

N° 004929-01

février 2007

Les concessions des ponts de Tancarville et de Normandie

Rapport d'étape



Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE



ministère
des Transports
de l'Équipement
du Tourisme
et de la Mer

CONSEIL GÉNÉRAL DES PONTS ET CHAUSSÉES

Rapport n° 004929-01

**Les concessions des ponts de Tancarville
et de Normandie**

Rapport d'étape

établi par

Jean DETERNE,
ingénieur général des ponts et chaussées

Destinataire

Le Directeur général des routes

note à l'attention de

Monsieur le Ministre des transports,
de l'équipement, du tourisme et de la mer

A l'attention de
Monsieur Patrice PARISÉ,
Directeur général des routes

ministère
des Transports
de l'Équipement
du Tourisme
et de la Mer



Conseil général
des Ponts
et Chaussées
Le Vice-Président

La Défense, le 02 Février 2007

**Rapport n°004929-01: Les concessions des ponts de Tancarville et de Normandie
(rapport d'étape)**

Par note du 11 septembre 2006, vous avez demandé au Conseil général des ponts et chaussées de diligenter une **mission d'expertise des concessions des ponts de Tancarville et de Normandie.**

Je vous prie de bien vouloir trouver ci-joint un rapport d'étape établi par **M. Jean DETERNE**, ingénieur général des ponts et chaussées.

En conclusion, de ce rapport il apparaît que les concessions des ponts de Tancarville et de Normandie, financièrement liées, sont potentiellement saines et équilibrées à long terme, mais dans une situation comptable dégradée à court terme. **Cette dégradation n'est pas structurelle, elle est liée à l'absence de hausse tarifaire au cours des 10 dernières années** ; d'ailleurs c'est à partir de 1997 que l'on observe l'apparition d'un report à nouveau consolidé négatif.

Ce retard doit être rattrapé à brève échéance avec un objectif de hausse des recettes de l'ordre de 10% au plus tard en 2009.

Ainsi rééquilibrées, au sens comptable, les concessions peuvent être complétées par des extensions localisées, le réaménagement des têtes de Tancarville, et la fixation des montants des fonds de réserve prévus aux cahiers des charges pour gros travaux de rénovation voire de substitution (pour Tancarville).

Les charges nouvelles imposées au concessionnaire (hors fonds de réserve) peuvent justifier un report du terme des concessions au 31 décembre 2027 qui améliorerait également les comptes.

L'impact d'ensemble des hausses tarifaires, des coûts d'exploitation des sections ajoutées aux concessions, des investissements nécessaires au réaménagement des têtes nord et sud et gares de péage des ponts de Tancarville et du report du terme de la concession doit être évalué par la CCI et donner lieu à des simulations financières permettant un calage fin des hausses tarifaires nécessaires et de leur calendrier.

Tour Pascal B
92055 La Défense cedex
téléphone :
01 40 81 21 22
télécopie :
01 40 81 23 24
courriel :
Cgpc-sg
@equipement.gouv.fr

En parallèle, il est souhaitable de moderniser l'ensemble des clauses des cahiers des charges conformément au projet établi par la Direction Générale des Routes.

Dans ce cadre, il conviendra notamment :

- d'inclure les **deux fonds de réserve** (après déduction éventuelle des montants que l'Etat demandera d'investir avant la fin de la concession), aux **biens de "retour"**,

- de considérer, comme pour les autres grands ouvrages isolés, que les tarifs de péage sont des tarifs **"plafond"** et que le concessionnaire peut, de sa propre initiative, accorder des remises à ses abonnés en heure creuse dans une limite à fixer,

- de vérifier le **régime fiscal** applicable aux **péages** d'une part et au **concessionnaire** d'autre part, en matière de TVA.

Ce rapport est **non communicable** au sens de la loi n°78-753 du 17 juillet 1978 modifiée relative à l'accès aux documents administratifs.

Signé

Claude MARTINAND

Diffusion du rapport d'étape n° 004929-01

- le directeur du Cabinet du ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer 2 ex
- le secrétaire général du ministère des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer (dont 1 exemplaire transmis au responsable de la mission stratégie) 2 ex
- le directeur général des routes 5 ex
- le vice-président du CGPC 1 ex
- la présidente et les présidents de section du CGPC 7 ex
- les secrétaires de section du CGPC 7 ex
- M. DETERNE 1 ex
- archives CGPC 1 ex

RAPPORT D'ETAPE

Concessions des ponts de Tancarville et de Normandie

Par décision du 22 septembre 2006 (n° 004929-01), Monsieur le Vice-Président du Conseil Général des Ponts et Chaussées m'a chargé d'une mission d'expertise des concessions des ponts de Tancarville et de Normandie suite à la saisine du 11 septembre 2006 du Conseil Général des Ponts et Chaussées par la Direction Générale des Routes.

Le présent rapport d'étape est établi après examen des documents notamment financiers remis par le concessionnaire et visite sur place le 18 octobre 2006, établissement d'un rapport provisoire le 27 novembre 2006 et prise en compte des éléments complémentaires remis lors de la réunion du 29 novembre 2006 en présence de la DGR.

A- Situation financière des concessions

Les deux concessions, bien que faisant l'objet de conventions distinctes du 18 décembre 1950 et du 22 mars 1988; sont explicitement adossées financièrement en application de l'article 1, titre III, alinéa 4 du décret du 5 mai 1988 qui stipule que le produit des taxes de Tancarville est employé à contribuer à assurer le financement de la construction d'un nouveau franchissement de l'estuaire de la Seine, au droit de Honfleur, dit "pont de Normandie".

S'il en était besoin, cet adossement est encore renforcé par le fait que le terme des deux concessions est identique, et fixé au 17 mai 2026.

Cependant, la comptabilité de la Chambre de Commerce et d'Industrie, permet de déconsolider les comptes des deux concessions et donc d'identifier les flux financiers croisé de Tancarville au profit de Normandie.

Fin 2005, le constat est le suivant (M€)

	Tancarville	Normandie	consolidé
Report à nouveau 31/12/2004	+55	-133	-78
Résultat 2005 avant transfert	+7,7	-10,1	-2,4
Report à nouveau 31/12/2005 avant transfert	+62,7	-143,1	-80,4
transfert	-7,7	+7,7	=
Trésorerie au 31/12/2005	+81	-16,3	+64,7
emprunts	n.s	n.s	387,6

Les profits passés du pont de Tancarville sont insuffisants pour compenser les pertes du pont de Normandie qui s'accumulent depuis l'origine.

Les résultats annuels du pont de Tancarville sont insuffisants, malgré un transfert de la totalité du résultat brut à Normandie pour équilibrer ces derniers. Cette situation interdit de constituer un fonds de réserve, car cette constitution est subordonnée en priorité, au financement du pont de Normandie.

Néanmoins, du fait de la politique prudente d'endettement du concessionnaire, la trésorerie reste positive, mais ceci ne caractérise pas la santé financière des concessions consolidées au sens comptable et, a sans doute contribué au cours des dernières années à ne pas envisager de hausses tarifaires.

En effet, les capitaux propres des concessions consolidées sont négatifs depuis 2002, ce qui n'apparaissait qu'indirectement dans les comptes jusqu'en 2004, du fait de l'enregistrement à l'actif du bilan, de "charges à répartir" sur plusieurs exercices (charges différées).

Cette situation n'est pas alarmante au fond, (c'était d'ailleurs celle de la plupart des concessions d'autoroutes avant la réforme qui a conduit à allonger sensiblement leurs durées) mais, si le concessionnaire des ponts de T & N était une entreprise de droit commun, il devrait procéder à une recapitalisation et demander des augmentations de tarifs pour normaliser la situation comptable.

B- Evolution prévisible de la situation comptable

Pour 2006, le concessionnaire prévoit un résultat consolidé de -7M€ (en fait, +5,7 pour Tancarville et -12,7 pour Normandie).

La situation comptable va donc continuer à se dégrader.

Au-delà de 2007, la CCI a fait une simulation centrale sur la base d'une croissance des trafics de +2 % par an jusqu'en 2014, puis 1% au delà et d'une croissance des tarifs nulle comme actuellement.

Cette hypothèse centrale conduirait à une poursuite de la dégradation du bilan consolidé jusqu'en 2012 (-115 M€) avec cependant un retour à l'équilibre à partir de 2023.

On peut dire en résumé que les concessions sont économiquement saines mais posent un réel problème comptable à court terme.

Cette situation n'est pas satisfaisante car elle interdirait pratiquement jusqu'en 2023, la constitution du fonds de réserve prévu à l'article 1, III 5è du décret du 5 mai 1988. Or ce fonds de réserve dont le montant total pour les 2 ponts pourrait être de 200 à 300 M€ nous paraît indispensable à une échéance beaucoup plus proche.

En effet, les deux ouvrages ne sont pas à l'abri d'incidents ou d'accidents nécessitant une interruption momentanée de l'exploitation (et donc des pertes de recettes), et surtout, l'évolution de la réglementation technique pourrait conduire à restreindre les capacités de Tancarville.

Il paraît en conséquence souhaitable de relever sensiblement les tarifs à court terme, en se réservant de la possibilité de baisses après le retour à l'équilibre.

Enfin, faute d'une remise en ordre plus rapide de la situation financière consolidée des deux concessions, il serait imprudent d'imposer quelque nouvelle charge que ce soit au concessionnaire, malgré sa trésorerie largement excédentaire.

Si l'on souhaite amorcer l'amélioration de la situation comptable dès 2007, il faut augmenter, dès que possible, les recettes de l'ordre de 10% (c'est à dire les tarifs de 12 à 15 % du fait de l'élasticité des trafics). Une telle augmentation n'est que la conséquence de l'absence d'augmentation depuis plus de 10 ans .

La fixation de nouveaux tarifs « maximaux » , avec indexation sur l'inflation , simultanément avec des nouvelles classifications tarifaires homogènes avec celles des autres concessions, et l'engagement du Concessionnaire d'investir dans l'amélioration des accès peut-être expliquée aux clients et aux décideurs locaux, surtout si, comme l'envisage le Concessionnaire, on introduit une modulation tarifaire temporelle pour améliorer la fluidité du trafic en heure de pointe. Cependant le Concessionnaire considère , sans doute avec raison , que le calendrier de la hausse des tarifs réels , dans la limite des nouveaux plafonds devrait s'étaler jusqu'en 2009.

C- Extensions possibles du périmètre des concessions

Sous réserve de normaliser la situation comptable des concessions (cf. supra), il est possible d'envisager l'extension du périmètre concédé par les éléments suivants (étant rappelé que la trésorerie des concessions est suffisante pour réaliser les investissements nécessaires).

1° Tancarville (cf. plan joint)

- accès nord

Le giratoire nord A131-RN182-RD982 (à déniveler), la RN182 entre le giratoire et la "tête nord" et le réaménagement de la gare de péage (qui pourrait être transférée au sud pour le sens sud-nord), constituent à l'évidence des éléments liés à la desserte de l'ouvrage, leur intégration à la concession ne doit soulever aucune difficulté juridique.

Les investissements correspondants peuvent dans ce cas être mis entièrement à la charge du concessionnaire. Ils restent à évaluer avec plus de précision, mais l'estimation provisoire du concessionnaire est de l'ordre de 30M€ HT (dont 5M€ pour la ½ gare de péage) ce qui paraît réaliste.

- giratoire sud

Ce (faux) giratoire peut sans inconvénient être intégré à la concession. Il ne nécessite aucun investissement majeur à court terme, sauf éventuellement en conséquence de la modification des gares de péage (bretelle directe A131 – péage sud) dont l'impact est compté supra.

2° Normandie

- L'intégration de la section de 3 km comprise entre la route de l'estuaire et la route industrielle, dans le prolongement de A29 est explicitement prévue à l'article 1, 1° du cahier des charges du pont de Normandie.

Cette intégration doit être décidée. Elle entraînera des investissements complémentaires et des dépenses de gros entretien cumulés sur l'ouvrage d'art, que le Concessionnaire estime à environ 31 M€ HT, ce qui paraît réaliste.

- En outre, un fonds de réserve doit être constitué (à partir de 2022 ou 2023) pour la remise en état des équipements du pont avant le terme de la concession, dont le montant peut être évalué à 40 M€ 2006 à titre conservatoire.

3°) Saturation du pont de Tancarville

Les études menées par la Chambre de commerce montrent que, même dans les hypothèses de croissance de trafic les plus optimistes, la saturation du point de Tancarville n'est pas à craindre à l'horizon 2020 si les conditions d'exploitation ne sont pas modifiées.

Néanmoins, à cet horizon, il n'est pas exclu qu'apparaissent des problèmes de fatigue de la structure, ni que l'évolution des normes techniques et de sécurité (séparateur central et barrières latérales) impose de limiter le trafic et les charges sur le pont.

Il paraît en conséquence prudent d'imposer la constitution d'un fonds de réserve de l'ordre de 200 M€ valeur 2006 pour faire face à de telles éventualités qui pourraient conduire à doubler le franchissement de la Seine au droit de Tancarville, (sans exclure un passage sous fluvial à l'est immédiat du pont existant).

La réalisation éventuelle d'un tel franchissement doit en toute hypothèse être prévue dans l'avenant au cahier des charges et son étude de faisabilité engagée par le Concessionnaire.

En définitive, les extensions de la concession listées ci-dessus correspondent à des charges supplémentaires d'investissement de l'ordre de 60 M€ HT valeur 2006 (étant précisé que les fonds de réserve estimés à 240 M€ au total font déjà partie des obligations du Concessionnaire).

Ces charges représentent un peu moins de deux années d'excédant brut d'exploitation (si la CCI peut récupérer la TVA). Il ne paraît pas souhaitable de les compenser par des hausses supplémentaires des tarifs de péage, car la remise en ordre comptable nécessite déjà, en elle-même, une importante augmentation.

Dans ces conditions, la solution la plus équitable, serait de porter le terme des concessions, du 17 mai 2026 au 31 décembre 2027, soit une prolongation de 19,5 mois. Un tel allongement serait d'ailleurs relativement modeste comparé à ce qui a été nécessaire pour normaliser les comptes des grandes concessions autoroutières.

Au delà des extensions ci-dessus, qui doivent être décidées à court terme, il pourra être intéressant d'examiner l'opportunité de confier par avenant, à la CCI, l'exploitation de la section le Havre - Tancarville de l'autoroute A131 (20 km environ), qui relie les deux ouvrages et constitue le barreau principal d'accès ouest à Tancarville.

D- Tarifs de péage

Pour des raisons historiques, les classes tarifaires des ponts de Tancarville et de Normandie ne sont pas en harmonie avec les classes tarifaires des autoroutes à péage, par ailleurs, ces tarifs n'ont pas été revalorisés depuis 10 ans.

La conclusion d'avenants à ces deux concessions doit permettre de procéder d'une part à une harmonisation et d'autre part à un recalage des tarifs maximaux.

Sans entrer dans le détail des remises, les tarifs « plafond » sont actuellement les suivants :

Tancarville

- véhicules légers	2,30 €
- véhicules légers avec remorques	2,90 €
- petits PL	3,50 €
- gros PL	6,10 €
- gratuit pour les motos	

Normandie

- véhicules légers	5 €
- véhicules légers avec remorques	5,80 €
- petits PL	6,30 €
- gros PL	12,50 €
-gratuit pour les motos	

Par ailleurs, ces tarifs comportent de nombreuses formules d'abonnement.

Dans le cadre de la conclusion des avenants aux concessions, je suggère d'adopter la classification des sociétés d'autoroutes.

Ceci pourrait conduire à des **tarifs maximaux** 2007 (avant remise) dont les ordres de grandeurs seraient les suivants (hors TVA et TVA en dehors s'il est décidé de les assujettir) :

1°/ Tancarville

• nouvelle classe 1 (y.c. remorques)	3,00 €
• nouvelle classe 2 (< 3,5 T et < 3 m)	4,50 €
• nouvelle classe 3 (> 3,5 T et 2 essieux)	6 €
• nouvelle classe 4 (>3,5 T et + de 2 essieux)	9 €

motos : gratuit du fait de l'historique et du coût de la perception différenciée en comparaison de la recette attendue.

2°/ Normandie

- nouvelle classe 1	6,00 €
- nouvelle classe 2	8,00 €
- nouvelle classe 3	10,00 €
- nouvelle classe 4	14,00 €

-gratuit pour les motos du fait de l'historique et du coût de la perception différenciée.

Comme le propose la CCI, cette revalorisation pourrait utilement être associée à une modulation temporelle avec des remises heure creuse (je suggère – 30 % pour les abonnés en

télépéage seulement). Par ailleurs il faudra sans doute étaler les hausses des tarifs réels jusqu'en 2009 .

En parallèle, un argumentaire de communication sera à préparer à l'attention des décideurs locaux et des clients des deux ouvrages, dont la teneur générale peut être la suivante :

- les tarifs n'ont pas bougé en monnaie courante au cours des dix dernières années,
- le service va être amélioré par l'amélioration des accès qui sont intégrés à la concession,
- le rattrapage tarifaire intervient dans le cadre d'une remise en ordre des classes tarifaires cohérente avec celle des autres concessions,
- les nouveaux tarifs restent encore sensiblement inférieurs à la valeur économique de l'utilisation des ponts. En effet, ils équivalent aux frais d'usure et d'entretien des véhicules sur des parcours de 10 à 15 km ce qui est très inférieur à l'allongement de parcours qu'ils subiraient en l'absence des ponts,
- une modulation tarifaire permettra de favoriser les déplacements en heure creuse pour les abonnés au télépéage,
- les tarifs maximaux pourront à nouveau être gelés en monnaie courante à partir de 2015-2016 si la situation comptable le permet.

Pour ce qui est de l'augmentation annuelle des tarifs maximaux, je propose de la fixer à la valeur de l'inflation pendant les cinq premières années suivant l'avenant et à 70% de l'inflation au-delà (sauf nouvel avenant ou contrat d'entreprise).

E- Conclusion

En conclusion, il apparaît que les concessions des ponts de Tancarville et de Normandie, financièrement liées, sont potentiellement saines et équilibrées à long terme, mais dans une situation comptable dégradée à court terme. **Cette dégradation n'est pas structurelle, elle est liée à l'absence de hausse tarifaire au cours des 10 dernières années** ; d'ailleurs c'est à partir de 1997 que l'on observe l'apparition d'un report à nouveau consolidé négatif.

L'excédent de trésorerie, lié à une politique d'endettement prévoyante et les règles comptables passées qui permettaient d'activer les charges différées, ont contribué à masquer la réalité du problème et conduit à renoncer à des hausses de tarifs pourtant indispensables.

Ce retard doit être rattrapé à brève échéance avec un objectif de hausse des recettes de l'ordre de 10% au plus tard en 2009, ce qui permettra :

- d'équilibrer le compte de résultat à l'horizon 2012-2013,
- d'imposer des charges nouvelles au concessionnaire dès 2007 du fait de la trésorerie disponible,
- d'envisager un gel ultérieur, voire une décroissance des tarifs après 2015.

Ainsi ré-équilibrées , au sens comptable, les concessions peuvent être complétées.

∇ pour Normandie

- par l'exploitation du barreau de 3 km environ situé entre la route de l'Estuaire et la route industrielle dont le principe est déjà acté dans la concession,
- par l'obligation de constituer un fonds de réserve pour gros travaux de rénovation au

terme de la concession dont le montant pourrait être fixé à environ 40 M€ HT valeur 2006 à titre conservatoire,

∇ **pour Tancarville**

- par l'adjonction du réaménagement des têtes nord et du tronçon intermédiaire de la RN182, avec construction d'une demi-gare de péage sud,
- par l'adjonction du raccordement sud à l'autoroute A131,
- par l'obligation de mettre en oeuvre éventuellement des solutions complémentaires ou de substitution du franchissement de Tancarville à l'horizon 2020-2025, sans doute à l'est immédiat du pont actuel (sans exclure une traversée sous fluviale),
- par l'obligation de constituer un fonds de réserve pour la mise en oeuvre des dispositions ci-dessus, dont le montant peut être estimé provisoirement à 200 M€.

Les charges nouvelles imposées au concessionnaire (hors fonds de réserve) justifient un report du terme de la concession au 31 décembre 2027 qui améliorerait également les comptes.

L'impact d'ensemble des hausses tarifaires, des coûts d'exploitation des sections ajoutées aux concessions, des investissements nécessaires au réaménagement des têtes nord et sud et gares de péage des ponts de Tancarville et du report du terme de la concession doit être évalué par la CCI et donner lieu à des simulations financières permettant un calage fin des hausses tarifaires nécessaires et de leur calendrier.

En parallèle, il est souhaitable de moderniser l'ensemble des clauses des cahiers des charges conformément au projet établi par la Direction Générale des Routes.

Dans ce cadre, il conviendra notamment :

- d'inclure les **deux fonds de réserve** (après déduction éventuelle des montants que l'Etat demandera d'investir avant la fin de la concession), aux **biens de "retour"**,
- de considérer, comme pour les autres grands ouvrages isolés, que les tarifs de péage sont des tarifs **"plafond"** et que le concessionnaire peut, de sa propre initiative, accorder des remises à ses abonnés en heure creuse dans la limite de x %,
- de vérifier le **régime fiscal** applicable aux **péages** d'une part et au **concessionnaire** d'autre part, en matière de TVA.

Jean DETERNE
Ingénieur Général des Ponts et Chaussées

A N N E X E



La Défense, le 11 SEP. 2006

ministère
des Transports,
de l'Équipement,
du Tourisme,
et de la Mer



Direction générale
des routes

tous renseignements
sur les routes
et les ponts
à l'équipement
des routes
et des ponts
à l'équipement
des routes

**Le ministre des transports, de l'équipement, du
tourisme et de la mer**

à

**Monsieur le Vice-Président
du Conseil général des Ponts et Chaussées**

objet : Concessions des Ponts de Tancarville et de Normandie
affaire suivie par : Mélanie MOLIN RAR - FI
tél. 01 40 81 12 83, fax 01 40 81 12 59
mél. melanie.molin@equipement.gouv.fr

Les ponts de Tancarville et de Normandie ont été concédés à la chambre de commerce et d'industrie du Havre (CCIH) respectivement par convention du 18 décembre 1950 ratifiée par loi du 17 mai 1951 et par convention du 22 mars 1988 approuvée par décret du 5 mai 1988.

Dans ce cadre, l'Etat contrôle notamment l'équilibre financier de chacune des concessions, dont la politique tarifaire est la principale composante. Au vu de la bonne santé financière de la concession, les tarifs appliqués sur ces deux ponts n'ont pas été augmentés depuis 10 ans. Il importe aujourd'hui de vérifier que le niveau de ces tarifs est justifié et adapté à l'exploitation, à l'entretien et la maintenance des ouvrages jusqu'à la fin de la concession, prévue en 2026, date à laquelle l'Etat assumera notamment les dettes éventuelles du concessionnaire.

Par ailleurs, de nouveaux enjeux, liés directement ou non à ces concessions, se dessinent actuellement tels la réalisation d'un nouveau franchissement de la Seine, l'aménagement des accès au pont de Tancarville ou la modernisation des conventions de concession engagée en 2001 mais qui n'a pu aboutir. Au-delà des aspects politique et juridique, l'impact de ces enjeux sur l'équilibre financier des concessions mérite d'être analysé.

Je vous serais donc reconnaissant de bien vouloir mandater une mission du Conseil général des Ponts et Chaussées afin de conduire cette expertise. Cette mission devra notamment s'attacher à :

- opérer une analyse rétrospective des comptes en distinguant chaque pont sur une période de trois à cinq ans et en examinant les flux financiers entre les deux concessions. Cette analyse permettra d'apprécier l'équilibre financier actuel des concessions et de justifier ou non les niveaux des tarifs actuellement appliqués ;
- faire réaliser et analyser les simulations financières de l'équilibre de chaque concession en étudiant le lissage des charges différées jusqu'à la fin de la concession, l'impact sur les recettes de péage de l'adoption d'une classification tarifaire identique à celle des autres concessions autoroutières et l'opportunité de constituer un fonds de réserve tel que prévu par les conventions de concessions ;

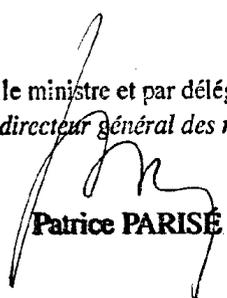
- tirer les conclusions de ces analyses notamment quant à la faisabilité et l'opportunité économique et financière de confier à la CCIH, dans le cadre de ces concessions, de nouvelles missions de construction de projets ou d'exploitation de sections autoroutiers adjacents et de procéder aux modifications des conventions de concession.

Cette mission pourra prendre tout contact utile, pour le compte du concédant, avec le concessionnaire des deux ponts à qui il a été demandé de tout mettre en œuvre pour la faciliter, notamment par la mise à disposition immédiate de tout document souhaité et en rendant ses équipes disponibles. En particulier, la mission définira précisément le cadre et les hypothèses des simulations financières souhaitées, qui seront réalisées par la CCIH.

Elle pourra aussi, en tant que de besoin, s'appuyer sur les compétences de la direction générale des routes (sous direction des autoroutes et ouvrages concédés, bureau de la programmation et du financement).

Je souhaiterais qu'un rapport d'étape de cette mission soit établi pour la mi-novembre et pouvoir disposer de ses conclusions à la fin de l'année 2006.

Pour le ministre et par délégation :
Le directeur général des routes



Patrice PARISÉ

Secrétariat général
Bureau
Rapports
et Documentation
TOUR PASCAL B
92055 LA DÉFENSE CÉDEX
Tél. : 01 40 81 68 12/ 45