR-Area	19 %	17 %	64 %
Autres	23 %	22 %	55 %
<b>Part de marché</b>	<b>39 %</b>	<b>11 %</b>	<b>50 %</b>

Source : Calculs ART sur le fondement des données de marchés des SCA

Tableau 3 : Écart entre la part des marchés attribués à Vinci et Eiffage par leur SCA liées et leur part de marché moyenne (en points de pourcentage)

	Vinci	Eiffage
2021	19 %	5 %
2022	10 %	6 %
2023	6 %	16 %
2024	7 %	24 %
2025	16 %	6 %

Source : Calculs ART sur le fondement des données de marchés des SCA  
 Note de lecture : En 2025, il y avait un écart de 6 points de pourcentage entre la part des marchés attribués par APRR à Eiffage (17 %) et la part des marchés attribués par l'ensemble des SCA à Eiffage (11 %).

**La hausse des marchés attribués par ASF-Cofiroute-Escota au groupe Vinci sur ces deux dernières années appellera un examen approfondi de l'ART.** Cet examen visera à apprécier dans quelle mesure cette évolution résulte des caractéristiques des marchés passés en 2025, notamment du poids des accords-cadres conclus cette année, susceptibles de majorer temporairement l'indicateur, ou traduit une évolution plus durable des pratiques d'attribution.

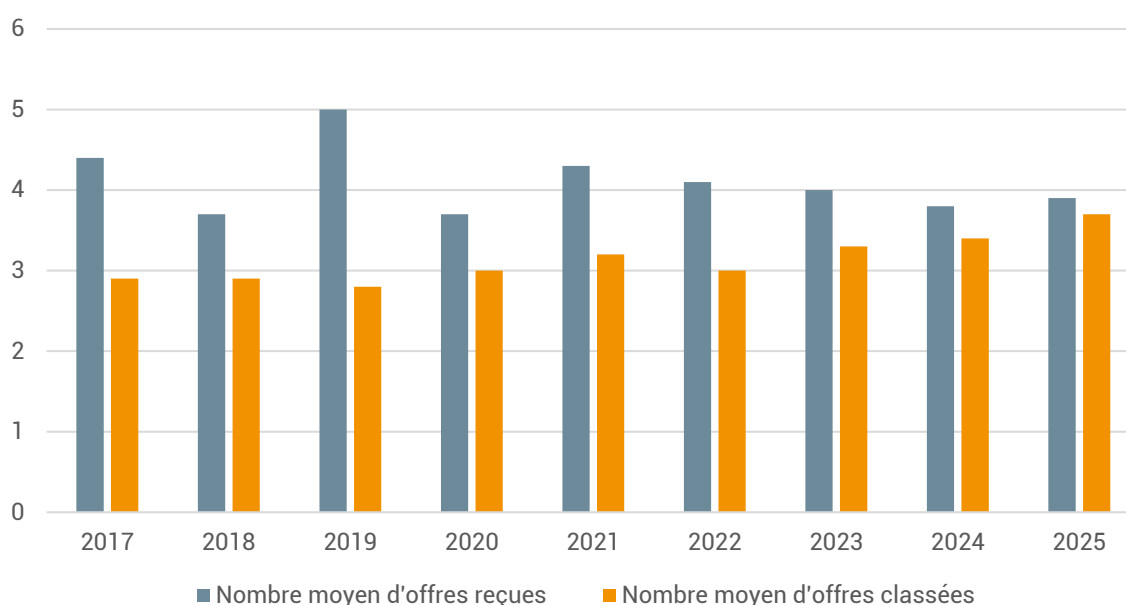
s'appuyaient, pour des raisons méthodologiques sur des calculs pouvant légèrement différer. La principale distinction venait du traitement des groupements. Dans ce rapport, un marché est attribué à une entreprise liée si et seulement le mandataire du groupement en est une. Cette hypothèse vient légèrement sous-estimer le taux sans en changer l'ordre de grandeur : en 2025, il serait de 58 % pour le groupe Vinci s'il avait été considéré qu'un marché était attribué à une entreprise liée dès lors que le groupement comprenait au moins une entreprise liée. Il convient de noter que cela implique une légère rupture de série dans la Figure 6, les taux des années précédentes ayant été calculés selon l'ancienne méthodologie.

<sup>8</sup> 29 % vs. 37 % si Vinci Autoroutes venait *in fine* à attribuer les marchés subséquents dans les mêmes proportions à l'ensemble des attributaires (cf. Focus 2).

- b. Le nombre de répondants par appel d'offres pour les marchés de travaux est stable, reflet d'une intensité concurrentielle satisfaisante

**En 2025, le nombre de répondants pour les marchés de travaux s'établit en moyenne à 3,9, et reste globalement stable depuis 2017.** La moyenne est en effet de 4,1 répondants sur la période 2017 – 2025. Par ailleurs, le nombre moyen d'offres classées – c'est-à-dire les offres jugées, conformément à l'article R. 2152-6 du code de la commande publique, régulières, acceptables et appropriées – poursuit sa croissance et atteint, pour la troisième année consécutive, un nouveau maximum avec 3,7 offres pour l'année 2025, soit un taux de 95 % des offres reçues contre 71 % en moyenne pour la période 2017-2022. Enfin, les procédures pour lesquelles un seul soumissionnaire a déposé une offre n'ont concerné que 5 % des marchés de travaux, un chiffre en légère baisse par rapport à 2024 (7 %). Ces chiffres témoignent d'une bonne intensité concurrentielle du secteur.

Figure 8 : Évolution annuelle du nombre moyen de répondants et d'offres classées sur la période 2017-2025 (marchés de travaux)



Source : Calculs ART sur la base des chiffres des SCA

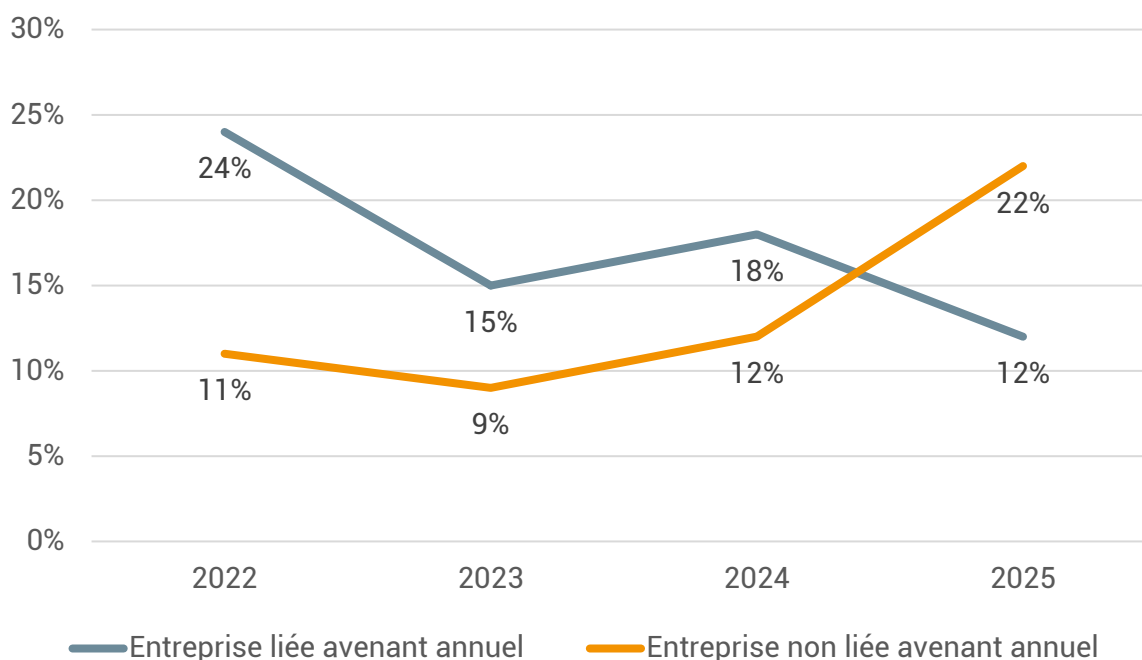
- c. Le taux d'avenants passés avec des entreprises liées est en baisse en 2025

**Dans son précédent rapport, l'ART a mis en avant un point de vigilance concernant les avenants, tenant au fait que les SCA concluent des avenants plus importants en montant lorsqu'ils concernent des contrats attribués à des entreprises liées.**

**Cette tendance s'est toutefois inversée en 2025.** En effet, les avenants aux contrats conclus en 2025 avec des entreprises liées représentent en moyenne 12 % du montant initial des marchés, contre 22 % pour les avenants aux contrats passés avec d'autres entreprises.

**Toutefois, cette inversion de la tendance est principalement due à la conclusion de deux importants avenants de travaux** avec des entreprises non liées qui représentent près de 65 % du montant cumulé des avenants en 2025. Ces deux avenants ont permis de solder des contentieux pour des opérations de travaux de très grande envergure, c'est-à-dire de plus de 100 M€. Sans ces deux avenants, la part des avenants aux marchés de travaux attribués à au moins une entreprise liée reste supérieure en montant attribué aux entreprises non liées : le taux pour les entreprises non liées passe de 22 % à 5 %.

Figure 9 : Évolution de la part des avenants aux marchés de travaux attribués à au moins une entreprise liée (en montant)



Source : Calculs ART à partir des dossiers de marché des SCA

## 1.2. Le contrôle des marchés effectué par l'ART en 2025

Compte tenu du volume de marchés passés par les SCA - les marchés soumis à l'avis des commissions de marchés en 2025 représentaient à eux seuls 407 marchés - l'ART procède à un contrôle des marchés par sondage au cours de l'année, ainsi qu'à des contrôles thématiques. Pour l'année 2025, l'ART a conduit un contrôle renforcé des marchés attribués par les groupes Vinci et Eiffage à leurs entreprises liées.

### 1.2.1. Le contexte et l'approche du contrôle : la hausse des attributions aux entreprises liées a poussé l'ART à poursuivre son contrôle renforcé de ces marchés

**Le contrôle de l'attribution de marchés à des entreprises liées est un élément essentiel des missions de l'ART, qui doit notamment veiller à l'exercice d'une concurrence effective et loyale lors de la passation des marchés des SCA<sup>9</sup>.** C'est notamment en s'appuyant sur le constat d'un fort taux d'attribution à des entreprises liées que l'Autorité de la concurrence a recommandé de renforcer les règles relatives à la passation des marchés par les SCA et de renforcer leur contrôle<sup>10</sup>.

**Or, en 2025 comme en 2024, il a été observé que les entreprises liées à des SCA ont remporté, en proportion, plus de marchés auprès de ces dernières qu'auprès des autres SCA.** Précisément, en 2024, les entreprises de travaux publics du groupe Vinci remportaient en moyenne 34 % des marchés des sociétés ASF, Cofiroute et Escota, soit 9 points de pourcentage de plus que pour les marchés toutes SCA confondues. Quant aux entreprises de travaux publics du groupe Eiffage, elles remportaient en moyenne 37 % des marchés des sociétés APRR et Area, contre 6 % des marchés toutes SCA confondues, soit cinq fois plus.

<sup>9</sup> En vertu de l'article L. 122-14 du code de la voirie routière.

<sup>10</sup> Avis n° 14-A-13 du 17 septembre 2014 sur le secteur des autoroutes après la privatisation des sociétés concessionnaires.

**C'est pourquoi un contrôle renforcé a été poursuivi en 2025.**

**Si aucun des marchés examinés n'a révélé d'irrégularité majeure en 2025**, une procédure de passation de marché de travaux finalement conclue avec des entreprises liées a révélé des marges de progrès s'agissant de la préparation des marchés et de leur analyse.

1.2.2. Le résultat du contrôle : un examen approfondi des principaux marchés attribués à des entreprises liées a révélé une pratique conforme au cadre juridique applicable

**Dans le cadre de son contrôle renforcé, l'ART a procédé à une analyse détaillée des principaux marchés conclus par APRR-Area et Vinci Autoroutes avec leurs entreprises liées.** En particulier, les 13 plus gros marchés attribués à une entreprise liée par Vinci Autoroutes et les 5 plus gros<sup>11</sup> pour APRR-Area ont été analysés. Ces 18 marchés représentent un montant cumulé de 240 M€, soit 74 % des marchés attribués en montant à une entreprise liée en 2025.

**Trois conclusions générales peuvent être tirées de cette analyse.**

**Premièrement, pour l'intégralité des marchés contrôlés, la procédure a été respectée.** En particulier, les cahiers des charges sont clairs, les délais et modalités de publicité sont respectés et les méthodes de notation sont appliquées avec objectivité. Par ailleurs, les commissions des marchés ont pu exercer leur contrôle dans des conditions satisfaisantes et n'ont pas relevé de difficultés notables. Enfin, les SCA ont pris soin d'apporter des réponses précises à leurs demandes d'informations.

**Deuxièmement, pour la quasi-totalité des marchés concernés, l'offre la moins disante a été retenue.** Seules deux exceptions ont été constatées :

- Un marché à forte composante technique, qui a conduit la SCA à retenir une pondération élevée pour le critère technique (60 %) et plus faible pour le critère prix (40 %). L'offre du groupement (comprenant une entreprise liée non-mandataire) qui a remporté l'appel d'offres était 12 % plus chère, mais a obtenu une note technique significativement plus élevée. Après analyse des dossiers par l'ART, cette différence dans les notes techniques était pleinement justifiée.
- Un marché dans lequel le candidat ayant remis l'offre la mieux classée a souhaité retirer son offre en raison de la mobilisation de ses moyens sur d'autres chantiers. La SCA a alors attribué le marché au deuxième candidat, une entreprise liée. Après analyse du retrait par l'ART, les raisons qui ont poussé le candidat à demander le retrait de son offre étaient sérieuses et l'acceptation de ce retrait par la SCA était également justifiée.

---

<sup>11</sup> Du fait du nombre plus réduit de marchés de plus de 2 M€ attribués à une entreprise liée à Eiffage

**Troisièmement, à quelques exceptions près, le niveau de concurrence est satisfaisant.** Ainsi, sur les 18 marchés contrôlés, 12 ont reçu plus de trois offres classées. En revanche, un marché de Vinci n'a reçu qu'une seule offre, d'une entreprise liée, alors qu'il s'agissait d'un marché d'entretien des chaussées d'un montant important, de [5 – 10] M€, une catégorie de marchés qui est pourtant généralement compétitive. Dans son rapport sur les marchés passés en 2024, l'ART avait déjà relevé des pratiques de passation des marchés pouvant limiter le nombre d'offres. Les recommandations formulées alors, notamment en termes de structuration des lots et d'exigences, restent valides, leur respect étant essentiel pour maintenir une concurrence suffisante sur les marchés de travaux.

**L'absence d'irrégularités relevées à l'issue de ce contrôle renforcé ne remet pas en cause la pertinence de celui-ci.** Les indicateurs statistiques observés par l'ART ont vocation à orienter ses priorités de contrôle ; ils ne préjugent pas, à eux seuls, de l'existence de manquements au cadre juridique applicable. Dès lors que certains indicateurs demeurent durablement élevés, il appartient à l'Autorité de poursuivre ses vérifications afin de s'assurer que les procédures de passation continuent d'être mises en œuvre dans des conditions garantissant une concurrence effective et loyale.

**Action de l'ART :** Compte tenu de l'absence d'irrégularités observées, mais au vu d'un taux d'attribution aux entreprises liées qui reste tendanciellement élevé, l'ART maintiendra une vigilance renforcée s'agissant des marchés passés à des entreprises liées par les sociétés ASF-Cofiroute-Escota et APRR-Area.

### 1.2.3. Les enseignements du contrôle : deux marges de progrès ont été identifiées dont la prise en compte participerait à une concurrence effective et loyale pour les marchés des SCA

- a. Première marge de progrès identifiée : ne pas créer de dépendance artificielle à un prestataire, à plus forte raison lorsqu'il s'agit d'une entreprise liée et à l'approche de la fin des concessions actuelles

**Un marché révélant une éventuelle dépendance artificielle à une entreprise liée a été identifié dans le cadre du contrôle.** Une SCA a conclu en 2025 un accord-cadre sans publicité ni mise en concurrence avec l'une de ses entreprises liées, relatif à l'exploitation et aux fournitures de ses systèmes de gestion technique centralisée (GTC) d'ouvrages, bassins et équipements tunnel. Ce contrat s'inscrit dans une situation de reconduction quasi continue de prestations similaires depuis 2013, comprenant un premier marché négocié de six ans, un renouvellement de cinq ans en 2020 sans publicité ni mise en concurrence, puis un nouvel accord-cadre de trois ans également, conclu sans publicité ni mise en concurrence en 2025. Il en résulte une relation contractuelle de près de 15 ans pour un montant cumulé estimé à environ 15 M€ HT.

**La SCA justifie le recours à une procédure d'exception<sup>12</sup> au motif que le marché ne peut être réalisé que par un opérateur économique déterminé pour des raisons techniques.** Elle invoque la complexité et la criticité des systèmes GTC, indispensables à la sécurité et à l'exploitation des infrastructures, ainsi que la nécessité de recourir à un prestataire disposant d'une connaissance approfondie des installations afin de ne pas allonger les délais ni augmenter les coûts. Elle estime qu'un changement de prestataire aurait entraîné une phase d'appropriation d'environ trois ans. Cela aurait impliqué une analyse fonctionnelle et technique approfondie des systèmes existants, et généré un doublement des coûts et des délais. La SCA estime que ces risques étaient disproportionnés au regard des enjeux de sécurité et de continuité d'exploitation. Elle soutient également qu'elle ne dispose pas des compétences permettant une gestion en interne, et que le recours à un prestataire unique

---

<sup>12</sup> En l'espèce, une procédure sans publicité ni mise en concurrence sur le fondement de l'article R. 2122-3 2° du code de la commande publique.

facilite le pilotage et la responsabilité globale. La SCA précise enfin que l'accord-cadre vise essentiellement à assurer le maintien en conditions opérationnelles des systèmes existants jusqu'à leur remplacement complet à partir de 2028, qui fera l'objet d'une mise en concurrence.

**Au regard des exigences strictes encadrant les marchés sans publicité ni mise en concurrence, l'ART considère que les justifications apportées par la SCA sont insuffisamment étayées.** En l'espèce, si la technicité et la sensibilité des systèmes GTC ne peuvent être contestés, les éléments fournis par la SCA n'apparaissent pas suffisamment étayés : ils ne permettent pas de démontrer que l'entreprise liée en question serait le seul opérateur capable de répondre au besoin de la SCA en l'absence de toute solution de remplacement raisonnable, comme l'exige le code de la commande publique. Par exemple, les estimations de délais et de surcoûts ne sont pas suffisamment documentées : elles ne s'appuient pas sur des retours d'expérience précis. Par ailleurs, aucune étude de marché ni recherche de prestataires concurrents n'est mentionnée, ce qui ne permet pas d'établir l'absence d'alternative raisonnable. Enfin, certaines alternatives semblent ne pas avoir été pleinement explorées, telles que l'internalisation partielle, le recours à des avenants ciblés pour des opérations spécifiques, ou encore la dissociation entre prestations logicielles et matérielles. Dans ces conditions, les arguments avancés relèvent davantage de considérations de continuité opérationnelle, de simplicité de gestion et de maîtrise des risques que d'une impossibilité technique objective au sens du code de la commande publique. Or, des considérations économiques et organisationnelles ne peuvent, à elles seules, justifier le recours à la procédure prévue par l'article R. 2122-3 2° du code de la commande publique.

**Comme elle a déjà pu le faire par le passé<sup>13</sup>, l'ART rappelle que le recours à des procédures de passation sans publicité ni mise en concurrence, qui constituent des procédures d'exception, nécessite un strict respect des conditions fixées par les textes applicables, et une démonstration rigoureuse du respect de ces exigences.** Cette situation est d'autant plus sensible qu'elle s'inscrit dans une succession de marchés attribués sans publicité ni mise en concurrence à une entreprise liée, faisant peser un risque de dépendance technique durable à cette entreprise, susceptible de réduire l'intensité concurrentielle, ce qui apparaît particulièrement problématique à l'approche de la fin des concessions autoroutières. En effet, la situation implique une potentielle dépendance à des outils spécifiques, développés par des entreprises capitalistiquement liées aux concessionnaires historiques. Or, dans la perspective de la fin des concessions, il est essentiel de préserver des capacités effectives de mise en concurrence. Il convient de s'assurer que les futurs exploitants de l'autoroute ne seront pas liés dans leurs choix de prestataire par des dépendances ancrées, qui rendraient la mise en concurrence plus difficile et moins efficace.

**Recommandation :** L'ART invite les SCA à documenter rigoureusement la nécessité du recours à une procédure sans publicité ni mise en concurrence, lorsqu'elles ont recours à de telles procédures.

#### b. Les pratiques de publication de l'estimation sont très différentes entre SCA

**L'ART a constaté que la pratique de publication de l'estimation des marchés changeait drastiquement d'une SCA à l'autre.** En 2025, quatre SCA n'ont publié aucune estimation, deux ont publié l'estimation pour une partie de leurs marchés, et une a publié les estimations pour l'intégralité de ses marchés. Cette différence de pratique, pour des marchés de même type, et répondant *a priori* aux mêmes contraintes, interroge.

---

<sup>13</sup> [Rapport](#) annuel *Les marchés et les contrats passés par les sociétés concessionnaires d'autoroutes – Exercice 2023*, publié en juin 2024.

**L'estimation du besoin est un élément structurant du processus d'achat.** Étape préalable obligatoire, elle permet à l'acheteur de déterminer la procédure applicable, d'anticiper le montant du marché et d'assurer la soutenabilité budgétaire de l'opération.

**Toutefois, l'opportunité de sa publication dans les documents de consultation doit être appréciée au cas par cas.** Le passage à une communication exhaustive des estimations peut constituer un progrès en matière de transparence et améliorer la qualité de l'information disponible, mais ces bénéfices doivent être mis en regard des risques associés.

**En effet, du point de vue concurrentiel, la diffusion d'une estimation en amont de la remise des offres peut produire des effets d'ancrage et influencer les comportements des soumissionnaires.** Les analyses de l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) en matière de commande publique<sup>14</sup> soulignent à cet égard que la transparence des informations économiques doit être conciliée avec la prévention des risques de collusion, certaines données sensibles pouvant, dans certains contextes, réduire l'incertitude stratégique entre candidats et atténuer la pression concurrentielle.

**Recommandation :** L'ART invite les SCA à interroger leurs pratiques de publication ou non de l'estimation, au regard des bénéfices et risques pour les différents marchés.

### 1.3. L'évolution du cadre réglementaire

**Début 2026, le cadre réglementaire applicable aux marchés passés par les SCA a connu une évolution majeure.** Plusieurs limites du cadre précédent avaient été identifiées, tenant à la fois au niveau de formalisme imposé à certains marchés de travaux et à l'encadrement des procédures dérogatoires sans publicité ni mise en concurrence (section 1.3.1). À la suite de travaux conjoints entre l'État concédant et l'ART, le décret du 18 mars 2026<sup>15</sup> est venu faire évoluer les obligations des SCA afin de trouver un meilleur équilibre entre souplesse d'achat, intensité concurrentielle et contrôle effectif (section 1.3.2). L'ART a ensuite engagé l'élaboration de lignes directrices pour accompagner cette réforme (section 1.3.3). En 2026, elle assurera un suivi de la manière dont les SCA mettent en œuvre cette réforme.

#### 1.3.1. Le constat de départ : le niveau de formalisme apparaissait inadapté pour certains marchés de travaux, ce qui était susceptible de freiner l'accès des PME

**La réforme du cadre réglementaire vise à alléger les procédures applicables aux marchés de travaux de montant limité.** En effet, conformément au code de la voirie routière, les marchés de travaux passés par les SCA privées d'un montant supérieur ou égal à 500 k€ HT devaient être passés selon une procédure formalisée, imposant le plus haut niveau de respect de règles de publicité et de mise en concurrence<sup>16</sup>. Elle se distingue de la procédure adaptée, qui laisse davantage de souplesse dans l'organisation de la consultation.

**Deux raisons ont conduit à engager une réflexion sur le niveau du seuil de recours à une procédure formalisée.**

---

<sup>14</sup> Voir, à cet égard : OCDE, Lignes directrices sur la lutte contre les soumissions concertées dans les marchés publics, (mise à jour 2025)

<sup>15</sup> Décret n° 2026-199 du 18 mars 2026 relatif aux marchés de travaux, fournitures et services passés par les sociétés concessionnaires sur le réseau autoroutier concédé

<sup>16</sup> Article R. 122-31 du code de la voirie routière dans sa rédaction précédant le décret du 18 mars 2026.

**D'une part, le seuil applicable aux SCA privées apparaissait bas en comparaison avec ceux applicables à d'autres acheteurs.** Il était fixé à 500 k€ HT pour les marchés de travaux des SCA privées, contre 2 M€ HT pour les SCA publiques<sup>17</sup> et de l'ordre de 5 M€ HT pour les marchés publics de travaux des pouvoirs adjudicateurs et entités adjudicatrices de droit commun<sup>18</sup>. Ainsi, pour les marchés de taille intermédiaire, les SCA privées étaient soumises à des contraintes procédurales élevées au regard des montants en jeu, ce qui nuisait à leur efficacité opérationnelle. Or ces marchés représentent un volume non négligeable : le montant cumulé des marchés de travaux des SCA privées dont la valeur est comprise entre 500 k€ HT et 2 M€ HT s'élevait à 144 M€ en 2024 et à 108 M€ en 2025, soit plus de 5 % des achats des SCA.

**D'autre part, le recours obligatoire à une procédure formalisée dès 500 k€ HT était susceptible de dissuader certains opérateurs de soumissionner aux marchés situés juste au-dessus de ce seuil.** Les petites et moyennes entreprises (PME) et, *a fortiori*, les très petites entreprises (TPE) pouvaient renoncer à candidater en raison de la charge administrative induite par une procédure formalisée. Ce constat se retrouve dans les données observées par l'ART. Ainsi, sur la période 2019-2022, la part des marchés attribués à des PME variait entre 32 % et 40 %, alors que ces entreprises représentaient environ 50 % du chiffre d'affaires du secteur. En outre, entre 2020 et 2022, le nombre moyen de répondants était de l'ordre de 3,5 par procédure, contre 5 pour les marchés de travaux de plus de 5 M€.

**C'est pourquoi, dès 2023, un cycle de concertation a été engagé afin de définir un cadre plus équilibré.** Pour l'ART, l'enjeu était de s'assurer que cette modification permette une simplification effective du cadre applicable, sans réduire l'intensité concurrentielle des marchés concernés ni favoriser des attributions préférentielles à des entreprises liées.

### 1.3.2. Le décret du 18 mars 2026 recherche un équilibre entre simplification des procédures et garanties concurrentielles

**Le décret du 18 mars 2026 est venu concrétiser ces travaux.** Il recherche un juste équilibre entre la simplification des procédures, au service de la concurrence, et le maintien du contrôle voulu par le législateur. Il permet ainsi de recourir à une procédure adaptée pour les marchés de travaux des SCA privées compris entre 500 k€ HT et 2 M€ HT, tout en garantissant un contrôle des commissions des marchés sur ces procédures. Conformément au code de la voirie routière, l'Autorité a été saisie pour avis du projet de décret<sup>19</sup> (voir Focus 1). Dans cet avis, elle a salué les mesures de simplification permettant aux SCA de gagner en efficacité dans leurs achats et de stimuler la concurrence.

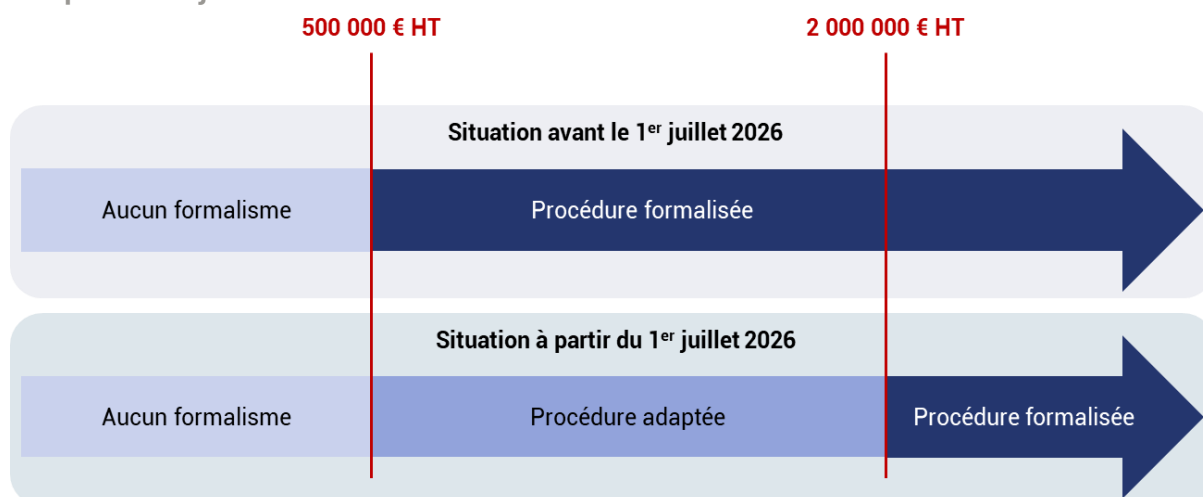
---

<sup>17</sup> Article R. 122-32-1 du code de la voirie routière.

<sup>18</sup> En 2025, ce seuil était de 5 538 000 € HT, tel que fixé par l'avis relatif aux seuils de procédure et à la liste des autorités publiques centrales en droit de la commande publique.

<sup>19</sup> Avis n° 2025-054 du 19 juin 2025 portant sur le projet de décret relatif aux marchés de travaux, fournitures et services passés par les sociétés concessionnaires sur le réseau autoroutier concédé

Figure 10 : Le cadre réglementaire applicable aux marchés de travaux des SCA privées à compter du 1<sup>er</sup> juillet 2026



Source : ART

**Schématiquement, le décret prévoit trois ensembles de dispositions.**

**Le premier ensemble allège les règles de passation applicables aux marchés des SCA privées.**

Il comprend notamment :

- le rehaussement du seuil à partir duquel les SCA privées doivent passer leurs marchés de travaux selon une procédure formalisée à 2 M€ HT<sup>20</sup> ;
- le recours à une procédure adaptée pour les marchés de travaux des SCA privées dont la valeur estimée est supérieure ou égale à 500 k€ HT et inférieure à 2 M€ HT, sous réserve de fixer un délai de réception des candidatures et des offres de 21 jours minimum, sauf urgence dûment justifiée<sup>21</sup> ;
- la suppression de la publication systématique d'avis de préinformation pour les marchés passés par les SCA privées<sup>22</sup>.

**Le deuxième ensemble adapte le contrôle des commissions des marchés au nouveau régime de procédure adaptée.** Il comprend notamment :

- un avis préalable obligatoire des commissions des marchés sur les marchés de travaux des SCA privées passés selon une procédure adaptée, reposant sur un formalisme de présentation simplifié<sup>23</sup> ;
- une modification du régime de contrôle des avenants par les commissions des marchés permettant à certains avenants de faire l'objet d'un avis préalable de la commission selon un formalisme de présentation simplifié<sup>24</sup> ;

**Le troisième ensemble renforce les garanties applicables.** Il comprend notamment :

- un contrôle préalable, par les commissions des marchés, des marchés passés sans publicité ni mise en concurrence par les SCA privées à partir de 240 k€ HT pour les marchés de fournitures ou services et 500 k€ HT pour les marchés de travaux, sous réserve de certaines exceptions<sup>25</sup> ;

<sup>20</sup> III de l'article R. 122-31 du CVR modifié.

<sup>21</sup> III et V de l'article R. 122-31 du CVR modifié.

<sup>22</sup> IV de l'article R. 122-31 du CVR dans sa précédente rédaction.

<sup>23</sup> II de l'article R. 122-36 du CVR modifié.

<sup>24</sup> III de l'article R. 122-36 du CVR modifié.

<sup>25</sup> 4° du I de l'article R. 122-36 du CVR modifié.

- l'obligation de prévoir des règles de déport dans les règles internes des commissions des marchés<sup>26</sup> et un avis conforme de l'ART en cas de révocation d'un membre d'une commission des marchés<sup>27</sup>.

L'entrée en vigueur des dispositions relatives à la passation des marchés est prévue au 1<sup>er</sup> juillet 2026, afin de laisser un temps suffisant aux SCA concernées pour mettre en conformité leurs processus d'achat.

Figure 11 : Seuils applicables à la suite de l'entrée en vigueur du décret

Pour les 18 SCA privées	≥ 2 M€ HT pour les marchés de travaux	Toutes les SCA doivent passer leurs marchés selon une procédure formalisée lorsque le montant prévisionnel dépasse un certain seuil : ces obligations figurent aux articles L. 122-12 et suivants ainsi que R. 122-38 et suivants du code de la voirie routière, modifié par le décret n° 2026-99 du 18 mars 2026.
	≥ 240 k€ HT pour les marchés de fourniture et services	
Pour les 18 SCA privées	Entre 500 k€ HT et 2 M€ HT pour les marchés de travaux	Toutes les SCA privées doivent passer leurs marchés selon une procédure adaptée lorsque le montant prévisionnel est compris entre 500 k€ HT et 2 M€ HT pour les marchés de travaux : ces obligations figurent aux III et V de l'article R. 122-31 du code de la voirie routière, modifié par le décret n° 2026-199 du 18 mars 2026.
Pour les 2 SCA publiques	≥ 2 M€ HT pour les marchés de travaux	Toutes les SCA historiques doivent instaurer une commission des marchés, en application notamment de l'article L. 122-17 du code de la voirie routière.
	≥ 221 k€ HT pour les marchés de fourniture et services	

<sup>26</sup> I de l'article R. 122-35 du CVR modifié.

<sup>27</sup> I de l'article R. 122-34 du CVR modifié.

## Focus 1 : l'avis de l'ART sur le projet de décret relatif aux marchés de travaux, fournitures et services passés par les sociétés concessionnaires

L'ART a été saisie pour avis, au mois d'avril 2025, d'un projet de décret relatif aux marchés de travaux, fournitures et services passés par les sociétés concessionnaires sur le réseau autoroutier concédé. L'avis de l'ART, prévu par l'article L. 122-22 du code de la voirie routière, a permis de s'assurer de l'équilibre du nouveau dispositif et, en particulier, que celui-ci était suffisant pour prévenir tout risque d'affaiblissement du niveau de concurrence pour les marchés passés par les SCA.

Dans son avis, l'ART a notamment appelé au maintien d'un réel contrôle préalable des marchés passés selon une procédure adaptée par les commissions des marchés, au regard des montants que représentent ces marchés annuellement, du risque persistant d'attribution à des entreprises liées qu'elle relève dans ses rapports et de l'intérêt de pouvoir contrôler le réel effet du projet de décret sur la concurrence<sup>28</sup>. Elle a précisé qu'un tel contrôle pouvait évidemment, dans une volonté de simplification, reposer sur un formalisme allégé de présentation aux commissions des marchés tel que prévu par le projet de décret.

L'ART a par ailleurs :

- réitéré sa position quant à la nécessité de renforcer le contrôle des marchés passés sans publicité ni mise en concurrence, dans un contexte d'augmentation du recours par les SCA à de telles procédures<sup>29</sup>, en les soumettant, pour avis préalable, au contrôle des commissions des marchés, sous réserve de certaines exceptions<sup>30</sup> ;
- appelé à ne pas complexifier les textes applicables au contrôle des avenants<sup>31</sup> ;
- souligné l'introduction obligatoire de mécanismes de déport dans les règles internes des commissions des marchés<sup>32</sup>.

Les recommandations de l'avis n° 2025-054 du 19 juin 2025 ont largement été suivies.

### 1.3.3. L'ART a publié des lignes directrices pour accompagner cette réforme

Afin d'accompagner cette réforme, l'ART a adopté deux décisions portant lignes directrices relatives, d'une part, à la composition des commissions des marchés<sup>33</sup>, d'autre part, aux règles internes établies par ces commissions<sup>34</sup>. Ces lignes directrices, apparues nécessaires à la lumière des modifications apportées par le décret du 18 mars 2026, visent essentiellement deux objectifs.

D'une part, elles procèdent à des simplifications procédurales et à des actualisations rendues nécessaires par les évolutions du cadre juridique, ainsi qu'à l'harmonisation des bonnes pratiques des SCA relevées par l'ART depuis sa prise de compétence s'agissant du contrôle des marchés des SCA, en 2016. Elles poursuivent ainsi des objectifs de simplification et de transparence. Elles répondent, en particulier, à des échanges avec les membres indépendants

<sup>28</sup> Voir notamment les points 33 à 35 de l'avis du 19 juin 2025.

<sup>29</sup> Précisé notamment dans le [Rapport annuel sur les marchés et les contrats passés par les sociétés concessionnaires d'autoroutes – Exercice 2023](#), publié en 2024 (pages 19 et suivantes).

<sup>30</sup> Voir notamment les points 46 et suivants de l'avis du 19 juin 2025.

<sup>31</sup> Voir notamment le point 36 de l'avis du 19 juin 2025.

<sup>32</sup> Voir notamment les points 41 et suivants de l'avis du 19 juin 2025.

<sup>33</sup> Décision de l'ART n° 2026-035 portant adoption de lignes directrices sur l'instruction des saisines transmises au titre des articles L. 122-17 et R. 122-34 du code de la voirie routière relatives à la composition des commissions des marchés instituées par certains concessionnaires d'autoroutes.

<sup>34</sup> Décision de l'ART n° 2026-034 portant adoption de lignes directrices sur l'instruction des saisines transmises au titre des articles L. 122-17 et R. 122-35 du code de la voirie routière relatives aux règles internes définies par les commissions des marchés instituées par certains concessionnaires d'autoroutes.

des commissions des marchés qui ont fait part de la nécessité d'améliorer certains processus pour plus de transparence et un contrôle plus efficace<sup>35</sup> (voir Tableau 4).

**Tableau 4 : Bonnes pratiques essentielles au fonctionnement des commissions des marchés relevées lors des échanges avec les membres indépendants**

Thème	Description
<p><b>La préparation des séances</b></p>	<p>Les dossiers doivent être communiqués dans un délai suffisant, tenant compte de la complexité des projets. En tout état de cause, ce délai ne devrait pas être inférieur à cinq jours francs, sauf urgence dûment justifiée ou seconde convocation sans modification de l'ordre du jour.</p> <p>Les documents transmis doivent permettre à tous les membres de comprendre les caractéristiques des marchés et d'exercer un contrôle effectif.</p> <p>Les membres doivent aussi pouvoir demander des informations complémentaires.</p>
<p><b>La qualité du dossier présenté à la commission</b></p>	<p>Le contenu du dossier doit permettre à tous les membres d'exercer efficacement leur contrôle :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- en cas de négociation, les éléments négociés doivent être présentés, avec des documents écrits précisant les points négociés ;</li> <li>- pour les avenants, le dossier doit justifier le recours à l'avenant en droit et en fait, indiquer son fondement juridique, son montant, le montant cumulé des avenants et ses conséquences sur l'équilibre économique du marché.</li> </ul>
<p><b>Le déroulement de la séance et la traçabilité des débats</b></p>	<p>Les règles internes doivent prévoir les conditions de délibération, de vote et de départ. Elles doivent aussi garantir la traçabilité des observations, demandes, recommandations et réserves formulées par les membres dans les procès-verbaux de séance et les rapports d'activité annuels. Les échanges doivent être consignés dans un procès-verbal clair et fidèle, notamment lorsqu'un membre demande l'inscription d'un point.</p>

**D'autre part, elles visent à accompagner les commissions des marchés, via leurs règles internes, notamment, dans la mise en œuvre des évolutions du décret du 18 mars 2026 quant à leur fonctionnement et au contrôle des marchés passés selon une procédure adaptée.**

<sup>35</sup> Voir, en particulier le [Rapport annuel sur les marchés et les contrats passés par les sociétés concessionnaires d'autoroutes – Exercice 2022](#), publié en 2023 (pages 36 et suivantes).

1.3.4. À compter du 1<sup>er</sup> juillet 2026, l'ART assurera un suivi attentif de la mise en œuvre des évolutions apportées par le décret du 18 mars 2026

**Le décret du 18 mars 2026 s'applique aux marchés pour lesquels une consultation a été engagée ou un avis d'appel à la concurrence envoyé à publication à compter du 1<sup>er</sup> juillet 2026<sup>36</sup>.** Seules les dispositions relatives (i) à l'avis conforme de l'ART sur la révocation des membres des commissions des marchés et (ii) aux règles de dépôt sont d'application immédiate, étant entendu que les commissions des marchés ont eu besoin d'un délai incompressible afin de modifier leurs règles internes à la suite de la publication du décret et des lignes directrices de l'ART.

**L'ART accordera ainsi, a minima pour la seconde partie de l'année 2026, une importance particulière à la mise en œuvre de ce décret par les SCA et les commissions des marchés.** À ce titre, elle s'intéressera notamment aux conditions dans lesquelles les SCA privées ont recours aux marchés passés selon une procédure adaptée, ainsi qu'au contrôle, par les commissions des marchés, des marchés nouvellement passés selon une procédure adaptée et des marchés passés sans publicité ni mise en concurrence.

**Action de l'ART :** L'ART ouvrira un contrôle spécifique sur (i) les marchés de travaux passés selon une procédure adaptée par les SCA privées, ainsi que (ii) sur les modalités dans lesquelles les commissions des marchés sont mises à même, par les SCA, d'exercer leur office.

---

<sup>36</sup> Article 2 du décret du 18 mars 2026 mentionné précédemment.

## 2. Les contrats de sous-concession

**Le réseau autoroutier concédé français compte 366 aires de service**, sur lesquelles sont proposés des services de distribution de carburant, de recharge de véhicules électriques, de restauration et où sont établis des boutiques et des hôtels. Ces activités sont principalement externalisées auprès de tiers *via* des contrats dits de « sous-concession », visant à faire assurer par un tiers la construction, l'exploitation et l'entretien des installations annexes à caractère commercial situées sur le réseau autoroutier concédé. Il comprend également 598 aires de repos sur lesquelles sont parfois sous-concédées des activités, en particulier l'exploitation d'infrastructure de recharge pour véhicules électriques.

**Depuis 2016, le législateur a confié à l'ART une mission de contrôle de la passation des contrats de sous-concession** pour les aires de services et de repos<sup>37</sup> :

- L'ART s'assure, d'une part, que ces contrats, qui encadrent la vente de carburant, la restauration et les services de recharge de véhicules électriques, font l'objet d'une mise en concurrence effective et non discriminatoire. Un cadre favorisant la concurrence est en effet la manière la plus efficace d'assurer une offre de qualité et à des prix raisonnables pour les usagers.
- Lorsqu'un contrat de sous-concession porte sur la distribution de carburants ou la recharge de véhicules électriques (ou sur toute autre énergie usuelle<sup>38</sup>), l'ART contrôle également le respect du critère de modération tarifaire : l'appel d'offres doit inciter les candidats à proposer les tarifs les plus avantageux possibles aux usagers. L'ART vérifie que les engagements des candidats quant à la modération tarifaire sont pris en compte dans la procédure de sélection pour un poids au moins équivalent aux engagements qu'ils prennent en matière de rémunérations versées à la SCA concédante.

**Cette partie est structurée en trois temps :**

- **la première section est relative à l'observation du marché** : elle présente un suivi des prix pratiqués sur les aires de services et du niveau de concurrence dans le cadre des procédures d'attribution des sous-concessions ;
- **la deuxième section rend compte du contrôle de l'ART** en la matière et présente le niveau de prise en compte des recommandations effectuées dans ce cadre ;
- **enfin, la troisième section présente une évolution du cadre réglementaire** pour l'année 2025 et ses implications sur le contrôle de l'ART.

---

<sup>37</sup> En application des articles L. 122-23 et suivants et R. 122-40 et suivants du code de la voirie routière.

<sup>38</sup> L'article D. 122-46-1 du code de la voirie routière définit une source d'énergie usuelle comme « *respectivement pour les véhicules légers et les poids lourds, toute source d'énergie utilisée par plus de 1,5 % des véhicules à moteur immatriculés pendant deux années consécutives ou par au moins 5 % du parc de véhicules à moteur en circulation* ».

Figure 12 : Organisation générale du contrôle des procédures de passation de sous-concessions

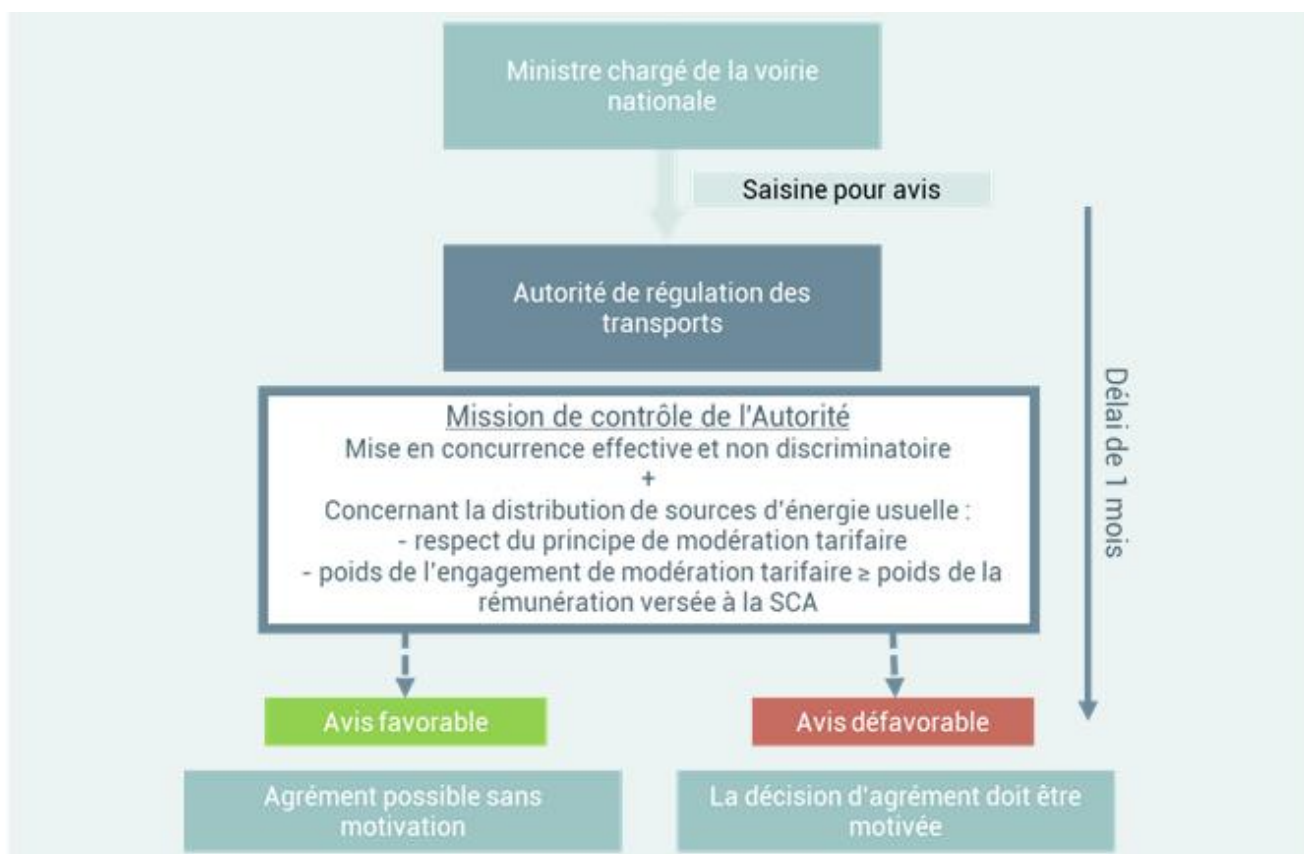


Figure 13 : Chiffres clés de l'activité en 2025



## 2.1. L'observation du secteur en 2025

2.1.1. Le prix du carburant a diminué moins vite sur le réseau autoroutier, les clauses d'encadrement tarifaire contribuant particulièrement à cette baisse

**En 2025, le prix du carburant s'est établi en moyenne à 1,86 €/L sur le réseau autoroutier concédé.** Cette moyenne est calculée en pondérant les prix du gazole et de l'essence par leurs consommations respectives sur autoroute<sup>39</sup>. À pondération équivalente, le prix moyen du litre de carburant en France était de 20 c€ inférieur. Cette moyenne recouvre cependant une certaine diversité de situations : 10 % des aires pratiquent des prix inférieurs à 1,75 €/L quand, au contraire, 10 % pratiquent des prix de plus de 1,98 €/L.

**En 2025, le prix du carburant était en légère baisse : sur le réseau autoroutier concédé, il a diminué de 3,1 %.** Cette baisse des prix est moins forte que celle observée au niveau national : en moyenne, le carburant a diminué de 4,8 %. Elle a toutefois été plus marquée sur les aires dont les contrats ont été renouvelés depuis 2019, le prix du carburant étant encadré par des clauses de modération tarifaire. Début 2026, au contraire, le prix du carburant sur le réseau autoroutier a augmenté moins vite que la moyenne nationale (voir Focus 2).

Tableau 5 : Prix moyens des carburants sur autoroute et en France pour les années 2024 et 2025 en €/L, TTC

Périmètre	Type	2024	2025	Evolution
Autoroutes concédées	SP95-E10	1,96	1,89	- 3,7 %
	Gazole	1,86	1,81	- 2,8 %
	SP98	2,05	1,99	-3,0 %
	<b>Prix moyen</b>	<b>1,91</b>	<b>1,86</b>	<b>-3,1 %</b>
France entière	SP95-E10	1,78	1,69	- 5,1 %
	Gazole	1,69	1,62	- 4,1 %
	SP98	1,88	1,79	-4,8 %
	<b>Prix moyen</b>	<b>1,74</b>	<b>1,66</b>	<b>- 4,8 %</b>

Source : direction générale de l'énergie et du climat, calculs ART

**Les ventes de carburant ont ainsi généré un chiffre d'affaires de 3,8 Md€.** En effet, en 2025, les volumes distribués sur les autoroutes françaises se sont élevés à 2,1 Mds de litres, en léger recul par rapport à l'année 2024, durant laquelle 2,2 Mds de litres ont été distribués. Ainsi, en moyenne, chacune des 366 aires de service du réseau concédé a distribué 5,7 M de litres pour 10,3 M€ de chiffre d'affaires.

<sup>39</sup> Gazole : 58 %, SP95-E10 : 32 %, SP98 : 10 %, source DGEC

## Focus 2 : Les prix du carburant sur autoroute sont plus élevés que les prix sur le reste du réseau routier, mais moins sensibles aux fortes hausses

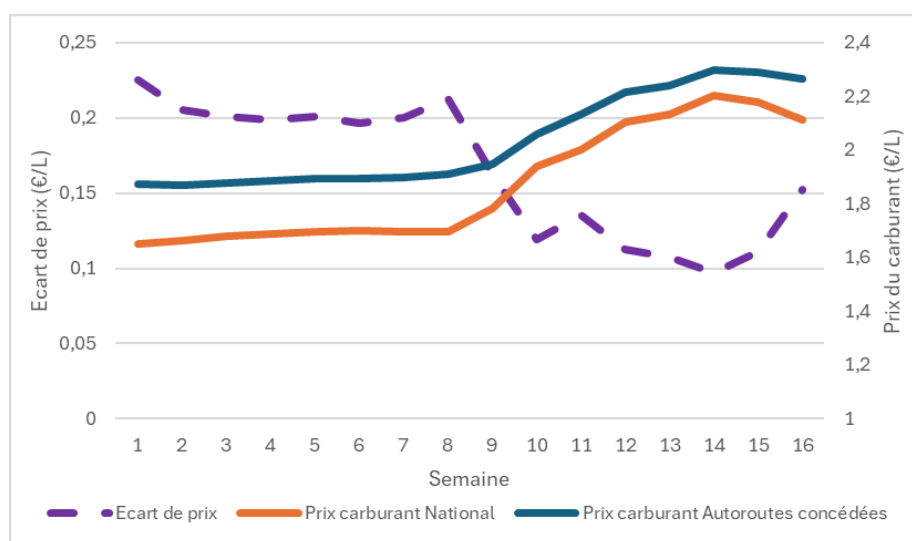
Le premier trimestre 2026 a connu une forte hausse des prix du carburant, conséquence d'événements géopolitiques. Entre le 1<sup>er</sup> janvier 2026 et la fin du mois de mars, le prix du litre de gazole a augmenté de plus de 40 % en moyenne à l'échelle nationale. Les prix des autres carburants ont également augmenté, dans des proportions moindres. Dans ce contexte, l'ART a examiné comment les prix pratiqués sur autoroute ont évolué.

Parallèlement, l'écart entre les prix du carburant pratiqués sur le réseau autoroutier concédé et ceux pratiqués sur le réseau national s'est réduit. Ainsi, s'agissant du gazole en particulier, il est passé de 20 c€ début janvier à 5 c€ au pic du prix du carburant (Figure 14). Au contraire, l'écart s'est à nouveau creusé à l'occasion de la légère diminution du prix en avril.

Les prix sur le réseau autoroutier se sont avérés plus stables qu'au niveau national, ce qui peut s'expliquer par plusieurs facteurs. Premièrement, la propension à payer des usagers s'amenuise lorsque les prix sont déjà structurellement élevés, si bien que les opérateurs peuvent avoir des difficultés à répercuter les hausses de prix. Deuxièmement, la part des prix de gros dans le prix final payé par l'utilisateur est plus faible sur autoroute compte tenu des coûts d'exploitation<sup>40</sup>. Enfin, la politique tarifaire de TotalEnergies, notamment le plafonnement des prix à compter de mars 2026, a également joué un rôle, cet opérateur représentant une part importante des ventes de carburants sur le réseau autoroutier.

Cette tendance s'observe également sur un temps plus long : lorsque les prix du carburant montent, les prix autoroutiers se rapprochent de la moyenne nationale et inversement (Figure 15). Si une analyse précise des mécanismes à l'œuvre est difficile, cela reflète vraisemblablement des stratégies d'optimisation des recettes. Il convient de noter que ce phénomène s'observe principalement sur les aires dont les contrats ont été renouvelés avant 2019, car à compter de cette date, les critères de modération tarifaire se sont durcis. Ainsi, les prix pratiqués sur les aires renouvelées sont en général nettement plus proches de la moyenne nationale : 12 c€ contre 22 c€ pour les aires non renouvelées.

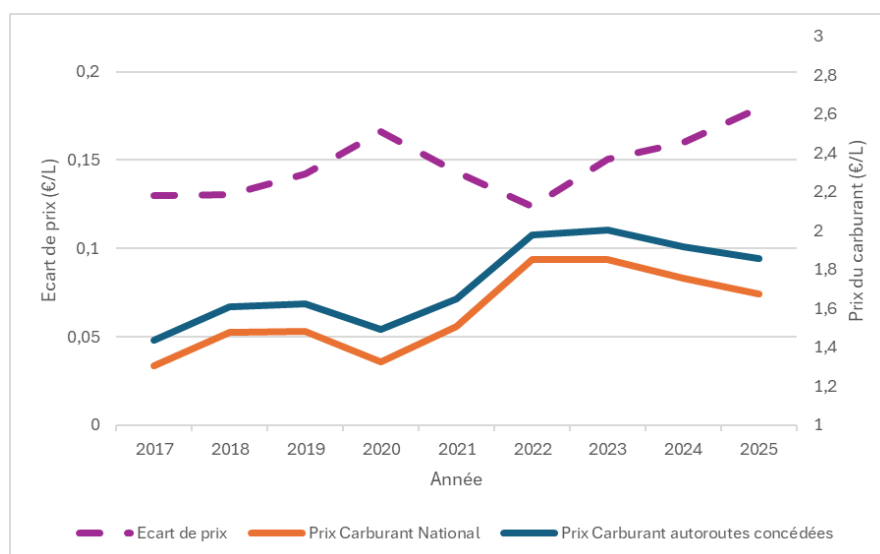
Figure 14 : Évolution hebdomadaire du prix du gazole en 2026 sur réseau autoroutier et national (traits pleins) et de l'écart entre ces prix (pointillés)



Source : Direction générale de l'énergie et du climat, calculs ART

<sup>40</sup> Voir rapport sur les marchés et contrats passés par les SCA, Exercice 2022, section 3.1

Figure 15 : Évolution annuelle du prix du gazole sur réseau autoroutier et national (traits pleins) et de l'écart entre ces prix (pointillés)



Source : Direction générale de l'énergie et du climat, calculs ART

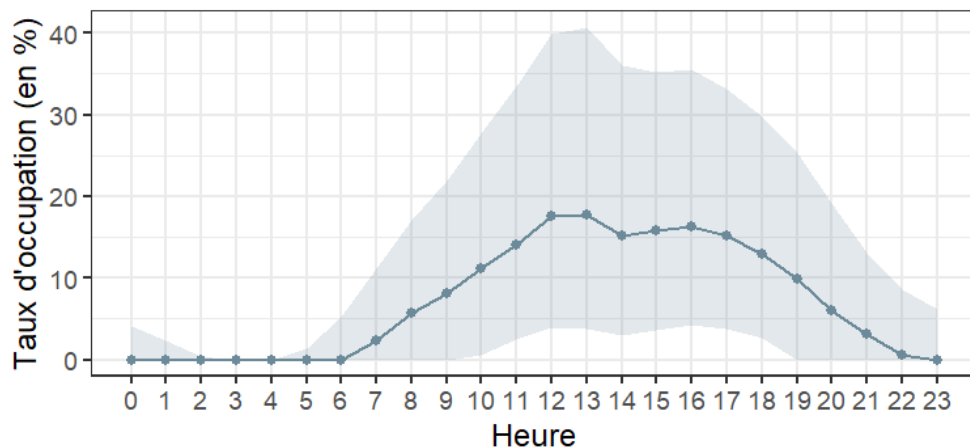
### 2.1.2. Le prix de la recharge électrique est demeuré stable et de premiers signes de saturation des infrastructures apparaissent

**En 2025, le prix de la recharge électrique s'est établi en moyenne à 55 c€/kWh TTC sur le réseau autoroutier concédé, au même niveau qu'en 2024.** En l'absence d'indicateur national de référence, il est difficile de le comparer à une moyenne nationale. Néanmoins, ce niveau est globalement comparable aux chiffres rapportés dans le baromètre national de l'Averre-France pour la recharge rapide avec abonnement, de l'ordre de 58 c€/kWh.

**L'activité de recharge électrique génère ainsi un chiffre d'affaires de 95 M€ TTC, soit 260 k€ TTC par aire.** Ainsi, en 2025, les aires du réseau autoroutier ont, en moyenne, distribué 470 MWh durant l'année, soit un total de 170 GWh sur l'ensemble du réseau. Si ce chiffre d'affaires reste encore modéré, il est amené à croître rapidement. Si les ambitions de la stratégie nationale bas carbone se concrétisent, la part des motorisations électriques passera de moins de 3 % des véhicules particuliers en circulation aujourd'hui à 15 % en 2030 : la consommation électrique pourrait ainsi être multipliée par 5 à cette date, ce qui représente une croissance considérable.

**À ce stade, l'offre d'installations de recharge de véhicules électriques (IRVE) reste proportionnée aux usages, mais de premiers signes de saturation apparaissent.** Le taux d'occupation des points de charge reste globalement faible : même à l'heure de pointe, aux alentours de 12 h, il est inférieur à 20 % dans plus de la moitié des cas. Compte tenu de la variabilité des trafics, il existe cependant une grande diversité de situations. Ainsi, si la saturation reste occasionnelle, environ 25 % des aires de service connaissent des taux d'occupation supérieurs à 90 % pendant plus de 10 heures par an. Compte tenu de la croissance prévisible du parc électrique, de telles situations appellent à un suivi régulier de l'adéquation entre l'offre de bornes et la demande.

Figure 16 : Taux d'occupation médian des points de charge du réseau autoroutier concédé en fonction de l'heure (écart entre les 8ème et 2ème déciles en grisé)



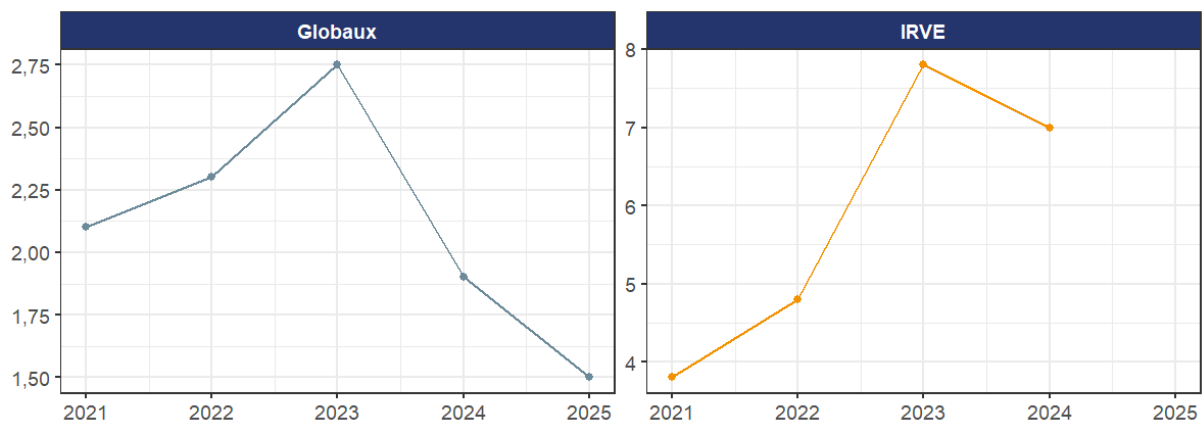
Source : données des opérateurs pour 206 aires de service durant les 365 jours de l'année 2025, calculs ART

### 2.1.3. La concurrence pour les contrats de distribution de carburant sur autoroute diminue

**En 2025, l'intensité concurrentielle des appels d'offres globaux continue de se dégrader.** Les contrats globaux sont ici définis comme ceux portant au moins sur les principales activités d'une aire, à savoir la distribution de carburants et l'exploitation de la boutique. En 2025, le nombre moyen d'offres par lot s'est établi à 1,5, contre 1,9 en 2024. Sur les 18 lots mis en concurrence, 9 n'ont reçu qu'une seule candidature, auxquels s'ajoute un appel d'offres infructueux, attribué par la suite dans le cadre d'une procédure de gré à gré.

**Depuis 2021, l'intensité concurrentielle reste en revanche importante s'agissant des procédures portant uniquement sur l'exploitation d'IRVE.** En 2025, elle ne peut être mesurée de manière représentative, car les seules procédures de mise en concurrence portaient sur l'installation d'IRVE sur des aires de repos, faiblement attractives. Les années précédentes, le nombre d'offres par lot était compris entre 4 et 8. Une telle situation reflète, à l'inverse des appels d'offres globaux, le grand nombre d'acteurs présents sur ce segment ainsi que l'intérêt des investisseurs pour un marché en pleine croissance.

Figure 17 : Nombre d'offres par lot selon le type de contrats



Source : dossiers de saisine de l'ART

Note : l'indicateur n'a pas pu être calculé en 2025 pour l'exploitation des IRVE faute de procédures portant sur des aires de service

## 2.2. Les procédures de passation et leur contrôle par l'ART

2.2.1. En 2025, 21 procédures de mise en concurrence ont été conduites pour l'exploitation d'activités sur des aires de services et de repos

**En 2025, l'ART a rendu 21 avis relatifs à l'agrément de sous-concessionnaires d'installations annexes, portant sur un total de 33 aires de services et 5 aires de repos :**

- 2 avis, concernant 5 aires de repos, portaient exclusivement sur le déploiement d'IRVE ;
- 18 avis, concernant 32 aires, portaient sur des contrats de sous-concession globaux, c'est-à-dire incluant au moins la distribution de carburants, les activités de boutique et de restauration. Ces contrats globaux intégraient, dans un cas sur quatre, le déploiement d'IRVE.
- 1 procédure portait uniquement sur la boutique et la restauration

**Comme les années précédentes, la remise en concurrence des contrats de sous-concession portant sur la vente de carburant a permis, toutes choses égales par ailleurs, de réduire le prix du carburant.** En 2025, 18 procédures soumises à l'ART pour 32 aires de services comprenaient une activité de distribution des carburants. Les nouveaux titulaires ont pris, conformément aux exigences du code de la voirie routière, un engagement tarifaire : le prix du carburant qu'ils proposent ne pourra pas dépasser un plafond, égal au prix à la pompe moyen en France augmenté d'un écart fixé. En pratique, les engagements de modération tarifaire viennent effectivement baisser les prix : toutes choses égales par ailleurs, ces engagements se traduiront par une diminution de 7 c€ TTC par litre en 2026<sup>41</sup>. Cumulées sur la durée des contrats, elles se traduiront par près de 70 M€ d'économie pour les usagers.

Tableau 6 : Estimations des économies de carburant pour les usagers des aires de services sur le domaine autoroutier concédé<sup>42</sup>

<b>Périmètre des remises en concurrence</b>	32 aires pour un total de 120 millions de litres par an
<b>Économie en 2026</b>	7 c€ TTC par litre soit 8,4 M€
<b>Économie sur la durée des contrats</b>	Près de 70 M€, en actualisant en 2026

Source : Calculs ART sur le fondement des données des contrats dont elle est saisie

2.2.2. Les pénalités en cas de non-respect des engagements tarifaires sont justement calibrées

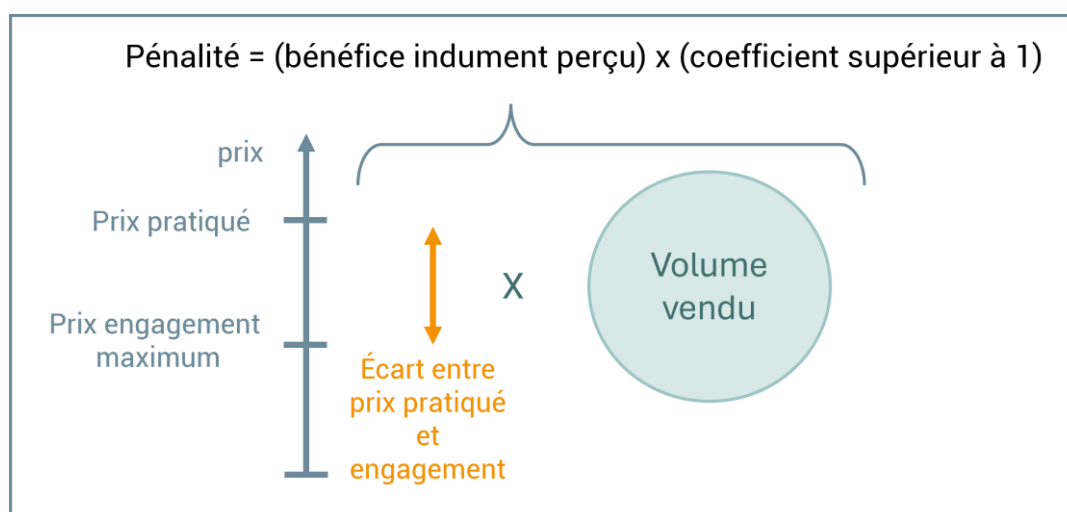
**Dans son rapport de 2023, l'ART a recommandé de rendre les pénalités en cas de non-respect des engagements de modération tarifaire plus dissuasives.** Un grand nombre de SCA prévoient alors des pénalités forfaitaires par manquement ou, le cas échéant, par jour de retard. De plus, leur montant était peu dissuasif au regard du chiffre d'affaires supplémentaire que pouvait percevoir l'exploitant en cas de violation de son engagement. L'ART a donc recommandé d'adopter des formules de pénalité qui tiennent compte non seulement de l'écart entre les prix de vente réellement pratiqués et ceux que le sous-concessionnaire s'est engagé à ne pas dépasser, mais aussi des volumes de vente concernés par le non-respect de

<sup>41</sup> Soit une réduction plus importante qu'en 2024, où les engagements des contrats renouvelés s'étaient traduits par une baisse de 5 c€ TTC par litre.

<sup>42</sup> Actualisation à un taux 4,5 %

l'engagement (voir Figure 17). Ainsi, le titulaire est incité au juste niveau à respecter ses engagements.

Figure 18 : Formule recommandée par l'ART



Source : ART

Dans son précédent rapport, l'ART a réitéré sa recommandation et annoncé qu'elle rendrait systématiquement des avis défavorables à l'avenir si elle était saisie de projets de contrats prévoyant une pénalité insuffisante, c'est-à-dire non proportionnelle et représentant un montant inférieur à 10 % du chiffre d'affaires journalier. Début 2026, elle a rendu deux avis défavorables pour pénalité insuffisante<sup>43</sup>. À la suite de ces deux avis, la SCA concernée a modifié la formule de calcul de la pénalité dans son modèle de contrat.

À ce jour, toutes les SCA semblent avoir mis à jour leurs pratiques, si bien que la recommandation apparaît pleinement suivie et acceptée par le secteur.

### 2.2.3. Les modalités d'allotissement n'ont pas donné lieu à la réflexion proposée par l'ART

Dans son précédent rapport, l'ART avait recommandé de s'interroger sur la possibilité de séparer les IRVE en un lot distinct. Elle relevait en effet que les appels d'offres portant uniquement sur les IRVE étaient nettement plus concurrentiels que les contrats globaux : constituer un lot séparé pour l'exploitation des IRVE pourrait ainsi conduire à de meilleurs prix ou à une plus grande qualité de service. Elle reconnaissait néanmoins qu'une analyse au cas par cas devait être menée. En effet, diviser un marché en plusieurs lots peut réduire les synergies économiques et techniques et générer des coûts de coordination.

Cette recommandation n'a pas été suivie d'effet :

- En 2025, pour les aires de service, l'intégralité des contrats dont l'ART a été saisie portait sur l'ensemble des activités de l'aire. Cette absence d'allotissement est conforme à la tendance : depuis plusieurs années, les SCA privilégient les marchés globaux, regroupant les activités de distribution de carburant, de restauration et de boutique en un unique contrat de sous-concession. Les différents acteurs de ces métiers doivent alors répondre en groupement ;
- À l'occasion de la consultation sur le rapport, les SCA ont mis en avant certaines difficultés, notamment des enjeux de coordination technique ou la difficulté de trouver un modèle économique. Il s'agit néanmoins d'arguments généraux, insuffisants pour

<sup>43</sup> Avis n° 2026-016 et 2026-018 du 18 février 2026.

construire une doctrine technique. De plus, ils ne sont pas partagés par l'ensemble des acteurs du secteur, certains s'inquiétant d'une éventuelle concentration.

**Pourtant, plusieurs facteurs doivent conduire à considérer cette recommandation :**

- La question de l'allotissement se posera pour plus de 50 aires d'ici 2030. Une part importante des aires a en effet été équipée en concluant des avenants aux contrats de sous-concession. À leur échéance, l'opportunité de séparer l'exploitation des IRVE en un lot distinct devra être examinée ;
- L'énergie distribuée par les IRVE va augmenter rapidement. Comme indiqué en section 2.1.2, elle pourrait être multipliée par 5 d'ici 2030 ;
- L'intensité concurrentielle pour les appels d'offres globaux continue à baisser. Comme indiqué en section 2.1.3, elle baisse de façon préoccupante depuis 2021.

**En conclusion, les difficultés techniques et économiques mises en avant par les SCA ne conduisent pas, par elles-mêmes, à écarter l'intérêt d'un allotissement.** Elles appellent une appréciation au cas par cas, tenant compte des caractéristiques de chaque aire et des contraintes propres à chaque projet. Dans ces conditions, l'ART veillera à ce que les choix d'allotissement fassent désormais l'objet d'une motivation suffisamment étayée au regard des objectifs de concurrence poursuivis par le cadre applicable.

**Action :** L'ART contrôlera systématiquement les choix d'allotissement et leur justification au regard des caractéristiques de l'aire concernée.

### 2.3. Les évolutions du cadre réglementaire en 2025

**En 2025, le cadre réglementaire applicable à la passation des contrats de sous-concession a connu une évolution majeure, avec l'introduction d'un plafonnement des redevances en fonction du type d'activités exercées sur l'aire.** Le décret n° 2025-751 du 31 juillet 2025, relatif à la modification des critères d'attribution des contrats d'exploitation sur les installations annexes du réseau autoroutier concédé et modifiant l'article R. 122-41 du code de la voirie routière, prévoit ainsi que les redevances versées par les sous-concessionnaires ne peuvent excéder les seuils fixés par l'arrêté du 14 août 2025 relatif aux assiettes et aux taux de la redevance versée par l'exploitant d'une installation annexe sur autoroute concédée. Les seuils des activités de distribution de carburant et d'énergie électrique sont indexés sur l'indice INSEE des loyers commerciaux.

Tableau 7 : Plafond réglementaire des redevances

Type d'activité	Assiette de la redevance	Taux plafond au 1 <sup>er</sup> trimestre 2025
Distribution de carburant (hors électricité)	Volume vendu	40€/m <sup>3</sup>
Distribution d'énergie électrique	Quantité vendue	0,01 €/kWh
Autres activités	Chiffre d'affaires HT	9 %

**Cette évolution répond à une recommandation de l'ART<sup>44</sup>.** Le dispositif d'encadrement des redevances versées aux SCA par les sous-concessionnaires était imparfait : il avait pour conséquence de favoriser les candidats offrant le plus haut reversement aux SCA, au lieu d'utiliser la concurrence pour sélectionner l'offre comportant le meilleur arbitrage entre prix et qualité du service.

**En particulier, le décret devrait contribuer à réduire les tarifs de la recharge électrique.** Certes, le décret ne concerne que les procédures à venir, mais, pour près de 200 aires, l'installation des IRVE a été contractualisée par avenant aux contrats de sous-concession. Plus de 50 contrats de ce type devraient arriver à échéance d'ici 2030 : leur renouvellement se fera conformément aux nouvelles dispositions, ce qui aboutirait à une baisse des tarifs de 5 c€ par kWh. Sur une durée de contrat de 15 ans et en tenant compte de la hausse prévisible des recharges, c'est 80 M€ d'économie qui devraient être réalisées pour les usagers.

**Le contrôle exercé par l'ART sur la modération tarifaire évoluera en conséquence.** Pour les sous-concessions dont l'avis a été publié après le 31 octobre 2025, il se concentrera sur le bon déroulement de la procédure de passation, afin de s'assurer que l'intensité concurrentielle est maximale, au bénéfice des usagers finaux de l'autoroute.

---

<sup>44</sup> Voir *Rapport sur les marchés et contrats passés par les sociétés concessionnaires d'autoroutes – Exercice 2023*, juin 2024, p. 32.

**Directeur de la publication** : Thierry Guimbaud

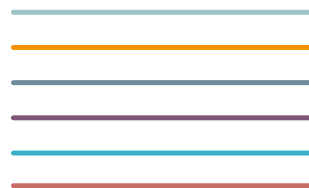
**Pilotage et coordination** : Pauline Henriot, Nicolas Wagner

**Auteurs et contributeurs** : Anaëlle Ginestet, Alexandre Godey, Adel Kerroum

**Impression** : Imprimerie de la Direction de l'information légale et administrative en 200 exemplaires

**Dépôt légal** : Juin 2025 - ISSN : 2678-4556

L'édition 2025 du rapport annuel sur les marchés et les contrats passés par les sociétés concessionnaires d'autoroutes est consultable en ligne sur le site internet : <https://www.autorite-transport.fr>



11, place des Cinq Martyrs du Lycée Buffon - 75014 Paris  
Tél. +33 (0)1 58 01 01 10

[in linkedin.com/company/art-autorite-de-regulation-des-transports/](https://www.linkedin.com/company/art-autorite-de-regulation-des-transports/)

Retrouvez toute l'actualité, les avis  
et décisions, les textes de référence, les notes  
de conjoncture et les publications de l'Autorité  
**sur le site internet**

**autorite-transport.fr**