

Travaux de mémoire AARSCET

LES AUTOROUTES

DANS LE GROUPE CDC
ET LA SCET

Par René GAY

Octobre 2014

Préambule par René Gay :

Dans le cadre de la préparation du bicentenaire de la CDC, où doivent être mises en valeur les grandes réalisations du Groupe CDC, nous avons estimé que les autoroutes réalisées par les SEMCA constituaient indubitablement un point fort de l'aménagement du Territoire de la fin des années 50, jusqu'au début de ce siècle.

Faute d'un historien pour en écrire l'histoire complète, et bien que je n'aie pas particulièrement travaillé dans ce domaine, je me suis simplement attaché à retrouver et exploiter, un certain nombre d'éléments et de témoignages permettant d'en montrer l'importance (voir le § Bibliographie), et à en écrire une synthèse.

Je prie donc le lecteur d'excuser les erreurs, omissions et redites, et je remercie ceux qui m'ont apporté leur contribution.

1/ AVANT L'INTERVENTION DU GROUPE DE LA CDC:

Dans l'ouvrage « Monographie Historique et Financière du réseau autoroutier Français », qu'il a rédigé en 1990, Bruno GEORGES de la Mission des Travaux Historiques de la CDC, traite du concept de Voie Rapide, de la voie romaine, aux routes royales en France et en Europe, jusqu'aux prémices des autoroutes.

Dans le livre « Que Sais-je, Les Autoroutes) Robert Lafont date les premières motorways ou parkways à voies séparées aux USA avec terre plein central en 1699 en Virginie., et indique 800km existants en 1940. Il dit qu'en Europe l'Allemagne fut la première, vers 1920, à réaliser une autoroute « payante » à Berlin, et en Italie une concession et attribuée en 1920 pour l'autoroute Milan-Lac Majeur inaugurée en 24.

En France, on estimait alors que le réseau routier très dense, ne justifiait pas de lancer la construction d'autoroutes Il fallut attendre, selon Bruno GEORGES, le Plan MARQUET en 1934 qui prévoyait une politique d'aménagement axée sur la capitale, avec 5 autoroutes radiales reliées à 2 couronnes autoroutières : l'une correspondant au périphérique actuel et l'autre sensiblement à la A86 actuelle. Des études furent conduites mais la guerre empêcha ces réalisations à l'exception d'un premier tronçon d'autoroute vers l'ouest de 25 km et du tunnel de St Cloud.

Après la guerre la France qui a donné priorité à la reconstruction tarde à relancer la construction des autoroutes, prenant du retard sur ses voisins Italie et Allemagne. Il faut attendre la loi du 18 avril 1955 sur le statut des autoroutes et son décret d'application du 27 décembre 56, pour relancer le processus.

A noter que parallèlement le FSIR (Fond Spécial d'Investissement Routier) instauré en 51 puis abandonné, a été rétabli le 3 avril 1955, suivi le 30 juin 55 par la création du FDES.

2/ LES SOCIÉTÉS D'AUTOROUTES ET LEUR REPRÉSENTATION :

La loi de 1955 permet la concession des autoroutes à des Sociétés, pour suppléer le manque de moyens financiers de l'État.

Parmi les grandes autoroutes radiales depuis l'Île de France, une seule, celle vers le Languedoc Roussillon, a été pour sa partie de Clermont Ferrand à Montpellier, réalisée par l'État et reste sans péage, sauf le magnifique Viaduc de Millau réalisé dans le cadre d'une concession privée »

2.1 : LES SOCIÉTÉS D'ÉCONOMIE MIXTE CONCESSIONNAIRES D'AUTOROUTES : (SEMCA)

Dans le même esprit que les SEM de construction immobilière et les SEM d'équipement urbain, la CDC sous l'impulsion de F. Bloch-Lainé eut l'idée de lancer des SEM concessionnaires d'autoroutes d'autoroutes à péage (le système du péage a été confirmé par la loi de 63 qui a modifié l'article 4 de la loi de 55). C'est la loi de finances de 58 qui a autorisé la garantie des emprunts par l'État et l'octroi d'avances à la construction, Et le 20 juin 63 fut créée la CNA (Caisse Nationale des Autoroutes) gérée par la CDC. (voir le chapitre financement)

La SCET a été chargée de mettre en place et d'assister ces structures.

- l'**ESCOTA** (Société de l'Autoroute Esterel- Côte d'Azur), a été la première SEMCA créée en janvier 1956 et qui obtint la concession de 430 km d'autoroutes, dont le premier tronçon de 23 km de Fréjus à Mandelieu a été ouvert en avril 1960.



- La **SAVR** (Sté de l'Autoroute de la Vallée du Rhône), créée en mai 57, devient en 1973 l'**ASF** (Autoroutes du Sud de la France) par extension de sa concession vers le Sud-Ouest. Puis en 1991 ASF absorbe l'**ACOB**A (Autoroute de la Côte Basque) qui était une société privée.

- La **SAPL** (Société de l'Autoroute PARIS-LYON) en septembre 1961, qui deviendra par extension de sa concession la **SAPRR** (Sté des Autoroutes PARIS- RHIN- RHONE) en 1975. La SAPL met en service son premier tronçon dans l'Auxerrois en 1963



- La **SAPN** (Société de l'autoroute PARIS-NORMANDIE) est créée en avril 1963



- La **SANF** (Sté de l'Autoroute du Nord de la France) créée également en avril 1963, devient en 1968 la **SANEF**, par extension de sa concession sur l'est de la France



- L'**AREA** (Sté des Autoroutes des Alpes), qui avait été créée en 1971 en Société privée, a été transformée en SEM (du réseau CDC) en 1984

Le capital de ces SEMCA est détenu :

- à 51% par l'ÉTAT au travers d'Autoroutes de France, (voir plus loin § 2.4) et la CDC (à raison d'environ 34% AF, et 17 % CDC)
- à 49% par les Collectivités Territoriales et les Chambres Consulaires

En 1994, à la demande de l'État, une grande réforme et une recapitalisation de ces SEMCA est opérée, avec création de 3 groupes : SAPRR/AREA, ASF/ESCOTA, SANEF/SAPN, Autoroutes de France prenant 90% du capital des sociétés mères, et la CDC 8,5%. Chaque société filiale garde son autonomie de gestion et son identité propre, mais peut bénéficier d'avances de trésorerie de sa société mère

A ces SEM on peut rajouter pour mémoire la **STMB** (Société du Tunnel du Mont-Blanc) qui exploite aussi l'Autoroute Blanche

2.2/ LES SOCIETES PRIVEES D'AUTOROUTES ET LA PRIVATISATION DES SEMCA :

Dans les débuts certaines autoroutes ont été concédées à des sociétés privées : Ce sont notamment l'Autoroute **PARIS-POITIERS de COFIROUTE**, créée en 1970 et toujours gérée par COFIROUTE, l'autoroute des Alpes **AREA** créée 71 mais qui se transformera en SEM en 84 (cf ci- avant), et l'autoroute de la Côte Basque, **ACOBA**, ASF en 91 (cf ci- avant)

Dès la fin des années 90 un débat sur la privatisation des SEMCA a été lancé au sein du gouvernement de Lionel Jospin. En 2003 J.P. Raffarin qui lui a succédé, plutôt hostile à la privatisation, accepte une ouverture partielle du capital des sociétés, et c'est fin 2005 que la privatisation complète des autoroutes est décidée par le gouvernement de D. de Villepin, malgré les oppositions de la Gauche et du Centre.

Cette privatisation prendra forme après une rude concurrence entre les postulants (18 offres au départ) dans le courant 2006, l'Etat empochant 17 milliards d'Euros et se délestant de 20 milliards d'Euros.

- La SAPRR devient l'**APRR**, au capital majoritairement détenu par le Groupe EIFFAGE
- L'ASF est cédée à VINCI (qui par ailleurs possède déjà 82% de COFIROUTE).
- La SANEF est cédée au Groupe espagnol ALBERTI, la CDC conservant une part minoritaire (15%) du capital.

Les nouveaux logos :  **APRR**

 **AREA**

ASF

 **sanef**  **sapn**



Aujourd'hui encore cette privatisation fait débat, et les revenus des sociétés d'autoroutes sont très convoités. Que se passera t'il à la fin des concessions ?

Les deux dernières sociétés d'économie mixte concessionnaires d'autoroutes SEMCA, sont :

- la société Autoroutes et Tunnel du Mont-Blanc (ATMB) concessionnaire du tunnel du Mont-Blanc et de l'Autoroute Blanche (A 40) qui permet d'y accéder depuis la France ;
- la société française du Tunnel Routier du Fréjus (SFTRF), concessionnaire du tunnel routier du Fréjus et de l'autoroute de la Maurienne (A 43) qui permet d'y accéder depuis la France.

2.3/ DES ORGANISMES LIES AUX SOCIETES D'AUTOROUTES :

- **L'ASSECAR** : créée en 79 pour traiter en commun les questions d'environnement et sécurité sur les autoroutes, absorbée en 95 par l'ASFA (ci-après)

- **L'USAP (Union des Sociétés d'Autoroutes à Péage)**, créée en 1982, absorbée en 95 par l'ASFA (ci-après)

- **ADF (Autoroutes de France)**: organisme créé en 83 , géré par la CDC, est chargé d'assurer une péréquation des ressources des péages des SEMCA, pour faire face aux conséquences des deux chocs pétroliers et d'un ralentissement du trafic. Cet organisme a dû disparaître après la privatisation complète des autoroutes.

- **L'ASFA (Association des Sociétés Françaises d'Autoroutes)** créée en 1976, permet aux sociétés concessionnaires d'autoroutes de se concerter et de conduire des actions communes. Elle les représente auprès des instances nationales et internationales

Renforcée en 1995 par l'absorption de l'ASSECAR et l'USAP, avec leurs compétences, elle devient le seul organe commun représentatif de l'ensemble du secteur autoroutier :

- = relation avec les usagers, la presse et les instances internationales
- = communication du secteur autoroutier
- = environnement et sécurité
- = recherche et développement

L'ASFA est devenue depuis le 6 février 2002 "l'Association des Sociétés Françaises d'Autoroutes et d'Ouvrages à Péage" afin de clairement marquer la volonté d'accueillir et de représenter toutes les sociétés du secteur (y compris les tunnels, ponts et viaducs, exploitants...).

- **AUTOROUTES DE FRANCE (ADF)** : c'est un organisme d'Etat, établissement public, constitué en 1982, qui a été doté des créances que l'Etat détenait sur les SEMCA 'en capital et en avances remboursable. Avec cette masse financière il joue aussi un rôle de péréquation de la trésorerie des SEM

3 / LE ROLE DE LA SCET ET SES BUREAUX D'ETUDES :

La SCET, auprès de la CDC, s'est préoccupée des autoroutes dès sa création, estimant qu'elles constituaient un élément essentiel de l'aménagement du territoire. Elle participa donc au montage des SEMCA au travers de ses propres services, et à la conception technique des autoroutes (au début en appui aux services des Ponts et Chaussées, puis à leur place à partir de la création de SCETAURROUTE)

3.1/ LA SCET : SERVICE DES AUTOROUTES PUIS DAGO , ET LE POLE FONCIER

Pour son appui aux SEMCA et compte tenu de leur spécificité, la SCET mit en place un « Service des Autoroutes » qui assurait la mission d'administration générale des SEMCA : comptabilité, gestion des marchés et des financements, aspects juridiques, gestion du personnel et personnel mis à disposition etc.. Ce service très important administrera aussi l'USAP et l'ASFA.

Puis compte tenu de l'évolution des SEMCA qui se sont étoffées en personnels et moyens propres, la convention d'administration générale est remplacée par une convention de prestations de services et de gestion communes aux SEMCA, et de conseil. Le service des autoroutes prend le nom de DAGO : Direction de Autoroutes et Grands Ouvrages.

Les responsables du Service des autoroutes puis de la DAGO ont été : JP. HIRSCH, A. VIVET, JP CAMBLAIN, R. LAFONT, B. TARDIVON, G. MORANCAY, F. PERRIN.

Il faut noter aussi que la SCET a créé dès son origine un Service foncier pour les opérations d'aménagement dont une partie spécifique aux autoroutes qui a conduit pour les SEMCA une grande partie des acquisitions foncières nécessaires à la réalisation des autoroutes.

*Témoignage de **Dominique DELBET** qui fut responsable du Pôle Foncier de la SCET de 2001 à 2012*

Les fonciers de la SCET ont travaillé pour l'ensemble de ces concessionnaires mais de manière quelque peu différente en fonction des Sociétés.

En pratique la SCET a été longtemps, quasiment le seul prestataire foncier de Sociétés comme, la SANEF, la SAPN, l'APRR, l'AREA et a donc réalisé la quasi-totalité de leur réseau.

A l'époque (de 1976 à 1985 environ) les marchés fonciers de ces Sociétés étaient négociés de gré à gré, on trouvait la Société SCETAUROUTE pour les études et la maîtrise d'œuvre et la SCET pour le foncier (à noter que la DAGO, filiale 100 % SCET gérait les marchés des SEM concessionnaires d'autoroutes, les SEMCA).

Il y avait des équipes SCET dédiées à ces projets à LILLE, ROUEN, BESANCON, LYON, DIJON (de 10 à 25 agents suivant les linéaires à négocier)

Les autres Sociétés avaient, soit des services fonciers intégrés, comme COFIROUTE, soit d'autres prestataires "attitrés".

En 1985, certaines Sociétés comme l'APRR ont peu à peu lancé des appels d'offres (réglementation oblige) pour réaliser leurs prestations foncières et on a commencé à voir "arriver" des cabinets fonciers concurrents qui ont obtenu des marchés auprès de l'APRR, de la SAPN ou de l'AREA.

Mais la SCET a également profité de cette "ouverture" pour, forte de son expérience et de ses références, travailler pour les autres Sociétés concessionnaires, comme l'ASF, l'ESCOTA, l'ATMB, la SFTRF et COFIROUTE en remportant des appels d'offres lancés par ces Sociétés.

En 2005, l'ETAT annonce la cession de l'ensemble de ces participations dans les Sociétés concessionnaires et on voit ainsi arriver trois grands groupes : VINCI, EIFFAGE, ALBERTIS

Ces trois grands groupes vont se retrouver régulièrement en concurrence lorsque l'ETAT va lancer des appels d'offre pour des nouveaux tronçons autoroutiers mais on voit apparaître aussi d'autres groupements divers : La Société ADELAC pour l'A41 (groupement BOUYGUES/AREA), la Société ALIENOR pour l'A65 (groupement EIFFAGE/ SANEF) la Société ALIS pour l'A28, la Société ALICORNE pour A 88, ATLANDES pour A 63 etc ...

Le pôle foncier de la SCET pour assurer son développement et pour rester le leader sur ce type de marchés fonciers se devait d'obtenir la majeure partie de ces nouveaux tronçons. Ces nouvelles Sociétés Concessionnaires étant privées, la démarche allait être différente et les négociations menées par le Directeur du Pôle de l'époque vont se faire :

-Soit par contacts directs

-Soit par appel d'offre restreint suivi de négociations directes,

-Soit par une intervention très en amont auprès de l'un des concurrents à l'appel d'offre

En pratique le Pôle Foncier a obtenu la quasi-totalité des marchés de prestations foncières de ces nouveaux ouvrages, : A 28, A 65, A 41, A 88, A 63 A 19 etc (seul ou en groupement avec d'autres opérateurs fonciers) et s'est créée ainsi des liens directs avec ces nouvelles Sociétés.

3.2/ LE BETURE : (voir « Histoires du BETURE »)

= Le Service Topographique de la SCET/BETURE est intervenu dès le début sur les autoroutes, avant qu'il ne soit supprimé en 1968

Bernard DROUOT témoigne:

Les quelques interventions essentiellement cadastrales dont je me souviens, portaient sur les enquêtes parcellaires préalables sur les tracés et sur les mises en conformité des plans parcellaires une fois les travaux finis. C'est ainsi que le Service-Topo entre autre, est intervenu sur plusieurs années (1962-64) sur l'ESCOTA. Cette mission considérable était essentiellement foncière. Quant à moi-même, j'ai souvenir d'avoir participé (vers 1964) dans le cadre d'une mission au calage photogramétrique au sol pour le tracé local de l'autoroute du Littoral (aux environs de Palavas-la Grande-Motte). Ce travail considérable s'est déroulé sur près de 2 mois.

=Très tôt également la SAPR demanda au BETURE de concevoir les aires de repos et de services. Il était prévu une aire de repos tous les 25 km au maximum et une aire de services tous les 40 km environ.

Anecdote de René GAY

Qui devais-je charger de ce travail nouveau ? Mon choix se porta sur M. de Condé, qui me dit : « je n'y connais rien en autoroutes », et je lui répondis « moi non plus mais vous connaissant je suis sûr que vous vous débrouillerez bien ! ». Et ce fut le cas.

=Le BETURE fut aussi chargé de concevoir le réseau téléphonique d'urgence avec bornes d'appel échelonnées tous les 2 km et d'établir la convention type régissant les liens entre les SEMCA et les PTT.

Enfin il fut chargé des études d'éclairage public dans un certain nombre de zones où il était nécessaire : gares de péage, aires de services, échangeurs...

3.3/ LA SESIRT :

En 1968 est née la SESIRT (Société d'Etude de Signalisation Routière Toubas), par rachat par le BETURE d'un petit cabinet d'étude spécialisé qui avait été créé par André Toubas (voir « Histoire de la SESIRT » par Henri Ramin qui en fut le directeur).

Dans le cadre des réformes des BET : en 1972, la SESIRT devient filiale de SEREQUIP, puis en 84 de TRANSROUTE, enfin en 1990 elle se fonda dans ISIS SA –ingénierie des systèmes d'information et de sécurité - filiale du groupe SCETAUROUTE qui prendra le nom d'EGIS en 98, ISIS devenant EGIS MOBILITE.

On peut dire que la SESIRT est à l'origine et l'auteur de l'excellente signalisation routière sur les autoroutes françaises.



3.4/ SEREQUIP :

En 1972 la SCET prend le contrôle total de SEREQUIP (voir « Histoires de SEREQUIP ») et l'étoffe en lui rattachant le département Bâtiments du BETURE et la SESIRT.

SEREQUIP se donne par ailleurs des compétences dans le calcul informatique des tracés routiers et autoroutiers, et dans leur dessin sur tables traçantes, ainsi que dans le calcul des ouvrages d'art.

Dans la réforme des BET de 1979 SEREQUIP disparaît et ses activités sont reprises en grande partie par SCETAUROUTE

*Témoignage de **Pierre LALITTE**: extrait des « Histoires de SEREQUIP »
 Mon dernier travail à SEREQUIP a consisté en l'étude de nombreux ouvrages d'art autoroutiers (près d'une centaine !), sur A6, tels que les PICF, PIPO, PSBA, PSBP et autres viaducs à caissons ou voussoirs, étude qui nous avait été fournie par SCETAUROUTE.*



PICF (Passage Inférieur en Cadre Fermé).

Bien entendu, tous ces ouvrages ont été calculés par nos soins, aussi bien en avant-projet sommaire, qu'en avant-projet détaillé, ainsi que certains en projet d'exécution (les Entreprises qui avaient obtenu l'obtention de la construction de ces

ouvrages n'hésitaient pas à faire appel à nous, sachant que nous avons toutes les « billes » pour les calculs détaillés de ces ouvrages)



PSDP (Passage Supérieur à dalle)



PIPO (Passage Inférieur en Portique Ouvert)

*Témoignage de **René GAY** :*

Je me souviens à Trappes d'une démonstration de calcul et dessin informatique d'un tracé d'autoroute mis au point par le service informatique commun, notamment l'entrée d'une autoroute dans un tunnel. C'était la 1^{ère} fois que je voyais cela et je fus très impressionné.

3.5/ SCETAUROUTE, TRANSROUTE, jusqu'à EGIS

Dans le livre du 40^{ème} anniversaire de la SCET on lit:

« Invitées en 1970 par le gouvernement, à assurer elles-mêmes la responsabilité technique de leurs nouveaux programmes, les SEMCA et la SCET constituent SCETAUROUTE, bureau d'études chargé de concevoir la 2^{ème} génération d'autoroutes ».

Robert LAFONT, qui fut directeur de la DAGO, témoigne de son côté :

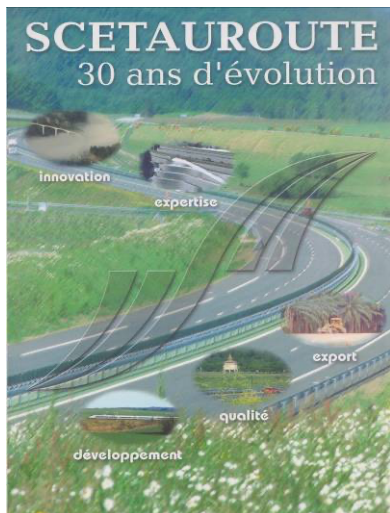
La décision de créer, en 1970 le bureau d'études SCETAUROUTE résulte d'un événement survenu l'hiver précédent où le trafic sur l'autoroute de la vallée du Rhône avait été complètement immobilisé pendant plusieurs jours à la suite d'une tempête de neige à la hauteur de Montélimar. Le ministre de l'époque Albin Chalandon, tirant les leçons de cet événement, avait alors exigé que les responsabilités exercées entre les dirigeants des SEM et les services des ponts et chaussées soient mieux éclaircies. D'où la création de Scetauroute filiale des SEM de la Scet et de la Caisse.



1^{er} logo SCETAUROUTE

Un livre « SCETAUROUTE, 30 ans d'évolution » a été publié vers 2003-2004, dont Robert CAHORS a été le principal rédacteur.

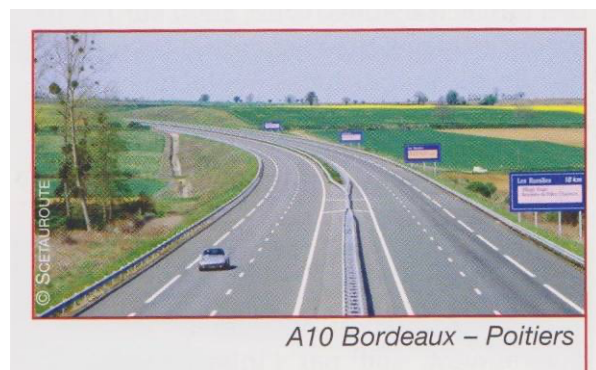
G. VALLAT alors Président de l'Association des anciens « Vingt ans Scetauroute » écrit dans la préface de cet ouvrage



Encore fallait-il que quelqu'un se dévoue corps et âme pour rechercher des montagnes de documents, C'est ce qu'a pu entreprendre Robert Cahors, avec l'aide d'autres adhérents de l'Association et plusieurs entités de SCETAUROUTE... Qui était mieux placé que lui pour le faire ? Entré à Scetauroute en 1972 après un début de carrière au bureau d'études de l'Administration des Ponts et Chaussées, puis au BETURE, il a quitté notre Société pour son départ en retraite. Opérationnel tant en études qu'en travaux, il a à son actif de multiples réalisations (Autoroutes A61, A6, A64, et A9). Retraité il a patiemment rassemblé les morceaux d'un puzzle de 30 années pour aboutir à cet ouvrage

Nota de René Gay : je m'associe à cet hommage à Robert Cahors qui est décédé. Je l'ai beaucoup apprécié comme collaborateur au BETURE pendant une dizaine d'années.

Depuis 1970 SCETAUROUTE a donc été le maître d'œuvre (études et direction des travaux), créant des agences sur le terrain au fur et à mesure de la dévolution de tronçons de toutes les autoroutes réalisées par les SEMCA. , Chacune des agences possédait les moyens propres suffisants pour assurer la mission de Maîtrise d'œuvre : de quatre en 70 leur nombre a rapidement grossi pour se stabiliser autour d'une douzaine les nouvelles compensant les fermetures après fin des travaux. Les effectifs de SCETAUROUTE atteignaient 620 personnes en 1974 puis ils sont restés relativement stables.



SCETAUROUTE s'est beaucoup investi dans les divers domaines d'activités : terrassements, chaussées, ponts viaducs et tunnels, environnement, etc, de même que la prévention sur les chantiers. Dans tous les domaines techniques SCETAUROUTE a apporté de grandes novations A partir de 1979 l'informatique a pris une part grandissante dans les études avec ordinateurs, tables traçantes...jusqu'à « exploser » avec l'arrivée des micro-ordinateurs.

Puis avec les nouveaux enjeux liés à l'augmentation du trafic automobile urbain et interurbain SCETAUROUTE a développé de nouveaux métiers : gestionnaire de voirie (télépéage, systèmes de guidage, gestion du trafic), ingénierie des transports et grands ouvrages

SCETAUROUTE s'engagea aussi dans les grandes infrastructures routières y compris hors Métropole devenant un des leaders du marché en Europe, se donnant une dimension internationale en prenant en 1973 une participation dans TRANSROUTE filiale de la CDC.

Puis au fur et à mesure du développement des activités et de l'achat d'autres bureaux d'études sont créés d'autres entités s'appuyant sur SCETAUROUTE pour les études : TRANSROUTE GIE (les SEMCA + la CDC, + SCET INTERNATIONAL) en 1988, TRANSROUTE INTERNATIONAL ainsi que TRANSROUTE CONSULTANT, puis en 1991 GROUPE SCETAUROUTE. (comprenant SCETAUROUTE, SCETAUROUTE INTERNATIONAL, et SCETAUROUTE DEVELOPPEMENT).

A noter que SCETAUROUTE avait quitté le « giron » de la SCET en 1980 pour être rattaché à C3D où est créé en 1990 un Pôle Autoroutier, et en 1995 SCETAUROUTE a repris les anciens BET de la SCET : BETURE infra, BETEREM, SERALP,

Enfin en 1998 se substituant au Groupe SCETAUROUTE est créé le Groupe EGIS : SCETAUROUTE en devient une filiale, avant de disparaître sous ce nom dans le cadre d'une réorganisation ultérieure. A EGIS d'écrire la suite.

4/ LA CDC, LA CNA, ET LE FINANCEMENT DES AUTOROUTES CONCEDEES :

Dans son ouvrage sur « La Caisse Nationale des Autoroutes, 1963-1993 » Bruno GEORGES de la Mission Historique de la CDC, au delà de la description des activités de la CNA, aborde l'ensemble des financements par la CDC, concernant les autoroutes : prises de participations au capital des SEMCA, prêts....etc. Voir aussi le site internet actuel de la CNA

4.1/ PARTICIPATION DE LA CDC AU CAPITAL DES SOCIETES D'AUTOROUTES :

Comme dit ci-avant (§ 2.1), la CDC a participé au capital des SEMCA à hauteur d'environ 17% selon les cas, de façon avec l'Etat au travers d'**Autoroutes de France** (à partir de 82 : voir plus haut) à atteindre 51% , le reste étant détenu par les Collectivités territoriales (essentiellement les Régions) et les chambres Consulaires.

En 1994 à la demande de l'Etat une réorganisation et recapitalisation des SEMCA (cf §2.1) est opérée en 3 groupes de sociétés, le capital des 3 sociétés tête de file (SAPRR, SANEF, ASF) étant détenu à 90 % par Autoroutes de France.

Rappelons enfin que suite à une décision de l'Etat en décembre 2005, l'ensemble des SEMCA a été privatisée. Autoroute de France a de ce fait disparu.

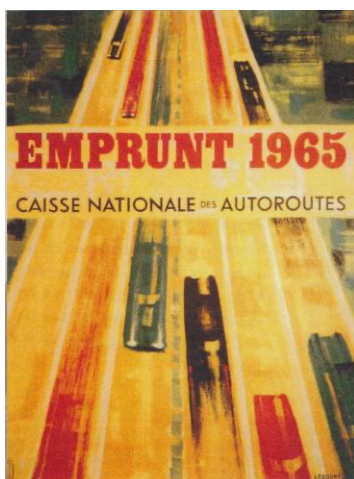
Et la CDC ne se retrouve qu'au capital de la SANEF pour 15% en tant qu'actionnaire privé

4.2/ FINANCEMENT DES INVESTISSEMENTS PAR LA CDC ET LA CNA

Le FSIR (Fond Spécial d'Investissement Routier) rétabli en avril 1955 (après avoir été institué une 1^{ère} fois en 1951) et alimenté par une taxe sur l'essence, était l'un des moyens de financement des grandes infrastructures routières, auquel s'ajoutait le FDES (Fond de Développement Economique et Social) créé en juin 55.. Mais ces ressources publiques étaient insuffisantes pour financer les autoroutes.

Aussi la loi du 18 avril 1955 et son décret d'application du 27 décembre 1956 sur le statut des autoroutes ont permis la concession de celles-ci, et la loi de finances de 1958 a autorisé la garantie des emprunts par l'Etat, et l'octroi d'avances (par la CDC) à la construction d'autoroutes. C'est ainsi que put être lancé l'ESCOTA dès janvier 1956.

Puis il fallut attendre un décret du 20 juin 1963 pour que soit constitué un organisme financier spécifique pour la construction des autoroutes : **la Caisse Nationale des Autoroutes (CNA)**, Etablissement Public National à caractère administratif doté de l'autonomie financière, qui a passé une convention de gestion administrative et financière avec la CDC.



Le 4 septembre 1989 un décret reprend les dispositions du décret de création de la CNA confirmant celle-ci dans ses attributions.

Parallèlement, en 1963, l'article 4 de la loi de 1955 instituant le principe du péage, permettant le remboursement des emprunts est confirmé.

La CNA met en oeuvre, chaque année, dans le cadre sa mission, des programmes d'emprunts élaborés en étroite concertation avec les tutelles et les sociétés concessionnaires d'autoroutes.

Les ressources financières collectées sont réparties sous forme de prêts entre les sociétés concessionnaires.

Les contrats de prêts conclus entre l'établissement et les sociétés définissent les obligations réciproques des deux parties et notamment l'obligation pour les bénéficiaires de reverser à la CNA les sommes relatives aux échéances de prêts. Par ailleurs, la CNA verse aux sociétés la totalité des sommes recueillies, aux mêmes conditions de taux et de maturité. De ce fait, l'établissement ne dégage pas de résultat comptable

Ci-contre la 1^{ère} affiche CNA lançant l'emprunt 1965

La CNA gérée par la CDC, sera donc l'organisme de financement essentiel des Autoroutes. Elle lancera chaque année emprunts nationaux et européens pour rassembler les fonds nécessaires (se reporter à l'ouvrage de Bruno GEORGES : La CNA 1963-1993, et au site internet de la CNA)

Citons en quelques uns :

= Le premier, dès la création de la CNA en 1963, sur le marché français, : 250 Millions de Francs au taux de rendement de 5,6%, garanti par l'Etat, amortissable en 20 ans.

= En 1966 l'emprunt CNA de 400MF.n'a pas le succès escompté. Seuls 340 MF sont souscrits, suite aux premières tensions sur les marchés financiers. Cela engagera la CNA à faire de la publicité dans la presse financière et les journaux automobiles, et de lancer un concours d'affiches

= En 1967 ouverture sur l'Europe avec un premier emprunt de 50 MF auprès de la Banque Européenne d'Investissements.

= En 1969 fort accroissement des besoins. La CNA fait appel à la Westdeutsch Landesbank Girocentrale pour une émission de 200 M DMarks (soit 240 MF.), close en quelques jours, et complétée par un emprunt de 246MF sur le marché français.

= En 1980, le montant global des émissions de la CNA dépasse pour la 1^{ère} fois le seuil de 2000 MF., puis en 1981 près de 3000 MF dont plus de la moitié sur les marchés étrangers

= En 1992, le total des emprunts de la CNA dépasse les 10 Milliards de F.

= Enfin le dernier de 45 millions d'Euros, a été lancé en mai 2014 sur le marché obligataire sous forme d'un abonnement à la souche 3,75% juillet 2025.

La CDC quant à elle assure des avances de trésorerie et des prêts comme pour tous les autres investissements d'aménagement du territoire.

Signalons par exemple, notamment dans la période récente, que la Caisse des Dépôts dans le cadre des nouveaux emplois des fonds d'épargne, avait mis en place en 2004 une enveloppe de 3,5 milliards d'euros destinée au financement des grands travaux d'infrastructures de transports.

Les six sociétés (ex-SEMCA) constituant les groupes ASF/ESCOTA et APRR/AREA et SANEF/SAPN sont les seules sociétés désormais privées à avoir recouru au système CNA pour financer leurs investissements ; leur encours historique de dette auprès de l'établissement s'élevait au 31 décembre 2012 à 8,793 Md€ (soit 86.27 % de l'encours total).

Mais conformément aux engagements pris lors de leurs ouvertures de capital respectives en mars 2002, novembre 2004 et mars 2005, ces groupes ASF/ESCOTA et APRR/AREA et SANEF/SAPN ne peuvent plus recourir aux emprunts CNA depuis respectivement fin 2005, fin 2008 et fin 2009.

Les autres sociétés privées n'ont jamais recouru au système de financement CNA.

Les deux dernières SEMCA (Mont Blanc et Fréjus) dans le paysage autoroutier concédé français se financent toujours via la CNA (1,399 Md€ d'encours historique de dette au 31 décembre 2012, soit 13,73 % de la dette totale de l'établissement).

5/ LES PLANS AUTOROUTIERS POUR L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE ET L'AVANCEMENT DES MISES EN SERVICE

Pour fixer les enjeux rappelons d'abord l'évolution du parc automobile (extrait du livre de Robert Lafont). Si certains doutaient de l'utilité de la réalisation d'autoroutes jusque dans les années 1960, compte tenu de l'excellence du réseau routier français, ces chiffres en montrent l'impérieuse nécessité :

Nombre de véhicules en circulation en fin d'année :

- 1894 : 300	- 1914 : 187 000	- 1920 : 292 000
- 1930 : 1 710 000	- 1938 : 2 270 000	- 1960 : 11 600 000
- 1980 : 22 000 000	- 1993 : 29 000 000	

- **Le plan Marquet de 1934** : déjà cité, c'est le premier plan autoroutier français qui prévoyait une politique d'aménagement axée sur la capitale, avec 5 autoroutes radiales reliées à 2 couronnes autoroutières : l'une correspondant au périphérique actuel et l'autre sensiblement à la A86 actuelle. Des études furent conduites mais la guerre empêcha ces réalisations à l'exception d'un premier tronçon d'autoroute vers l'ouest de 25 km et du tunnel de St Cloud.

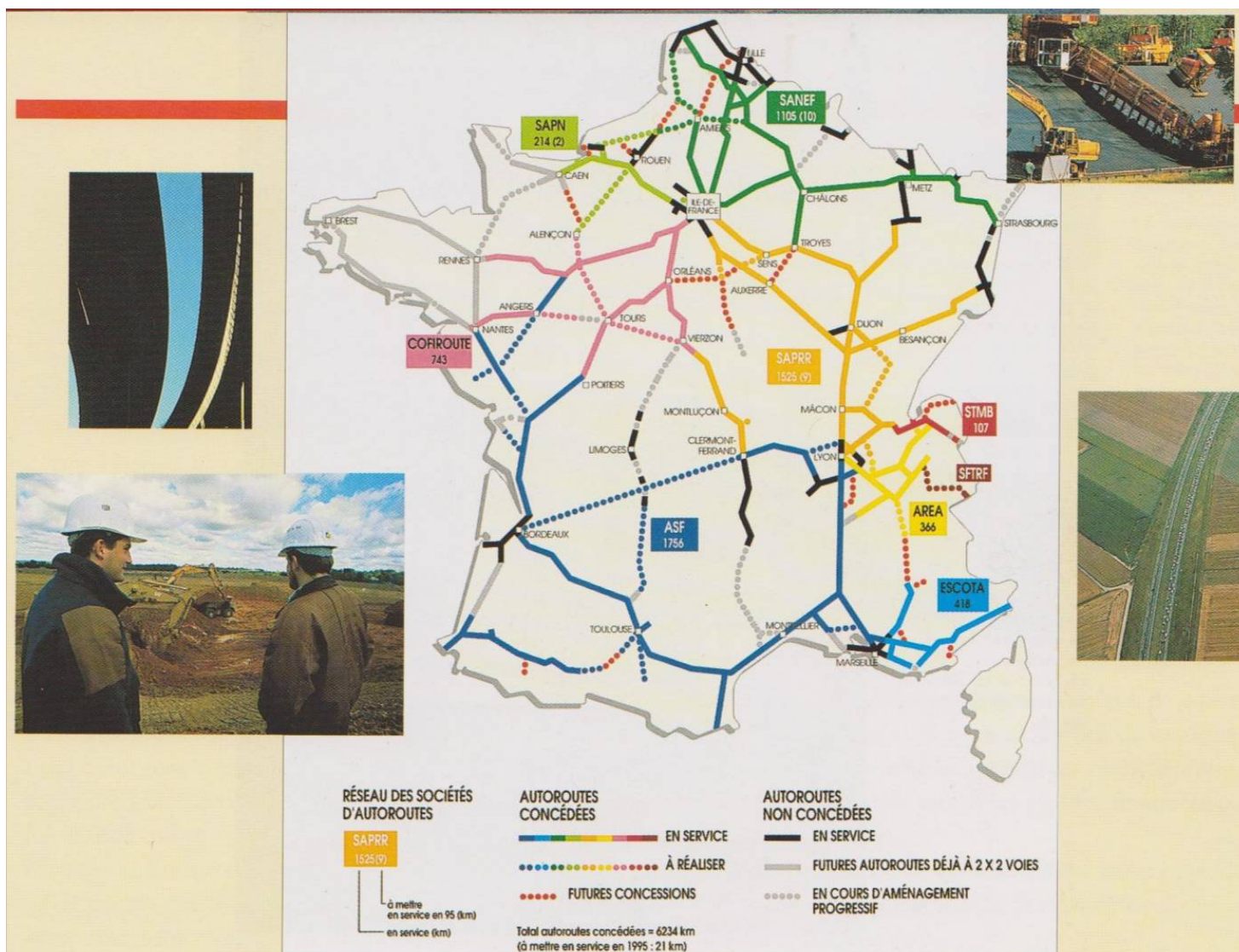
- **1971** : = Parution du schéma directeur des grandes liaisons routières qui comporte 5000 km d'autoroutes
1000 km sont déjà en service
- **1977** : = Le Programme prioritaire des Autoroutes vise 5800 km en 1980 et 8000 vers 1983.
- **1980** : = On atteint 4000 km en service : Le programme a pris du retard et la France reste très en retard par rapport à ses voisins
- **1987** : = En avril 87 le CIAT (Comité interministériel d'aménagement du territoire) relance le système autoroutier avec un nouveau schéma directeur
- **1989** : = Révision du schéma directeur national précédant
- **1990** : = Le CIAT du 5 novembre 90 adopte l'adjonction de 904 km d'autoroutes
- **1992** : = Le décret du 1^{er} avril 92 approuve le schéma directeur national dans lequel figure :
9500 km d'autoroutes de liaison
2584 km de liaisons assurant la continuité du réseau autoroutier
4410 km de grandes liaisons d'aménagement du territoire
Soit un total de 12 120 km d'autoroutes à l'horizon 2005
- **1995** : = La loi sur l'Aménagement et le Développement du Territoire du 4 février. 1995 prévoit la révision du schéma directeur et fixe comme objectif qu'en 2015 aucune partie du territoire ne sera à plus de 50 km d'une autoroute ou d'une voie express à 2 fois 2 voies.
- **Aujourd'hui** = le réseau autoroutier Français atteint les 12 000 km

En ce qui concerne ces autoroutes concédées :

- Sur le document de 1995 figure l'avancement de chacune d'elles, pour un total d'environ 5 550 km en service et 600 km en travaux ou projet
- En 2004, on atteignait un total de 7800 km environ en service plus divers chantiers en cours, soit un total proche de 8 000 km.

Les illustrations ci-après montrent l'état d'avancement des autoroutes en 1995 et en 2012 :

Carte extraite du livre du 40^{ème} anniversaire de la SCET : réseau autoroutier au 1^{er} janvier 95



LE RÉSEAU DES AUTOROUTES CONCÉDÉES AU 1^{er} JANVIER 1995

SOCIÉTÉS

- AREA (Société des Autoroutes Rhône-Alpes), à statut SEM depuis 1982. Filiale de SAPRR depuis 1993.
- ASF (Autoroutes du Sud de la France, anciennement SAVR, Société de l'Autoroute de la Vallée du Rhône), créée en 1957.
- ESCOTA (Société de l'Autoroute Estérel-Côte-d'Azur), créée en 1956. Filiale d'ASF depuis 1993.
- SANEF (Société des Autoroutes du Nord et de l'Est de la France, anciennement SANF), créée en 1963.
- SAPN (Société de l'Autoroute Paris-Normandie), créée en 1963. Filiale de SANEF depuis 1993.
- SAPRR (Société des Autoroutes Paris-Rhin-Rhône, anciennement Société de l'Autoroute Paris-Lyon), créée en 1963.
- SMTB (Société du Tunnel du Mont-Blanc).

RÉSEAU

- 368 km en service
 26 en construction
- 1 758 km en service
 211 en construction - 75 en projet
- 430 km en service
 30 en projet
- 1 118 km en service
 126 en construction - 121 en projet
- 226 km en service
 139 en construction - 129 en projet
- 1 540 km en service
 176 en construction - 93 en projet
- 106 km en service

PRINCIPALES LIAISONS

- A3 (Lyon-Chambéry)
 A41 (Grenoble-Chambéry)
- A7 (Lyon-Marseille) A9 (Orange-Le Perthus)
 A61-62 (Narbonne-Bordeaux) A10 (St-André-de-Cubzac-Poitiers)
- A8 (Aix-en-Provence-frontière italienne)
 A52-50 (Aix-en-Provence-Toulon)
- A1 (Paris-Lille) - A4 (Paris-Metz-Strasbourg)
 A26 (Calais-Troyes)
- A13 (Paris-Caen) - A29 (Le Havre-Saint-Saëns)
 A28 (Rouen-Alençon, en projet)
- A6 (Paris-Lyon) - A5 (Paris-Langres)
 A31-36 (Beaune-Toul-Mulhouse) - A71 (Bourges-Clermont-Ferrand)
- A40 (Autoroute blanche)

Le réseau autoroutier concédé



Juillet 2012 - Source ASF - Département communication - Reproduction autorisée sous réserve

6/ DIVERS COMMENTAIRES SUR LES AUTOROUTES :

6.1/ DIFFERENTS TYPES D'AUTOROUTES ET DIRECTIVES REGISSANT LEUR REALISATION :

- La loi du 3 janvier 1969 définit les « voies rapides » qui sont les « autoroutes » et les « routes express »

Dans les « autoroutes » on distingue les « autoroutes de liaison » qui vont de ville à ville (dites aussi, autoroutes interurbaines) et les « autoroutes de dégagement » à la périphérie des villes (dites aussi autoroutes urbaines). La plupart des premières sont à péage, et les secondes gratuites

- Circulaire et directive du 27/10/87 relatives aux modalités d'établissement et d'instruction des dossiers techniques concernant la construction et l'aménagement des autoroutes concédées. Ce document abroge les diverses directives et circulaires précédentes, de mai 1974, 27 déc. 1974, 27 fév. 1976

25 août 76, 30 dec. 1977, 23 janv. 1978, 17 sept. 1981, 14 janv. 1986

- Circulaires du 23 déc. 77 et du 11 janv. 86 d'élaboration et d'instruction des dossiers techniques de signalisation

Cette profusion d'instructions montre le strict encadrement par l'Etat, Direction des Routes, de la conception et réalisation des autoroutes, tout en sachant que les Bureaux d'études de la SCET, la DAGO, les SEMCA elles-mêmes, étaient largement à l'origine de ces conceptions, aux côtés du SETRA, bureau d'études de la Direction des Routes.

6.2/ GESTATION ET ETAPES DE REALISATION :

La réalisation d'une autoroute est un très long processus, qui très souvent entraîne de longues discussions et négociations

- inscription au schéma directeur
- études préalables et concertation
- DUP
- traité de concession
- acquisitions foncières (on compte en moyenne 10 ha d'acquisitions au km)
- études technique détaillées et dévolution des travaux
- engagement et réalisation des travaux
- mise en service

6.3/ LA SECURITE :

La sécurité a toujours été un souci primordial sur les autoroutes :

- Dans leur conception : recherche des meilleurs tracés et profils, largeur et nombre de voies adapté au trafic, bandes d'arrêt d'urgence, terre-plein central large ou avec protection métalliques ou en béton, revêtements de plus en plus performants anti-glisser
- Dans la signalisation directionnelle (voir SESIRT) et informative (annonce des travaux, obstacles imprévus, accidents, ...)
- Par les annonces radio, et maintenant par GPS.
- Par les moyens de protection des agents de service, des zones de travaux
- Par les limitations de vitesse

Il faut aussi souligner comme élément de sécurité le dépannage réglementé sur autoroutes : appel sur un central par bornes d'appel d'urgence, ou aujourd'hui n° de téléphone mobile, qui fait intervenir un dépanneur agréé ?

Enfin et surtout après l'hiver 69-70 où la neige a bloqué les autoroutes, le salage et sablage et le déneigement sont une des grandes priorités hivernales : des aires de stockages de sel et sable et de garage des engins ont été aménagés au long des autoroutes. Mais on ne peut pas empêcher la neige de tomber !! et l'hiver dernier a encore conduit a des fermetures temporaires.

Les autoroutes sont un moyen de déplacement relativement sûr, malheureusement les accidents sont inévitables malgré toutes les mesures prises. Beaucoup sont encore dus à l'incivilité ou l'inconscience de chauffeurs ne respectant pas les limitations de vitesse et les distances de sécurité entre véhicules.

Rappelons le dramatique accident d'autocars qui a coûté la vie de 46 enfants et 7 adultes près de Beaune dans la nuit du 30 au 31 juillet 1982.
Jean Michel RUSSAC, ancien du BETURE et BETEREM et qui était alors directeur d'exploitation de la SAPRR à Dijon, s'était aussitôt porté sur les lieux et avait été profondément marqué par ce drame. Il en parlait souvent avec émotion. Bien que l'état de la chaussée refaite à neuf fut excellent, la signalisation sans reproche, et donc la responsabilité de la SAPRR et de lui-même en qualité de directeur complètement dégagee, l'enquête judiciaire fut forcément très éprouvante.
Les recommandations de la commission d'enquête débouchèrent sur des mesures de sécurité concrètes dont la limitation de vitesse à 130 km/heure (110 par temps de pluie) et 90 pour les camions et autocars

6.4/ L'INSERTION DANS L'ENVIRONNEMENT, L'ESTHETIQUE DES AUTOROUTES ET LES SERVICES AUX USAGERS :

Les autoroutes françaises, grâce à la préoccupation constante des SEMCA ; peuvent être citées en exemple pour le respect de l'environnement ... (et ceci bien avant que les études d'impact deviennent obligatoires vers le milieu des années 70) et leur insertion dans le paysage : recherche de tracés et de profils épousant au mieux le terrain naturel, respect des zones boisées, protection des nappes et de l'écoulement des eaux, passages souterrains pour les animaux, murs antibruit près des zones habitées....etc

Citons aussi les œuvres d'art que les SEMCA se sont attachées à promouvoir (l'ASF a publié en 94 un recueil photographique « *L'Art au détour de la route* », la qualité architecturale de nombre des ouvrages d'art , et de gare de péage ...etc

ci-contre une œuvre d'art de l'ESCOTA



L'aménagement des aires de repos (tous les 10 à 20 km environ), et de services (tous les 40 km environ) n'a cessé de s'améliorer pour devenir des aires de détente, de loisirs, d'information, de restauration, d'hôtellerie, de promotion et vente des produits locaux (comme la Maison de Bourgogne à Beaune-Le Thil, ou Les Ruralies sur l'aire Poitou-Charentes sur l'A10), etc....Elles font l'objet d'une attention particulière pour leur insertion dans le paysage

6.5/ LA REALISATION DES CHAUSSEES ET DES OUVRAGES

Les autoroutes compte-tenu de la masse de travaux de voirie qu'elles entraînent ont permis des progrès considérables dans la réalisation des chaussées et dans les matériels pour leur mise en œuvre.

Au début beaucoup ont été réalisées en béton, matériau très solide et durable mais bruyant.

Puis les revêtements bitumineux ont pris le dessus et sont maintenant seuls employés. Grâce aux progrès techniques ils sont devenus plus solides, plus doux et silencieux au roulage, antidérapants et absorbant la pluie , donc plus sûrs.

De même elles ont été l'occasion de la réalisation de magnifiques et spectaculaires ouvrages d'art : ponts, viaducs, tunnels

Depuis l'accident du tunnel du Mont Blanc, la législation sur les tunnels a été durcie, et tous les tunnels des autoroutes réalisés antérieurement ont dû être mis aux normes.

6.6/ L'EXPLOITATION :

L'exploitation des autoroutes nécessite d'importants moyens humains et matériels. Des aires d'entretien sont aménagées le long des autoroutes pour le garage des matériels et le stockage des matériaux

- **Pour l'entretien**, sans compter les gros travaux de réfection des chaussées ou d'élargissement, il faut compter un agent d'entretien au km. : nettoyage, fauchage et élagage des abords, sablage et salage en hiver et déneigement, petites réparations, balisages, sécurité, etc.

- **Pour les péages**, lorsqu'il y avait encore un agent à chaque passage (distribution des tickets et perception de l'argent), on comptait aussi un agent par km.

Mais les péages se sont progressivement automatisés : distributeurs automatiques des cartes, et paiement par cartes bancaires, pour arriver aujourd'hui à un fort développement du télépéage. Le personnel en gare de péage a donc fortement diminué.

Nota de René Gay :

Jean Michel Russac, lorsqu'il était directeur d'exploitation de la SAPRR, (fin des années 70 et partie des années 80) me disait que l'organisation et la gestion des péages lui prenait une grosse partie de son temps : outre la gestion du personnel permanent, très revendicatif (il avait le moyen de bloquer l'autoroute), il fallait prévoir et embaucher tous les péagers temporaires nécessaires dans les périodes de pointe (WE chargés, vacances..)

- **En sus**, il faut ajouter autant de personnes (2 au km), pour la gendarmerie et le personnel dans les aires de service (non gérés par la Société d'autoroute)

CONCLUSION :

La CDC, la CNA, la SCET, les SEMCA, et les Bureaux d'études du Groupe et notamment SCETAURROUTE, ont été de très importants acteurs de 1955 à 2005 pour doter la France d'un excellent réseau d'autoroutes.

Elles ont été et sont encore un moyen très important pour l'aménagement et le développement du territoire.

ANNEXE : BIBLIOGRAPHIE ET SOURCES

Il y a une riche bibliographie sur les autoroutes, mais ne sont cités ci-après que les ouvrages qui ont servi à écrire ce travail de mémoire.

1/ Monographie Historique et Financière du réseau routier Français ; par Bruno GEORGE, de la Mission Historique de la CDC, éditée en 1990. 90 pages + autant d'annexes.

= la 1^{ère} partie traite du concept de voie rapide depuis la voie romaine
= La 2^{ème} partie traite des premières études et réalisations d'autoroutes en France, du plan Marquet de 1934, à la réalisation du 1^{er} tronçon de l'autoroute de l'ouest avec le tunnel de St Cloud juste avant la guerre.

= La 3^{ème} partie concerne la « Définition de l'autoroute » et décrit les aspects législatifs et techniques

= La conclusion pose les problèmes engendrés par les autoroutes (environnement, économie...)

= Les annexes sont riches en textes législatifs et techniques

2/ La Caisse Nationale des Autoroutes , de 1963 à 1993 : ; par Bruno GEORGE, de la Mission Historique de la CDC, édité en 1993

Au delà de la description des activités de la CNA proprement dite ce texte aborde l'ensemble des financements pour les autoroutes par la CDC : prises de participation au capital des SEMCA „prêts, lancement d'emprunts à l'échelle nationale et européenne

3/ Les livres des 10^{ème}, 20^{ème} et 40^{ème} anniversaires de la SCET : On y trouve l'historique :

= de la création des SEMCA, de l'USAP, de l'ASFA, et leurs compétences

= des actions de la SCET , au travers de son Services des Autoroutes devenu DAGO.

= des activités autoroutières de ses bureaux d'études (BETURE, SEREQUIP, SESIRT, SCETAUROUTE).

4/ Les « Histoires du BETURE, de SEREQUIP et de la SESIRT » écrites dans le cadre des Travaux de Mémoire conduits par l'AARSCET

5/ « SCETAUROUTE, 30 ans d'évolution », par SCETAUROUTE et l'Association « 20 ans SCETAUROUTE »

6/ Collection « Que sais-je »

=N° 2198, 1997, par Robert LAFONT (qui fut directeur de la DAGO à la SCET): Les Autoroutes, pour tout savoir rapidement sur la naissance du système autoroutier français, son évolution et son fonctionnement.

= N° 3282, 1997, par Jean-Antoine WINGHART (ancien président de la SAPRR) : pour tout savoir rapidement sur l'histoire et l'évolution du système autoroutier européen en particulier avec l'ouverture des pays de l'est.

7/ Le Site INTERNET de la CNA et ceux des Sociétés Privées actuelles, sont riches en informations sur le secteur autoroutier actuel.