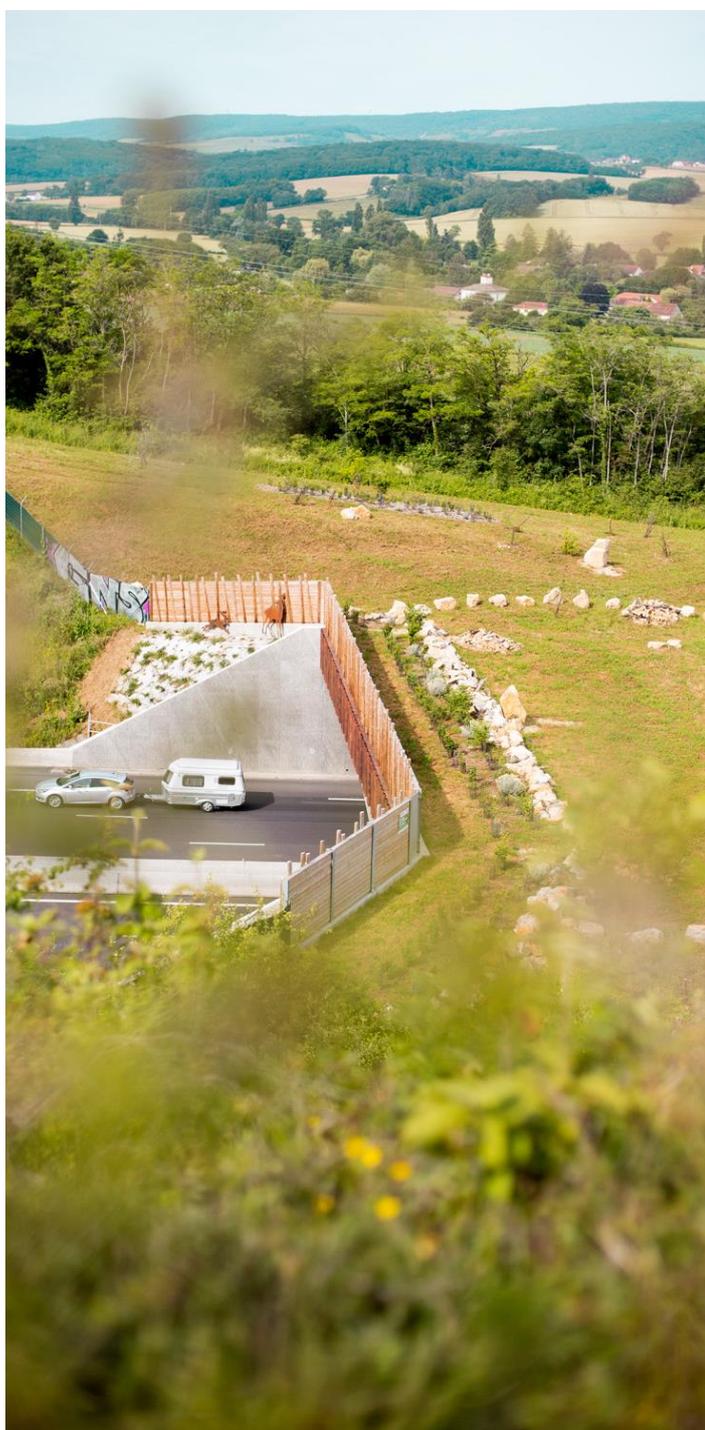


# Rapport de durabilité 2024



# Table des matières

1	INFORMATIONS GÉNÉRALES [ESRS 2]	7
1.1	Note méthodologique	7
1.1.1	Base générale d'établissement du rapport de durabilité [BP-1]	7
1.1.1.1	Données quantitatives	7
1.1.1.2	Données qualitatives	8
1.2	Gouvernance	8
1.2.1	Fonctionnement, rôles et responsabilité de la gouvernance [GOV-1]	8
1.2.1.1	Composition, rôle et responsabilités en matière de durabilité des organes d'administration, de direction et de surveillance	8
1.2.2	Informations transmises aux organes de gouvernance [GOV-2]	9
1.2.3	Rémunérations au titre de la durabilité [GOV-3]	10
1.2.4	Déclaration de diligence raisonnable [GOV-4]	10
1.2.5	Gestion des risques et contrôles internes [GOV-5]	10
1.2.5.1	Informations quantitatives	10
1.2.5.2	Informations qualitatives	10
1.3	Présentation des activités et de la stratégie ESG	11
1.3.1	Stratégie, modèle d'affaire et chaîne de valeur [SBM-1]	11
1.3.1.1	Présentation du groupe et modèle d'affaires	11
1.3.1.2	Présentation de la chaîne de valeur	11
1.3.2	Intérêts et point de vue des parties prenantes [SBM-2]	14
1.4	Impacts, risques et opportunités importants et leur lien avec le modèle d'affaire [SBM-3]	15
1.4.1	L'intégration des impacts risques et opportunités matériels dans la stratégie et le modèle d'affaire d'APRR	17
1.5	Gestion des IRO et double matérialité	17
1.5.1	Méthodologie de l'analyse de double matérialité [IRO-1]	17
1.5.1.1	Méthodologie et hypothèses	17
1.5.1.2	Matrice de double matérialité	18
1.5.2	Enjeux matériels [IRO-2]	19
2	INFORMATIONS ENVIRONNEMENTALES	20
2.1	Informations sur la taxonomie européenne	20
2.1.1	Étude des indicateurs taxonomiques relatifs au chiffre d'affaires (CA) et aux charges d'exploitation (OpEx)	20
2.1.1.1	Chiffre d'affaires (CA)	20
2.1.1.2	Charges d'exploitation (OpEx)	20
2.1.2	Éligibilité et indicateurs taxonomiques relatifs aux investissements (CapEx)	20
2.1.2.1	Dénominateur – Application au cadre financier d'APRR	20
2.1.2.2	Numérateur – Application au cadre financier d'APRR	20
2.1.2.3	Principaux points d'arbitrage	20
2.1.3	Alignement	21

2.1.3.1	Méthodologie de travail .....	21
2.1.3.2	Principaux points d'arbitrage .....	21
2.1.3.3	Passage en revue des critères de Minimum Safeguards (MS) .....	22
2.1.4	Parts du chiffre d'affaires, des CapEx et des OpEx alignées et éligibles à la taxonomie ..	23
2.2	Changement climatique [E1] .....	24
2.2.1	Gouvernance climatique [ESRS 2. GOV 3] .....	24
2.2.1.1	Plan climat pour l'atténuation du changement climatique (E1-1) .....	24
2.2.1.2	Adaptation au changement climatique [ESRS 2. SBM-3] .....	25
2.2.2	Gestion des incidences, risques et opportunités .....	25
2.2.2.1	Description des processus d'identification des IRO [ESRS 2. IRO-1] .....	25
2.2.2.2	Politiques relatives à l'atténuation du changement climatique et à son adaptation [E1-2]	26
2.2.2.3	Actions et ressources en lien avec les politiques de lutte contre le changement climatique [E1-3]	26
2.2.3	Indicateurs et objectifs .....	28
2.2.3.1	Objectifs climat [E1-4] .....	28
2.2.3.2	Consommation d'énergie et mix énergétique [E1-5] .....	28
2.2.3.3	Emissions brutes de GES [E1-6] .....	30
2.3	Pollution [E2] .....	31
2.3.1	Gestion des incidences, risques et opportunités .....	31
2.3.1.1	Identification des IRO en matière de pollution [ESRS 2. IRO-1] .....	31
2.3.1.2	Prévention et contrôles en matière de pollution : Politiques [E2-1] et plans d'actions [E2-2]	33
2.3.2	Métriques et cibles .....	34
2.3.2.1	Prévention et contrôles en matière de pollution : Objectifs [E2-3] .....	34
2.3.2.2	Pollution de l'air, de l'eau et des sols [E2-4] .....	34
2.3.2.3	Effets financiers attendus de risques et opportunités liés à la pollution [E2-6] .....	34
2.4	Eau [E3] .....	34
2.4.1	Gestion des incidences, risques et opportunités .....	34
2.4.1.1	Identification des IRO en matière d'eau [ESRS 2. IRO-1] .....	34
2.4.1.2	Politiques de gestion en matière d'eau [E3-1] et plans d'actions [E3-2] .....	35
2.4.2	Métriques et cibles .....	36
2.4.2.1	Gestion en matière d'eau : Objectifs [E3-3] .....	36
2.4.2.2	Prélèvement d'eau [E3-4] .....	36
2.5	Biodiversité et écosystèmes [E4] .....	36
2.5.1	Stratégie .....	36
2.5.1.1	Plan de transition de la biodiversité [E4-1] .....	36
2.5.2	Gestion des incidences, risques et opportunités .....	37
2.5.2.1	Description des processus d'identification des IRO [ESRS 2. IRO-1] .....	37
2.5.2.2	Impacts, risques et opportunités liés à la biodiversité et aux écosystèmes et leurs interactions avec la stratégie et le modèle d'affaires [ESRS 2. SBM-3] .....	38

2.5.2.3	Politiques liées à la biodiversité et aux écosystèmes [E4-2], plans d'actions [E4-3] et cibles [E4-4] .....	38
2.5.3	Métriques et cibles .....	40
2.5.3.1	Cibles liées à la biodiversité [E4-4] .....	40
2.5.3.2	Indicateurs en matière de biodiversité [E4-5] .....	40
2.6	Économie circulaire [E5] .....	40
2.6.1	Gestion des incidences, risques et opportunités .....	40
2.6.1.1	Identification des IRO en matière d'utilisation des ressources et d'économie circulaire [ESRS 2. IRO 1] .....	40
2.6.1.2	Politiques en matière de l'utilisation des ressources et d'économie circulaire [E5-1]....	41
2.6.1.3	Actions et ressources [E5-2].....	42
2.6.2	Indicateurs et objectifs .....	43
2.6.2.1	Objectifs [E5-3] .....	43
2.6.2.2	Ressources entrantes [E5-4] .....	43
2.6.2.3	Ressources sortantes [E5-5] .....	43
3	INFORMATIONS SOCIALES .....	45
3.1	Effectifs de l'entreprise [S1] .....	45
3.1.1	Stratégie .....	45
3.1.1.1	Intérêts et attentes des parties prenantes [ESRS2. SBM-2] .....	45
3.1.1.2	Impacts, risques et opportunités liés aux effectifs de l'entreprise et leurs interactions avec la stratégie et le modèle d'affaires [ESRS 2. SBM-3].....	45
3.1.2	Gestion des incidences, risques et opportunités .....	46
3.1.2.1	Politiques [S1-1].....	46
3.1.2.2	Dialogue social [S1-2] .....	48
3.1.2.3	Remédiation des impacts négatifs et alertes [S1-3].....	48
3.1.2.4	Plans d'actions & Formation [S1-4].....	49
3.1.3	Indicateurs et objectifs .....	50
3.1.3.1	Objectifs [S1-5] .....	50
3.1.3.2	Panorama des effectifs [S1-6] .....	50
3.1.3.3	Panorama des travailleurs non-salariés [S1-7].....	51
3.1.3.4	Conventions collectives et dialogue social [S1-8].....	51
3.1.3.5	Diversité [S1-9] .....	51
3.1.3.6	Salaires décents [S1-10] .....	51
3.1.3.7	Protection sociale [S1-11].....	52
3.1.3.8	Inclusion [S1-12] .....	52
3.1.3.9	Formation [S1-13] .....	52
3.1.3.10	Santé-Sécurité [S1-14] .....	52
3.1.3.11	Rémunérations [S1-16].....	53
3.1.3.12	Incidents et plaintes [S1-17] .....	53
3.2	Travailleurs de la chaîne de valeur [S2] .....	53
3.2.1	Stratégie .....	53

3.2.1.1	Impacts, risques et opportunités liés aux travailleurs de la chaîne de valeur [ESRS 2, SBM-2 et ESRS 2, SBM-3] .....	53
3.2.2	Gestion des incidences, risques et opportunités .....	54
3.2.2.1	Politique, processus d'interaction, procédures visant à remédier aux incidences négatives et actions concernant les travailleurs de la chaîne de valeur [S2-1], [S2-2], [S2-3] et [S2-4] .....	54
3.2.3	Indicateurs et objectifs .....	55
3.2.3.1	Cibles liées à la gestion des impacts négatifs importants, à la promotion des impacts positifs et à la gestion des risques et des opportunités importants [S2-5] .....	55
3.3	Communautés touchées [S3].....	55
3.3.1	Stratégie .....	55
3.3.1.1	Impacts, risques et opportunités liés aux travailleurs de la chaîne de valeur [ESRS 2, SBM-2] et [ESRS 2, SBM-3] .....	55
3.3.2	Gestion des incidences, risques et opportunités .....	56
3.3.2.1	Politique concernant les communautés touchées [S3-1] .....	56
3.3.2.2	Processus d'interaction au sujet des impacts sur les communautés touchées [S3-2] et procédures visant à remédier aux incidences négatives et canaux permettant aux communautés affectées de faire part de leurs préoccupations [S3-3].....	56
3.3.2.3	Actions concernant les incidences importantes sur les communautés touchées et leur efficacité [S3-4] .....	57
3.3.3	Indicateurs et objectifs .....	58
3.3.3.1	Cibles liées à la gestion des impacts négatifs importants, à la promotion des impacts positifs et à la gestion des risques et des opportunités importants [S3-5] .....	58
3.4	Consommateurs et utilisateurs finaux [S4] .....	58
3.4.1	Stratégie .....	58
3.4.1.1	Impacts, risques et opportunités liés aux consommateurs et utilisateurs finaux [ESRS 2, SBM-2] et [ESRS 2, SBM-3] .....	58
3.4.2	Gestion des incidences, risques et opportunités .....	59
3.4.2.1	Politique concernant les consommateurs et utilisateurs finaux [S4-1].....	59
3.4.2.2	Processus d'interaction au sujet des impacts sur les consommateurs et utilisateurs finaux [S4-2] .....	59
3.4.2.3	Procédures visant à remédier aux incidences négatives et canaux permettant aux consommateurs et utilisateurs finaux de faire part de leurs préoccupations [S4-3] .....	60
3.4.2.4	Actions concernant les incidences importantes sur les consommateurs et utilisateurs finaux et leur efficacité [S4-4].....	60
3.4.3	Indicateurs et objectifs .....	61
3.4.3.1	Cibles liées à la gestion des impacts négatifs importants, à la promotion des impacts positifs et à la gestion des risques et des opportunités importants [S4-5] .....	61
4	INFORMATIONS SUR LA GOUVERNANCE .....	62
4.1	LA CONDUITE DES AFFAIRES [G1].....	62
4.1.1	Gouvernance .....	62
4.1.1.1	Le rôle des organes d'administration, de direction et de surveillance [ESRS 2. GOV-1] .....	62
4.1.2	Gestion des incidences, risques et opportunités .....	62

4.1.2.1	Identification et évaluation des impacts, risques et opportunités matériels [ESRS 2. IRO-1]	62
4.1.2.2	Politiques concernant la culture d'entreprise et la conduite des affaires [G1-1]	63
4.1.2.3	Gestion des relations avec les fournisseurs [G1-2]	63
4.1.2.4	Prévention et détection des cas de corruption et des pots-de-vin [G1-3]	64
4.1.3	Métriques et cibles	65
4.1.3.1	Incidents de corruption et de pots-de-vin [G1-4]	65
5	RAPPORT DES COMMISSAIRES AUX COMPTES	66
6	GLOSSAIRE	72
7	ANNEXES	73
7.1	Annexe 1 - Table de concordance des enjeux matériels [IRO-2]	73
7.2	Annexe 2 - Part du chiffre d'affaires issue de produits ou de services associés à des activités économiques alignées sur la taxonomie — Informations pour l'année 2024	75
7.3	Annexe 3 - Modèle 1 – Activités liées à l'énergie nucléaire et au gaz fossile	76
7.4	Annexe 4 - Modèle 2 – Activités économiques alignées sur la taxonomie (dénominateur)	77
7.5	Annexe 5 - Modèle 3 – Activités économiques alignées sur la taxonomie (numérateur)	78
7.6	Annexe 6 - Modèle 4 – Activités économiques éligibles à la taxonomie mais non alignées sur celle-ci	79
7.7	Annexe 7 - Modèle 5 – Activités économiques non éligibles à la taxonomie	80
7.8	Annexe 8 - Part des CapEx associée à des activités économiques alignées sur la taxonomie — Informations pour l'année 2024	81
7.9	Annexe 9 - Modèle 2 – Activités économiques alignées sur la taxonomie (dénominateur)	82
7.10	Annexe 10 - Modèle 3 – Activités économiques alignées sur la taxonomie (numérateur)	83
7.11	Annexe 11 - Modèle 4 – Activités économiques éligibles à la taxonomie mais non alignées sur celle-ci	84
7.12	Annexe 12 - Modèle 5 – Activités économiques non éligibles à la taxonomie	85
7.13	Annexe 13 - Part des OpEx concernant des produits ou services associés à des activités économiques alignées sur la taxonomie — Informations pour l'année 2024	86
7.14	Annexe 14 - Modèle 2 – Activités économiques alignées sur la taxonomie (dénominateur)	87
7.15	Annexe 15 - Modèle 3 – Activités économiques alignées sur la taxonomie (numérateur)	88
7.16	Annexe 16 - Modèle 4 – Activités économiques éligibles à la taxonomie mais non alignées sur celle-ci	89
7.17	Annexe 17 - Modèle 5 – Activités économiques non éligibles à la taxonomie	90

Le présent état de durabilité ci-après a été établi dans un contexte de première année d'application des dispositions de la CSRD (Corporate Sustainability Reporting Directive) transposée en France.

APRR s'est attaché à appliquer les exigences normatives fixées par les ESRS (European Sustainability Reporting Standards) ainsi que les guides d'application, telles qu'applicables à la date d'établissement de l'état de durabilité, sur la base des informations disponibles dans les délais d'établissement de l'état de durabilité.

Ce premier état de durabilité d'APRR est caractérisé par des spécificités contextuelles liées à la première année d'application des exigences CSRD :

- Outre les limites inhérentes à l'état des connaissances scientifiques ou économiques ainsi qu'à la qualité des données externes utilisées, plusieurs interprétations des textes demeurent, pour lesquelles des précisions supplémentaires de la part des organismes de normalisation ou de régulation sont attendues, notamment concernant les normes sectorielles d'application des ESRS ou l'application des critères techniques du Règlement Taxonomie.
- Des difficultés d'accès à des données fiables ont contraint APRR à recourir à des hypothèses, estimations ou appréciations, en particulier sur l'établissement des émissions de gaz à effet de serre du Scope 3, pour lequel les estimations et incertitudes résident dans la variabilité et la qualité des différentes données d'entrée et dans les hypothèses méthodologiques retenues (voir ESRS E1-6). Ces différentes hypothèses et estimations pourront être affinées à mesure que la qualité des données disponibles s'améliore.
- Certaines informations requises par les normes ESRS ne sont pas disponibles à la clôture au 31 décembre 2024 en raison de contrainte de délais et de mise en œuvre de processus de collecte internes nécessaires au reporting de ces nouvelles informations, en particulier pour l'ensemble des indicateurs à publier liés à la pollution (voir ESRS E2-4).

Dans ce contexte, basé sur les pratiques et recommandations de place ainsi qu'une meilleure connaissance de ces nouvelles dispositions réglementaires et normatives, APRR pourra être amené à revoir certaines pratiques de reporting et de communication de son état de durabilité au cours des exercices à venir, dans une démarche d'amélioration continue de son rapport de durabilité.

Dans le cadre du premier exercice de la publication du rapport de durabilité d'APRR, le CSE prendra connaissance de ce rapport lors des prochaines consultations récurrentes prévues à partir de juin 2025.

## **1 INFORMATIONS GÉNÉRALES [ESRS 2]**

### **1.1 Note méthodologique**

#### **1.1.1 Base générale d'établissement du rapport de durabilité [BP-1]**

Le présent rapport de durabilité d'APRR répond aux obligations de l'Ordonnance n° 2023-1142 du 6 décembre 2023 relative à la publication et à la certification d'informations en matière de durabilité et aux obligations environnementales, sociales et de gouvernement d'entreprise des sociétés commerciales. Cette dernière étant la transposition dans le droit français de la Directive européenne n°2022/2464 du 14 décembre 2022 appelée CSRD (Corporate sustainability reporting directive).

Dans le cadre de ce rapport de durabilité, l'appellation APRR :

- Fait référence aux sociétés de concessions autoroutières APRR, AREA, ALIAE et ADELAC lorsqu'il s'agit de l'application de politiques, actions et objectifs spécifiques aux activités de concessions autoroutières.
- Désigne l'ensemble de son périmètre pour les autres cas, comprenant notamment les sociétés autoroutières APRR, AREA, ALIAE et ADELAC, ainsi que toutes ses filiales tel que défini dans le périmètre de consolidation détaillé ci-dessous.

##### **1.1.1.1 Données quantitatives**

L'état de durabilité d'APRR a été établi sur base consolidée avec un objectif de couverture exhaustif.

Le périmètre de consolidation a été établi sur la base des principes suivants :

- le choix est fait de publier les données des sociétés appartenant au périmètre consolidé financier, i.e. en intégration globale ou mises en équivalence, ainsi que celles dont la détention par APRR est supérieure ou égale à 50 % et qui ne seraient pas dans le périmètre consolidé financier. Pour cet exercice, quatre sociétés ont été exclues du périmètre de consolidation, les informations nécessaires n'étant pas disponibles à date, à savoir : Data New Road, Infrasim.AI, Park+ et SATS. Ces exclusions, néanmoins, ont un impact négligeable sur l'état de durabilité en raison de la non-significativité de la taille de ces entités.
- le périmètre de reporting des émissions de gaz à effet de serre répond à la règle d'intégration suivante : seules les sociétés détenues à 50 % et plus sont considérées y compris les sociétés non consolidées financièrement. Notons que 100 % du bilan d'émissions de gaz à effet de serre du scope 1 et 2 de ces sociétés sont pris en compte.

L'état de durabilité couvre l'ensemble de la chaîne de valeur d'APRR, en amont et en aval, en tenant compte des parties prenantes avec lesquelles elle entretient des relations d'affaires directes ou indirectes. L'analyse de la double matérialité réalisée couvre l'intégralité de la chaîne de valeur. Les politiques, actions et objectifs présentés ne s'appliquent toutefois qu'aux maillons de la chaîne de valeur jugés pertinents, en fonction de la capacité de l'entreprise à pouvoir agir sur ces sujets.

Les taux de contribution pour le reporting environnemental et social via le logiciel Enablon sont de 100 %. Ces taux de contribution sont calculés sur la base du taux de réponse des entités aux questionnaires déployés dans le cadre de la campagne de reporting annuel.

Les émissions de GES du scope 3 présentent un niveau d'incertitude élevé pour les raisons suivantes :

- Les émissions de GES associées aux achats sont calculées à partir de facteurs d'émissions monétaires ;
- Les émissions de GES associées aux véhicules des clients parcourant le réseau autoroutier sont basées sur des hypothèses de composition du parc de véhicules circulant sur le réseau.

Les indicateurs quantitatifs présentés dans ce rapport concernent spécifiquement le périmètre d'APRR. Ils sont définis de façon à répondre aux exigences de l'art. R.232-8-4 et L.232-1 du code de commerce français. Ces indicateurs répondent aussi aux exigences de la Directive Européenne 2013/34/UE (CSRD – Corporate Sustainability Reporting Directive), de l'acte délégué complétant la directive 2013/34/UE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les normes d'information en matière de durabilité (ESRS – European Sustainability Reporting Standards) et du règlement délégué (UE) 2021/2178 sur la taxonomie.

### **1.1.1.2 Données qualitatives**

Les données qualitatives sont issues des directions et services concernés. Elles sont consolidées par le service transition écologique. La rédaction finale est soumise, avant publication, à la validation de relecteurs sélectionnés pour leurs connaissances sur les différentes sections.

Les horizons temporels mentionnés dans le rapport sont définis comme suit :

- Court terme : 1 an
- Moyen terme : 1 à 5 ans
- Long terme : plus de 5 ans

## **1.2 Gouvernance**

### **1.2.1 Fonctionnement, rôles et responsabilité de la gouvernance [GOV-1]**

#### **1.2.1.1 Composition, rôle et responsabilités en matière de durabilité des organes d'administration, de direction et de surveillance**

##### *1.2.1.1.1 Conseil d'administration*

Les Conseils d'administration d'APRR et d'AREA comptent chacun 7 membres, dont aucun n'exerce la fonction de Directeur général au 31 décembre 2024. Conformément à la définition de la mixité au sein du

Conseil d'administration établie par code de commerce français, la représentation féminine s'élève à 29% au sein des Conseils d'administration d'APRR et d'AREA. Chaque conseil intègre un administrateur représentant les salariés. Aucun membre de ces Conseils n'est indépendant. Leur composition témoigne d'une expertise dans les secteurs du BTP et du transport.

Les administrateurs sont nommés pour une durée de trois ans par l'assemblée générale, tandis que l'administrateur représentant les salariés est désigné par le Comité Social et Économique Central.

Le Conseil d'administration, dont les missions sont définies par la réglementation en vigueur et les statuts de la société, détermine les grandes orientations de l'activité et veille à leur mise en œuvre et à leur suivi, y compris en ce qui concerne les enjeux ESG. Après la présentation du rapport annuel de gestion d'APRR, incluant le rapport de durabilité, au sein de son Comité des comptes et des risques, le Conseil se prononce sur ces documents, qui seront ensuite soumis à l'approbation de l'assemblée générale des actionnaires.

La directrice du Développement Durable et de l'Innovation Transversale d'Eiffage est membre du Conseil d'administration d'APRR. La revue de durabilité d'APRR, partie intégrante du groupe Eiffage, est faite au niveau du groupe à l'instar des autres entités par la Direction Développement Durable et de l'Innovation Transverse d'Eiffage.

#### *1.2.1.1.2 Comité de direction*

Le Comité de direction est composé de 11 membres responsables des principales directions. La représentation féminine s'élève à 18 %. Ce comité est chargé de piloter la stratégie et les activités de l'entreprise, en veillant à son développement durable et à sa contribution aux enjeux de mobilité. Il facilite l'échange d'informations, la consultation des directeurs et la validation des politiques.

L'identification des risques, y compris les risques de durabilité, est directement liée aux enjeux et objectifs de la société. L'objectif de cette étape est d'établir une liste complète des risques potentiels, en tenant compte des événements susceptibles de freiner ou de retarder l'atteinte des objectifs de l'entreprise. Cette démarche découle des discussions au sein du Comité de direction. Une pré-identification des risques est effectuée lors des entretiens préparatoires avec les gestionnaires des risques (eux-mêmes directeurs), des revues de processus pilotées par les directeurs, ainsi que lors des revues de direction.

La revue annuelle de ces risques est réalisée par le contrôleur interne du groupe (directeur conformité, risques et organisation) lors du Comité de direction de fin d'année. Un compte-rendu est réalisé et présenté ensuite au Comité des comptes et des risques d'APRR.

En outre, une revue annuelle du plan stratégique se tient chaque année pour valider l'achèvement des actions, supprimer ou ajouter des mesures en fonction du contexte, et intégrer de nouveaux impacts, risques ou opportunités identifiés.

#### *1.2.1.1.3 Comité des comptes et des risques*

Le Comité des comptes et des risques est composé de 3 membres, qui ne sont pas salariés d'APRR. Aucune femme n'est membre de ce comité. Ce comité examine de manière régulière les conditions d'établissement des comptes sociaux et consolidés ; il s'assure de la permanence, la pertinence et la transparence des méthodes comptables adoptées ainsi que de l'adéquation des procédures internes de collecte et de contrôle des informations avec ces objectifs. Il participe notamment à l'examen du rapport de gestion d'APRR, incluant le rapport de durabilité. Il informe chaque année le Conseil d'administration de ses diligences et de ses observations.

### **1.2.2 Informations transmises aux organes de gouvernance [GOV-2]**

En 2024, avec l'entrée en vigueur de la directive CSRD sur le reporting extra-financier, plusieurs sujets ont été présentés au Comité de direction dans le cadre de sa nouvelle mission de supervision des dispositifs de gestion des risques et de contrôle interne liés au reporting de durabilité. Ces sujets incluaient une présentation du contexte réglementaire de la directive CSRD et les résultats de l'analyse de double matérialité.

Le Comité de direction a ainsi été informé des impacts, risques et opportunités matériels, et a validé les résultats de l'analyse de double matérialité lors de sa réunion du 7 octobre 2024 puis le seuil de matérialité le 31 octobre 2024. Ces enjeux sont pris en compte dans la stratégie d'APRR au travers des différentes directions, avec une déclinaison définie dans les sections relatives aux ESRS. Ils participent également à la mise à jour de la cartographie des risques majeurs. Les impacts, risques et opportunités matériels sont définis dans la section intitulée « 1.4. Impacts, risques et opportunités importants et leur lien avec le modèle d'affaire [SBM-3] » (ESRS 2 SBM – 3).

### **1.2.3 Rémunérations au titre de la durabilité [GOV-3]**

Les rémunérations variables des membres du Comité de direction intègrent des objectifs liés à la durabilité, en cohérence avec le plan stratégique 2025 d'APRR. Ce plan, structuré autour de six axes, met notamment l'accent sur la réussite de la transition écologique, l'intégration des clients au centre des actions, et le développement des richesses humaines de l'entreprise. Ces rémunérations variables sont à l'appréciation de la bonne mise en œuvre du plan stratégique, leur validation relève du Président-directeur général d'Eiffage, sur proposition du Président de la branche des Concessions Autoroutières France.

Par ailleurs, les enjeux de santé et de sécurité sont pris en compte dans la rémunération variable de l'ensemble des collaborateurs via l'intéressement, dépendant notamment du taux de fréquence des accidents du travail.

### **1.2.4 Déclaration de diligence raisonnable [GOV-4]**

<b>Eléments essentiels de la vigilance raisonnable</b>	<b>Paragraphes dans l'état de durabilité</b>
a) Intégrer la vigilance raisonnable dans la gouvernance, la stratégie et le modèle économique	p.9, p.10, p.15
b) Dialoguer avec les parties prenantes affectées à toutes les étapes du processus de vigilance raisonnable	p.9, p.14, p.17, p.48, p.54, p.56, p.59
c) Identifier et évaluer les impacts négatifs	p.15, p.17
d) Agir pour remédier à ces impacts négatifs	p.24, p.26, p.33, p.35, p.36, p.38, p.42, p.49, p.54, p.57, p.60
e) Suivre l'efficacité de ces efforts et communiquer	p.28, p.34, p.36, p.40, p.43, p.50, p.55, p.58, p.61

### **1.2.5 Gestion des risques et contrôles internes [GOV-5]**

#### **1.2.5.1 Informations quantitatives**

Ce processus répond aux risques liés à l'exactitude des données, à leur cohérence, ainsi qu'à la conformité aux délais de reporting stratégique. Les données quantitatives sont recueillies via les systèmes d'information d'APRR et d'Eiffage ainsi que par des échanges directs avec les directions concernées. Elles sont ensuite regroupées en différentes catégories d'indicateurs, organisées par thématique pertinente, avec des contributeurs spécifiquement désignés pour la consolidation de chaque catégorie. Les outils nécessaires à la collecte des données pour certaines catégories sont également identifiés. Un responsable, identifié au sein du service de la transition écologique, est chargé de garantir la complétude et la vérification des informations. Pour les besoins de pilotage, certaines catégories de données, essentielles au pilotage stratégique, sont consolidées mensuellement ou trimestriellement. Un reporting trimestriel est également opéré depuis 2024.

#### **1.2.5.2 Informations qualitatives**

Les informations qualitatives proviennent des connaissances générales sur l'entreprise, documentées dans les divers supports disponibles sur l'intranet, des expertises des collaborateurs sur leurs domaines d'activité, ainsi que des analyses spécifiques, telles que l'étude de double matérialité. Le contenu qualitatif est élaboré par le service transition écologique à partir des informations disponibles et des échanges avec les différentes directions de l'entreprise.

Ces informations sont organisées en catégories, chacune étant soumise à la relecture de plusieurs contributeurs choisis pour leur expertise sur les sujets concernés. Ces relecteurs ont pour rôle de valider le contenu. Par ailleurs, des relecteurs généraux sont désignés pour examiner l'ensemble du rapport.

Enfin, le rapport est validé par le conseil d'administration et fait l'objet d'un audit par des commissaires aux comptes, garantissant la fiabilité des processus d'élaboration du rapport de durabilité.

## **1.3 Présentation des activités et de la stratégie ESG**

### **1.3.1 Stratégie, modèle d'affaire et chaîne de valeur [SBM-1]**

#### **1.3.1.1 Présentation du groupe et modèle d'affaires**

Les missions d'APRR, en tant que concessionnaire autoroutier, sont définies dans les contrats de concessions qui la lie avec l'État. Elles consistent à construire, entretenir et exploiter son réseau autoroutier à péage. Ainsi, APRR gère un réseau de 2 400 kilomètres sur le territoire français, utilisé quotidiennement par des clients en véhicules légers et poids lourds. Au 31 décembre 2024, l'entreprise comptait 3 574 employés et a réalisé un chiffre d'affaires de 3 152 M€ issu de l'exploitation de l'infrastructure, auquel s'ajoute un chiffre d'affaires de 204 M€ provenant des prestations de construction des infrastructures en concession (conformément à l'IFRIC 12).

APRR reconnaît l'impact de ses activités sur ses parties prenantes et intègre ces enjeux dans sa stratégie de développement. Les impacts, les risques et les opportunités liés à la durabilité sur l'ensemble de sa chaîne de valeur sont formalisés à travers une analyse de double matérialité. Ces thématiques seront détaillées dans les sections associées aux ESRS correspondants. Elles s'inscrivent pleinement dans la stratégie et le modèle d'affaires de l'entreprise, visant à répondre aux défis actuels et futurs de la mobilité.

APRR a toujours placé la sécurité de son réseau autoroutier au cœur de ses priorités, qu'il s'agisse de ses collaborateurs sur le terrain, des travailleurs de la chaîne de valeur et bien sûr de ses clients. Cet enjeu majeur reste au centre des efforts de sensibilisation, de formation et d'innovation de l'entreprise.

Pour répondre aux défis de demain, APRR s'oriente vers une mobilité plus sobre et inclusive en s'appuyant sur six orientations :

- **Dynamique** : Intégrer les nouvelles mobilités en articulant mobilités partagées, collectives et actives, telles que les voies de bus et de covoiturage ou l'intégration de pôles d'échanges multimodaux. Soutenir la décarbonation de la logistique grâce au déploiement de stations multi-énergies.
- **Libre** : Fluidifier les déplacements en réduisant les barrières physiques via le péage en flux libre, permettant ainsi de diminuer les émissions de CO<sub>2</sub> et de simplifier l'accès au réseau autoroutier.
- **Résiliente** : Adapter les autoroutes aux impacts du dérèglement climatique par l'évaluation de la vulnérabilité des infrastructures et ouvrages.
- **Productive** : Favoriser la transition énergétique en accompagnant l'électrification des véhicules et en développant la production d'énergie solaire sur le réseau.
- **Respectueuse** : Intégrer l'autoroute dans son écosystème en protégeant la biodiversité et la ressource en eau.
- **Connectée** : Anticiper l'arrivée des véhicules connectés et autonomisés en adaptant les infrastructures à ces nouvelles technologies.

Ces orientations témoignent de l'engagement d'APRR pour une mobilité durable et responsable.

#### **1.3.1.2 Présentation de la chaîne de valeur**

##### *1.3.1.2.1 Chaîne de valeur amont*

La chaîne de valeur amont d'APRR couvre l'ensemble des activités, relations et processus préalables à l'exploitation des infrastructures autoroutières. Ces étapes jouent un rôle majeur dans la durabilité et l'efficacité des opérations.

### **Relations avec les partenaires institutionnels et territoriaux :**

APRR entretient des relations régulières avec les autorités publiques, notamment la DGITM et, plus particulièrement, la sous-direction FCA, afin de veiller à ce que les concessionnaires respectent leurs obligations contractuelles en matière d'investissement, d'entretien et d'exploitation des réseaux autoroutiers. APRR dialogue également avec l'ART, qui intervient notamment en matière de régulation économique des contrats de concession (vérification des évolutions des tarifs de péage, analyse des évolutions des contrats de concession, émission de rapports sur le secteur) et de régulation des marchés (vérification du respect des conditions d'attribution des marchés, validation de la composition des membres de la Commission des marchés et des règles interne de fonctionnement, possibilité d'exercer des recours judiciaires, etc.).

Ces institutions surveillent la conformité aux réglementations et veillent à l'intégration des exigences de l'État concédant. Par ailleurs, APRR collabore également avec les collectivités locales, les représentants de l'État, les associations et les communautés locales, dans le but de co-construire des initiatives ayant un impact positif sur les territoires concernés.

### **Relations avec les investisseurs et partenaires financiers :**

La relation avec les investisseurs et partenaires financiers joue un rôle majeur pour garantir la viabilité économique et le développement durable de ses infrastructures autoroutières. Les investisseurs et partenaires financiers permettent à APRR de mobiliser les fonds nécessaires pour financer la construction, la modernisation et l'entretien de ses infrastructures.

### **Planification et conception des infrastructures :**

La planification et la conception des infrastructures commencent par l'identification des besoins en nouvelles infrastructures ou en maintenance du réseau existant, en coordination avec les parties prenantes telles que l'État concédant, les acteurs locaux et les communautés locales. Cette phase inclut également la réalisation d'études techniques, environnementales et socioéconomiques pour garantir la faisabilité des projets et leur conformité avec les exigences réglementaires. Ces études sont généralement réalisées par des experts externes, tels que des bureaux d'études ou des agences publiques et proposées à la validation de FCA.

### **Gestion des approvisionnements et des achats de matériel :**

La gestion des approvisionnements constitue un élément clé pour APRR. L'entreprise assure l'approvisionnement et le stockage des sels utilisés pour le traitement hivernal des routes. Elle prend également en charge l'acquisition de matériels divers, tels que le matériel roulant (fourgons, chasse-neige, etc.) et les équipements nécessaires à la maintenance ou au renouvellement des infrastructures du réseau. Il convient de souligner que l'approvisionnement en matériaux destinés à la construction et à l'entretien des infrastructures, comme le bitume et le béton, est pris en charge par les fournisseurs, dans le respect des conditions stipulées dans les cahiers des charges.

### **Construction et aménagement des infrastructures :**

La construction et l'aménagement des infrastructures sont réalisés par des entreprises prestataires. En tant que maître d'ouvrage, APRR sélectionne les fournisseurs et prestataires selon des critères économiques, techniques et environnementaux afin de garantir la qualité et la durabilité des infrastructures, dans le cadre de procédures de publicité et de mise en concurrence définies par le Code de la commande publique. Il s'agit majoritairement d'entreprises opérant dans le secteur du BTP.

### **Fourniture en eau et énergies :**

L'exploitation du réseau autoroutier nécessite l'approvisionnement en eau par les fournisseurs distribuant cette ressource sur les territoires. Par ailleurs, les énergies consommées par APRR dans le cadre de son activité sont : l'électricité, les carburants (gazole, GNR et essence) et les combustibles (fioul, gaz naturel et propane). Les différents fournisseurs d'énergie font l'objet d'une sélection et d'une contractualisation pluriannuelle.

### 1.3.1.2.2 Chaîne de valeur aval

La chaîne de valeur aval d'APRR regroupe les activités et services qui visent à gérer l'utilisation des infrastructures autoroutières, à améliorer l'expérience des clients et à minimiser les impacts environnementaux et sociaux liés à leur exploitation.

#### **Exploitation et gestion des infrastructures :**

L'exploitation et la gestion des infrastructures requiert une évaluation continue de la qualité du réseau. Cette évaluation, notamment opérée par des prestataires spécialisés, permet d'identifier les interventions nécessaires pour maintenir le niveau de qualité attendu.

La gestion des infrastructures nécessite une surveillance continue des autoroutes pour garantir la fluidité du trafic et la sécurité des clients. Certaines interventions sont déclenchées pour maintenir la sécurité du réseau, telles que le déneigement, qui peut nécessiter l'appui de sous-traitants.

Dans une démarche d'innovation, APRR déploie des technologies avancées de gestion du trafic, comme des capteurs, des caméras et des systèmes de communication, pour améliorer la fluidité de la circulation et renforcer la sécurité du réseau.

Par ailleurs, la gestion et supervision des équipements de perception du péage vise à assurer la collecte tout en réduisant les temps d'attente pour les clients.

#### **Services aux clients :**

Les utilisateurs finaux du réseau autoroutier comprennent principalement les automobilistes de véhicules légers, qu'ils empruntent pour des trajets réguliers, comme les déplacements domicile-travail, ou occasionnels, notamment durant les périodes de vacances. Les transporteurs de biens et de personnes constituent une autre catégorie importante d'utilisateurs. Rattachés à des entreprises de transport, ils utilisent régulièrement le réseau et sont particulièrement sensibles à la fluidité du trafic.

Concernant les services aux clients circulant sur le réseau autoroutier, APRR met à disposition des aires de repos et de service, tout en développant des solutions numériques pour améliorer l'expérience des utilisateurs, telles que des informations en temps réel sur le trafic, des outils de paiement dématérialisés ou bien des applications comme SOS Autoroute. En cas de panne ou d'incident, l'entreprise assure une assistance rapide et coordonne l'intervention des différents acteurs nécessaires, comme les secours, les forces de l'ordre ou les dépanneurs.

Dans une perspective de mobilité durable, APRR accompagne ses clients vers des modes de transport moins émissifs, tels que le covoiturage, et participe activement à la transition énergétique en facilitant le déploiement des bornes de recharge électrique sur les aires de service.

#### **Respect de la biodiversité :**

Conscient de l'impact de ses activités sur l'environnement, APRR engage des actions de préservation et de mise en valeur du patrimoine naturel et de la biodiversité dans les territoires traversés par ses autoroutes. Pour développer ses initiatives, l'entreprise s'appuie sur l'expertise d'organismes externes, comme des bureaux d'études spécialisés en environnement, ainsi que sur des partenaires publics tels que le CEREMA.

#### **Gestions des déchets :**

Dans le cadre de la gestion des déchets de son activité et des clients du réseau autoroutier, APRR sélectionne des prestataires spécialisés dans le traitement des déchets, en favorisant le recyclage et la revalorisation.

#### **Relations avec les collaborateurs :**

Les collaborateurs d'APRR jouent un rôle clé dans la chaîne de valeur de l'entreprise, garantissant le bon déroulement de ses activités. Dans ce contexte, l'entreprise maintient un dialogue avec les organisations syndicales représentant le personnel et réalise un baromètre social tous les deux ans.

## Relations avec les parties prenantes aval :

La relation avec les parties prenantes en aval couvre la collaboration avec les collectivités locales pour favoriser les retombées économiques et sociales des infrastructures, ainsi que des flux de personnes et de fret qu'elles génèrent. Elle implique également un dialogue avec les clients afin d'adapter et d'améliorer les services proposés. APRR interagit également avec les partenaires commerciaux opérant sur les aires de service pour garantir des prestations de qualité conformes à ses cahiers des charges.

### 1.3.2 Intérêts et point de vue des parties prenantes [SBM-2]

APRR opère au sein d'un écosystème de parties prenantes qui impactent ou sont impactées par ses activités. Le tableau ci-dessous illustre les interactions d'APRR avec ses principales parties prenantes, ainsi que leurs attentes et les réponses apportées. Les organes d'administration et de direction d'APRR sont conscients des principaux enjeux liés à ces parties prenantes, identifiés de longue date. Ils sont informés de l'évolution de ces enjeux dès que nécessaire.

Parties prenantes	Modes de dialogue	Attentes	Réponses stratégiques
<b>Collaborateurs</b>	Baromètre social biannuel Droit d'expression des salariés Entretiens annuels d'évaluation et de performance Dialogue social avec les IRP Réunions de service Système d'alerte professionnel	Santé et sécurité au travail Bien-être au travail Formation et évolution professionnelle Diversité et inclusion Culture et valeurs	Politiques RH de diversité et égalité des chances, de recrutement, de gestion des compétences Politiques de prévention Accords d'entreprise Réseau des référents prévention Code de conduite et règlement intérieur
<b>Clients</b>	Enquêtes de satisfaction Canaux de réclamations Communauté participative Système d'alerte professionnel Comités des usagers	Qualité du réseau et des infrastructures Sécurité sur le réseau autoroutier Respect de l'environnement Confidentialité et sécurité des données	Politiques de prévention, campagnes et ateliers de sensibilisation Procédures de contrôle de la qualité du réseau et des infrastructures Politiques qualité et environnement Conformité réglementaire sur la protection des données
<b>Fournisseurs, prestataires et partenaires commerciaux</b>	Relations avec les fournisseurs, prestataires et partenaires commerciaux Système d'alerte professionnel	Éthique des affaires Respect de la concurrence Relations pérennes Santé et sécurité au travail	Code de conduite Procédures de conformité à la réglementation sur les sujets de concurrence Documents formalisés sur les enjeux de sécurité
<b>Actionnaires et investisseurs</b>	Conseil d'administration Rencontres investisseurs Réponses aux questionnaires RSE Système d'alerte professionnel	Réduction des risques et engagements RSE Performance financière Création de valeur	Engagements en matière de transition écologique Politiques environnementale et sociale Plan stratégique 2025 Démarche d'innovation
<b>Communautés locales et riverains</b>	Consultations et réunions publiques Presse locale et sites internet spécifiques aux opérations Canaux de communication externe Système d'alerte professionnel	Limitation des nuisances et pollutions Emploi local Impact économique et social positif Insertion paysagère de l'autoroute	Politiques environnementale et sociale Etudes et actions sur les nuisances sonores et la qualité de l'air Mesures de compensation environnementale Collaboration avec les collectivités sur l'impact des activités autoroutières
<b>Associations</b>	Salons et conférences Partenariat et mécénat Site internet et publications Système d'alerte professionnel	Protection de l'environnement Engagements RSE Droits humains et éthique	Politiques environnementale et sociale Plan biodiversité Plan d'investissement en faveur de l'environnement Code de conduite
<b>Institutions de recherche</b>	Partenariat Intervention au sein des instituts de formations	Soutien à la recherche Alignement avec les attentes du milieu professionnel	Démarche d'innovation Politique environnementale Politique de formation

Parties prenantes	Modes de dialogue	Attentes	Réponses stratégiques
<b>scientifique et d'enseignement</b>	Relation avec les structures de recherche		Contribution auprès des structures de recherche (formation, documentation) Comités partenariaux (LOM)
<b>Acteurs publics locaux</b>	Rencontres avec les collectivités locales Participation à des comités régionaux	Développement économique local Amélioration de la desserte du territoire Valorisation de la biodiversité du territoire	Démarche d'innovation Collaboration avec les collectivités sur l'impact des activités autoroutières Plan biodiversité
<b>Autorités publiques</b>	Echanges régulières avec les autorités publiques et les législateurs	Conformité réglementaire Sécurité sur le réseau Développement économique Lutte et résilience face au changement climatique	Procédures de conformité et de gestion des risques Code de conduite Politiques de prévention, campagnes et ateliers de sensibilisation Démarche d'innovation Politiques environnementale et sociale
<b>État concédant</b>	Rencontres régulières avec l'État concédant	Respects des engagements contractuels	Rapport annuel d'exécution du contrat de concession

## 1.4 Impacts, risques et opportunités importants et leur lien avec le modèle d'affaire [SBM-3]

Enjeu	Risque/ Opportunité/ Impact	Description	Matérialité Horizon de temps considéré	Position dans la chaîne de valeur	Politique ou plans d'action associés
<b>Changement climatique – Atténuation</b>	Risque	Augmentation des taxes existantes ou apparition de nouvelles taxes en lien avec la transition écologique pouvant impacter les clients, la marge des concessions et les conditions d'obtention de contrats	++ Moyen terme	Amont, opérations propres, aval	<ul style="list-style-type: none"> <li>Stratégie bas carbone et plan de transition</li> <li>Plan pluriannuel de remplacement des équipements à forte consommation</li> <li>Projets en faveur des mobilités décarbonées</li> </ul>
	Risque	Stigmatisation du secteur - Non-alignement avec les attentes des parties prenantes en termes de performance climatique (investisseurs, clients, ressources humaines)	+ Moyen terme	Opérations propres	
	Positif	Contribution à la décarbonation des modes de transport (déploiement de bornes de recharge, de stations à biocarburants et de l'intermodalité)	++ Moyen terme	Aval	
	Négatif	Emissions de GES de scopes 1, 2	++ Moyen terme	Opérations propres	
	Négatif	Emissions de GES de scope 3	+++ Moyen terme	Amont, Aval	
<b>Changement climatique – Adaptation</b>	Risque	Evènement climatique causant une perturbation/interruption du trafic ou une destruction d'infrastructure	+ Moyen terme	Opérations propres	<ul style="list-style-type: none"> <li>Analyse des risques climatiques sur le réseau autoroutier en cours</li> </ul>
	Positif	Contribution à la résilience des infrastructures autoroutières face au changement climatique	++ Long terme	Amont, opérations propres, aval	
<b>Pollution de l'air, de l'eau et du sol</b>	Négatif	Pollution chronique de l'air	+++ Court terme	Amont, opérations propres, aval	<ul style="list-style-type: none"> <li>Système de management environnemental ISO 14001</li> <li>Traitement des eaux pluviales</li> <li>Gestion proactive des déversements accidentels</li> </ul>
	Négatif	Pollution chronique des eaux et des sols	++ Court terme	Amont, opérations propres, aval	

Enjeu	Risque/ Opportunité/ Impact	Description	Matérialité Horizon de temps considéré	Position dans la chaîne de valeur	Politique ou plans d'action associés
<b>Ressource en eau</b>	Négatif	Altération de la recharge des nappes phréatiques due à l'imperméabilisation des sols	++ Court terme	Opérations propres	<ul style="list-style-type: none"> <li>Procédure d'encadrement de la gestion des eaux pluviales</li> <li>Travaux de désimperméabilisation</li> <li>Suivi de la consommation d'eau</li> </ul>
	Négatif	Consommation d'eau dans toute la chaîne de valeur	+ Court terme	Amont, Aval	
<b>Écosystèmes et biodiversité</b>	Risque	Pression sur les habitats naturels et les espèces inféodées (activités, matières premières), dégradation des milieux	+++ Court terme	Amont, opérations propres, aval	<ul style="list-style-type: none"> <li>Plan Biodiversité Eiffage 2023-2025</li> <li>Expérimentations en cours sur les EEE</li> <li>Déploiement d'enrobés à caractéristique phonique</li> </ul>
	Négatif	Développement et propagation d'espèces invasives	++ Court terme	Amont, opérations propres	
	Négatif	Pollution lumineuse et sonore	+ Court terme	Opérations propres, aval	
<b>Ressources et déchets</b>	Négatif	Contribution à l'épuisement des ressources naturelles	+ Court terme	Amont	<ul style="list-style-type: none"> <li>Politique de recyclage des chaussées</li> <li>Intégration de l'économie circulaire dans les opérations</li> <li>Expérimentations sur les déchets des clients</li> </ul>
	Négatif	Production de déchets (déchets issus de l'exploitation, des clients sur les aires et déchets de chantier (chaîne de valeur))	+ Court terme	Toute la chaîne	
<b>Santé, sécurité et bien-être des collaborateurs</b>	Négatif	Accidents du travail, mal-être au travail	+++ Court terme	Amont, opérations propres	<ul style="list-style-type: none"> <li>Prévention des risques et bien-être au travail</li> <li>Politique de formation et développement des collaborateurs</li> <li>Environnement de travail, lutte contre les discriminations</li> <li>Contribution aux avancées sociales</li> <li>Actionnariat salarié</li> <li>Label diversité AFNOR</li> </ul>
<b>Attractivité, développement et fidélisation des collaborateurs</b>	Positif	Développement des compétences des collaborateurs	+ Court terme	Opérations propres	
	Positif	Création d'emplois en zones possédant un taux de chômage élevé	+ Moyen terme	Opérations propres	
<b>Diversité, inclusion et égalité des chances</b>	Positif	Promotion de la diversité femmes/hommes dans le monde du travail (au sein d'APRR et en dehors) et dans l'éducation	+ Moyen terme	Amont, opérations propres	
	Négatif	Discrimination (incluant chaîne de valeur)	+ Court terme	Opérations propres, sous-traitants	
<b>Dialogue social et droit du travail</b>	Positif	Climat social de qualité avec les organisations syndicales et les salariés	+ Court terme	Opérations propres	
<b>Santé, sécurité et bien-être des populations locales et riverains</b>	Négatif	Perturbation du cadre de vie et non-respect du droit à un environnement sain (dont nuisances sonores et pollution de l'air)	++ Court terme	Opérations propres, aval	<ul style="list-style-type: none"> <li>Prise en compte des interrogations et demandes des communautés affectées dans les projets</li> <li>Développement de projets innovants sur la mobilité multimodale et autonome</li> </ul>
	Positif	Fluidité du trafic et décongestion des zones urbaines	+ Court terme	Opérations propres	
<b>Besoins sociétaux et développement territorial et urbain</b>	Opportunité	Projets visant à renforcer la connectivité des lieux peu desservis (ouverture de nouvelles autoroutes)	+ Court terme	Opérations propres, aval	
	Opportunité	Positionnement stratégique grâce à la capacité à anticiper les besoins des territoires et à innover (modernisation du réseau, développement de la mobilité multimodale et de la mobilité autonome...)	+ Court terme	Amont, Opérations propres	
	Positif	Contribution à une meilleure connectivité entre les territoires et au développement économique	+++ Court terme	Opérations propres, aval	
<b>Santé, sécurité et bien-être des clients</b>	Positif	Infrastructures autoroutières et services promouvant la sécurité des clients	+++ Court terme	Opérations propres	<ul style="list-style-type: none"> <li>Procédures encadrant l'entretien régulier du réseau autoroutier</li> <li>Campagnes de sensibilisation et ateliers sur la sécurité au volant</li> </ul>
	Négatif	Accidents et impacts sur la sécurité et la santé des clients liés aux infrastructures ou à l'exploitation	++ Court terme	Aval	
<b>Éthique des affaires</b>	Risque	Atteintes réputationnelles, litiges et sanctions en cas de corruption et non-respect de la concurrence	+ Court terme	Opérations propres, aval	<ul style="list-style-type: none"> <li>Formations éthique</li> <li>Procédures de contrôle interne</li> </ul>

Enjeu	Risque/ Opportunité/ Impact	Description	Matérialité Horizon de temps considéré	Position dans la chaîne de valeur	Politique ou plans d'action associés
					<ul style="list-style-type: none"> <li>• Respect de la réglementation</li> </ul>

### **1.4.1 L'intégration des impacts risques et opportunités matériels dans la stratégie et le modèle d'affaire d'APRR**

Dans le cadre de son plan stratégique 2025, APRR a placé la transition écologique, les ressources humaines et l'accompagnement des clients au cœur de ses priorités, en les inscrivant parmi les six axes structurants de ce plan. Cette approche traduit la volonté de l'entreprise d'intégrer les enjeux de durabilité au centre de son modèle d'affaires, afin de préserver la résilience de ses activités.

Les impacts, risques et opportunités identifiés lors de l'analyse de double matérialité sont bien connus de l'entreprise, certains, comme la sécurité des clients, étant des enjeux fondamentaux et historiques, intrinsèquement liés à son activité depuis sa création.

## **1.5 Gestion des IRO et double matérialité**

### **1.5.1 Méthodologie de l'analyse de double matérialité [IRO-1]**

#### **1.5.1.1 Méthodologie et hypothèses**

En 2024, APRR a mené une analyse de double matérialité en collaboration avec le cabinet Axa Climate, qui a été validée par le Comité de direction. Un comité de pilotage dédié à l'analyse de double matérialité a été constitué, regroupant cinq directions clés, représentatives des enjeux matériels de l'entreprise. Ce comité s'est réuni chaque mois pour valider les différentes étapes de l'analyse. Les membres du comité, ainsi que leurs équipes, ont été régulièrement consultés pour collecter des données pertinentes et recueillir leurs points de vue. Pour ce premier exercice, il a été décidé de prendre en compte le point de vue des parties prenantes externes à travers des études externes, ainsi que les documents ou rapports internes issus des consultations régulières réalisées par APRR.

Les enjeux ESG ont été identifiés à partir de plusieurs sources :

- Les exigences de la CSRD,
- La cartographie des risques majeurs d'APRR,
- Des documents stratégiques partagés au sein du groupe Eiffage,
- Des rapports prospectifs (ex. : AXA Future Risk Report, Vigie 2030),
- Des rapports sectoriels et scientifiques (ex. : CEREMA, RTE, ADEME, GIEC, ART, IGEDD).

Ces enjeux couvrent l'ensemble des activités d'APRR et de sa chaîne de valeur. Pour chaque enjeu, une liste de risques, opportunités, et impacts positifs ou négatifs (potentiels ou avérés) a été élaborée en tenant compte des sustainability matters définis par l'ESRS 1 et des spécificités sectorielles des activités d'APRR.

#### **Matérialité financière**

Deux échelles distinctes de sévérité (quatre niveaux chacune) ont été établies pour les risques et les opportunités. Chaque niveau intègre :

- Un seuil financier,
- Un niveau de continuité ou de renforcement des activités,
- Un impact potentiel sur la réputation.

Pour chaque risque et opportunité, les éléments suivants ont été analysés : description, scénario d'impact, horizon temporel, situation actuelle, tendance, chaîne de valeur, branches ou métiers impactés, sévérité, probabilité.

## Matérialité d'impact :

Trois échelles ont été définies :

- Une échelle d'ampleur et de réversibilité pour les impacts négatifs,
- Une échelle d'ampleur et de durée pour les impacts positifs,
- Une échelle de portée commune aux impacts positifs et négatifs.

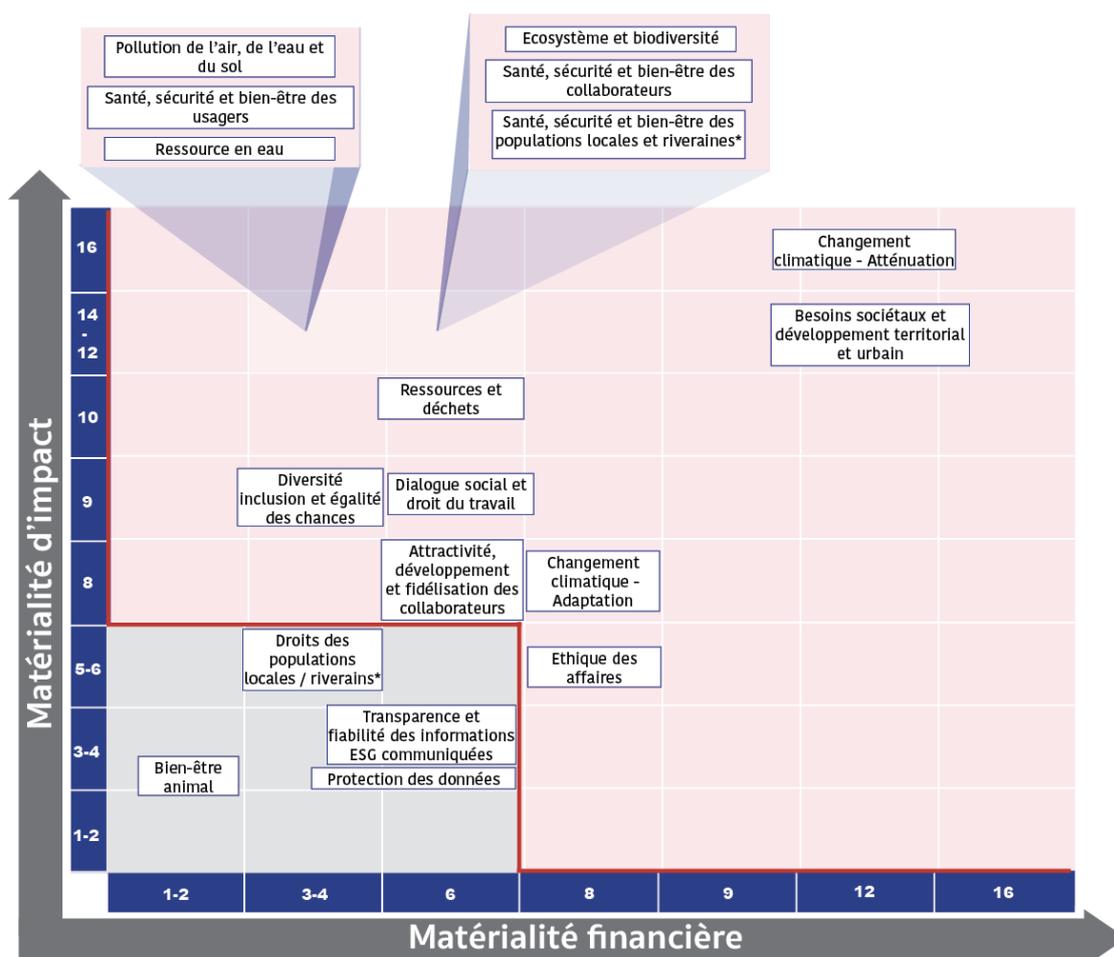
L'ampleur et la réversibilité (ou durée) ont été évaluées conjointement, la réversibilité étant considérée comme un facteur modulant l'ampleur. Les éléments évalués pour chaque impact incluent : description, horizon temporel, situation actuelle, tendance, chaîne de valeur, branches/métiers impactés, spécificités géographiques, ampleur, réversibilité ou durée, portée, sévérité, probabilité.

L'analyse de matérialité de chaque impact, risque et opportunité est réalisée sur la base de plusieurs sources en s'appuyant sur l'expertise d'Axa Climate, notamment :

- Entretiens avec les directions et fonctions transverses,
- Rapports sectoriels et études de marché,
- Publications d'ONG et d'organisations internationales (ONU, OCDE),
- Rapports scientifiques et scénarios climatiques (ex. : GIEC, NGFS),
- Analyses et publications internes.

Pour chaque enjeu, la matérialité financière a été déterminée en retenant le niveau maximal des risques et opportunités associés. De même, la matérialité d'impact a été consolidée en prenant le niveau maximal des impacts positifs et négatifs. Ces résultats ont permis de positionner chaque enjeu sur la matrice de double matérialité, fournissant ainsi une vision stratégique et opérationnelle des priorités d'APRR.

### 1.5.1.2 Matrice de double matérialité



*\*Les thématiques liées au droit à un environnement sain et à la sécurité des populations locales / riverains sont traitées dans l'enjeu « Santé, sécurité et bien être des populations locales ».*

Le seuil de matérialité est fixé à 8, ainsi les enjeux matériels sont situés dans la zone rouge de la matrice.

### **1.5.2 Enjeux matériels [IRO-2]**

Sur la base des enjeux matériels identifiés et des impacts, risques et opportunités sous-jacents, le présent rapport de durabilité présente ses engagements et sa performance en matière ESG selon les exigences de publication des ESRS. La table de concordance est présentée en annexe 1 du rapport de durabilité.

## 2 INFORMATIONS ENVIRONNEMENTALES

### 2.1 Informations sur la taxonomie européenne

L'approche suivie pour le calcul de chaque indicateur de la taxonomie est précisée dans cette section.

Ces indicateurs sont déployés sur le périmètre des comptes consolidés. Les données financières utilisées sont celles issues des comptes consolidés 2024, établis en euros, en conformité avec les normes IFRS adoptées par l'Union européenne au 31 décembre 2024 et décrites dans les notes aux comptes consolidés.

#### 2.1.1 Étude des indicateurs taxonomiques relatifs au chiffre d'affaires (CA) et aux charges d'exploitation(OpEx)

##### 2.1.1.1 Chiffre d'affaires (CA)

L'éligibilité du chiffre d'affaires d'APRR tel que défini par le règlement de la taxonomie est nul. En effet, suite aux informations communiquées par la commission européenne lors de la FAQ du 29 novembre 2024, l'exploitation des infrastructures autoroutières n'est pas destinée uniquement aux véhicules électriques, ce qui rend le chiffre d'affaires non éligible à la section CCM 6.15 « Infrastructures favorables aux transports routiers et aux transports publics à faible intensité de carbone ».

##### 2.1.1.2 Charges d'exploitation (OpEx)

Les OpEx tels que définis par le règlement de la taxonomie sont non significatifs par rapport aux OpEx totaux d'APRR (13,9% du total). L'indicateur est donc considéré comme non matériel, l'interprétation des résultats de cet indicateur aurait été jugée comme non pertinente.

#### 2.1.2 Éligibilité et indicateurs taxonomiques relatifs aux investissements (CapEx)

##### 2.1.2.1 Dénominateur – Application au cadre financier d'APRR

Le dénominateur du ratio CapEx se compose des acquisitions d'immobilisations corporelles et incorporelles sur l'exercice, en incluant les acquisitions d'immobilisations incorporelles du domaine concédé, et l'augmentation de la valeur des droits d'utilisation des actifs loués.

##### 2.1.2.2 Numérateur – Application au cadre financier d'APRR

Une analyse des acquisitions d'immobilisations corporelles et incorporelles, classées par comptes comptables, est effectuée en s'appuyant sur les connaissances issues des travaux réalisés avec le groupe Eiffage (le « Groupe ») et des formations suivies. Cette démarche permet d'identifier les CapEx éligibles. Des analyses supplémentaires sont réalisées afin de d'approfondir la vérification de l'éligibilité des CapEx identifiés.

##### 2.1.2.3 Principaux points d'arbitrage

- Une étude pilotée par la DGITM sur les risques climatiques physiques affectant les infrastructures sur le territoire français, y compris le réseau autoroutier d'APRR, est actuellement en cours, avec des résultats attendus en 2025. Les résultats de cette étude permettront d'évaluer la résilience de l'activité de l'entreprise face aux risques climatiques physiques. Ses conclusions permettront à APRR de réviser sa méthodologie concernant l'éligibilité et l'alignement de ses CapEx selon la section CCA 6.15 sur l'adaptation au changement climatique, intitulée « Infrastructures pour le transport routier et les transports publics ». En attendant les résultats de cette étude, APRR maintient son approche actuelle pour l'exercice 2024.
- Concernant la section CE 2.3 sur l'économie circulaire, intitulée « Collecte et transport de déchets non dangereux et dangereux », APRR a décidé de classer les CapEx liés aux conteneurs semi-enterrés et à la collecte de déchets sur les aires comme non éligibles en raison de la difficulté à distinguer la part des CapEx consacrés au réemploi et au recyclage des déchets de celle dédiée aux déchets résiduels.
- Concernant la section CE 3.5 sur l'économie circulaire, intitulée « Utilisation du béton dans le génie civil », APRR a décidé de classer les CapEx liés aux ouvrages d'art comme non éligibles en

raison de la difficulté à différencier précisément la part des CapEx consacrés au béton de celle allouée à d'autres éléments de l'opération.

### **2.1.3 Alignement**

#### **2.1.3.1 Méthodologie de travail**

Sur la base du périmètre de CapEx éligibles une étude a été menée sur l'alignement de ces deniers. Les CapEx alignés concernent la section CCM 7.4 « Installation, maintenance et réparation de stations de recharge pour véhicules électriques à l'intérieur de bâtiments (et dans des parcs de stationnement annexés à des bâtiments) ». Les CapEx concernent l'installation de bornes de recharge électrique pour un usage interne.

#### **2.1.3.2 Principaux points d'arbitrage**

- Concernant la section CCM 6.5 « Transport par motos, voitures particulières et véhicules utilitaires légers », aucun véhicule électrique ou hybride n'a été qualifié d'aligné car certaines données DNSH (Économie circulaire et Pollution) ne sont pas disponibles et nécessitent des vérifications auprès des constructeurs et/ou bailleurs.
- Concernant la section CCM 7.3 « Installation, maintenance et réparation d'équipements favorisant l'efficacité énergétique », aucun CapEx n'a été qualifié d'aligné car certaines données DNSH (Pollution) ne sont pas disponibles et nécessitent des vérifications auprès des fournisseurs et prestataires.
- Concernant les sections CE 3.4 « Entretien des routes et autoroutes » et BIO 1.1 « Conservation, y compris la restauration, des habitats, des écosystèmes et des espèces » les CapEx éligibles ne sont pas alignés car ils ne satisfont pas certains critères de contribution substantielle.
- Concernant les sections CCM 7.2 « Rénovation de bâtiments existants » et CCM 8.1 « Traitement des données, hébergement et activités connexes » les informations disponibles sont insuffisantes pour étudier l'alignement des CapEx éligibles.

##### *2.1.3.2.1 Contribution substantielle*

Les CapEx associés à la catégorie CCM 7.4 concernent l'installation directe de bornes de recharge électrique sur les sites de l'entreprise, destinées à un usage interne. Ils répondent aux critères de contribution substantielle de cette section.

##### *2.1.3.2.2 DNSH sur l'adaptation au changement climatique*

Les CapEx dédiés à l'installation de bornes de recharge électrique sur les sites de l'entreprise respectent le critère DNSH relatif à l'adaptation au changement climatique. Ces installations, étant réalisées de manière très localisée sur les sites de l'entreprise, contribuent à limiter l'exposition aux risques physiques climatiques. De plus, les sites concernés respectent le code de l'urbanisme en vigueur, garantissant ainsi leur conformité aux exigences environnementales associées.

##### *2.1.3.2.3 DNSH sur l'utilisation durable et la protection des ressources hydriques et marines*

Aucun critère DNSH relatif à cette catégorie n'est spécifié dans le cadre de l'étude de l'alignement des CapEx classés dans la catégorie 7.4.

##### *2.1.3.2.4 DNSH sur la prévention et réduction de la pollution*

Aucun critère DNSH relatif à cette catégorie n'est spécifié dans le cadre de l'étude de l'alignement des CapEx classés dans la catégorie 7.4.

##### *2.1.3.2.5 DNSH sur la transition vers une économie circulaire*

Aucun critère DNSH relatif à cette catégorie n'est spécifié dans le cadre de l'étude de l'alignement des CapEx classés dans la catégorie 7.4.

### 2.1.3.2.6 DNSH sur protection et la restauration de la biodiversité et des écosystèmes

Aucun critère DNSH relatif à cette catégorie n'est spécifié dans le cadre de l'étude de l'alignement des CapEx classés dans la catégorie 7.4.

### 2.1.3.3 Passage en revue des critères de Minimum Safeguards (MS)

L'analyse des garanties minimales pour l'alignement des activités éligibles d'APRR a reposé sur les éléments suivants :

- l'article 3 du règlement Taxonomie (UE) 2020/852 portant sur les critères de durabilité environnementale des activités économiques, qui précise au point c) que ces activités doivent être exercées dans le respect des garanties minimales prévues à l'article 18 pour être considérées comme durables sur le plan environnemental ;
- l'article 18 du règlement Taxonomie (UE) 2020/852 portant sur les Garanties Minimales qui les définit comme des procédures qu'une entreprise exerçant une activité économique met en œuvre pour s'aligner sur les principes directeurs de l'OCDE à l'intention des entreprises multinationales et les principes directeurs des Nations unies relatifs aux entreprises et aux droits de l'homme, y compris les principes et les droits fixés par les huit conventions fondamentales citées dans la déclaration de l'Organisation internationale du travail relative aux principes et droits fondamentaux au travail et par la Charte internationale des droits de l'homme ;
- les quatre textes fondateurs évoqués dans l'article 18 du règlement Taxonomie, à savoir :
  - la Charte Internationale des Droits de l'Homme (1948, 1966), constituée de la Déclaration Universelle des Droits de l'Homme, du Pacte international relatif aux droits économiques, sociaux et culturels, et du Pacte international relatif aux droits civils et politiques,
  - les principes et droits fixés par les huit conventions fondamentales citées dans la déclaration de l'Organisation internationale du travail (2002) relative aux principes et droits fondamentaux au travail,
  - les principes directeurs des Nations Unies relatifs aux entreprises et aux droits de l'Homme (2011),
  - les principes directeurs de l'OCDE à l'intention des entreprises multinationales (2011) ;
- les recommandations issues du rapport final sur les Garanties Minimales de la Plateforme européenne sur la Finance Durable du 11 octobre 2022.  
Ce rapport de la Plateforme sur la Finance Durable, identifie dans ces textes fondateurs quatre thématiques prioritaires devant être examinées dans le cadre des garanties minimales :
  - droits de l'Homme ;
  - concurrence ;
  - fiscalité ;
  - corruption.

Le respect des garanties minimales par APRR a été analysé au regard des critères de non-alignement proposés dans ce rapport. Ces derniers visent à s'assurer d'une part que le APRR n'a pas été à l'origine de violations des droits et réglementations en lien avec ces quatre thématiques, et d'autre part, que des procédures sont en place au sein d'APRR afin d'identifier, d'évaluer, d'éviter et d'atténuer de telles violations. Une synthèse des résultats de ces analyses est présentée ci-après :

#### 2.1.3.3.1 Droits de l'Homme

APRR n'a fait l'objet d'aucune condamnation pour non-respect des Droits de l'Homme. Aucune saisine n'a été acceptée par un point de contact national (PCN) de l'OCDE.

APRR observe les six étapes clés d'un processus de due diligence raisonnable en matière de droits de l'homme présentées dans les Principes Directeurs de l'ONU. La procédure de due diligence du Groupe en matière de respect des droits de l'Homme est détaillée dans son plan de vigilance, et est renforcée au fur et à mesure au regard de ces principes directeurs, notamment à travers les actions suivantes :

- Cartographie des risques devoir de vigilance réalisée par Eiffage, permettant d'identifier et d'évaluer les impacts négatifs du Groupe en matière de droits humains et libertés fondamentales.

- Adoption en 2022 d'une déclaration spécifique rappelant l'engagement du Groupe Eiffage, s'appliquant également à APRR, en matière de lutte contre l'esclavage moderne et la traite des êtres humains et, en 2023, d'une nouvelle déclaration relative à l'engagement du Groupe Eiffage en matière de respect des droits humains ;
- Dispositif d'alerte professionnelle permettant de signaler des atteintes graves aux droits humains, aux libertés fondamentales, à l'environnement, à la santé et à la sécurité. En 2023, ce dispositif a été ouvert aux parties prenantes externes et une procédure d'enquête interne incluant un suivi des actions de remédiation formalisée.

Dans le cas où une incidence négative serait avérée, APRR s'engage à mettre en œuvre les mesures de réparations adéquates.

#### 2.1.3.3.2 Corruption

APRR et ses dirigeants n'ont fait l'objet d'aucune condamnation pour corruption. Des procédures anti-corruption sont en place au sein du Groupe et sont décrites dans l'état de durabilité.

#### 2.1.3.3.3 Fiscalité

APRR n'a jamais fait l'objet de condamnation pénale en matière fiscale.

L'entreprise considère la gouvernance et la conformité fiscales comme des éléments essentiels de la maîtrise des risques. APRR a mis en place les processus appropriés pour contrôler les risques fiscaux.

#### 2.1.3.3.4 Droits de la concurrence

APRR respecte la législation en vigueur sur le droit de la concurrence et dispose de procédures internes pour s'y conformer, décrites dans l'état de durabilité. La société n'a pas été condamnée pour non-respect du droit de la concurrence.

En conclusion, les activités d'APRR sont réalisées dans le respect des garanties minimales.

### 2.1.4 Parts du chiffre d'affaires, des CapEx et des OpEx alignées et éligibles à la taxonomie

	Part du chiffre d'affaires/chiffre d'affaires total	
	Alignée sur la taxonomie par objectif	Éligible à la taxonomie par objectif
CCM	0%	0%
CCA	0%	0%
WTR	0%	0%
CE	0%	0%
PPC	0%	0%
BIO	0%	0%

	Part des CapEx/Total des CapEx	
	Alignée sur la taxonomie par objectif	Éligible à la taxonomie par objectif
CCM	0,4%	2,8%
CCA	0,0%	0,0%
WTR	0,0%	0,0%
CE	0,0%	28,2%
PPC	0,0%	0,0%
BIO	0,0%	1,4%

Part des OpEx/Total des OpEx				
	Alignée sur la taxonomie par objectif		Eligible à la taxonomie par objectif	
CCM	0%		0%	
CCA	0%		0%	
WTR	0%		0%	
CE	0%		0%	
PPC	0%		0%	
BIO	0%		0%	

Les tableaux réglementaires concernant la taxonomie sont disponibles en annexes 2 à 17 du rapport de durabilité.

## 2.2 **Changement climatique [E1]**

### 2.2.1 **Gouvernance climatique [ESRS 2. GOV 3]**

Les rémunérations variables des membres du Comité de direction intègrent des objectifs liés au climat, en adéquation avec le plan stratégique 2025 d'APRR. Ce volet est détaillé dans la section de l'ESRS 2 relative à la rémunération au titre de la durabilité (ESRS 2 GOV-3 – Paragraphe 1).

#### 2.2.1.1 **Plan climat pour l'atténuation du changement climatique (E1-1)**

APRR participe activement à la stratégie bas-carbone du groupe Eiffage, s'inscrivant dans la trajectoire carbone définie au niveau du Groupe. Cette trajectoire, prenant pour année de référence 2019, repose sur deux objectifs distincts, couvrant les scopes 1 et 2 d'une part ainsi que le scope 3 d'autre part. Toutefois, APRR ne dispose pas d'un plan de transition climat. Par ailleurs, APRR n'a pas établi de cibles spécifiques pour son propre périmètre, car elle s'aligne sur les objectifs globaux du groupe Eiffage.

Pour les scopes 1 et 2, l'objectif est une réduction de 46 % des émissions de GES d'ici 2030. Cette ambition repose sur plusieurs leviers avec notamment l'amélioration de l'efficacité énergétique des sites, le recours à des équipements et des flottes de véhicules moins émetteurs de carbone. Les émissions étant principalement liées à la consommation de carburant, l'entreprise s'engage dans une bascule vers une flotte zéro émission et dans une démarche de sobriété des déplacements, notamment par la réduction de la distance parcourue et la promotion du covoiturage.

Concernant le scope 3, la réduction visée est de 30 % sur la même période. Cet objectif repose sur des actions telles que l'utilisation de matériaux bas-carbone, le réemploi et le recyclage des ressources, le développement de la production d'énergies renouvelables, ainsi que la diminution de l'impact de la fabrication et du transport des matériaux et marchandises. Il est important de noter que les émissions de GES liées aux clients du réseau autoroutier sont exclues de cet objectif de réduction en raison de l'incertitude associée à l'évaluation de ces émissions, des comportements routiers et choix de motorisation relevant de nos clients.

Par ailleurs, le groupe Eiffage s'est engagé à atteindre la neutralité carbone (« net zero ») pour l'ensemble de ses activités d'ici 2050. Cet engagement repose sur l'approche hiérarchisée « Éviter, Réduire, Compenser », les émissions résiduelles étant compensées par des initiatives de séquestration et de stockage de carbone, pour lesquelles des études ont été menées en 2024.

Les objectifs de réduction d'Eiffage à horizon 2030 ont été validés en septembre 2023 par le SBTi, de même en août 2024 pour l'engagement à la neutralité carbone 2050. Cette validation atteste que les cibles du Groupe sont alignées avec une trajectoire de limitation du réchauffement à 1,5 °C conformément aux exigences de l'Accord de Paris de 2015. Elle résulte d'un audit ayant confirmé la fiabilité des calculs et du périmètre des émissions du Groupe.

Par ailleurs, APRR évalue l'éligibilité et l'alignement de ses activités économiques avec les objectifs d'adaptation et d'atténuation du changement climatique dans le cadre de ses travaux sur la taxonomie.

Ces objectifs sont intégrés au plan stratégique 2025 d'APRR, présenté dans la section relative aux politiques. Des avancées ont été réalisées grâce aux actions déployées. Celles-ci sont décrites dans la section dédiée à leur mise en œuvre.

### **2.2.1.2 Adaptation au changement climatique [ESRS 2. SBM-3]**

Dans le cadre de l'analyse de double matérialité, APRR a identifié trois risques majeurs liés au climat et a évalué leurs impacts sur l'entreprise.

#### **Risque de transition lié à l'évolution de la fiscalité environnementale**

Le premier risque identifié concerne les conséquences potentielles d'une augmentation des taxes existantes ou de l'introduction de nouvelles taxes liées à la transition écologique. Ces évolutions pourraient affecter directement les clients, la rentabilité des concessions ou les conditions d'obtention de nouveaux contrats. Ce risque s'est déjà matérialisé financièrement pour APRR avec l'instauration d'une taxe sur l'exploitation des infrastructures de transport de longue distance dans le cadre du "Plan d'avenir pour les transports". Cette mesure, mise en place par le Gouvernement français pour encourager une mobilité plus respectueuse de l'environnement, impacte directement les résultats de l'entreprise depuis l'année 2024.

#### **Risque de transition lié à la stigmatisation du secteur**

Le deuxième risque découle d'un potentiel non-alignement d'APRR avec les attentes croissantes de ses parties prenantes en matière de performance climatique. Les investisseurs, les clients et les collaborateurs s'orientent de plus en plus vers des entreprises démontrant un engagement en faveur de la durabilité. Par ailleurs, la taxonomie européenne, qui vise à canaliser les financements vers des activités considérées comme durables, pourrait restreindre l'accès d'APRR à des financements compétitifs si ses activités ne s'alignent pas avec les critères établis. Les effets potentiels incluent une perte de compétitivité, une augmentation des coûts de financement et une diminution de la confiance des parties prenantes.

#### **Risque physique lié aux impacts directs du changement climatique**

Le troisième risque concerne les impacts physiques du changement climatique sur les infrastructures et l'activité d'APRR. Les événements climatiques extrêmes, tels que les inondations, les tempêtes, les dômes de chaleur ou les feux de forêt peuvent perturber ou interrompre le trafic autoroutier et entraîner des dégâts significatifs aux infrastructures. Pour anticiper ce risque, APRR contribue activement à une étude nationale menée par la DGITM. Cette étude, réalisée dans le cadre de la mise en œuvre de la loi Climat et Résilience, vise à évaluer la vulnérabilité des principales infrastructures de transport et à quantifier le coût de l'inaction, y compris pour les réseaux autoroutiers, face aux effets du changement climatique. Les résultats attendus fin 2025 permettront à APRR de disposer d'une première approche de la résilience de son réseau.

## **2.2.2 Gestion des incidences, risques et opportunités**

### **2.2.2.1 Description des processus d'identification des IRO [ESRS 2. IRO-1]**

Opérant dans le secteur des transports, l'activité d'APRR génère des impacts négatifs sur le climat tout en offrant également un potentiel d'impact positif. Ces enjeux, connus de longue date, sont intégrés dans la stratégie globale de l'entreprise. Par ailleurs, le risque environnemental fait partie de la cartographie des risques majeurs et est pris en compte dans les analyses environnementales des processus ISO 14001. Ces enjeux associés au climat s'alignent avec la stratégie climat du groupe Eiffage, qui repose sur une trajectoire carbone validée par le SBTi et compatible avec un scénario limitant le réchauffement climatique à 1,5 °C.

L'activité d'APRR contribue aux émissions de GES, constituant un impact négatif sur le climat. Les émissions liées aux scopes 1 et 2 proviennent principalement de la consommation de carburant de la flotte de véhicules et des fluides frigorigènes utilisés dans les climatisations. La flotte de véhicules et engins d'APRR est composée de :

- Véhicules légers
- Fourgons
- Camions de déneigement, de transport et de balisage

#### - Tracteurs agricoles et d'espaces verts

Pour le scope 3, les émissions les plus significatives proviennent des véhicules des clients circulant sur le réseau autoroutier, auxquelles s'ajoutent celles liées aux opérations de construction et d'entretiens.

Il est toutefois à noter qu'APRR s'efforce de contribuer à la décarbonation des transports et génère ainsi un impact positif en participant à l'atténuation du changement climatique. Les actions associées seront détaillées dans la section relative aux actions (ESRS E1 – ESRS 2 SBM-3).

Parallèlement, APRR s'emploie à renforcer la résilience de ses infrastructures face aux effets du changement climatique, jouant ainsi un rôle positif dans l'adaptation aux nouvelles conditions climatiques, notamment par sa gestion des eaux pluviales, sa surveillance des massifs rocheux, la réalisation d'ouvrage de transparence hydraulique et sa gestion des surfaces boisées.

Les risques climatiques, qu'ils soient de transition ou physiques, ont été décrits en détail dans la section précédente relative à l'adaptation au changement climatique.

### **2.2.2.2 Politiques relatives à l'atténuation du changement climatique et à son adaptation [E1-2]**

Dans le cadre de la gestion des enjeux climatiques et en soutien à la stratégie climat d'Eiffage, APRR s'appuie sur plusieurs éléments structurant sa démarche. L'entreprise s'est dotée d'une politique environnementale qui encadre sa transition écologique autour de cinq axes principaux. Le premier de ces axes souligne l'engagement à lutter contre le changement climatique en réduisant les émissions de GES, notamment en favorisant les mobilités partagées et décarbonées. L'ensemble des directions est concerné par l'application de cette politique.

Cette politique s'inscrit également dans le cadre du plan stratégique 2025 d'APRR, qui repose sur six axes structurants à développer d'ici cette échéance. Parmi eux, deux axes sont directement liés aux enjeux climatiques : le premier vise à accélérer la promotion d'une autoroute bas-carbone et à réussir la transition écologique de l'entreprise, tandis que le second a pour objectif d'accompagner les clients dans l'adoption de nouvelles formes de mobilité.

Par ailleurs, sur le plan interne, APRR a établi une charte dédiée à la sobriété énergétique. Ce document vise à sensibiliser les collaborateurs et à promouvoir les pratiques à adopter pour réduire leur impact environnemental.

### **2.2.2.3 Actions et ressources en lien avec les politiques de lutte contre le changement climatique [E1-3]**

Dans le cadre de sa lutte contre le changement climatique et en alignement avec la stratégie climat du groupe Eiffage, APRR a mis en œuvre un ensemble d'actions structurées en deux catégories : celles menées en interne et celles impliquant les parties prenantes externes.

En interne, APRR s'est concentrée sur la sensibilisation et la formation de ses collaborateurs. Tous ont suivi une formation en ligne intitulée « Agir bas carbone », complétée par une charte sur la sobriété énergétique. Cette charte détaille des pratiques spécifiques à nos activités pour réduire les consommations énergétiques, comme l'adaptation des éclairages, la gestion raisonnée de la climatisation et du chauffage, ou encore des recommandations sur les déplacements et l'utilisation des équipements électriques. En complément, une formation à l'éco-conduite est en cours de déploiement pour tous les collaborateurs. Cette démarche s'inscrit dans une volonté de sobriété des déplacements, en favorisant les visioconférences et en mettant en place une application interne de covoiturage pour les trajets inter-sites. L'entreprise poursuit également la migration de sa flotte de véhicules légers vers des modèles électriques, soutenue par l'installation de bornes de recharge sur ses sites d'exploitation. Le montant des investissements en CapEx pour 2024 liés à ces installations s'élève à plus de 1M€. Fin 2024, 41% de la flotte de véhicules légers était composée de véhicules électriques, et 234 bornes de recharges étaient installées. La flotte de véhicules électriques permet de réduire les émissions de GES associées à la consommation d'énergie de plus de 1 200 TCO2eq en 2024.

Par ailleurs, APRR a initié un programme pluriannuel de remplacement de ses équipements énergivores. Ce programme inclut le remplacement des systèmes d'éclairage par des LED, notamment dans les tunnels, l'optimisation des ventilations et des climatisations, ainsi que le déménagement de deux datacenters vers des bâtiments conformes aux dernières normes en matière d'efficacité énergétique. L'entreprise a conclu un contrat de garantie d'origine avec EDF, assurant que l'électricité utilisée provient de sources renouvelables. Ce contrat couvre 99% du périmètre d'APRR. Concernant l'entretien des espaces verts, des initiatives telles que l'éco-pâturage ont été déployées pour limiter les interventions humaines et réduire la consommation d'énergie carbonée. Fin 2024, 340 hectares étaient entretenus par éco-pâturage. Le projet Plant' Adapt est une expérimentation visant à identifier des végétaux et des méthodes de plantation résilientes face au changement climatique. Il a également pour objectif de réduire les besoins en fauchage tout en favorisant le stockage du carbone dans les sols et la végétation. Ce projet est présenté dans la partie associée à l'ESRS sur la biodiversité (ESRS E4-4 – Paragraphe 9). Ces actions sont accompagnées d'un suivi trimestriel des consommations de carburants, combustibles et électricité pour mobiliser les unités opérationnelles.

En collaboration avec les parties prenantes, APRR agit en amont et en aval de ses activités.

Un socle commun d'actions en faveur de la transition écologique est ainsi progressivement mis en œuvre dans les opérations d'aménagement et d'entretien de l'infrastructure :

- Réduire les consommations énergétiques,
- Réduire les consommations en eau,
- Trier valoriser et recycler les déchets,
- Réutiliser des matériaux recyclés.

Sur le plan des achats, cela se traduit par une augmentation du recyclage des matériaux de chaussées, ce qui réduit la consommation de ressources naturelles et d'énergie nécessaire à la production et au transport des matériaux. Ces actions portant sur les ressources sont présentées dans la partie associée à l'ESRS sur l'économie circulaire (ESRS E5-2).

APRR expérimente également l'utilisation d'enrobés bas carbone pour la rénovation de ses chaussées et l'utilisation de béton bas carbone pour certaines opérations liées aux ouvrages d'art. Elle opère un déploiement progressif des bilans carbone dans les opérations d'aménagement et d'entretien, permettant aux responsables des opérations d'identifier des leviers de réduction. Des critères de transition écologique sont progressivement intégrés dans les consultations d'appels d'offres ; et ce dès janvier 2025 sur les marchés de chaussées afin de décarboner ces chantiers. Après une analyse des impacts des travaux sur le carbone, la biodiversité et les ressources, ces critères sont évalués en fonction de leur potentiel de gains et de leur faisabilité pour proposer les critères les plus efficaces et réalisables. Cette approche permet également d'engager les parties prenantes dans une démarche d'amélioration continue, qui se traduit notamment par la mise en place d'un processus dénommé PASS Transition Ecologique pour lequel les collaborateurs en charge des travaux d'entretien et d'aménagement seront formés en janvier 2025 afin de le déployer et le piloter en 2025.

En aval, l'entreprise accompagne ses clients, qui représentent une part prépondérante des émissions de GES du scope 3. Des infrastructures de recharge pour véhicules électriques ont été déployées sur toutes les aires de service du réseau, avec des expérimentations spécifiques pour les poids lourds sur l'axe A6 Paris-Lyon. L'A79 propose par ailleurs une réduction tarifaire pour les véhicules à faible émission.

Pour encourager les mobilités partagées, APRR finance des parkings de covoiturage en partenariat avec les collectivités locales, avec plus de 800K€ de CapEx en 2024. Au total 5857 places sont disponibles à fin 2024. L'entreprise aménage des voies réservées au covoiturage et aux transports collectifs aux abords de certaines métropoles (Grenoble, Lyon, Paris), dont la première a été ouverte en septembre 2020. Dans le cadre du plan d'investissement mobilité conclu avec l'Etat concédant en 2023, APRR s'est engagé à construire deux pôles d'échanges multimodaux proche de Grenoble et Paris, dont l'objectif est de faciliter la connexion entre différents modes de transport.

Enfin, l'entreprise adapte son approche du péage en éliminant progressivement les barrières physiques grâce à des entrées sans ticket et des systèmes de péage en flux libre. Près de 6,8 M€ de CapEx ont été engagés en 2024. Ces innovations évitent aux clients des phases de freinage et d'accélération aux

barrières entraînant des émissions de GES. Le flux libre a été déployé sur le réseau A79 sur 88km en novembre 2022. Sur le réseau AREA, les études menées dans le cadre du projet visant à supprimer plusieurs barrières de péage en entrée avant 2028 prévoient une réduction des émissions de GES de plus de 65 000 tonnes équivalent CO2 d'ici la fin de l'année 2036.

Par ailleurs, APRR soutient le développement des énergies renouvelables en mettant à disposition des parcelles de terrain pour l'installation de centrales photovoltaïques. L'entreprise ne produit pas directement cette énergie ni ne l'autoconsomme. 6 fermes photovoltaïques étaient en activité sur les terrains à proximité du réseau fin 2024. Les premières consultations pour la mise en œuvre de fermes au sol sur les délaissés autoroutiers et d'ombrières sur les parkings sécurisés poids lourds ont été émises fin 2024.

Ces initiatives s'inscrivent dans un engagement global d'APRR pour lutter activement contre le changement climatique.

## 2.2.3 Indicateurs et objectifs

### 2.2.3.1 Objectifs climat [E1-4]

Les objectifs climatiques d'APRR sont alignés sur ceux d'Eiffage, visant une réduction des émissions d'ici 2030 et une neutralité carbone d'ici 2050, validés par le SBTi. Ces cibles s'inscrivent dans une trajectoire permettant de limiter le réchauffement à 1,5°C, conformément aux engagements de l'Accord de Paris de 2015.

	Référence 2019	% de réduction cible 2030	Cible 2030	Cible 2050
Emissions de GES - Scopes 1 & 2	22 575 (t GHG)	-46%	12 191 (t GHG)	2 258 (t GHG)
Emissions de GES - Scopes 3*	308 450 (t GHG)	-30%	215 915 (t GHG)	30 845 (t GHG)

\*Les émissions de GES du scope 3 excluent les émissions associées à l'utilisation par les clients de leurs véhicules sur le réseau autoroutier.

### 2.2.3.2 Consommation d'énergie et mix énergétique [E1-5]

	2024
Consommation de combustible provenant du charbon et des produits à base de charbon (MWh)	-
Dont consommation de lignite (MWh)	-
Consommation de combustible provenant du pétrole brut et de produits pétroliers (MWh)	50 480
Dont consommation de gazole (MWh)	40 690
Dont consommation d'essence (MWh)	474
Dont consommation de gazole non routier (MWh)	4 551
Dont consommation de gaz de pétrole liquéfié (MWh)	-
Dont consommation de kérosène (MWh)	-
Dont consommation de butane, propane (MWh)	291
Dont consommation de fioul domestique (MWh)	4 475
Dont consommation de fioul lourd (MWh)	-
Consommation de combustible provenant du gaz naturel (MWh)	3 735
Dont consommation de gaz naturel (MWh)	3 735
Dont consommation de gaz naturel comprimé (MWh)	-
Dont consommation de gaz naturel liquéfié (MWh)	-
Consommation de combustible provenant d'autres sources fossiles (MWh)	-

Consommation d'électricité, de chaleur, de vapeur et de froid achetés ou acquis à partir de sources fossiles (MWh)	56
Dont consommation d'électricité (MWh)	56
Dont consommation de chaleur, vapeur et froid (MWh)	-
<b>Consommation totale d'énergie fossile (MWh)</b>	<b>54 272</b>
<b>Part des sources fossiles dans la consommation totale d'énergie (%)</b>	<b>48%</b>
<b>Consommation provenant de sources nucléaires (MWh)</b>	<b>553</b>
<b>Part de la consommation provenant de sources nucléaires dans la consommation totale d'énergie (%)</b>	<b>0%</b>
Consommation de combustibles provenant de sources renouvelables (MWh)	-
Dont consommation de biocarburant B100 (MWh)	-
Dont consommation d'huile végétale hydrotraitée (MWh)	-
Dont consommation de bois énergie (MWh)	-
Consommation d'électricité, de chaleur, de vapeur et de froid achetés ou acquis à partir de sources renouvelables (MWh)	57 480
Dont consommation d'électricité (MWh)	57 480
Dont consommation de chaleur, vapeur et froid (MWh)	-
Consommation d'énergie renouvelable non combustible auto-produite (MWh)	-
<b>Consommation totale d'énergie renouvelable (MWh)</b>	<b>57 480</b>
<b>Part des sources renouvelables dans la consommation totale d'énergie (%)</b>	<b>51%</b>
Consommation totale d'énergie (MWh)	112 306
Production totale d'énergie renouvelable (MWh)	322
Production totale d'énergie non-renouvelable (MWh)	-

98,9% de la consommation d'électricité d'APRR est couverte par un contrat de garantie d'origine renouvelable. La consommation d'électricité résiduelle est ventilée par source (fossile, nucléaire et renouvelable) sur la base du mix énergétique de l'AIB.

Le ratio d'intensité énergétique d'APRR est de 36 MWh/M€ de chiffre d'affaires. Pour ce calcul, le chiffre d'affaires pris en compte est de 3 152 M€, correspondant au chiffre d'affaires d'APRR hors IFRIC 12. L'entreprise évolue dans le secteur des transports, identifié comme un secteur à fort impact climatique selon la classification NACE.

Les données primaires sont issues des systèmes d'information de l'entreprise, des sorties de stocks, de bilans fournisseurs et de factures fournisseurs. Des facteurs de conversion sont utilisés pour convertir les données en MWh. Ces facteurs proviennent des sources suivantes : Parlement Européen, Omega TP. Les données primaires collectées en kWh Pouvoir Calorifique Supérieur (PCS) sont converties et restituées dans ce tableau en kWh Pouvoir Calorifique Inférieur (PCI).

La consommation d'électricité résiduelle (non couverte par la garantie d'origine) est ventilée entre les sources fossiles, nucléaires et renouvelables selon les informations du mix résiduel de l'AIB.

### 2.2.3.3 Emissions brutes de GES [E1-6]

	Année de référence (2019)	2024	2030 (t GHG)	2050 (t GHG)
<b>Émissions brutes de GES scope 1 (t GHG)</b>	20 091	17 752	10 849	2 009
Pourcentage des émissions de GES scope 1 provenant des systèmes de régulation des quotas (%)	-	-		
<b>Émissions brutes de GES scope 2 par méthodologie market based (t GHG)</b>	2 716	26	1 467	272
<b>Émissions brutes de GES scope 2 par méthodologie location based (t GHG)</b>	2 484	2 289	1 341	248
<b>Émissions brutes de GES scope 3 (t GHG)*</b>	308 450	146 145	215 915	30 845
Dont émissions des achats de biens et services (t GHG)	224 790	105 438	157 353	22 479
Dont émissions des biens d'investissements (t GHG)	703	851	492	70
Dont émissions des activités relevant des secteurs des combustibles et de l'énergie (non incluses dans les scopes 1 ou 2) (t GHG)	5 285	4 334	3 699	528
Dont émissions des transports et distribution amont (t GHG)	860	1 128	602	86
Dont émissions des déchets produits lors de l'exploitation (t GHG)	2 427	3 702	1 699	243
Dont émissions des voyages d'affaires (t GHG)	32	56	22	3
Dont émissions des déplacements des employés (domicile/travail) (t GHG)	2 864	3 194	2 005	286
Dont émissions des actifs loués en amont (t GHG)			-	-
Dont émissions des transports aval (acheminement) (t GHG)			-	-
Dont émissions des transformations des produits vendus (t GHG)			-	-
Dont émissions de l'utilisation des produits vendus (t GHG)			-	-
Dont émissions du traitement de fin de vie des produits vendus (t GHG)	71 490	27 443	50 043	7 149
Dont émissions des actifs loués en aval (t GHG)			-	-
Dont émissions des franchises (t GHG)			-	-
Dont émissions des investissements (t GHG)			-	-
Calcul des émissions optionnelles (liées à l'utilisation des produits vendus) (t GHG)	7 163 078	7 393 154	NA	NA
<b>Émissions totales de GES (market based) (t GHG)</b>	331 257	163 923	228 231	33 126
<b>Émissions totales de GES (location based) (t GHG)</b>	331 025	166 186	228 106	33 103

\*Les objectifs SBTi n'incluent pas les émissions de GES des clients du réseau autoroutier, en raison de l'incertitude liée à leur évaluation, aux comportements de conduite et aux choix de motorisation propres à chaque usager.

Le calcul des émissions de GES renseignées dans ce tableau respecte la méthodologie du GHG Protocol. Les facteurs d'émissions utilisés proviennent des sources suivantes : ADEME, IEA, IPCC, INIES, Ecoinvent et COPERT.

Les émissions associées aux fuites de fluides frigorigènes des climatisations, intégrées au scope 1, sont calculées par la méthode des puissances frigorifiques des installations. Le gaz retenu est le R410a.

La différence notable entre les émissions du scope 2 market based et location based s'explique par la garantie d'origine renouvelable couvrant 98,9% de la consommation d'électricité.

Les émissions de GES associées aux achats sont calculées sur la base de facteurs d'émissions monétaires. Les données primaires proviennent des systèmes d'informations d'APRR.

Les émissions de GES intégrées au scope 3 et associées aux déplacements domicile-travail sont calculées sur la base du nombre d'employés ne bénéficiant pas d'un véhicule mis à disposition par l'entreprise.

Les données primaires des déchets proviennent des registres de déchets des prestataires, des systèmes d'informations internes et de l'outil national TrackDéchets.

Les émissions des investissements ne sont pas calculées à date en raison d'un manque d'informations disponibles.

Les émissions de GES des clients sont renseignées dans la catégorie « Calcul des émissions optionnelles (liées à l'utilisation des produits vendus) ». Ces émissions sont basées sur le calcul des émissions des km parcourus par les usagers des autoroutes prenant en compte les kilomètres parcourus, la composition de la flotte circulante et les facteurs d'émission associés. Les données primaires de kilométrages sont issues de nos systèmes d'informations. Ces émissions présentent un taux d'incertitude élevé provenant notamment de l'approximation des types de motorisations composant le parc de véhicules circulant sur le réseau et des facteurs d'émission associé à chaque catégorie.

	2024
Émissions totales de GES (market based) (t GHG)	163 923
Émissions totales de GES (location based) (t GHG)	166 186
Chiffre d'affaires consolidé utilisé pour calculer l'intensité de GES (M€)	3 152
Intensité de GES (market based) (t GHG/CA consolidé)	52
Intensité de GES (location based) (t GHG/CA consolidé)	53

Pour ce calcul, le chiffre d'affaires pris en compte est de 3 152 M€, correspondant au chiffre d'affaires d'APRR hors IFRIC 12.

## 2.3 Pollution [E2]

### 2.3.1 Gestion des incidences, risques et opportunités

#### 2.3.1.1 Identification des IRO en matière de pollution [ESRS 2. IRO-1]

La pollution constitue un enjeu majeur pour APRR, inhérent à la nature de son activité de concession autoroutière. Ce défi couvre l'ensemble du réseau autoroutier d'APRR et englobe les pollutions de l'air, des eaux et des sols. L'identification et la gestion des impacts environnementaux évoluent grâce à l'intégration d'innovations technologiques et à l'adaptation continue aux exigences réglementaires de plus en plus strictes.

Le réseau autoroutier génère plusieurs types de pollution, directement associés aux différentes activités de la chaîne de valeur :

#### **Pollution chronique**

Elle résulte du trafic autoroutier et de l'infrastructure qui génèrent des émissions continues de polluants atmosphériques, tels que les oxydes d'azote, les particules fines et des composés organiques volatils. Ces émissions, issues de la combustion des carburants et de l'usure des matériaux, affectent non seulement la qualité de l'air mais peuvent aussi contribuer à affecter la santé des personnes vivant à proximité des autoroutes, surtout lorsque les trafics, donc les émissions polluantes, sont élevés.

Par ailleurs, l'usure des pneus des véhicules, mais aussi des plaquettes de freins, libère des micro-particules de caoutchouc, d'autres composés chimiques et de métaux lourds qui se retrouvent dans l'atmosphère et se déposent sur les chaussées. L'usure des dispositifs de retenue libère également des métaux tels que le zinc sur les sols. Ces polluants, souvent invisibles, s'accumulent et sont lessivés par les eaux de pluie sur les autoroutes. Ils se retrouvent ainsi dans les sols et les eaux de surface et s'infiltrer dans les nappes phréatiques.

### **Pollution saisonnière**

Elle est liée à des opérations cycliques, comme le traitement hivernal des chaussées. En hiver, des sels de déneigement sont appliqués pour prévenir la formation de verglas et faciliter la fonte de la neige afin d'assurer la sécurité du trafic. Ces sels peuvent avoir des effets négatifs sur l'environnement en contaminant les eaux superficielles voire souterraines.

Les produits phytosanitaires utilisés dans le cadre de traitements ponctuels et ajustés selon les zones à traiter telles que la végétation sur les trottoirs ou dans les clôtures ont également un impact en raison des composants chimiques qu'ils contiennent. Cette pollution est saisonnière du fait de la période d'utilisation de ces produits.

### **Pollution accidentelle sur les chantiers**

Elle résulte d'interventions spécifiques, telles que des travaux de maintenance ou des aménagements. Lors de travaux comme la réparation des chaussées, l'entretien des ponts ou la réfection des équipements autoroutiers, des matériaux polluants, tels que des bitumes, des produits de nettoyage ou des peintures, peuvent être utilisés. Ces substances peuvent se diffuser accidentellement dans l'environnement, entraînant une pollution de l'air, des sols ou de l'eau. De même, lors de l'aménagement de nouvelles sections de route, de bretelles ou de la mise en place d'équipements spécifiques, des matériaux et équipements sont susceptibles d'engendrer des déchets ou des rejets polluants temporaires.

### **Pollution accidentelle liée à la circulation**

Elle se produit lors d'événements imprévus, tels que des déversements ou des fuites de substances polluantes. Les accidents de la circulation, notamment ceux impliquant des véhicules transportant des matières dangereuses, peuvent entraîner des déversements de ces produits sur la chaussée. Cela peut provoquer une pollution immédiate de l'air, des eaux et des sols. Les hydrocarbures et autres matières transportées peuvent s'infiltrer dans le sol ou être emportés par le ruissellement de l'eau de pluie, contaminant ainsi les nappes phréatiques ou les cours d'eau à proximité de l'autoroute. Des produits chimiques ou des gaz toxiques peuvent également être libérés dans l'air, affectant la qualité de l'air et la santé publique. Un incendie causé par un accident ou une défaillance d'un véhicule peut également entraîner une pollution localisée, avec des fumées générées par la combustion de carburants, de plastiques et d'autres matériaux et l'utilisation des produits d'extinction.

La pollution est ainsi identifiée sur l'ensemble de la chaîne de valeur, ce qui permet une gestion ciblée et proactive de ses impacts. La gestion des enjeux de pollution commence dès la phase de construction et d'aménagement des infrastructures, se poursuivant tout au long de leur exploitation. Elle mobilise principalement les directions en charge des opérations d'aménagement et d'entretien, du patrimoine, de la sécurité du trafic et de l'exploitation du réseau. Ce travail implique également chaque site et entité opérationnelle, rendant l'approche globale et transverse au sein d'APRR.

Au-delà des activités sur le réseau, d'autres sources de pollution émanent des fonctions support de la chaîne de valeur, incluant les émissions liées aux véhicules de service, la consommation énergétique des bâtiments, ainsi que la gestion des déchets d'équipements électriques et électroniques.

APRR se conforme à la réglementation environnementale française. Conscient des risques et impacts de ses activités, APRR met en œuvre des processus et méthodes visant à réduire ces effets négatifs. Les éléments relatifs à la pollution de l'air et aux interactions avec les communautés locales sont détaillées dans la section portant sur les communautés affectées du rapport (ESRS S3-1, S3-2, S3-3, S3-4 et S3-5).

### 2.3.1.2 Prévention et contrôles en matière de pollution : Politiques [E2-1] et plans d'actions [E2-2]

APRR s'appuie sur les chartes d'engagements du groupe Eiffage en matière de développement durable, notamment sur la préservation de la qualité de l'eau et des sols, ainsi que la prévention de toute forme de pollution. L'ensemble des sites APRR et AREA est certifié ISO 14001, garantissant un système de management environnemental adapté aux spécificités des activités et conforme aux réglementations en vigueur. Ce système inclut des lignes directrices en matière de protection de l'environnement, notamment :

- Analyse des risques : Identification des risques de pollution en fonction des activités, des projets, ou des sites concernés.
- Mise en œuvre des plans d'actions : Développement d'actions spécifiques et adaptation des organisations pour répondre aux risques identifiés dans l'analyse environnementale.
- Actions de prévention : Mise en place de mesures concrètes durant les phases de chantier ou d'exploitation.

Les actions spécifiques mises en œuvre par APRR pour prévenir la pollution s'inscrivent dans une approche structurée permettant d'adresser les différents types de pollution. Ces actions, directement liées à l'activité de l'entreprise, sont mises en œuvre de manière continue. Leur mise en place relève des directions concernées, sous la responsabilité de la directrice générale adjointe en charge de l'infrastructure et des concessions, ainsi que du directeur général adjoint en charge de l'exploitation.

En matière de gestion des eaux pluviales, APRR hiérarchise les vulnérabilités locales des ressources en eau, conformément aux recommandations du CEREMA, et adopte des mesures adaptées et proportionnées aux enjeux. A proximité des zones sensibles et conformément au guide du CEREMA (périmètres d'alimentation en eau potable, cours d'eau à fort objectif de qualité et certaines zones naturelles), les eaux de ruissellement des autoroutes sont collectées de manière imperméable. Ces eaux sont traitées dans des bassins de traitement par décantation équipés de déshuileurs avant leur rejet dans le milieu naturel. Ces bassins permettent aussi de confiner et de gérer l'arrivée d'une pollution accidentelle. Le bon fonctionnement de ces dispositifs est assuré par une maintenance régulière. Ces ouvrages nécessitent un nettoyage périodique pour éviter le rejet de matières piégées. Les boues récupérées sont valorisées ou éliminées selon les filières appropriées. Des lits de séchage sont notamment utilisés pour réduire le volume des boues collectées et assurer un premier niveau de dépollution naturelle.

Pour prévenir les déversements accidentels, APRR effectue une gestion proactive du trafic, visant à limiter les risques d'accidents. Des chaînes d'astreinte et d'alerte permettent une intervention rapide des services de secours. Des procédures spécifiques encadrent la gestion des bassins de traitement et des formations, complétées par des exercices de simulation, renforcent la préparation des équipes aux situations d'urgence. Dans certaines zones où les ressources en eau sont particulièrement vulnérables, ou bien dans des zones difficiles d'accès, des dispositifs automatisés de fermeture des vannes de confinement peuvent être activés directement depuis le PC sécurité trafic. Sur les sites d'exploitation, des kits antipollution sont disponibles pour une première action immédiate localisée. Par ailleurs, des études de danger liées au transport de matières dangereuses sont réalisées, et des aménagements spécifiques sont déployés sur les aires autoroutières majeures pour minimiser les risques.

Lors des travaux, une attention particulière est portée à la prévention des pollutions par la gestion des autorisations environnementales. Les contrats de maîtrise d'œuvre et de travaux incluent un rappel des exigences réglementaires en matière de conformité environnementale, ainsi que les obligations contractuelles visant à ne pas porter atteinte à l'environnement, à assurer des contrôles et une traçabilité, et à promouvoir l'amélioration continue. Lorsque des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) sont concernées, leur gestion est encadrée pour limiter tout risque de pollution.

Concernant l'utilisation des produits phytosanitaires, APRR réduit fortement l'utilisation de ces produits, conformément à la réglementation, en favorisant le recours à des méthodes alternatives comme le traitement mécanique. En cas de nécessité d'application de produits, une liste restreinte de produits possibles est disponible afin de réduire leur impact. Dans le cadre de l'achat ou de l'utilisation des produits phytosanitaires (y compris prestations de service), il est nécessaire d'avoir suivi au préalable une certification à ce sujet. Un accompagnement est réalisé chaque année auprès des collaborateurs

concernés pour les informer des évolutions sur la réglementation et sur les bons comportements à adopter. De plus, certaines zones sensibles sont identifiées et ne reçoivent aucun traitement.

Enfin, le suivi et le contrôle des dispositifs sont essentiels pour garantir leur performance dans le temps. Cela inclut des inspections annuelles des ouvrages de traitement (visite technique de l'état de l'ouvrage et de son fonctionnement) et des systèmes de protection environnementale sur les chantiers, ainsi que des contrôles de la qualité des rejets dans le milieu naturel. Un suivi annuel des accidents impliquant le transport de matières dangereuses et des non-conformités réglementaires relatives à la loi sur l'eau est également réalisé.

L'application de l'ISO 14 001 et les procédures qui en découlent permettent ainsi une amélioration continue des pratiques et une meilleure anticipation des risques.

### **2.3.2 Métriques et cibles**

#### **2.3.2.1 Prévention et contrôles en matière de pollution : Objectifs [E2-3]**

APRR gère la pollution générée par ses activités à travers des actions propres à chaque opération. En raison de la nature unique et individualisée de ces opérations, APRR ne peut pas définir d'objectifs globaux en matière de réduction de la pollution. Cependant, dans le cadre du Plan Biodiversité 2023-2025 d'Eiffage, détaillé dans la section relative à l'ESRS sur la biodiversité (ESRS E4-1), APRR s'est fixé l'objectif suivant : élaborer un programme minimal d'analyse des rejets d'eau pour les bassins non couverts par un arrêté loi sur l'eau et le déployer sur 50 % des zones vulnérables en 2024 et 100 % en 2025.

Par ailleurs, APRR respecte la réglementation en vigueur, qui établit des seuils de qualité de rejets pour les dispositifs de protection mis en place lors de la construction ou de l'aménagement de son réseau.

#### **2.3.2.2 Pollution de l'air, de l'eau et des sols [E2-4]**

Dans le cadre de ses activités, APRR contrôle chaque année les polluants présents dans les rejets après traitement par les bassins de traitement des eaux de ruissellement ou les systèmes d'assainissement des eaux usées. Ces contrôles répondent à une obligation légale pouvant être précisée par arrêté (cas des bassins). Ainsi, APRR s'engage à respecter la réglementation en vigueur, mais ne prévoit pas la mise en place d'un système de reporting continu des polluants présents dans les eaux à court terme.

En outre, APRR n'est pas soumis à un contrôle des polluants atmosphériques en raison de la nature de ses activités, à l'exception des projets d'aménagement ponctuels, et ne dispose donc pas d'indicateurs à ce sujet.

Afin de répondre aux exigences de la CSRD, APRR entreprendra une analyse visant à identifier les indicateurs pertinents et à définir des échéances pour leur calcul et leur suivi, dans une démarche d'effort raisonnable.

#### **2.3.2.3 Effets financiers attendus de risques et opportunités liés à la pollution [E2-6]**

Les dépenses engagées par APRR au cours de l'année 2024 afin de prévenir les risques de pollution liés aux dépôts et incidents majeurs survenus sur le réseau autoroutier s'élèvent à 1,4M€.

## **2.4 Eau [E3]**

### **2.4.1 Gestion des incidences, risques et opportunités**

#### **2.4.1.1 Identification des IRO en matière d'eau [ESRS 2. IRO-1]**

Depuis les années 1970, les enjeux associés à l'eau sont pris en compte par APRR. A partir de 1992, elle a renforcé et systématisé sa gestion de l'impact sur l'eau suite à la parution de la loi sur l'eau. Cette démarche repose sur une double approche visant à analyser à la fois les effets de ses activités sur les ressources hydriques et l'influence de ces dernières sur ses opérations. Au fil du temps, l'entreprise a renforcé sa compréhension et sa maîtrise des risques et des impacts liés à l'eau.

Les activités d'APRR génèrent deux principaux impacts négatifs sur les ressources en eau. Le premier concerne l'altération de la recharge des nappes phréatiques. La construction des autoroutes entraîne

directement la disparition de zones naturelles d'infiltration, telles que les prairies, les forêts ou les terres agricoles. Les infrastructures autoroutières, telles que les chaussées, parkings, ouvrages de génie civil et bâtiments d'exploitation occupent de vastes surfaces imperméabilisées par des matériaux comme des enrobés et du béton. Pour préserver l'intégrité physique de ces aménagements et constructions, des systèmes de drainage sont en place. Cet ensemble limite l'infiltration naturelle des eaux pluviales dans le sol, processus essentiel à la recharge des nappes souterraines. Quand l'eau de pluie ruisselle vers les systèmes de gestion des eaux pluviales, elle est ensuite rejetée dans le milieu naturel soit via un bassin d'infiltration soit dans un cours d'eau. Dans ce dernier cas, les apports en eau souterraine s'en trouvent réduits.

Le second impact majeur concerne la consommation d'eau, particulièrement marquée sur les aires d'autoroutes. Les sanitaires présents sur ces espaces sont très sollicités, notamment durant les périodes de forte affluence comme les vacances, ce qui entraîne une demande accrue d'eau en des points spécifiques du réseau. De plus, les conducteurs de poids lourds, qui utilisent quotidiennement les installations des aires, ont une consommation d'eau importante, notamment pour leurs besoins alimentaires et d'hygiène (douches, laveries, etc.). À cela s'ajoutent les besoins des bâtiments administratifs et ceux liés à la production de saumure, utilisée en hiver pour le traitement des chaussées afin de garantir la sécurité des clients.

Dans la chaîne de valeur, les activités de restauration présentes sur les aires de services et certains types de travaux (ceux utilisant du béton, hydro curage ou décapage, arrosages...) sont aussi consommateurs d'eau.

Ces différentes activités nécessitent des volumes d'eau importants, soulignant la nécessité pour APRR d'assurer une gestion durable de cette ressource.

#### **2.4.1.2 Politiques de gestion en matière d'eau [E3-1] et plans d'actions [E3-2]**

APRR met en œuvre des politiques et des procédures pour répondre aux enjeux liés à la gestion de l'eau, déclinées autour de trois axes principaux : les eaux pluviales, l'eau potable et les eaux usées. L'objectif de cette démarche est de promouvoir une utilisation sobre et responsable de l'eau afin de : réduire l'impact sur la disponibilité de cette ressource, préserver et améliorer la qualité des eaux et des écosystèmes, et restaurer le cycle de l'eau. La politique environnement d'APRR traite également des enjeux associés à l'eau en tant que ressource naturelle. Les directions exerçant l'exploitation des autoroutes, les directions du patrimoine et des opérations, ainsi que le service transition écologique sont les principaux concernés par l'application de ces politiques associées aux enjeux de l'eau.

Pour les eaux pluviales, des procédures spécifiques encadrent leur écoulement vers le milieu naturel tout en maîtrisant les pollutions associées. Les arrêtés préfectoraux, adaptés aux caractéristiques et objectifs de qualité des milieux récepteurs (sols ou cours d'eau), fixent des seuils de débit et de qualité des rejets. Les problématiques spécifiques de pollution liées aux eaux pluviales sont abordées dans le cadre de l'ESRS sur la gestion de l'eau (ESRS E2-1).

La consommation d'eau sur le réseau fait l'objet d'un suivi, avec pour objectif de réduire les besoins et d'éviter les gaspillages. Des capteurs connectés ont été installés sur certaines aires pour identifier les consommations anormales et détecter plus rapidement les fuites. Une expérimentation est également à l'étude pour localiser les fuites sur le réseau via un système d'écoute au sol par ultrasons. Par ailleurs, une étude en collaboration avec le CEREMA est en cours afin de cartographier les territoires présentant des enjeux liés à l'eau sur le réseau APRR. Elle vise notamment à relier les masses d'eau des territoires à la consommation d'eau de l'entreprise, ce qui permettra d'identifier les zones particulièrement sensibles aux défis hydriques et de proposer des solutions adaptées pour réduire la consommation d'eau.

Par ailleurs, dans le cadre des opérations de travaux, des mesures spécifiques peuvent être mises en place pour chaque opération, favorisant le recyclage de l'eau ou l'utilisation d'eau non potable. Par exemple, l'arrosage des pistes de chantier, nécessaire pour limiter la propagation des poussières, peut être réalisé à partir d'eau de pluie stockée dans les bassins de protection ; le recyclage de l'eau pour certains processus d'intervention sur les ouvrages a aussi été utilisé. Cependant, un arrêté préfectoral peut imposer des restrictions supplémentaires sur le pompage des eaux dans les réserves environnantes.

Enfin, la gestion des eaux usées chez APRR repose sur une surveillance et un entretien réguliers des installations de traitement, y compris les systèmes d'assainissement non collectifs, afin de garantir leur efficacité et leur conformité réglementaire. L'entretien vise à assurer un écoulement optimal des eaux, depuis l'amont jusqu'à l'aval, tout en maintenant les structures en bon état. Cela inclut la vérification périodique des niveaux d'eau et de boue dans les fosses septiques, le contrôle des pré-filtres pour éviter leur colmatage, ainsi que le maintien d'une végétation herbacée sur les surfaces recouvrant les dispositifs enterrés.

## 2.4.2 Métriques et cibles

### 2.4.2.1 Gestion en matière d'eau : Objectifs [E3-3]

Les objectifs liés à la gestion de l'eau s'inscrivent dans le cadre du Plan Biodiversité 2023-2025 d'Eiffage (détaillés dans la section relative à l'ESRS sur la biodiversité (ESRS E4-1)) et du Plan Stratégique 2025 d'APRR. Ils visent à réduire l'artificialisation des sols et à diminuer les consommations d'eau potable de 2% moyen par an entre 2024 et 2030, en cohérence avec les enjeux identifiés par APRR.

Concernant les rejets d'eaux pluviales, ceux-ci sont encadrés par des arrêtés préfectoraux fixant des seuils réglementaires. APRR s'assure de respecter ces exigences légales, qui constituent des objectifs pour garantir la conformité de ses activités.

En matière de consommation d'eau, et notamment dans les zones identifiées comme sensibles, des objectifs spécifiques seront établis à partir des conclusions de l'étude actuellement menée en collaboration avec le CEREMA en 2025.

### 2.4.2.2 Prélèvement d'eau [E3-4]

La consommation d'eau, au sens de la réglementation CSRD, correspond à l'eau prélevée à laquelle on soustrait l'eau rejetée. Cette consommation d'eau d'APRR est donc négligeable car la totalité des eaux prélevées par APRR sont rejetées dans le milieu naturel ou dans le réseau d'assainissement. La notion de consommation d'eau utilisée dans les paragraphes précédents doit s'entendre au sens commun du terme. Toutefois, le tableau ci-dessous présente les volumes d'eau prélevée, au sens de la réglementation :

	2024
Prélèvement total d'eau (m³)	557 745
Dont prélèvement d'eau de réseau (m³)	556 011
Dont prélèvement d'eau de pompage (m³)	1 734
Dont prélèvement d'eau de pluie récupérée (m³)	0
Intensité hydrique (m³/M€ de CA)	177
Quantité d'eau recyclée et réutilisée (m³)	0

Le volume de prélèvement d'eau dans les zones à risque et en stress hydrique n'est pas disponible. Cette information fait l'objet d'une étude avec le CEREMA afin de cartographier les territoires présentant des enjeux liés à l'eau.

Les données associées aux prélèvements d'eau proviennent des relevés mensuels des compteurs des sites d'APRR.

## 2.5 Biodiversité et écosystèmes [E4]

### 2.5.1 Stratégie

#### 2.5.1.1 Plan de transition de la biodiversité [E4-1]

Consciente des enjeux liés à la biodiversité, APRR adapte sa stratégie pour intégrer ces problématiques dans son modèle d'activité. Cette démarche repose sur des politiques et des plans d'action spécifiques,

ainsi que sur la mise en œuvre de la démarche ISO 14001, qui permet d'identifier les impacts environnementaux, de les prendre en compte et de développer des actions dans le cadre d'un plan de management environnemental. Cette approche s'illustre à travers le Plan Biodiversité 2023-2025 d'Eiffage. Ce plan vise à maîtriser les risques environnementaux sur l'ensemble de la chaîne de valeur et à préserver les écosystèmes vivants. En 2023, un engagement avec l'OFB a été signé par le Président-directeur général d'Eiffage, Benoît de Ruffray, pour une durée de trois ans, mobilisant tous les métiers d'Eiffage, dont les concessions autoroutières. Ce plan a été construit sur la base de la méthodologie et des hypothèses sélectionnées par l'OFB, mentionnées dans le Plan Biodiversité.

Les axes prioritaires de cette stratégie incluent :

- L'évitement et la réduction des impacts sur la nature dans les pratiques.
- La création de valeur ajoutée en matière de biodiversité dans les projets et opérations.
- L'accélération de la restauration des écosystèmes grâce au développement d'activités vertes.
- La diffusion d'une approche responsable pour transformer durablement les pratiques du groupe Eiffage.

Ces engagements, validés par le Président-directeur général d'Eiffage et les présidents des branches du Groupe, s'appuient sur une méthodologie structurée. Celle-ci inclut la définition des périmètres d'étude, l'évaluation des impacts directs et indirects ainsi qu'un reporting semestriel de chacun des présidents de branche sur les cinq facteurs de pression de la biodiversité :

- Changement d'usage des terres
- Surexploitation des ressources naturelles
- Pollution : eaux, sols et lumineuse
- Développement et propagation des EEE
- Changement climatique

Elle définit également la priorisation des actions à mener, et l'établissement d'objectifs. Les objectifs spécifiques aux concessions autoroutières sont détaillés dans la section relative aux politiques et plans d'actions.

En parallèle, APRR participe aux comités régionaux de biodiversité les plus importants au regard de la géographie de son réseau. Aux côtés des collectivités locales et d'autres acteurs, l'entreprise contribue à l'élaboration des plans d'action régionaux puisqu'elle sera amenée à travailler sur leur mise en œuvre dans les territoires.

## **2.5.2 Gestion des incidences, risques et opportunités**

### **2.5.2.1 Description des processus d'identification des IRO [ESRS 2. IRO-1]**

La préservation de la biodiversité constitue un enjeu majeur pour APRR, en raison des impacts significatifs que ses activités peuvent avoir sur les écosystèmes naturels. La construction et l'exploitation des autoroutes peuvent nécessiter des emprises importantes. Ces milieux, qui abritent une grande variété d'espèces, subissent directement les conséquences des aménagements et de l'implantation des infrastructures.

L'un des impacts les plus critiques est la fragmentation des habitats. Les routes et leurs dépendances, comme les talus, fossés et clôtures, créent des obstacles physiques qui entravent les déplacements des espèces animales et dégradent les milieux naturels, en particulier par l'artificialisation des sols. Cette fragmentation limite les mouvements des espèces entre leurs zones de reproduction, d'alimentation ou d'hivernage ou de dispersion. Ces obstacles perturbent les interactions écologiques naturelles, par exemple entre prédateurs et proies, provoquant des déséquilibres durables au sein des écosystèmes.

Par ailleurs, les travaux d'aménagement, les déplacements de véhicules et l'entretien des infrastructures peuvent favoriser l'introduction et la propagation des EEE. Ces espèces, souvent opportunistes, colonisent rapidement les zones perturbées, comme les sols dénudés ou les fossés, avant que les espèces locales ne puissent se réinstaller. Les graines de plantes invasives peuvent être transportées par les véhicules, le vent ou les matériaux de construction, tandis que certaines espèces animales se déplacent via les corridors créés par les infrastructures routières. Ces EEE représentent une menace pour les écosystèmes,

car elles entrent en concurrence avec les espèces locales pour les ressources et peuvent les supplanter, déséquilibrant les chaînes alimentaires et les interactions écologiques.

En outre, les activités liées aux autoroutes génèrent des pollutions lumineuse et sonore, qui ont des répercussions importantes sur certaines espèces ou certains groupes de faune. L'éclairage artificiel des infrastructures, mais également les phares des véhicules, perturbent les cycles naturels jour/nuit, essentiels à de nombreuses espèces. Par exemple, les insectes attirés par ces sources lumineuses voient leurs fonctions biologiques compromises, ce qui peut affecter la chaîne alimentaire de l'écosystème.

De même, la pollution sonore, issue des véhicules et dans une moindre mesure des chantiers, constitue une source de stress pour certains animaux. Les bruits constants ou soudains modifient leur comportement, masquent les signaux acoustiques qu'ils utilisent pour communiquer et peuvent les contraindre à se déplacer vers des zones moins bruyantes mais souvent moins favorables, accentuant ainsi leur isolement. Cette incidence est par exemple démontrée pour les oiseaux.

Face à ces nombreux défis, APRR reconnaît l'importance d'agir pour minimiser son impact sur la biodiversité. Ces problématiques incluent également les attentes des communautés concernées, que l'entreprise identifie à travers les mécanismes de dialogue établis, comme détaillé dans la section dédiée à l'ESRS S3.

### **2.5.2.2 Impacts, risques et opportunités liés à la biodiversité et aux écosystèmes et leurs interactions avec la stratégie et le modèle d'affaires [ESRS 2. SBM-3]**

Le réseau autoroutier d'APRR s'étend sur 2400 km à travers la France, incluant notamment les autoroutes A6 Paris-Lyon, A36 Beaune-Mulhouse, A43/A430 Lyon-Albertville, A31 Toul-Beaune, A5 Paris-Langres, A41 Genève-Grenoble, A39 Dijon-Bourg-en-Bresse et A71 Bourges-Clermont-Ferrand. Les enjeux de biodiversité auxquels APRR est confrontée concernent l'ensemble du réseau autoroutier qu'elle exploite. Les zones sensibles en matière de biodiversité sont identifiées et classées en plusieurs catégories telles que les parcs nationaux, les zones de protection renforcée ou les sites Natura 2000. La cartographie des espaces protégés ainsi que leur réglementation est accessible sur le site [Géoportail.gouv.fr](https://geoportail.gouv.fr). Les interventions sur ces zonages doivent être en accord avec la réglementation propre à ceux-ci.

APRR réalise plusieurs niveaux d'étude afin d'identifier les espèces présentes sur son territoire dans un objectif de préservation de leur écosystème.

Afin de concrétiser la restauration des continuités écologiques identifiées dans les schémas régionaux, l'entreprise met en œuvre plusieurs dispositifs, tels que des passages à faune sous ou par-dessus l'autoroute, spécifiques pour la faune sauvage ou à plusieurs usages (cours d'eau ou voirie faiblement circulée). Ces aménagements en complément de tous les autres ouvrages traversant l'autoroute, renforcent les possibilités de franchissement de l'autoroute en toute sécurité pour la faune et contribuent à reconnecter les territoires fragmentés.

### **2.5.2.3 Politiques liées à la biodiversité et aux écosystèmes [E4-2], plans d'actions [E4-3] et cibles [E4-4]**

APRR a mis en place un plan d'action structuré autour du Plan Biodiversité 2023-2025 d'Eiffage, visant à traiter l'ensemble des problématiques liées à la biodiversité. Ce plan repose sur 16 objectifs spécifiques adaptés aux enjeux du concessionnaire autoroutier :

- Sanctuariser des couloirs ou réservoirs de biodiversité
- Intégrer un effort de réduction de l'artificialisation
- Pour les projets sur les emprises autoroutières, renforcer le critère « milieux sensibles biodiversité »
- Réduire les consommations d'eau potable
- Mieux gérer la valorisation des déchets des clients sur les aires
- Eviter et réduire l'impact sur la faune nichant/vivant/se reproduisant sur les ouvrages
- Réduire les impacts de l'éclairage nocturne sur le cycle de vie des espèces animales sensibles à l'alternance jour / nuit

- Systématiser l'installation durable de la biodiversité par le génie écologique et l'aménagement paysager
- Poursuivre les inventaires botaniques et adapter les pratiques de gestion
- Prévenir les pollutions dans des milieux vulnérables au-delà du réglementaire
- Participer activement aux projets locaux de restauration
- Entretien des espaces verts des aires selon des plans de gestion différenciée intégrant les enjeux client, exploitation et préservation des habitats
- Renforcer la performance environnementale dans les travaux
- Lutter contre la propagation des espèces végétales envahissantes
- Mieux connaître et améliorer le potentiel biodiversité des sites d'exploitation
- Apporter une valeur biodiversité, eau et de pédagogie sur certaines aires

Ces objectifs sont accompagnés de cibles et d'indicateurs pour suivre leur mise en œuvre. Les plus significatifs, qui représentent des leviers majeurs pour améliorer les pratiques d'APRR, sont également intégrés au plan stratégique 2025 de l'entreprise, dont l'axe 3 cible la réussite de la transition écologique. Il a pour ambition principale d'éviter, de réduire et de compenser l'empreinte écologique de la société.

À travers une série de politiques et d'actions concrètes, APRR s'efforce d'atténuer les impacts environnementaux significatifs identifiés dans le cadre de son analyse de double matérialité, notamment en lien avec l'ESRS E4.

Voici quelques actions représentatives déjà déployées :

Les **écoponts** permettent de reconnecter les habitats fragmentés par les autoroutes. Dimensionnés pour la grande faune, ils sont également conçus pour être favorables au passage de la petite faune qui les utilise. Ces passages facilitent les déplacements, les migrations saisonnières et préservent la diversité génétique en limitant l'isolement des populations. Au total, 20 écoponts de 12m (au nombre de 2) à 25 m (au nombre de 18) de largeur ont été construits depuis 2020 dans le cadre d'un contrat passé avec l'Etat concédant, décisionnaire en la matière et garant de leur utilité. Au total, plus de 92M€ d'investissements ont été affectés aux écoponts depuis 2020, dont près de 4 M€ en 2024.

Le **diagnostic écologique** des ouvrages est une démarche clé pour identifier les espèces vivant, nichant ou se reproduisant autour des infrastructures. Ce diagnostic aide à recenser les habitats naturels sensibles et à mieux comprendre les interactions entre la faune, la flore et les ouvrages autoroutiers. Les données recueillies permettent de déployer des mesures adaptées pour limiter les impacts négatifs lors de travaux d'aménagement et d'entretien, ou lors de l'exploitation de l'infrastructure autoroutière. Ce diagnostic est réalisé en interne ou par des prestataires spécialisés selon son étendue et son degré de complexité.

Des actions ont été menées pour réduire et moduler l'**éclairage nocturne** des aires et des gares de péage du réseau à des fins de sobriété énergétique. Ces actions sont favorables à la préservation des rythmes biologiques des espèces à proximité. Sur le demi-diffuseur de Chalon Nord inauguré en 2024, le cahier des charges a été mis en œuvre en intégrant la problématique de l'éclairage en limitant celui-ci à la zone nécessaire à la sécurité des clients.

Le projet **Plant' Adapt** valorise les espaces naturels sur les aires autoroutières en développant des écosystèmes végétaux adaptés au changement climatique. Ce projet est expérimenté sur 1 hectare à fin 2024. Grâce à une préparation spécifique des sols, au choix d'espèces locales et à une gestion favorisant la biodiversité, ce projet, ainsi que tous les projets de plantation et de renaturation contribue également à stocker le carbone dans les sols et le bois. Ce projet va se développer en 2025 sur 9 hectares complémentaires répartis sur 8 sites.

La lutte contre les **espèces végétales envahissantes** est une problématique questionnée en amont des appels d'offres, soutenue par un guide de gestion spécifique. Des techniques innovantes, telles que l'utilisation de saumure sont testées pour limiter la propagation des EEE. Le suivi d'une espèce régulant la propagation de l'ambrosie est mené en partenariat avec l'INRAE.

Certaines actions sont également menées dans un cadre réglementaire imposant des mesures de **compensation environnementale** (soit plusieurs centaines d'ha au total). Ces projets suivent le principe ERCAS (Évitement, Réduction, Compensation, Accompagnement, Suivi) et s'adaptent aux

caractéristiques spécifiques des travaux concernés. Les mesures déployées incluent, par exemple, la renaturation de zones ou le fauchage tardif, avec des zones de compensation pouvant se situer à l'intérieur ou à l'extérieur de l'emprise du réseau autoroutier. Dans le cadre de la réalisation de ces mesures, APRR noue des partenariats avec des structures locales spécialisées dans la gestion des milieux naturels telles que l'ONF ou les conservatoires d'espaces naturels, mais aussi avec des agriculteurs pour les mesures agro-environnementales.

Certaines de ces actions, comme les écoponts, font l'objet d'un plan d'investissement spécifique, tandis que d'autres, telles que la lutte contre les EEE s'inscrivent dans l'activité courante d'APRR.

Grâce à ces initiatives, APRR s'engage pleinement dans la préservation et la restauration de la biodiversité, intégrant ces enjeux au cœur de son modèle opérationnel et de ses pratiques.

### 2.5.3 Métriques et cibles

#### 2.5.3.1 Cibles liées à la biodiversité [E4-4]

Dans le cadre du Plan Biodiversité 2023-2025 d'Eiffage, APRR s'est donné 20 objectifs, certains de résultats, d'autres de moyens, comprenant notamment :

- Pour 60 % des travaux d'entretien, fixer un objectif de désartificialisation et réaliser un bilan des surfaces.
- Expérimenter deux nouvelles solutions de lutte contre les EEE.
- Recenser le foncier revêtu et non revêtu sur les sites d'exploitation et apporter une plus-value biodiversité sur 10% des sites.
- Déployer un programme d'aménagement et de pédagogie sur 15 % des aires et mettre en œuvre une communication adressée aux salariés et aux clients.
- Mettre en place des plans de gestion différenciée des espaces verts, sur l'ensemble des aires.
- Planter 20 ha d'essences adaptées aux conditions de sol.

Eiffage s'est engagé auprès de l'OFB à atteindre 90% des objectifs fixés d'ici à fin 2025. Le détail de ces objectifs associés à la biodiversité est disponible dans le document « Plan d'action Biodiversité 2023-2025, un engagement renouvelé » disponible sur le site internet du groupe Eiffage.

L'avancement du plan d'action et l'atteinte des objectifs fait l'objet d'un reporting détaillé semestriel transmis par chaque métier donnant un descriptif de l'avancement de l'action, les indicateurs ainsi qu'une évaluation du bon déroulement de l'action.

#### 2.5.3.2 Indicateurs en matière de biodiversité [E4-5]

	2024
Surface totale de pleine terre artificialisée (m <sup>2</sup> )*	0
Surface de zones humides impactées faisant l'objet d'un dossier loi sur l'eau (m <sup>2</sup> )*	0
Quantité de produits phytosanitaires de synthèse utilisés (L)	375

\*Les surfaces sont comptabilisées sur l'année de début des travaux.

Le domaine public autoroutier concédé à APRR a une surface totale de 20 677 ha.

## 2.6 Économie circulaire [E5]

### 2.6.1 Gestion des incidences, risques et opportunités

#### 2.6.1.1 Identification des IRO en matière d'utilisation des ressources et d'économie circulaire [ESRS 2. IRO 1]

APRR a étudié l'impact de son activité sur les ressources naturelles et l'économie circulaire en analysant l'ensemble de sa chaîne de valeur, de l'extraction des matières premières nécessaires à la construction et à l'entretien de son réseau, jusqu'à la gestion des déchets générés par ses propres activités et par ses clients. Cette analyse a permis d'identifier deux principaux impacts négatifs liés à son activité.

Tout d'abord, le contrat de concession signé avec l'État confère à APRR la mission de construire et d'entretenir un réseau autoroutier performant, ce qui exige l'utilisation d'importantes quantités de matériaux. Les infrastructures telles que les chaussées, ponts ou tunnels mobilisent des ressources naturelles variées, contribuant à leur épuisement. Les enrobés, utilisés pour le revêtement des chaussées, contiennent du bitume, une ressource fossile non renouvelable et des granulats issus de carrières. Le béton, indispensable pour les ouvrages d'art, repose sur l'extraction de sable et la production de ciment, entraînant une pression sur les carrières. Par ailleurs, les métaux comme l'acier, l'aluminium et le cuivre, utilisés respectivement pour les glissières de sécurité, la signalisation et les câbles électriques nécessitent eux aussi l'extraction de ressources naturelles. Enfin, les transformations structurelles du réseau autoroutier, telles que le déploiement d'entrées sans ticket, soulèvent des enjeux concernant la réutilisation des équipements existants qui sont démontés.

En parallèle, l'activité d'APRR génère une quantité importante de déchets. Les chantiers de construction et d'entretien produisent notamment des gravats, des résidus d'enrobés et de béton. Des déchets d'activité proviennent de la maintenance courante du réseau autoroutier. Les aires de services, avec leurs restaurants, stations-service et commerces, produisent des déchets, notamment des biodéchets, des emballages et des produits à usage unique. APRR collecte également sur ses aires de repos les déchets laissés par les clients, tels que canettes et emballages alimentaires, nécessitant une gestion spécifique.

Ces constats soulignent l'importance pour APRR d'intégrer les principes de gestion durable des ressources et d'économie circulaire, afin de renforcer la résilience de son activité face aux enjeux de la transition écologique.

### 2.6.1.2 Politiques en matière de l'utilisation des ressources et d'économie circulaire [E5-1]

La politique Environnement d'APRR confirme son engagement dans une démarche de sobriété et de préservation des ressources naturelles, alliant la réduction des besoins et le recyclage des matériaux. Ceci sert aussi ses engagements bas carbone inscrits dans son Plan stratégique 2025. Ces politiques sont conçues pour réduire l'impact environnemental de ses activités, en particulier dans la gestion des chaussées et des déchets générés par ses opérations. Les directions en charge de l'exploitation du réseau autoroutier, la direction de l'ingénierie et des systèmes d'information, ainsi que le service transition écologique sont concernés par l'application de ces politiques.

Par leur ampleur, les travaux de renouvellement des chaussées tiennent en effet une place essentielle dans cette démarche. Sa politique d'entretien des chaussées définit des objectifs clairs en matière de recyclage des matériaux. Celle-ci impose un taux minimal d'incorporation d'AER (agrégats d'enrobés recyclés) dans les enrobés utilisés pour les chaussées, ce qui nécessite une évaluation de la recyclabilité des matériaux employés. APRR est en recherche permanente d'amélioration du réemploi des déchets, ce qui contribue à la préservation des ressources naturelles.

APRR met aussi en œuvre une politique spécifique pour gérer les déchets générés par ses activités conformément à la réglementation, en visant à réduire leur impact environnemental et à favoriser le recyclage par du tri à la source efficace. Cette politique s'applique à toutes les étapes de la gestion des déchets, de l'achat des biens et services à la collecte et au traitement des déchets.

Les déchets sont répartis en deux grandes catégories :

- **Les déchets des clients** : afin de faciliter le tri à la source, des points de collecte adaptés sont installés sur les aires autoroutières, accompagnés d'une signalétique pour guider les clients dans leur geste de tri et favoriser ainsi le recyclage de leurs déchets.
- **Les déchets internes, produits par les entités d'exploitation et les employés** : la politique impose des règles strictes de tri pour les déchets générés sur les chantiers ou sur les sites administratifs et d'exploitation, avec des équipements de collecte adéquats mis à disposition.

La collecte et le traitement des déchets s'appuient principalement sur les filières locales, en particulier celles qui valorisent les déchets en les transformant soit en nouvelles ressources, soit en énergie. L'élimination par incinération seule ou enfouissement en centre technique est utilisée en dernier recours.

Par cette approche, APRR cherche à limiter son empreinte écologique tout en participant activement à la transition vers une économie circulaire.

### **2.6.1.3 Actions et ressources [E5-2]**

APRR prend plusieurs initiatives pour optimiser l'utilisation des ressources naturelles et améliorer la gestion des déchets, certaines étant encadrées par des politiques internes, tandis que d'autres sont développées de manière indépendante en fonction des opportunités et des spécificités locales.

La gestion des ressources naturelles constitue un enjeu majeur et nécessite une approche globale à l'échelle de la chaîne de valeur. Cela débute par les achats, où une réflexion préalable est menée sur la définition du besoin et la nécessité de nouvelles ressources. Lorsqu'il s'agit d'équipements, une attention particulière est accordée à leur réparabilité, afin d'allonger leur durée de vie. Par exemple, dans le cadre du renouvellement des ventilateurs d'un tunnel, APRR va réduire le nombre de ventilateurs en veillant à rester conforme à la réglementation sécurité.

Des solutions de recyclage d'eaux sont également déployées sur des travaux de type hydrodémolition de béton sur les ouvrages d'art et tunnels, ainsi que sur les opérations de lavage des ouvrages métalliques avant remise en peinture. Ces solutions permettent de réduire par 10 l'utilisation d'eau potable. Certaines actions sont menées localement selon les contextes géographiques. Sur le réseau AREA, un district fabrique de la saumure en utilisant un résidu industriel de sel fourni par une entreprise locale depuis plus de 10 ans. Ce sous-produit, inutilisé dans le processus industriel de l'entreprise de métaux spéciaux, est ainsi valorisé et favorise les circuits courts. AREA a ajusté son procédé de fabrication de saumure pour l'adapter à ce nouveau composant.

En matière de réutilisation, APRR agit également sur les ressources en fin de vie. Les équipements de péage provenant d'une gare provisoire de l'A71 ont ainsi été réemployés pour la création du demi diffuseur de Chalon-sur-Saône sur l'A6. De la même manière, les fraisats d'enrobés, résidus issus du fraisage des chaussées, sont réutilisés soit dans les propres travaux de l'entreprise, à la hauteur de 38% en 2024, soit mis à disposition des collectivités locales pour leurs infrastructures routières, afin de maximiser leur réemploi.

Une démarche volontariste encadrée par le PASS Transition Ecologique sera déployée en 2025 sur l'ensemble des travaux d'aménagement et d'entretien afin d'étudier dès les phases de conception la capacité d'APRR à réemployer et recycler les matériaux existants. APRR met en œuvre cette politique volontariste en impulsant l'économie circulaire auprès de l'ensemble de ses prestataires.

Concernant la gestion des déchets, APRR distingue ceux issus de ses propres activités de ceux générés par les clients. L'entreprise dispose de leviers d'action importants pour ses propres déchets, qui sont triés par nature et dirigés vers des filières adaptées favorisant le recyclage et la valorisation avant toute élimination, selon le maillage territorial de ces filières. Certains déchets sont également valorisés directement sur site. Par exemple, une partie des déchets verts est broyée sur place pour être utilisée comme paillage des talus.

Pour les déchets générés par les clients, la gestion est plus complexe car elle dépend en grande partie du comportement de ces derniers. Bien que des conteneurs et une signalétique adaptée soient installés sur les aires d'autoroute, le tri effectué par les clients est souvent imparfait, ce qui peut compliquer le traitement ultérieur. Malgré ces contraintes, APRR poursuit ses efforts pour améliorer la gestion des déchets des clients. Une expérimentation, actuellement en cours, vise à renforcer l'accompagnement des clients dans son parcours de tri des déchets et à optimiser la collecte des conteneurs en fonction de leur niveau de remplissage.

APRR développe ainsi des actions concrètes pour gérer le réemploi des ressources et améliorer la gestion des déchets, contribuant à une approche plus durable de ses activités.

## 2.6.2 Indicateurs et objectifs

### 2.6.2.1 Objectifs [E5-3]

Dans le cadre de son engagement en faveur de l'économie circulaire, APRR s'inscrit dans les objectifs fixés par le Plan Biodiversité 2023-2025 d'Eiffage, qui vise notamment à améliorer la gestion et la valorisation des déchets produits par les clients sur les aires d'autoroute. Le Plan Biodiversité 2023-2025 d'Eiffage est présenté dans la partie relative à l'ESRS sur la biodiversité (ESRS E4-1). APRR ambitionne de tendre vers un taux de valorisation de ses déchets de 55% grâce à ses actions et expérimentations mis en œuvre. Ce taux est à considérer comme un cap à suivre, APRR étant particulièrement soumise au comportement de ses clients concernant le tri des déchets sur les aires et donc le taux de valorisation qui en découle.

En parallèle, des objectifs spécifiques et réglementaires sont définis dans le cadre de la loi AGEC. Ces objectifs fournissent un cadre pour structurer les actions de gestion des déchets. APRR doit toutefois prendre en compte les contraintes liées aux leviers d'action disponibles, au développement des filières de tri ainsi qu'à la diversité des déchets collectés. Ces objectifs concernent aussi bien les déchets générés par les activités de l'entreprise que ceux produits par les clients du réseau autoroutier.

### 2.6.2.2 Ressources entrantes [E5-4]

Dans le cadre de ses activités, les principales ressources entrantes utilisées pour les travaux de construction ou d'entretien des infrastructures sont prises en charge par les prestataires partenaires d'APRR. Par conséquent, l'entreprise ne gère pas directement ces ressources et n'a pas une vision complète de l'ensemble des flux associés.

Toutefois, une grande part de ces ressources est destinée au renouvellement des chaussées, comprenant principalement des granulats et du bitume, dont les détails figurent dans le tableau ci-dessous.

	2024
Granulats mis en œuvre dans l'année pour le renouvellement des chaussées (t)	451 997
Granulats recyclés mis en œuvre dans l'année pour le renouvellement des chaussées (t)	171 675
Part de granulats recyclés mis en œuvre dans l'année pour le renouvellement des chaussées (t)	38%

La ressource la plus utilisée par l'entreprise pour ses propres besoins est le sel, qui sert à la production de saumure pour le déneigement des chaussées. Les informations relatives au sel sont également présentées dans le tableau ci-dessous.

	2024
Sels acquis au cours de l'année (t)	27 572

### 2.6.2.3 Ressources sortantes [E5-5]

Les principaux déchets produits par l'activité d'APRR proviennent des aires d'autoroute, générés par les clients. Ils se divisent en deux catégories : les déchets triés, tels que le carton, le plastique et le verre, et les déchets résiduels, qui regroupent généralement des objets non traitables ou non récupérables dans le cadre des systèmes de gestion des déchets, comme certains plastiques, les produits non recyclables, les objets souillés ou les déchets contaminés. APRR doit également gérer une quantité significative de déchets liés aux boues provenant des systèmes d'assainissement non collectif des aires. En ce qui concerne les déchets dangereux, ils sont principalement constitués des séparateurs d'hydrocarbures provenant des bassins de traitement des eaux.

	<b>2024</b>
Poids total des déchets générés (t)	11 879
Dont déchets dangereux (t)	1 194
Dont déchets non-dangereux non-inertes (t)	10 635
Dont déchets non-dangereux inertes (t)	50

	<b>Total</b>	<b>Dangereux</b>	<b>Non-dangereux</b>		
			<b>Non-inertes (V)</b>	<b>Inertes (V)</b>	<b>Total</b>
			<b>2024</b>	<b>2024</b>	<b>2024</b>
Poids total des déchets générés (t)	11 879	1 194	10 635	50	10 685
Poids total des déchets valorisés (t)	7 704	656	6 999	50	7 049
Dont déchets réutilisés (t)	0	0	0	0	0
Dont déchets recyclés (t)	3 310	482	2 778	50	2 828
Dont déchets valorisés d'une autre manière (t)	4 394	173	4 220	0	4 220
Poids total des déchets éliminés (t)	4 175	539	3 636	0	3 636
Poids total de déchets non recyclés (t)	8 569	712	7 856	0	7 856
Taux de déchets non recyclés (%)	72%	60%	74%	0%	74%
Taux de valorisation des déchets (%)	65%	55%	66%	100%	66%

## 3 INFORMATIONS SOCIALES

### 3.1 Effectifs de l'entreprise [S1]

#### 3.1.1 Stratégie

##### 3.1.1.1 Intérêts et attentes des parties prenantes [ESRS2. SBM-2]

APRR, en tant qu'acteur majeur dans la gestion des infrastructures autoroutières, accorde une attention particulière aux droits, intérêts et opinions de ses collaborateurs. L'entreprise maintient un dialogue permanent avec les représentants du personnel via des instances telles que les comités sociaux et économiques (CSE), garantissant ainsi l'intégration de leurs points de vue dans les décisions stratégiques. En outre, la santé et la sécurité des employés, essentielles à son activité, constituent un axe central de sa stratégie d'entreprise. En assurant un environnement de travail sain et sécurisé, APRR respecte les droits fondamentaux de ses collaborateurs, renforçant leur satisfaction et leur engagement.

##### 3.1.1.2 Impacts, risques et opportunités liés aux effectifs de l'entreprise et leurs interactions avec la stratégie et le modèle d'affaires [ESRS 2. SBM-3]

###### 3.1.1.2.1 *Personnel*

APRR emploie plus de 3 000 collaborateurs aux profils variés, répartis en plusieurs catégories d'emplois selon les besoins spécifiques de l'entreprise. Cette diversité des collaborateurs contribue non seulement au bon fonctionnement de l'organisation, mais aussi à amplifier les impacts, qu'ils soient positifs ou négatifs, sur les collaborateurs.

Le personnel d'exploitation autoroutière joue un rôle central dans la gestion quotidienne des infrastructures. Les agents d'exploitation et de maintenance sont en charge de l'entretien des infrastructures et des équipements et contribuent à la sécurité des clients, tandis que les patrouilleurs surveillent en permanence l'état du réseau autoroutier pour détecter les dangers et intervenir rapidement. Des opérateurs assurent la supervision générale continue du réseau depuis des PC. Les techniciens de maintenance, quant à eux, assurent le bon fonctionnement des installations. Des agents sont dédiés à la perception du péage en assurant la téléexploitation des équipements spécifiques et l'assistance des clients. Ces équipes sont déployées sur tout le réseau pour répondre efficacement aux besoins opérationnels.

Le personnel technique et d'ingénierie est impliqué dans la conception, la maintenance et l'amélioration des infrastructures autoroutières. Grâce à leur expertise, ils garantissent la fiabilité, la performance et la conformité des installations aux normes techniques. Parallèlement, les fonctions support regroupent les collaborateurs qui travaillent dans des domaines comme les ressources humaines, la finance, les achats, le juridique et la communication. Ces équipes jouent un rôle important en assurant une gestion interne efficace et en veillant au respect des réglementations. Enfin, les cadres dirigeants définissent les orientations stratégiques de l'entreprise et supervisent les initiatives pour répondre aux enjeux opérationnels, économiques et environnementaux.

###### 3.1.1.2.2 *Enjeux matériels*

Dans un contexte où certaines activités présentent des risques élevés, la santé et la sécurité des collaborateurs sont des priorités essentielles pour APRR. Les environnements de travail, tels que les chantiers, l'entretien des autoroutes ou les interventions en bord de voies circulées, exposent les employés à des dangers comme les accidents liés à la circulation ou à l'utilisation d'équipements lourds. L'entreprise prend également en compte les risques psychosociaux inhérents à toutes ses branches d'activité. En mettant la santé et la sécurité au premier plan, APRR protège non seulement ses collaborateurs, mais garantit également la continuité des opérations et un service de qualité pour ses clients.

La diversité et l'inclusion occupent une place importante dans la stratégie d'APRR. Elle s'engage activement à promouvoir la parité hommes-femmes et, malgré les défis liés à la taille de l'entreprise, cherche à réduire tout risque de discrimination. Elle agit également en faveur du développement des compétences de ses employés grâce à des programmes de formation adaptés aux évolutions

technologiques et réglementaires. En valorisant la mobilité interne et les parcours professionnels, l'entreprise renforce l'employabilité et l'expertise interne de ses collaborateurs. Ce soutien à la diversité et à l'innovation accroît son attractivité en tant qu'employeur.

APRR a également un impact positif sur la création d'emplois dans les zones à fort taux de chômage grâce à son rôle de gestionnaire d'infrastructures linéaires de transport, générant une activité économique locale importante. Les projets de construction, d'entretien et d'aménagement des autoroutes nécessitent des recrutements, contribuant également à réduire le chômage local et à renforcer le tissu économique et social des territoires où l'entreprise est présente. Cet impact positif découle directement de l'activité d'APRR, sans qu'il existe de politique, d'actions ou d'objectifs formalisés spécifiquement à ce sujet.

Enfin, APRR entretient un climat social de qualité avec les organisations syndicales et les salariés. Un dialogue social constructif permet de mieux anticiper et résoudre les conflits, d'améliorer les conditions de travail et de renforcer la motivation des équipes. En impliquant les syndicats et les salariés dans les décisions stratégiques et en tenant compte de leurs préoccupations, APRR instaure un climat de confiance et de transparence, ce qui contribue à la fidélisation des collaborateurs et à leur engagement.

Ainsi, APRR, par son organisation et ses actions, poursuit son objectif de conjuguer performance opérationnelle et bien-être de ses collaborateurs, tout en ayant un impact positif sur son environnement social et économique.

### **3.1.2 Gestion des incidences, risques et opportunités**

#### **3.1.2.1 Politiques [S1-1]**

##### *3.1.2.1.1 Diversité, inclusion et développement des compétences*

APRR a pour ambition de faire de la diversité et de l'égalité des chances un moteur de performance, une ambition traduite par une politique dédiée à la promotion de la diversité et à la lutte contre les discriminations, en conformité avec les critères définis par la législation. Cette politique, approuvée par le président d'APRR, est portée par la direction des ressources humaines. Cette ambition est intégrée dans le plan stratégique 2025 de l'entreprise comme l'un des six axes structurants. Cette politique s'articule autour de plusieurs points majeurs.

Tout d'abord, APRR œuvre à garantir l'égalité des chances dans l'accès à l'emploi, en travaillant sur la mixité de nos métiers, et en favorisant la diversité sociale, notamment par l'insertion des jeunes. Ensuite, l'entreprise soutient l'évolution professionnelle et la mobilité interne par des actions telles que l'accès facilité à la formation, l'accompagnement des projets professionnels, le développement de la transmission des savoirs, l'encouragement à un juste équilibre entre vie professionnelle et personnelle, ainsi que le respect des politiques de rémunération. Enfin, une attention particulière est portée à l'intégration des collaborateurs au sein des équipes, en favorisant la cohésion et en adoptant une culture d'inclusion.

Ces engagements se traduisent par un suivi d'indicateurs spécifiques, le maintien du label Diversité AFNOR depuis 2016, renouvelé en 2024, ainsi que par plusieurs accords d'entreprise portant sur des enjeux tels que l'égalité entre les femmes et les hommes et l'inclusion des personnes en situation de handicap. Les bilans et l'état d'avancement des politiques RH sont régulièrement présentés aux partenaires sociaux et aux instances de gouvernance.

APRR porte également ces engagements dans ses relations avec ses clients et ses fournisseurs et noue des partenariats avec des associations locales engagées pour la diversité.

APRR s'engage à lutter contre toutes formes de discrimination relatives aux 26 critères définis par la loi, elle axe ses politiques et actions de sensibilisation notamment sur 6 critères :

- l'égalité femme – homme
- le handicap
- l'âge
- les origines
- l'apparence physique
- l'orientation sexuelle et l'identité de genre

Ces thématiques sont abordées au travers de formations accessibles à tous les collaborateurs, proposées en présentiel ou sous forme de web-conférences. Des campagnes de communication et de sensibilisation internes sont également menées pour prévenir des préjugés et stéréotypes susceptibles de générer des comportements discriminants.

Le processus de recrutement est conçu de manière structurée et objective, et chaque étape est pilotée par un expert RH garantissant le respect du principe de non-discrimination. Cela inclut :

- la publication d'annonces rédigées de manière neutre,
- une sélection des candidatures basée sur des critères objectifs et traçables,
- des entretiens menés dans une posture non discriminante par le RH et le manager recruteur,
- une sélection finale fondée sur des grilles et tableaux d'analyse formels.

APRR accorde une attention particulière aux signalements de comportements discriminatoires ou inappropriés via divers canaux (managers, filière RH, organismes externes tels que "Allo Discrim", partenaires sociaux, etc.). Ces signalements permettent la détection et le traitement des situations relevant d'une non-conformité aux critères légaux de discrimination. Chaque incident signalé fait l'objet de mesures correctives visant à y remédier efficacement. Le règlement intérieur précise des points en matière de prévention et de discipline ; il comporte notamment une partie sur le harcèlement et le sexisme. Les managers bénéficient de formations spécifiques. L'entreprise dispose d'une direction juridique et de juristes spécialisés en relations du travail au sein de la DRH.

Dans le cadre du développement des compétences de ses salariés, APRR dispose d'un accord d'entreprise formalisé dénommé « Gestion des Emplois et des Parcours Professionnels ». Cet accord a pour objectif de mieux anticiper les mutations à venir et d'établir un état des lieux des ressources humaines à disposition. Cette démarche vise à réunir les conditions favorables pour tenter de faire coïncider les besoins de l'entreprise et les aspirations individuelles des salariés.

#### **3.1.2.1.2 Santé et sécurité**

La santé et la sécurité des collaborateurs constituent une priorité essentielle pour APRR. L'entreprise met en œuvre une politique structurée qui est déclinée dans toutes les directions pour répondre à ces enjeux. Un comité de prévention, composé de représentants de chaque direction, définit les orientations annuelles en matière de santé et de prévention. Ces orientations sont ensuite traduites en actions pour chaque direction et entité opérationnelle, afin de répondre aux risques identifiés dans l'environnement de chacune d'elles. Les enjeux de santé et sécurité sont sous la responsabilité du directeur général adjoint en charge de l'exploitation.

La gestion des risques majeurs en matière de sécurité au travail est appliquée, au regard des engagements prévention, suivant des procédures ou consignes spécifiques. Cette gestion est élargie aux dysfonctionnements de toute gravité en travaillant sur la pyramide des événements non souhaitables : situations à risque, presque accidents, les accidents bénins, les accidents sans arrêt et avec arrêt de travail. Un dispositif spécifique aux agents exposés aux risques de la circulation est mis en place pour former les collaborateurs concernés, incluant un parcours de formation rigoureux et une validation des compétences, supervisée par des tuteurs et la hiérarchie. En complément, APRR a développé le PASS Sécurité, un outil visant à renforcer la sécurité des collaborateurs et des intervenants externes sur les chantiers soumis à coordination de sécurité. Le PASS Sécurité définit de manière précise les rôles, responsabilités et missions de chaque acteur impliqué dans les chantiers, tout en fournissant des outils de suivi et des modèles de traçabilité. Il intègre également un volet de formation pour les salariés des entreprises extérieures spécifique à l'intervention sur les chantiers autoroutiers.

La politique prévention des accidents du travail est basée sur l'amélioration continue depuis de nombreuses années intègre une composante santé au travail de plus en plus prégnante. La prévention des risques psychosociaux est également encadrée afin de s'assurer de l'intégration des enjeux associés au niveau managérial. Les risques psychosociaux sont évalués dans le DUERP et une évaluation plus spécifique est menée tous les 3 ans avec l'implication de collaborateurs lors de réunions dédiées.

Les efforts en matière d'acculturation à la santé visent à renforcer les actions individuelles pour améliorer l'hygiène de vie permettant de « bien vieillir » au travail. L'entreprise vise à promouvoir le bien-être durable

des salariés en les sensibilisant à des thématiques clés de santé, comme le sommeil, l'alimentation et l'activité physique, afin de favoriser un vieillissement en bonne santé tout au long de leur carrière.

Ces politiques santé et sécurité sont communiquées aux collaborateurs via l'intranet de l'entreprise, mais également par des ateliers proposés au public ciblé. Chaque salarié est informé des orientations par affichage et communication directe lors de réunions managériales. Les objectifs prévention sont déclinés dans les entretiens individuels annuels.

Enfin, APRR veille au respect des droits sociaux fondamentaux, des droits de l'homme, du droit du travail, ainsi que des normes de sécurité, en conformité avec la législation en vigueur.

### **3.1.2.2 Dialogue social [S1-2]**

Le dialogue social d'APRR s'appuie sur une coopération active avec les organisations représentant le personnel. Par délégation de pouvoir du directeur général, le directeur des ressources humaines est garant d'un dialogue social de qualité. Les réunions mensuelles entre la direction et les représentants du personnel sont le lieu d'échanges d'informations sur le contexte économique et social de l'entreprise. Par ailleurs, les réunions de négociation servent de fondement à l'élaboration des accords d'entreprise. APRR ne dispose pas de politique formalisée sur le climat social, car le cadre de dialogue est régi par un accord d'entreprise qui définit les règles relatives au droit syndical, aux négociations collectives, au fonctionnement du CSE et aux autres dispositifs garantissant le bon fonctionnement du dialogue social. Cet accord souligne que le dialogue social et le bon fonctionnement des instances représentatives du personnel sont des facteurs d'équilibre des rapports sociaux au sein de l'entreprise. Ce dernier respecte la législation en vigueur sur le sujet, ainsi les collaborateurs sont informés des conclusions de ces réunions conformément à la réglementation. En outre, le maintien d'un dialogue social de qualité fait partie intégrante des objectifs du plan stratégique 2025 d'APRR. L'entreprise entretient ainsi un climat social de qualité avec les organisations syndicales.

Les collaborateurs d'APRR bénéficient d'accords négociés au niveau du groupe Eiffage, complétés par ceux spécifiquement conclus pour l'entreprise. Ces accords portent notamment sur des enjeux tels que l'inclusion des collaborateurs en situation de handicap ou la gestion des emplois et des parcours professionnels. Afin de mieux comprendre les attentes et les préoccupations des salariés, APRR réalise un baromètre social interne tous les deux ans, un outil essentiel pour évaluer la satisfaction des équipes et identifier les points d'amélioration.

Les relations de travail sont également régies par la convention collective nationale des sociétés concessionnaires ou exploitantes d'autoroutes du 27 juin 2006. Cette convention, élaborée dans le cadre de l'ASFA, assure un encadrement structuré des relations professionnelles et garantit une cohérence au sein des sociétés de concessions autoroutières.

### **3.1.2.3 Remédiation des impacts négatifs et alertes [S1-3]**

En cas d'accident du travail, les codes de la sécurité sociale et du travail sont suivis : tout dommage physique ou psychologique remonté en temps et lieu du travail par un collaborateur donne lieu à une déclaration qui est transmise par l'employeur à la CPAM. Le salarié suit un parcours de soin adapté en relation avec les médecins qu'il consulte et les services de santé au travail. La prise en charge des coûts de ce parcours est assumée par l'employeur suivant des règles spécifiques édictées dans le code de la sécurité sociale et appliquées par la caisse primaire d'assurance maladie. Le médecin du travail, en fonction de la durée de l'arrêt, se prononce ensuite sur l'aptitude du salarié à la reprise de son activité.

L'organisation de l'entreprise dispose d'un management de proximité permettant les remontés et les détections d'incidents ou d'accidents. Cette structure est soutenue par un système d'astreinte opérationnel 24h/24, associé à des postes de commandement et de surveillance fonctionnant en continu, permettant une gestion immédiate des incidents.

Pour encourager la remontée des situations à risque et des presque accidents, l'entreprise met à disposition une application numérique, NUMA Prévention, accessible depuis les ordinateurs des sites ou via smartphone. Chaque collaborateur, grâce à son identité numérique, peut saisir des informations qui sont ensuite qualifiées et traitées par les managers. Cette application permet également de diffuser des

informations prévention en continu. Dans les entités locales d'exploitation, la pratique du briefing et débriefing est profondément ancrée et institutionnalisée pour renforcer la culture de la sécurité.

Chaque nouveau collaborateur bénéficie d'un parcours d'intégration et d'accueil spécifique à la prévention, qui lui permet de se familiariser avec les dispositifs de signalement et de suivi des données relatives à la sécurité. La ligne managériale reste accessible pour recueillir des propositions d'amélioration, et les entretiens annuels offrent une opportunité d'aborder les questions de prévention, de santé et de sécurité. Diverses réunions, qu'elles soient managériales, avec les IRP ou dans le cadre du droit d'expression, permettent de remonter les sujets et d'assurer le suivi des actions entreprises.

Les représentants du personnel sont systématiquement informés de chaque accident du travail. Ils participent, aux côtés de l'encadrement et des préventeurs, aux analyses nécessaires pour comprendre les causes et identifier des solutions correctives. Ces représentants travaillent également sur les remontées et les questionnements des salariés, qui sont discutés au moins une fois par trimestre lors des réunions de la CSSCT. Le dialogue social avec les IRP garantit un partage des sujets soulevés. Les collaborateurs ont également la possibilité d'utiliser le mécanisme d'alerte mis en place par l'entreprise. Ce mécanisme est décrit dans l'ESRS G1 lié à la gouvernance.

### **3.1.2.4 Plans d'actions & Formation [S1-4]**

APRR place le développement des richesses humaines au cœur de son plan stratégique 2025. Parmi les priorités identifiées figurent notamment les trois priorités suivantes : anticiper et accompagner l'évolution des métiers en lien avec les mutations des activités, faire de la diversité et de l'égalité des chances un levier de performance et garantir la santé, la sécurité, ainsi que la qualité de vie au travail de ses collaborateurs.

#### **3.1.2.4.1 Diversité, inclusion et développement des compétences**

En matière de diversité et d'égalité des chances, l'entreprise a développé un réseau d'ambassadeurs Diversité composé d'une centaine de volontaires. Ce réseau est animé à travers des réunions d'information trimestrielles et bénéficie d'une plateforme collaborative favorisant les échanges et la diffusion de supports d'animation. En 2024, la 4<sup>ème</sup> rencontre de la diversité entre collaborateurs et ambassadeurs a été organisée dans le cadre du renouvellement du label AFNOR pour réaffirmer les engagements d'APRR en faveur de la diversité et souligner le rôle clé des ambassadeurs dans la mise en œuvre de cette démarche. L'entreprise soutient également de nombreux partenariats avec des associations engagées dans les domaines de la diversité, de l'égalité des chances et de l'inclusion. Ces partenariats se concrétisent par des actions comme des mentorats, des stages collectifs ou des présentations métiers, au bénéfice de publics variés, tels que des primo-arrivants, des jeunes en décrochage scolaire, ou encore des personnes éloignées de l'emploi. À titre d'exemple, dans le cadre d'un mentorat avec l'association FACE Grand Lyon, APRR a accompagné six réfugiés politiques vers une réinsertion professionnelle. L'entreprise organise également des événements internes tels que les « Expresso Diversité », des web-conférences animées par des experts externes sur des thématiques variées.

APRR attache de l'importance à l'évolution professionnelle de ses collaborateurs. Cela passe par une politique de montée en compétences qui accompagne le développement de chacun, en lien avec les besoins de l'entreprise. Par exemple, des dispositifs comme les contrats Prodiat permettent de répondre aux difficultés de recrutement sur certains métiers en formant de nouveaux collaborateurs pendant un an avant leur intégration en CDI. Par ailleurs, l'accès à des formations digitales ouvertes à tous garantit une égalité de traitement entre les femmes et les hommes, ainsi qu'entre les différentes catégories socioprofessionnelles.

Enfin, l'engagement solidaire des salariés est encouragé par un dispositif qui offre aux collaborateurs en fin de carrière la possibilité de réaliser des missions auprès d'associations partenaires, avec l'appui d'une plateforme numérique facilitant l'accès aux informations sur ces opportunités.

### 3.1.2.4.2 Santé et sécurité

En matière de santé et de sécurité, APRR s'appuie sur un département prévention composé de 17 préventeurs, qui soutient les managers et les collaborateurs par des expertises spécifiques. Le management de la prévention repose sur l'adhésion et la responsabilisation de tous, avec la nomination de référents dans chaque direction. Dans des unités d'exploitation, des agents sont détachés pour animer des actions prévention et des collaborateurs sont formés et diplômés pour former leurs collègues en secourisme, en gestes et postures ou autres formations spécifiques comme Safestart®.

Pour l'année 2024, l'entreprise a décliné neuf grandes orientations en actions concrètes, incluant des formations spécifiques sur les gestes et postures, le déploiement d'un portail dédié à l'information sur la santé, ou encore des innovations visant à réduire les risques liés aux interventions sur les autoroutes, comme l'utilisation de robots de balisage. Des actions spécifiques, telles que la formation des collaborateurs à la gestion des incivilités et l'intégration adaptée des nouveaux employés, sont également mises en œuvre. Les résultats attendus reposent sur l'amélioration du bien-être au travail, sur la baisse de l'accidentologie et sur la compréhension des mécanismes physiques et psychologiques qui permettent à chaque collaborateur d'apporter une plus-value sur son poste de travail en matière de prévention et santé, ainsi que dans l'équipe en étant acteur de la vigilance partagée.

Enfin, des initiatives telles que le « Mois de la prévention », des ateliers axés sur des thématiques comme le sommeil, l'alimentation ou la gestion du stress s'inscrivent dans cette démarche globale de prévention et de qualité de vie au travail. Ces actions permettent de renforcer l'engagement individuel et collectif en matière de santé et sécurité.

APRR met ainsi en œuvre une stratégie structurée pour intégrer pleinement la diversité, l'inclusion, la santé, la sécurité et le bien-être des collaborateurs au cœur de ses priorités.

### 3.1.3 Indicateurs et objectifs

#### 3.1.3.1 Objectifs [S1-5]

APRR a défini des objectifs dans le cadre de son plan stratégique 2025, visant à promouvoir la diversité, le développement de compétences, ainsi que la santé et la sécurité de ses employés. Ces objectifs incluent :

- Atteindre 35% de femmes cadres au sein de l'effectif
- Renouveler le Label Diversité AFNOR (renouvellement obtenu en 2024)
- Maintenir un taux de 5% d'alternants au sein de l'effectif
- Embaucher 20% des alternants à l'issue de leur alternance (hors contrat Prodiat)
- Réduire le taux de fréquence à moins de 3
- Réduire le taux de fréquence absolu à moins de 6
- Réduire le taux de gravité à moins de 0,3

#### 3.1.3.2 Panorama des effectifs [S1-6]

	Nombre de salariés (effectif)*
<b>Genre</b>	<b>31/12/2024</b>
Hommes	2 297
Femmes	1 277
<b>Total Salariés</b>	<b>3 574</b>

\*Effectif physique au 31/12, intégrant les CDI, CDD et congés fin de carrière.

	31/12/2024		
	Femmes	Hommes	TOTAL
Nombre de salariés (effectif)	1 277	2 297	3 574
Nombre de salariés permanents (effectif)	1 154	2 097	3 251
Nombre de salariés temporaires (effectif)	123	200	323

	2024
Nombres de salariés ayant quitté l'entreprise	255
Taux de rotation *	7,8%

\*Le taux de rotation est calculé comme suit : nombre de salariés ayant quitté l'entreprise / effectif permanent de l'entreprise.

### 3.1.3.3 Panorama des travailleurs non-salariés [S1-7]

	2024
Nombres de stagiaires accueillis dans l'année	37

### 3.1.3.4 Conventions collectives et dialogue social [S1-8]

L'ensemble des salariés sont couverts par les conventions collectives et par des représentants du personnel.

### 3.1.3.5 Diversité [S1-9]

	31/12/2024	
	Femmes	Hommes
Nombre de salariés dans l'encadrement supérieur*	2	18
Taux de salariés dans l'encadrement supérieur*	10%	90%

\* L'encadrement supérieur désigne le plus haut niveau de décision et de responsabilité d'APRR. Les top managers sont les cadres dirigeants, les décisionnaires correspondant à l'échelon le plus élevé de la structure organisationnelle. Ces top managers sont les directeurs, réunis au sein de l'instance Top20.

	31/12/2024
Nombre de salariés de moins de 30 ans	424
Nombre de salariés entre 30 et 50 ans	1 285
Nombre de salariés de plus de 50 ans	1 865

### 3.1.3.6 Salaires décents [S1-10]

Tous les salariés d'APRR, étant situés en France, sont soumis à la législation en vigueur, qui garantit un salaire décent, appelé Salaire Minimum Interprofessionnel de Croissance.

### 3.1.3.7 Protection sociale [S1-11]

L'ensemble des salariés bénéficie d'une protection sociale, qu'elle soit issue de programmes publics ou de prestations proposées par l'entreprise, couvrant les risques liés aux accidents, aux maladies, à la maternité, à la retraite et au chômage.

### 3.1.3.8 Inclusion [S1-12]

	2024
% de salariés handicapés	6,17%

En France, une déclaration obligatoire relative à l'emploi des travailleurs en situation de handicap (DOETH) est effectuée chaque année par les entreprises.

### 3.1.3.9 Formation [S1-13]

	2024		
	Femmes	Hommes	TOTAL
% de salariés ayant participé à des évaluations régulières de leur performance et du développement de leur carrière	98,16%	97,54%	97,76%
Nombre moyen d'heures de formation	13h	27h	22h

### 3.1.3.10 Santé-Sécurité [S1-14]

	2024
Nombre de décès dus à des accidents professionnels	0
Nombre d'accidents du travail comptabilisables*	25
Taux de fréquence**	4,85
Nombre de jours perdus	3114
Taux de gravité***	0,60
Maladies professionnelles reconnues dans l'année et imputables à l'entreprise	7

\*Cet indicateur intègre les 28 accidents du travail survenus et déclarés en 2024, auxquels s'ajoute 1 accident survenu en 2023 et déclaré en 2024, et auxquels se soustraient 4 accidents déclarés en 2023 rejetés par la CPAM en 2024.

\*\*Le taux de fréquence est calculé comme suit : nombre d'accidents avec arrêt x 1 000 000 / nombre d'heures travaillées.

\*\*\*Le taux de gravité est calculé comme suit : nombre de jours d'arrêt x 1 000 / nombre d'heures travaillées.

### 3.1.3.11 Rémunérations [S1-16]

	2024
Ecart de rémunération entre les hommes et les femmes*	8,8%
Ratio de rémunération annuelle totale**	27,2

\*Calcul de la rémunération hors mandataires sociaux, alternants et sociétés déclaratives, issus des éléments de paies hors indemnités de rupture et gratification médaille du travail. L'écart de rémunération est calculé comme suit : (niveau de rémunération moyen des salariés hommes - niveau de rémunération moyen des salariés femmes) / niveau de rémunération moyen des salariés hommes.

\*\*Calcul de la rémunération hors stagiaires, issus des éléments de paies hors indemnités de rupture et gratification médaille du travail. Le ratio de rémunération est calculé comme suit : rémunération du salarié le plus payé / rémunération totale annuelle médiane de tous les autres salariés.

### 3.1.3.12 Incidents et plaintes [S1-17]

	2024
Nombre d'incidents (agissements pouvant être qualifiés de discriminant, harcèlement)	6
Nombre de plaintes reçues du personnel*	7 cas remontés par la cellule d'écoute ELEAS
Montant des amendes correspondantes	0

\*Les plaintes reçues du personnel correspondent au nombre d'appels recensés par les cellules d'écoute ELEAS ou ALLODISCRIM, deux des canaux permettant au personnel de faire part de ses préoccupations en matière de risques psycho-sociaux (ELEAS) ou de situations vécues comme discriminantes (ALLODISCRIM).

L'entreprise déclare n'avoir eu connaissance d'aucun incident lié à ses activités portant atteinte aux droits de l'homme au sein de son personnel.

## 3.2 Travailleurs de la chaîne de valeur [S2]

### 3.2.1 Stratégie

#### 3.2.1.1 **Impacts, risques et opportunités liés aux travailleurs de la chaîne de valeur [ESRS 2, SBM-2 et ESRS 2, SBM-3]**

La chaîne de valeur d'APRR s'articule autour de nombreuses catégories de travailleurs qui interviennent dans la conception, la construction, l'exploitation et la maintenance du réseau autoroutier. Ces activités impliquent un large éventail de prestataires répartis en différentes macro-catégories.

Les prestataires en travaux publics et génie civil regroupent des entreprises de construction et d'entretien des infrastructures, mobilisant notamment des ouvriers, chefs de chantier, conducteurs, maîtres d'œuvre et ingénieurs de travaux. S'y ajoutent des experts en ouvrages d'art spécialisés dans la construction, la maintenance et l'inspection de structures complexes comme les ponts, tunnels ou viaducs.

Les prestataires de maintenance et d'entretien assurent des services pour garantir la pérennité des infrastructures, tels que le remplacement des glissières de sécurité ou la remise en état des marquages au sol. D'autres acteurs, comme les sociétés en infrastructures électriques, font également partie de la chaîne de valeur de l'entreprise. Les prestataires de dépannage, pour leur part, interviennent sur le réseau pour remorquer les véhicules en panne ou accidentés.

Dans ce contexte, l'enjeu de santé et de sécurité des travailleurs de la chaîne de valeur se révèle particulièrement crucial. Les activités liées aux chantiers d'infrastructure, à l'entretien des autoroutes et aux interventions en bord de voies circulées exposent les travailleurs à des environnements de travail à

haut risque. Ces risques incluent notamment les accidents de circulation, ceux liés à l'utilisation d'équipements lourds et d'autres risques inhérents aux tâches réalisées dans des conditions exigeantes.

APRR est conscient des enjeux associés et promeut les pratiques essentielles en matière de sécurité sur toute la chaîne de valeur, en collaboration avec ses prestataires et sous-traitants. Elle agit dans le respect de la réglementation concernant la sécurité et la protection de la santé des travailleurs.

### **3.2.2 Gestion des incidences, risques et opportunités**

#### **3.2.2.1 Politique, processus d'interaction, procédures visant à remédier aux incidences négatives et actions concernant les travailleurs de la chaîne de valeur [S2-1], [S2-2], [S2-3] et [S2-4]**

APRR a mis en place des dispositifs pour encadrer la sécurité et la protection de la santé des travailleurs, en particulier ceux intervenant dans le cadre des entreprises extérieures. Ces dispositifs s'inscrivent dans un cadre réglementaire strict, à la fois protecteur et contraignant, auquel l'entreprise se conforme. Bien qu'APRR soit consciente des possibles situations de mal-être au travail parmi les salariés de la chaîne de valeur, elle ne traite pas directement cette question, privilégiant plutôt des actions visant à préserver l'intégrité physique des travailleurs en raison de la nature de son activité.

En 2010, APRR a commencé à déployer un dispositif interne formalisé de GIEE. Il est aujourd'hui généralisé pour s'appliquer à l'ensemble des entités d'APRR. Le GIEE adopte une approche globale, intégrant les trois principaux dispositifs réglementaires en matière de prévention des risques professionnels : le plan de prévention, la CSPS, ainsi que le protocole de sécurité pour les livraisons. Ce cadre régit les procédures, les règles fondamentales, les consignes, et les bonnes pratiques visant à réduire les risques liés aux interventions des prestataires et sous-traitants.

En complément, APRR a développé le PASS Sécurité, un outil spécifique conçu pour renforcer la sécurité des intervenants lors des opérations autoroutières d'infrastructure sous coordination du CSPS, comme détaillé dans la section relative à l'ESRS sur les collaborateurs (ESRS S1-1- Paragraphe 10). Le module de formation au PASS Sécurité est mis à disposition par APRR aux entreprises prestataires et est obligatoire dès que l'intervention s'effectue à proximité de voies circulées. La responsabilité de la formation revient à ces prestataires sur la base de ces supports.

Ce PASS s'illustre par exemple par la définition de seuils maximums pour le nombre de personnes intérimaires, apprentis ou en insertion affectées à chaque poste de travail. Cette règle vise à garantir un nombre suffisant d'encadrants et à prévenir l'isolement des travailleurs. Il impose également la réception par le maître d'œuvre, en présence de l'exploitant, de l'ensemble des dispositifs en place pour baliser la zone de travaux, conformément aux dispositions décrites dans le dossier d'exploitation sous chantier. Cette mesure garantit la sécurité des intervenants vis-à-vis du risque trafic.

Ces deux dispositifs, GIEE et PASS Sécurité, sont conçus pour structurer l'intervention des parties prenantes à chaque étape des opérations : conception, préparation, réalisation des travaux et fin de chantiers. Ces guides, respectueux des exigences du Code du travail, sont transmis aux prestataires et sous-traitants. Tous les directeurs sont en charge de l'application des règles édictées dans le GIEE. Le directeur des opérations est en charge de la mise en œuvre du PASS Sécurité. Leur application est assurée au sein des équipes concernées, contribuant à renforcer la sécurité et la protection de la santé des travailleurs sur le terrain.

Des retours d'expérience sont organisés en comité prévention afin de remonter les situations à risque et le point de vue des travailleurs concernés. Ainsi, APRR contribue à remédier aux situations à risque en actualisant le GIEE et le PASS sécurité, sur la base des travaux menés sur les circonstances des incidents.

Par ailleurs, les parties prenantes ont également la possibilité d'utiliser le mécanisme d'alerte mis en place par l'entreprise. Ce mécanisme est décrit dans l'ESRS lié à la gouvernance (ESRS G1-1 – Paragraphe 5).

Grâce à ces politiques et outils, APRR affirme son engagement à garantir des conditions de travail sûres et conformes aux standards pour l'ensemble des acteurs de sa chaîne de valeur.

### **3.2.3 Indicateurs et objectifs**

#### **3.2.3.1 Cibles liées à la gestion des impacts négatifs importants, à la promotion des impacts positifs et à la gestion des risques et des opportunités importants [S2-5]**

L'objectif principal que s'est fixé APRR est de réduire le nombre et la gravité des accidents du travail par le biais de la formation et de la prévention auprès de ses prestataires. L'engagement des entreprises externes demeure indispensable pour assurer la sécurité des travailleurs. Pour les 120 opérations concernées par le PASS sécurité, les résultats ont de nouveau baissé en 2024 et atteignent un taux de fréquence de 6,1, ce qui représente 3 accidents avec arrêt sur une année entière (le taux de fréquence est calculé comme suit : nombre d'accidents avec arrêt x 1 000 000 / nombre d'heures travaillées). Tous les accidents sont répertoriés et analysés puis centralisés par le département dédié à la prévention. Ces analyses contribuent à renforcer la prise en compte de la sécurité tout au long de la chaîne de valeur.

### **3.3 Communautés touchées [S3]**

#### **3.3.1 Stratégie**

##### **3.3.1.1 Impacts, risques et opportunités liés aux travailleurs de la chaîne de valeur [ESRS 2, SBM-2] et [ESRS 2, SBM-3]**

La mission d'APRR consiste à construire, entretenir et exploiter un réseau autoroutier de desserte territoriale. Cette mission engendre des interactions avec les communautés locales directement affectées par son activité.

En tant que concessionnaire autoroutier, l'activité d'APRR peut perturber le cadre de vie des riverains, notamment par les impacts environnementaux des infrastructures. Le trafic autoroutier est source de nuisances telles que le bruit, la pollution de l'air et lumineuse, qui affectent directement la qualité de vie des populations locales. Par ailleurs, les travaux d'aménagement ou d'entretien de l'infrastructure peuvent occasionner des perturbations en dehors du réseau autoroutier, en particulier quand ils nécessitent des modifications d'itinéraires. Afin d'atténuer ces impacts négatifs et par les plans d'investissement élaborés avec l'État, des aménagements visant à protéger les riverains et territoires traversés sont mis en œuvre (protections acoustiques, insertion paysagère, protection des eaux).

Cependant, l'activité d'APRR a aussi un impact positif sur la fluidité du trafic, la décongestion des zones urbaines et la réduction du temps de trajet en offrant un réseau autoroutier moderne et bien entretenu, assurant une desserte efficace. Cela réduit les embouteillages, surtout dans les zones urbaines denses, en offrant des alternatives pour le trafic de transit et en déviant une partie du trafic lourd des routes locales.

L'activité d'APRR présente également des opportunités de renforcer la connectivité des territoires peu desservis. Ces projets améliorent l'accès aux zones isolées ou difficilement accessibles, stimulant leur développement économique et facilitant les déplacements des habitants et des entreprises. APRR facilite ainsi les déplacements interrégionaux et améliore l'accès aux grandes agglomérations, aux zones industrielles et aux centres commerciaux.

APRR bénéficie également d'un positionnement stratégique grâce à sa capacité à anticiper les besoins futurs des territoires et à innover. Ce positionnement s'appuie sur les relations étroites établies avec les services de l'État, les collectivités locales et les différentes parties prenantes, permettant à APRR d'aborder efficacement les enjeux territoriaux. Ces parties prenantes sont présentées dans la section relative à l'intérêts et point de vue des parties prenantes (ESRS 2 SBM-2).

La modernisation du réseau autoroutier permet de répondre à l'évolution du trafic et aux exigences environnementales croissantes. En développant des solutions de mobilité multimodale, partagée ou décarbonée, APRR facilite les alternatives à l'autosolisme en voiture thermique, telles que le covoiturage, les transports en commun ou les infrastructures de recharge pour véhicules électriques. L'innovation dans la mobilité autonome positionne aussi APRR comme un acteur clé de la mobilité de demain, en anticipant les évolutions technologiques et les nouveaux modes de transport.

En conciliant les exigences de mobilité, de développement économique et de respect du cadre de vie des communautés affectées, APRR répond aux attentes sociétales et affirme ainsi son rôle dans la mobilité durable et l'aménagement du territoire de demain.

### **3.3.2 Gestion des incidences, risques et opportunités**

#### **3.3.2.1 Politique concernant les communautés touchées [S3-1]**

En premier lieu, APRR s'engage à limiter les impacts négatifs de ses activités sur les communautés locales en s'appuyant sur des politiques et des procédures encadrées par la réglementation applicable aux opérations de travaux. Cette réglementation définit un cadre d'action exhaustif pour les projets, incluant plusieurs étapes clés : l'information et la communication auprès des parties prenantes, l'obtention des autorisations nécessaires avant le début des travaux, la mise en place de dispositions pour éviter, réduire ou compenser les impacts négatifs, ainsi que le suivi des impacts tout au long de la phase d'exploitation des infrastructures. Ces obligations réglementaires garantissent que les impacts potentiels sur les communautés locales sont identifiés, pris en compte et atténués de manière appropriée. En appliquant ces règles, APRR concilie les besoins de développement et de modernisation des infrastructures autoroutières avec les attentes des communautés environnantes, en particulier vis-à-vis du respect de leur cadre de vie.

En complément, APRR met en œuvre une politique dédiée à la gestion des nuisances sonores, un enjeu particulièrement sensible pour les populations vivant à proximité du réseau autoroutier. Cette politique couvre l'ensemble du réseau exploité par APRR et vise à répondre aux préoccupations locales tout en assurant la gestion de son patrimoine. Elle établit les cadres pour la réalisation d'études, les règles générales d'investissement, ainsi que les modalités d'entretien à long terme des dispositifs de protection des riverains. Elle vise à maintenir des niveaux de service satisfaisants sur l'ensemble du réseau autoroutier.

Ces politiques sont principalement appliquées et suivies par les directions sous la responsabilité de la directrice générale adjointe en charge de l'infrastructure et des concessions.

Enfin, APRR n'a fait l'objet d'aucune condamnation pour non-respect des Droits de l'Homme. Aucune saisine n'a été acceptée par un point de contact national (PCN) de l'OCDE.

#### **3.3.2.2 Processus d'interaction au sujet des impacts sur les communautés touchées [S3-2] et procédures visant à remédier aux incidences négatives et canaux permettant aux communautés affectées de faire part de leurs préoccupations [S3-3]**

Les interactions avec les communautés affectées s'opèrent particulièrement lors de la conception d'un projet et sont gérées par le conducteur d'opération, accompagné de son maître d'œuvre et avec l'appui de la direction de la communication. Un travail collaboratif est mené avec les collectivités et peut s'étaler sur l'ensemble du projet. Ce travail peut inclure, entre autres, la présentation du projet, la définition de sa structure, ainsi que le partage et la gestion des interactions avec les communautés. Selon la nature du projet, ce dossier peut ensuite soit faire l'objet d'une concertation volontariste par le maître d'ouvrage, soit faire l'objet d'un arrêté préfectoral qui annonce la tenue d'une concertation publique ouverte à tous. Le cas échéant, cet arrêté ou tout autre avis émis par le maître d'ouvrage précise le déroulement de la concertation et est relayé par la presse locale pour garantir une communication large. La concertation permet d'expliquer le projet aux communautés locales, de recueillir leurs observations et d'identifier leurs préoccupations. Les avis peuvent être obtenus via différents canaux : lors d'une réunion publique, par e-mail ou par courrier, par registres en mairies ou encore sur une plate-forme dédiée sur internet. Cette étape est importante, car elle établit un dialogue entre APRR et les communautés concernées, et influe sur la suite du projet, notamment sur les autorisations nécessaires, puisque les retours de la concertation peuvent modifier le projet initial. APRR est tenue de communiquer un bilan de l'avis du public à la suite de cette concertation et répond aux remarques formulées pour expliquer comment les enjeux relevés sont adressés. Ce bilan comprend un récapitulatif des objectifs de la concertation, la comptabilisation des contributions reçues, les thèmes abordés, les avis exprimés et les réponses fournies par APRR, ainsi que des informations sur la suite du processus. En fonction du projet, un second dialogue peut s'instaurer via l'enquête publique, qui prolonge la concertation et est nécessaire pour obtenir les autorisations légales

requis pour le démarrage des travaux, telles que la Déclaration d'Utilité Publique et l'Autorisation Environnementale.

En cas de désaccord ou de désapprobation à l'issue de ces démarches, les communautés locales disposent d'un recours formel pour exprimer leurs contestations. Ce recours leur permet de soumettre leur opposition devant les autorités compétentes, qui examineront les motifs de la contestation et décideront des suites à donner à la procédure. Ce mécanisme garantit que les préoccupations des parties prenantes sont prises en considération, même après la concertation et l'enquête publique. Toutefois, la réglementation impose un cadre strict, incluant des délais spécifiques pour déposer un recours. Pendant la réalisation de l'opération, APRR assure une communication continue et, si besoin, une concertation active, notamment par des échanges directs avec les communautés locales et par l'intermédiaire du site internet dédié au projet, en conformité avec le dossier présenté et les engagements pris. Il s'agit d'un canal de communication supplémentaire entre l'entreprise et les communautés affectées. Enfin, certaines réalisations en faveur du cadre de vie et de la protection de l'environnement peuvent faire l'objet de panneaux explicatifs près des zones concernées, afin de sensibiliser les riverains et d'expliquer la démarche suivie.

Une fois l'opération réalisée et durant l'exploitation des infrastructures, APRR poursuit son dialogue avec les administrations concernées, qui assurent le suivi de la mise en œuvre des conditions stipulées dans le dossier du projet. Cette surveillance continue permet de s'assurer que les engagements pris, notamment ceux relatifs à l'impact sur les communautés locales, sont respectés tout au long de la durée de l'exploitation. Par ailleurs, APRR participe régulièrement à des discussions aux niveaux national et local, notamment à travers sa présence dans des comités, afin de contribuer aux réflexions sur son rôle et son impact dans les territoires. De plus, APRR s'implique dans les réflexions sur l'évolution des principes d'urbanisme locaux lorsque cela est nécessaire.

Enfin, APRR met en œuvre une procédure spécifique de gestion des sollicitations externes autres que celles des clients, qu'elles soient reçues par courrier, e-mail ou d'autres canaux de communication. Cette démarche centralisée par le département foncier permet d'orienter la demande vers le bon interlocuteur interne et d'assurer un suivi des réponses. Ces sollicitations peuvent survenir à tout moment durant le cycle de vie des infrastructures. Ces sollicitations sont référencées dans le registre RGPD et font l'objet d'une protection des données personnelles.

Grâce à une concertation structurée et une communication continue, APRR veille à maintenir un dialogue constructif avec les communautés locales, afin de minimiser les impacts négatifs, renforcer l'acceptabilité et l'alignement avec les attentes des communautés concernées.

### **3.3.2.3 Actions concernant les incidences importantes sur les communautés touchées et leur efficacité [S3-4]**

Les actions mises en place pour réduire l'impact négatif de l'activité sur les communautés locales sont déterminées par la réglementation en vigueur, un dialogue avec les communautés et les spécificités de chaque projet. La direction des opérations est notamment en charge de l'implémentation de ces actions.

Pour respecter la réglementation sur les nuisances sonores générées pendant l'exploitation des infrastructures, APRR construit des protections à la source telles que des écrans, des murs ou merlons végétalisés. Ces dispositifs agissent comme des barrières physiques qui absorbent ou renvoient les ondes sonores émises par les véhicules, réduisant ainsi le bruit perçu par les habitants des zones proches. Leur efficacité est particulièrement notable dans les zones résidentielles ou sensibles, où le bruit du trafic autoroutier constitue une nuisance importante. Pour protéger des habitations riveraines plus dispersées, APRR signe des conventions avec le propriétaire pour que des traitements acoustiques individuels soient réalisés sur l'isolation et la ventilation du bâtiment.

En ce qui concerne la qualité de l'air, des études sont réalisées en amont du projet pour garantir qu'elle soit préservée en phase d'exploitation. L'emplacement du projet, ainsi que la gestion du trafic et la décongestion des routes, sont des facteurs cruciaux ayant un impact direct sur les émissions des polluants atmosphériques d'origine routière, favorable pour les communautés locales. Des suivis sont ensuite réitérés pendant les travaux si besoin, puis après la mise en service de l'aménagement dans le cadre

des bilans dits « LOTI » à 3 et 5 ans en application de la réglementation ; ces bilans sont rendus publics après avoir fait l'objet d'un avis de l'Inspection générale de l'Environnement et du développement durable.

Par ailleurs, APRR est partie prenante des plans de protection de l'atmosphère concernant son réseau autoroutier et contribue aux observatoires régionaux de surveillance de la qualité de l'air.

En matière de biodiversité, un inventaire de la faune et de la flore est réalisé en amont du projet afin de déterminer les enjeux et de prendre les dispositions appropriées pour minimiser les effets sur l'environnement naturel des populations voisines. L'approche en matière de biodiversité suit la doctrine éviter-réduire-compenser, et est encadrée par les procédures environnementales. En complément, APRR fait appel à des paysagistes spécialisés pour assurer l'intégration de ses aménagements autoroutiers, que ce soit en zone rurale, périurbaine ou urbaine.

### **3.3.3 Indicateurs et objectifs**

#### **3.3.3.1 Cibles liées à la gestion des impacts négatifs importants, à la promotion des impacts positifs et à la gestion des risques et des opportunités importants [S3-5]**

Les objectifs d'APRR sont définis dès la constitution du dossier de projet et l'obtention des autorisations nécessaires. Ces documents établissent un ensemble de conditions auxquelles chaque projet doit se conformer, tant pendant la phase de construction que durant l'exploitation des infrastructures. Ces conditions varient en fonction des spécificités de chaque projet, mais elles concernent généralement les enjeux majeurs suivants : la gestion des nuisances sonores, la réduction de la pollution de l'air et la préservation de la biodiversité locale. Ainsi, les objectifs s'inscrivent dans un cadre réglementaire. Afin de garantir le respect de ces exigences, un suivi rigoureux est mis en place par APRR et les autorités compétentes, qui assurent que ces conditions sont bien respectées tout au long du projet.

Par ailleurs, les réclamations des communautés locales doivent faire l'objet d'une réponse dans un délai maximum de 30 jours à compter de la date de réception, à l'exception des réclamations nécessitant un délai spécifique de traitement.

## **3.4 Consommateurs et utilisateurs finaux [S4]**

### **3.4.1 Stratégie**

#### **3.4.1.1 Impacts, risques et opportunités liés aux consommateurs et utilisateurs finaux [ESRS 2, SBM-2] et [ESRS 2, SBM-3]**

Au cœur de l'activité des concessions autoroutières se trouve la mission d'assurer des déplacements sécurisés pour tous les clients du réseau qu'elles gèrent et exploitent. La sécurité sur le réseau autoroutier constitue donc un enjeu majeur, structuré autour de deux grandes catégories de risques. La première catégorie concerne les infrastructures et l'exploitation : des défauts de maintenance ou d'entretien, tels qu'une chaussée dégradée ou une sécurisation insuffisante d'un chantier, peuvent être à l'origine d'accidents corporels. La seconde catégorie est principalement liée au comportement des conducteurs, dont les pratiques dangereuses peuvent mettre en péril leur propre sécurité ainsi que celle des autres clients. D'autres facteurs tels que la météo ou une défaillance du véhicule peuvent également intervenir. Bien que ces risques concernent l'ensemble du réseau, leurs conséquences, notamment en termes d'accidents, restent le plus souvent localisées.

Chez APRR, la sécurité routière est une priorité majeure, portée par un tiers des effectifs. La surveillance continue du réseau autoroutier, combinée à des interventions rapides face aux événements tels que des accidents, des pannes ou des obstacles sur les voies, est assurée par des équipes dédiées. Ces agents interviennent également pour baliser les zones de travaux et contrôler l'état des équipements. Par ailleurs, l'entretien et la maintenance régulière des infrastructures, incluant chaussées, ouvrages d'art et équipements, contribuent à garantir un niveau de confort et de sécurité optimal pour les voyageurs.

Pour répondre aux besoins des clients, APRR met également à disposition des aires autoroutières adaptées, réparties stratégiquement pour permettre les pauses nécessaires lors des longs trajets. Ces aires sont conçues pour être accessibles à tous, y compris aux personnes en situation de handicap grâce

à des équipements spécifiques tels que des places de stationnement prioritaires et des installations sanitaires adaptées. Certaines aires offrent des services variés, comme des espaces de restauration, des zones de divertissement et des espaces de détente, encourageant ainsi des pauses régulières pour une meilleure récupération, contribuant à la sécurité routière. Enfin, APRR s'engage activement dans des campagnes de sensibilisation pour promouvoir des comportements responsables au volant. Bien que les comportements des clients ne soient pas directement maîtrisables, ces initiatives visent à réduire les risques en renforçant la prise de conscience et la prévention.

À travers cette approche, APRR s'efforce de faire de son réseau autoroutier un environnement sûr et accueillant pour tous, répondant aux besoins des voyageurs et disposant de moyens de surveillance et d'intervention qui permettent de limiter les conséquences d'un événement aléatoire (panne, accident, etc.).

### **3.4.2 Gestion des incidences, risques et opportunités**

#### **3.4.2.1 Politique concernant les consommateurs et utilisateurs finaux [S4-1]**

La politique d'amélioration continue de la sécurité des clients sur les réseaux APRR repose sur trois axes stratégiques complémentaires :

##### **Agir sur les infrastructures et les équipements**

APRR s'engage à assurer la sécurité des infrastructures en déployant une surveillance spécifique et continue des objets du patrimoine tout en veillant à minimiser l'impact sur la gêne client. Cette surveillance permet ainsi d'agir sur les anomalies et la tenue des indicateurs contractuels ou internes, permettant par exemple d'assurer l'adhérence et le confort des revêtements de chaussées, le traitement des ouvrages présentant des défauts ou déficiences constatés pouvant compromettre la sécurité des clients, ou encore la fonctionnalité des dispositifs de protection tels que les clôtures pour limiter les intrusions de grand gibier ou l'alerte contresens.

##### **Agir en temps réel face aux événements**

Pour une gestion proactive des événements, APRR dispose d'une couverture visuelle partielle de son réseau avec des caméras de vidéosurveillance et équipe une partie de ses véhicules d'exploitation avec des systèmes de géolocalisation. Cette réactivité est essentielle, notamment durant les campagnes de viabilité hivernale ou sur événements, pour assurer une intervention efficace.

##### **Agir sur les comportements des clients**

APRR mène des campagnes de sensibilisation ciblées, notamment en amont des périodes critiques comme les chassés croisés estivaux ou hivernaux. Ces initiatives visent à modifier durablement les comportements au volant et à souligner le rôle des sociétés d'autoroutes, en particulier des équipes de terrain, dans la sécurité routière. Des actions spécifiques, comme la sensibilisation à la fatigue au volant en partenariat avec l'ASFA, au respect du corridor de sécurité ou à la conduite en tunnel, ont été déployées pour éduquer et responsabiliser les clients.

Un comité de pilotage dédié à la sécurité routière définit les orientations stratégiques pour réduire la fréquence et la gravité des accidents. Les mesures sont structurées en trois catégories : préventives, correctives et innovantes. Ces dernières sont régulièrement évaluées, qu'elles soient en phase d'étude ou déjà déployées sur le réseau.

En conjuguant ces efforts, APRR répond à l'enjeu fondamental de la sécurité des clients et au principe du droit à la santé, en créant un environnement routier plus sûr et plus adapté aux besoins de ses clients.

#### **3.4.2.2 Processus d'interaction au sujet des impacts sur les consommateurs et utilisateurs finaux [S4-2]**

Dans une démarche d'amélioration continue de la qualité de service, APRR évalue chaque année la satisfaction de ses 20 millions de voyageurs. En 2024, l'indicateur de satisfaction globale s'élève à 8,2/10. Le suivi de la satisfaction et de la qualité de service s'appuie sur des mesures mensuelles ou annuelles en fonction des thématiques, la mesure des niveaux de services délivrés sur les divers points de contact ainsi que sur l'analyse des retours clients, avec environ 45 000 sollicitations reçues et traitées via des

formulaire de contact, courriels et courriers. En parallèle, plus de 9 590 avis Google ont également été publiés, affichant une note moyenne de 4,0 sur 5 pour l'ensemble de l'année.

En 2024, la communauté participative "Ça bouge ici !", lancée par APRR en collaboration avec OpinionWay, permet de renforcer le dialogue avec les clients et de mieux comprendre leurs attentes. Cette initiative rassemble 635 participants qui échangent directement avec la direction clientèle via une plateforme dédiée. En partageant idées et retours d'expérience, cette communauté contribue à anticiper les besoins des clients et à co-construire l'autoroute de demain. Chaque mois, de nouveaux sujets sont explorés sous forme d'enquêtes, de discussions en groupe ou de sessions de co-création, permettant d'imaginer des solutions innovantes pour améliorer l'expérience client sur autoroute.

Ce processus d'interaction, piloté par la direction clientèle, joue un rôle clé dans l'identification des attentes des clients et la mise en œuvre d'actions concrètes pour améliorer en permanence l'expérience client sur le réseau autoroutier.

### **3.4.2.3 Procédures visant à remédier aux incidences négatives et canaux permettant aux consommateurs et utilisateurs finaux de faire part de leurs préoccupations [S4-3]**

APRR a développé un dispositif structuré pour recueillir et traiter les réclamations des clients, s'appuyant sur plusieurs canaux de communication : téléphone, espace client en ligne, courriel et réseaux sociaux. Ces canaux, clairement identifiés et accessibles via le site internet de l'entreprise, permettent aux clients de formuler facilement leurs demandes ou signalements. Le suivi et l'analyse des réclamations sont assurés par le service relation client, qui veille à leur traitement dans les délais impartis. Un engagement contractuel garantit des délais de réponse adaptés : 10 jours ouvrés pour les cas courants et un mois calendaire pour les situations plus complexes. Ce processus contribue à alimenter la démarche d'amélioration continue des services.

### **3.4.2.4 Actions concernant les incidences importantes sur les consommateurs et utilisateurs finaux et leur efficacité [S4-4]**

Les actions menées par APRR en matière de sécurité des clients s'articulent autour des trois axes structurants de sa politique :

#### **Agir sur l'infrastructure et les équipements**

Les autoroutes offrent des conditions de sécurité supérieures à celles des autres réseaux routiers grâce à des caractéristiques spécifiques telles que la séparation des sens de circulation et la dénivellation des échanges. Des équipements dédiés, comme les dispositifs de retenue, les réseaux d'appel d'urgence ou encore une signalisation renforcée, complètent cette conception. APRR veille régulièrement à assurer des aménagements pour la fluidité et la sécurité du trafic, en conformité avec les référentiels nationaux et sous le contrôle des services de l'État.

Pour garantir un entretien optimal des infrastructures et prévenir les risques, une surveillance rigoureuse du patrimoine est assurée conformément à la doctrine nationale et aux clauses des contrats de concession. Par exemple, les Inspections détaillées périodiques permettent sur un bon nombre d'objets d'établir un bilan de santé tous les six ans et les Inspections de Sécurité Routière des Itinéraires (ISRI) permettent de couvrir l'ensemble du réseau sur un cycle de trois ans. Une programmation pluriannuelle des travaux d'entretien (chaussées, ouvrages, clôtures, dispositifs de retenue, etc.) vise à maintenir les indicateurs de performance à un bon niveau. APRR initie également des mesures correctives, notamment suite aux bilans de sécurité après mise en service et au travers d'analyses approfondies des zones accidentogènes ; il peut s'agir de renforcer la signalisation et la lisibilité du tracé, d'ajouter des équipements de protection ou de les améliorer.

#### **Agir en temps réel sur les événements**

APRR peut agir sur les événements grâce à une supervision technologique (caméra, boucles de comptage du trafic et des vitesses, détection automatique d'incident, stations météo, ...) et humaine dans les PC sécurité trafic. La géolocalisation d'une partie des véhicules d'exploitation et la présence régulière d'agents autoroutiers sur le réseau complètent le dispositif de surveillance et d'action, permettant une détection

rapide des anomalies et des interventions ciblées. Ces agents assurent aussi un premier niveau d'assistance aux clients en difficulté.

Les clients eux-mêmes participent également à la sécurité en signalant incidents ou dangers via les bornes d'appel d'urgence ou l'application SOS Autoroute développée par APRR. Ces informations sont relayées aux équipes d'intervention par le PC sécurité ainsi qu'aux autres clients par des panneaux à messages variables ou Autoroute INFO, la radio autoroutière d'APRR.

Des alertes météorologiques peuvent par ailleurs déclencher des mesures spécifiques, par exemple sur la viabilité hivernale.

Ce dispositif est opérationnel 24h/24 et mobilise un tiers des effectifs d'APRR, soit environ 1 000 collaborateurs.

Des solutions innovantes renforcent cette organisation, comme la détection des contresens et l'étude de modèles prédictifs et de « deep learning », afin d'améliorer la performance de l'exploitation et la rapidité de traitement des données, renforçant ainsi la sécurité des clients.

### **Agir sur le comportement des clients**

APRR sensibilise les conducteurs à la sécurité routière à travers des campagnes dédiées et communique activement sur ses initiatives de sécurité via ses sites internet, ses réseaux sociaux, et ses campagnes "Ça bouge ici !", "Ici, vous n'êtes jamais seuls" ou "Ici, on garde un œil sur votre route". Ces campagnes mettent en avant des sujets variés, notamment la qualité des infrastructures, leur entretien ainsi que la gestion des travaux.

En complément de leurs propres campagnes, les concessions autoroutières relaient les messages de prévention de l'État et de l'ASFA. Ces campagnes sont renforcées par des ateliers de sensibilisation dans les écoles ou entreprises, mettant l'accent sur les facteurs humains souvent impliqués dans les accidents.

Des initiatives sur les aires autoroutières, comme l'atelier « Voiture Tonneau », illustrent l'importance du port de la ceinture de sécurité et de l'arrimage des objets dans le véhicule, qui peuvent devenir des projectiles en cas d'accident. Ces actions, qui conjuguent prévention et éducation, contribuent à promouvoir des comportements responsables et à renforcer la sécurité sur l'ensemble du réseau APRR.

### **3.4.3 Indicateurs et objectifs**

#### **3.4.3.1 Cibles liées à la gestion des impacts négatifs importants, à la promotion des impacts positifs et à la gestion des risques et des opportunités importants [S4-5]**

APRR, n'exerçant pas de contrôle direct sur le comportement des clients, ne fixe pas d'objectif chiffré concernant les accidents de sécurité routière. Toutefois, l'entreprise s'engage à réduire autant que possible le nombre d'accidents sur son réseau.

Pour y parvenir, APRR suit plusieurs indicateurs de performance en matière de sécurité routière, définis dans le cadre des contrats de concession avec l'État. Ces indicateurs, annuellement présentés aux autorités, portent sur des aspects pour lesquels l'entreprise dispose de leviers d'action concrets pour réduire les risques. Certains de ces indicateurs font l'objet de cibles définies contractuellement et confidentielles.

## **4 INFORMATIONS SUR LA GOUVERNANCE**

### **4.1 LA CONDUITE DES AFFAIRES [G1]**

#### **4.1.1 Gouvernance**

##### **4.1.1.1 Le rôle des organes d'administration, de direction et de surveillance [ESRS 2. GOV-1]**

APRR s'appuie sur des instances de gouvernance structurées pour assurer une gestion stratégique et efficace de la conduite des affaires. Le rôle du Comité de direction et du Conseil d'administration d'APRR en matière de conduite des affaires est précisé dans la section intitulé « Fonctionnement, rôles et responsabilité de la gouvernance » (ESRS 2 GOV-1).

Les membres de ces instances, grâce à leur expertise sectorielle et leur position, sont qualifiés pour traiter les enjeux liés à la gestion des sociétés. Ces organes de gouvernance exercent un rôle transversal, permettant aux sociétés de répondre aux attentes croissantes de l'Etat concédant, des clients, des investisseurs et de la société civile en matière de conduite des affaires.

#### **4.1.2 Gestion des incidences, risques et opportunités**

##### **4.1.2.1 Identification et évaluation des impacts, risques et opportunités matériels [ESRS 2. IRO-1]**

Un risque survient lorsqu'une situation ou un événement potentiel interne ou externe, menace les actifs, la réputation, les activités, l'atteinte des objectifs ou le développement à long terme de l'entreprise. Pour APRR, une gestion proactive des risques liés à la conduite des affaires est essentielle afin d'anticiper, prévenir et limiter leurs impacts. Cette gestion permet de mieux répondre aux évolutions du contexte global (politique, économique, technologique), aux exigences réglementaires, et aux attentes des parties prenantes. Conformément à la gestion des risques mise en place, ceux-ci sont identifiés à travers la gouvernance des sociétés et la revue de direction. Ils font l'objet d'une évaluation annuelle lors d'entretiens spécifiques avec les gestionnaires de risques, et les cartographies sont validées au cours d'une revue annuelle par le Comité de direction. Leur évaluation s'appuie sur une cartographie des risques, qui classe ces derniers selon leur fréquence et impact puis leur niveau de maîtrise. Des ateliers sont régulièrement organisés avec des collaborateurs représentatifs des différentes activités des sociétés, afin de s'assurer de la pertinence et de l'application des scénarios de risques et des dispositifs associés.

En matière de conduite des affaires, la non-concurrence constitue un risque majeur identifié. Le respect d'une concurrence loyale et équitable est essentiel dans le cadre des appels d'offres à destination des fournisseurs, prestataires et sous-traitants. Ainsi, APRR veille au respect des principes d'égalité de traitement, de liberté d'accès et de transparence pour les achats relevant des procédures réglementées. Une violation, telle que la participation d'une entreprise liée ou la transmission d'informations stratégiques, compromettrait l'un de ces principes et exposerait APRR à des actions judiciaires, des sanctions financières ou des contestations de la validité des appels d'offres.

Le principe de mise en concurrence est un principe de base pour tous les achats, qu'ils relèvent des procédures réglementées ou non, avec ces mêmes valeurs de concurrence loyale et équitable afin d'assurer in fine le meilleur coût de possession.

De plus, le non-respect de ces règles pourrait affecter la relation de confiance qu'APRR entretient avec ses partenaires et rendre plus complexe l'établissement de partenariats futurs. Pour des concessionnaires de l'envergure d'APRR, la réputation est un actif clé. Une suspicion de manquement dans la gestion des appels d'offres pourrait affecter l'image d'intégrité et de professionnalisme de ces sociétés, nuisant à ses relations institutionnelles et à son attractivité auprès des prestataires ou de candidats à des emplois, engendrant un certain nombre de conséquences financières. Par conséquent, APRR respecte ces obligations pour garantir que les consultations menées soient conformes au cadre réglementaire applicable, tout en préservant sa crédibilité et ses engagements envers ses parties prenantes.

#### **4.1.2.2 Politiques concernant la culture d'entreprise et la conduite des affaires [G1-1]**

APRR applique une politique rigoureuse visant à prévenir et à détecter tout comportement contraire à l'éthique, notamment en matière de corruption, de trafic d'influence et de favoritisme. Cette démarche s'inscrit dans la politique volontariste du groupe Eiffage, formalisée dans son code de conduite, sa charte des valeurs, et sa cartographie des risques de corruption, qui constituent le cadre de référence. Elle repose également sur la sensibilisation des collaborateurs par divers moyens, tels que l'accueil des nouveaux arrivants, des interventions lors de réunions métiers et des formations dédiées. La cartographie des risques, mise à jour annuellement, est validée en Comité de direction et ensuite partagée au sein de l'instance Top20, qui réunit les directeurs d'APRR.

L'engagement d'APRR se traduit par un programme structuré de prévention et de détection de la corruption, articulé autour des huit piliers fondamentaux issus de la loi Sapin II :

- la cartographie des risques,
- le code de conduite,
- le régime disciplinaire,
- les procédures d'évaluation des tiers,
- les procédures de contrôles comptables,
- le dispositif de formation aux risques de corruption,
- le dispositif d'alerte interne,
- le dispositif de contrôle et d'évaluation interne.

Le Comité de direction constitue l'organe de gouvernance de la conformité d'APRR. Au sein de ces sociétés, le directeur juridique est responsable de la conformité et participe à l'organe de gouvernance de la conformité au niveau du groupe Eiffage. APRR considère qu'il n'est pas nécessaire de définir de cibles à ce sujet car son objectif premier est d'être conforme à la réglementation.

Le code de conduite du groupe Eiffage, applicable à APRR et accessible à tous les collaborateurs, fournit un cadre structuré pour la conduite éthique des affaires. Il traite notamment des notions de pratiques anticoncurrentielles, de corruption, de trafic d'influence, de conflits d'intérêts, de blanchiment d'argent, et de paiement de facilitation. Des notes décrivant les modalités de mise en œuvre des différents piliers viennent renforcer ce cadre, assurant ainsi la conformité réglementaire d'APRR sur les enjeux éthiques.

Un système d'alerte professionnel a été déployé à l'échelle du groupe Eiffage, ouvert non seulement aux collaborateurs, mais aussi aux parties prenantes de la chaîne de valeur, telles que les prestataires, sous-traitants, partenaires et actionnaires. Ce dispositif garantit un signalement sécurisé et confidentiel, conformément à la réglementation applicable.

Les lanceurs d'alerte bénéficient de mesures de protection spécifiques prévues par la réglementation. Ils ne peuvent faire l'objet de sanctions disciplinaires, de représailles ou de menaces. Ils disposent également d'une immunité civile et pénale pour les signalements effectués dans les conditions prévues par la loi, renforçant ainsi la sécurité et la transparence dans la conduite des affaires.

En complément, Eiffage dispose d'un dispositif de contrôle interne formalisé par une charte. Cette dernière précise les modalités des missions de contrôle interne, définit les différents niveaux de contrôle et clarifie les responsabilités des collaborateurs impliqués, renforçant ainsi la gouvernance et la maîtrise des risques.

Enfin, les processus relatifs à la lutte contre la corruption sont abordés dans la section « Prévention et détection des cas de corruption et des pots-de-vin » ci-après, couvrant notamment la formation, les enquêtes et les risques associés à ce domaine.

#### **4.1.2.3 Gestion des relations avec les fournisseurs [G1-2]**

Le risque de non-respect des principes de concurrence est étroitement lié à la gestion des relations avec les fournisseurs et prestataires. Etant intégré au groupe Eiffage, dont les activités sont particulièrement alignées avec les besoins d'APRR, un cadre strict de gouvernance a été mis en place pour prévenir tout favoritisme potentiel. Une surveillance rigoureuse est exercée afin de s'assurer que les branches du groupe Eiffage ne bénéficient pas d'un traitement privilégié.

APRR est soumise au régime de passation des marchés applicable aux sociétés concessionnaires d'autoroutes dont le cadre est fixé par le Code de la voirie routière et certaines des dispositions du Code de la commande publique, visées par le Code de la voirie routière. Ce régime est entré en vigueur pour les marchés dont les avis d'appel à la concurrence ont été envoyés à la publication à compter du 1<sup>er</sup> avril 2016. Par conséquent, APRR n'a pas établi de politique spécifique à ce sujet, car la réglementation actuelle encadre précisément les procédures à suivre.

Chaque Commission des marchés, composée de personnalités (dont une majorité de membres indépendants) désignées après avis de l'Autorité de Régulation des Transports (ART), est chargée de définir les règles internes pour la passation et l'exécution des marchés.

Le Code de la voirie routière impose la mise en œuvre des règles de publicité et de mise en concurrence définies par certaines dispositions du Code de la commande publique, en vue de conclure les marchés :

- de travaux supérieurs à 500 K€ HT,
- de certaines fournitures et services supérieurs à 240 K€ HT,
- ne bénéficiant pas de l'une des dérogations prévues par la réglementation.

Les projets de ces marchés répondant aux critères définis ci-dessus sont soumis à l'avis des Commissions des marchés d'APRR et/ou d'AREA. Sont également soumis à l'avis des Commissions les avenants des marchés lorsqu'ils excèdent certains seuils définis par voie réglementaire

L'ART est chargée de veiller à l'exercice d'une concurrence effective et loyale lors de la passation des marchés. En cas de manquement aux obligations réglementaires de publicité et de mise en concurrence, elle dispose de la faculté de s'opposer par voie judiciaire à la conclusion des marchés concernés et de prononcer des sanctions financières à l'encontre des sociétés concessionnaires.

Pour les achats non couverts par les procédures réglementées, APRR a établi des règles internes et des seuils spécifiques selon les types d'achat afin de garantir le respect des principes de concurrence.

En complément, APRR dispose d'un code de conduite des achats et d'une charte d'engagements des Achats, qui fixe les règles de comportement et les standards éthiques à respecter. Une procédure d'évaluation des tiers, conforme à la loi Sapin II, garantit également la vérification de l'intégrité des partenaires commerciaux, renforçant ainsi la transparence et l'équité dans ses relations d'affaires.

#### **4.1.2.4 Prévention et détection des cas de corruption et des pots-de-vin [G1-3]**

APRR met en œuvre plusieurs dispositifs visant à renforcer la prévention et la détection des cas de corruption. Ces mesures s'inscrivent dans le cadre des engagements du groupe Eiffage en matière d'éthique et de conformité.

La lutte contre la corruption est intégrée dans le code de conduite d'Eiffage, qui définit clairement les comportements proscrits, comme les paiements de facilitation, et encadre d'autres pratiques telles que l'attribution de cadeaux, le recours à des intermédiaires ou encore les invitations. Cette démarche est complétée par une politique relative aux cadeaux à l'échelle d'APRR, qui encadre les règles applicables aux collaborateurs en la matière.

Pour prévenir les risques, une cartographie des risques de corruption a été élaborée. Cet outil identifie les processus exposés, les scénarios de risque, ainsi que les tiers potentiellement concernés. Il permet également d'identifier les éléments de maîtrise afin de définir et de prioriser les actions nécessaires pour limiter ces risques. En complément, la direction juridique organise des formations, dont le socle est commun à l'ensemble du groupe Eiffage, à destination des cadres de l'entreprise. Ces sessions de formation ont pour objet de sensibiliser aux enjeux de la corruption et d'autres infractions liées à la probité. Ainsi, l'ensemble des collaborateurs identifiés dans la cartographie des risques de corruption bénéficient de ces formations.

Sur le volet de la détection, APRR dispose de plusieurs mécanismes. Le système d'alerte interne décrit précédemment couvre également les problématiques liées à la corruption, offrant un canal sécurisé pour signaler des situations suspectes. Par ailleurs, des procédures de contrôles comptables ont été instaurées pour repérer d'éventuels faits de corruption. Ces contrôles s'appuient sur deux outils d'évaluation : le programme d'évaluation du contrôle interne et le baromètre social, qui mesurent régulièrement le niveau

de connaissance et d'application des dispositifs, permettant de mettre en œuvre des actions correctives si nécessaire. En complément, un programme annuel d'audits internes est déployé pour surveiller les risques, renforçant ainsi le plan de contrôle interne.

Enfin, le groupe Eiffage a formalisé une procédure d'enquête interne pour garantir une gestion des signalements. Cette procédure précise les conditions dans lesquelles une enquête peut être ouverte, ainsi que les moyens déployés, incluant les ressources humaines, pour en assurer l'objectivité et la bonne conduite. Les sujets de signalement sont traités au niveau du Conseil d'administration d'Eiffage. Ces dispositifs s'inscrivent dans une démarche proactive visant à prévenir tout manquement à l'éthique et à préserver l'intégrité des activités d'APRR.

### **4.1.3 Métriques et cibles**

#### **4.1.3.1 Incidents de corruption et de pots-de-vin [G1-4]**

APRR et ses dirigeants n'ont fait l'objet d'aucune amende ou condamnation pour infraction à la législation sur la lutte contre la corruption et les actes de corruption.

## 5 RAPPORT DES COMMISSAIRES AUX COMPTES



Tour Exaltis  
61, rue Henri Regnault  
92075 Paris La Défense Cedex



Tour Majunga  
6, place de la Pyramide  
92908 Paris-La Défense Cedex

# Rapport de certification des informations en matière de durabilité et de contrôle des exigences de publication des informations prévues à l'article 8 du règlement (UE) 2020/852

Exercice clos le 31 décembre 2024

#### **Forvis Mazars SA**

Société anonyme d'expertise comptable et de commissariat aux comptes à directoire et conseil de surveillance  
Capital de 8 320 000 euros - RCS Nanterre 784 824 153

#### **Deloitte & Associés**

Société par actions simplifiée de commissariat aux comptes  
Capital de 2 201 424 euros  
572 028 041 R.C.S. Nanterre

## APRR

Société anonyme  
RCS Dijon 016 250 029

# Rapport de certification des informations en matière de durabilité et de contrôle des exigences de publication des informations prévues à l'article 8 du règlement (UE) 2020/852

Exercice clos le 31 décembre 2024

À l'assemblée générale de la société APRR,

Le présent rapport est émis en notre qualité de commissaires aux comptes d'APRR. Il porte sur les informations en matière de durabilité et les informations prévues à l'article 8 du règlement (UE) 2020/852, relatives à l'exercice clos le 31 décembre 2024 et incluses dans la section VII du rapport sur la gestion du groupe (ci-après le « Rapport de durabilité »).

En application de l'article L.233-28-4 du code de commerce, APRR est tenue d'inclure les informations précitées au sein d'une section distincte de son rapport sur la gestion du groupe. Ces informations ont été établies dans un contexte de première application des articles précités caractérisé par des incertitudes sur l'interprétation des textes, le recours à des estimations significatives, l'absence de pratiques et de cadre établis notamment pour l'analyse de double matérialité ainsi que par un dispositif de contrôle interne évolutif. Elles permettent de comprendre les impacts de l'activité du groupe APRR sur les enjeux de durabilité, ainsi que la manière dont ces enjeux influent sur l'évolution des affaires du groupe, de ses résultats et de sa situation. Les enjeux de durabilité comprennent les enjeux environnementaux, sociaux et de gouvernement d'entreprise.

En application du II de l'article L.821-54 du code précité notre mission consiste à mettre en œuvre les travaux nécessaires à l'émission d'un avis, exprimant une assurance limitée, portant sur :

- la conformité aux normes d'information en matière de durabilité adoptées en vertu de l'article 29 ter de la directive (UE) 2013/34 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2022 (ci-après ESRS pour *European Sustainability Reporting Standards*) du processus mis en œuvre par APRR pour déterminer les informations publiées, et le respect de l'obligation de consultation du comité social et économique prévue au sixième alinéa de l'article L.2312-17 du code du travail ;
- la conformité des informations en matière de durabilité incluses dans le Rapport de durabilité avec les exigences de l'article L.233-28-4 du code de commerce, y compris avec les ESRS ; et
- le respect des exigences de publication des informations prévues à l'article 8 du règlement (UE) 2020/852.

L'exercice de cette mission est réalisé en conformité avec les règles déontologiques, y compris d'indépendance, et les règles de qualité prescrites par le code de commerce.

Il est également régi par les lignes directrices de la Haute Autorité de l'Audit « Mission de certification des informations en matière de durabilité et de contrôle des exigences de publication des informations prévues à l'article 8 du règlement (UE) 2020/852 ».

Dans les trois parties distinctes du rapport qui suivent, nous présentons, pour chacun des axes de notre mission, la nature des vérifications que nous avons opérées, les conclusions que nous en avons tirées, et, à l'appui de ces conclusions, les éléments qui ont fait l'objet, de notre part, d'une attention particulière et les diligences que nous avons mises en œuvre au titre de ces éléments. Nous attirons votre attention sur le fait que nous n'exprimons pas de conclusion sur ces éléments pris isolément et qu'il convient de considérer que les diligences explicitées s'inscrivent dans le contexte global de la formation des conclusions émises sur chacun des trois axes de notre mission.

Enfin, lorsqu'il nous semble nécessaire d'attirer votre attention sur une ou plusieurs informations en matière de durabilité fournies par APRR dans son Rapport de durabilité, nous formulons un paragraphe d'observations.

## **Limites de notre mission**

Notre mission ayant pour objectif d'exprimer une assurance limitée, la nature (choix des techniques de contrôle) des travaux, leur étendue (amplitude), et leur durée, sont moindres que ceux nécessaires à l'obtention d'une assurance raisonnable.

En outre, cette mission ne consiste pas à garantir la viabilité ou la qualité de la gestion d'APRR, notamment à porter une appréciation, qui dépasserait la conformité aux prescriptions d'information des ESRS sur la pertinence des choix opérés par APRR en termes de plans d'action, de cibles, de politiques, d'analyses de scénarios et de plans de transition.

Elle permet cependant d'exprimer des conclusions concernant le processus de détermination des informations en matière de durabilité publiées, les informations elles-mêmes, et les informations publiées en application de l'article 8 du règlement (UE) 2020/852, quant à l'absence d'identification ou, au contraire, l'identification, d'erreurs, omissions ou incohérences d'une importance telle qu'elles seraient susceptibles d'influencer les décisions que pourraient prendre les lecteurs des informations objet de nos vérifications.

Notre mission ne porte pas sur les éventuelles données comparatives.

## **Conformité aux ESRS du processus mis en œuvre par APRR pour déterminer les informations publiées, et respect de l'obligation de consultation du comité social et économique prévue au sixième alinéa de l'article L.2312-17 du code du travail**

### **Nature des vérifications opérées**

Nos travaux ont consisté à vérifier que :

- le processus défini et mis en œuvre par APRR lui a permis, conformément aux ESRS, d'identifier et d'évaluer ses impacts, risques et opportunités liés aux enjeux de durabilité, et d'identifier ceux de ces impacts, risques et opportunités matériels qui ont conduit à la publication des informations en matière de durabilité dans le Rapport de durabilité, et
- les informations fournies sur ce processus sont également conformes aux ESRS.

En outre, nous avons contrôlé le respect de l'obligation de consultation du comité social et économique.

### **Conclusion des vérifications opérées**

Sur la base des vérifications que nous avons opérées, nous n'avons pas relevé d'erreurs, omissions ou incohérences importantes concernant la conformité du processus mis en œuvre par APRR avec les ESRS.

Concernant la consultation du comité social et économique prévue au sixième alinéa de l'article L.2312-17 du code du travail, nous vous informons qu'à la date du présent rapport, celle-ci n'a pas encore eu lieu.

## **Éléments qui ont fait l'objet d'une attention particulière**

### Concernant l'identification des parties prenantes

Les informations relatives à l'identification des parties prenantes sont mentionnées en note 1.3.2 Intérêts et point de vue des parties prenantes [SBM-2] du Rapport de durabilité.

Nous nous sommes entretenus avec les personnes que nous avons jugé appropriées, et avons inspecté la documentation disponible. Nos diligences ont notamment consisté à :

- apprécier la cohérence des principales parties prenantes identifiées par l'entité avec la nature de ses activités et son implantation géographique, en tenant compte de ses relations d'affaires et de sa chaîne de valeur ;
- apprécier le caractère approprié de la description donnée dans la note 1.3.2 Intérêts et point de vue des parties prenantes [SBM-2] notamment en ce qui concerne les modalités de collecte des intérêts et des points de vue des parties prenantes mises en place par l'entité.

#### Concernant l'identification des impacts, risques et opportunités

Les informations relatives à l'identification des impacts, risques et opportunités (IRO) sont mentionnées en note 1.5.1 Méthodologie de l'analyse de double matérialité [IRO-1] du Rapport de durabilité.

Nous avons pris connaissance du processus mis en œuvre par APRR concernant l'identification des impacts (négatifs ou positifs), risques et opportunités (« IRO »), réels ou potentiels, en lien avec les enjeux de durabilité mentionnés dans le paragraphe AR 16 des « Exigences d'application » de la norme ESRS 1 tels que présentés dans la note 1.5.1 Méthodologie de l'analyse de double matérialité [IRO-1] du Rapport de durabilité.

En particulier, nous avons apprécié la démarche mise en place par APRR pour déterminer ses impacts et ses dépendances, qui peuvent être sources de risques ou d'opportunités.

Nous avons pris connaissance de la cartographie réalisée par APRR des IRO identifiés, incluant notamment la description de leur répartition dans les activités propres et la chaîne de valeur, ainsi que de leur horizon temporel, et apprécié la cohérence de cette cartographie avec notre connaissance du Groupe.

#### Concernant l'évaluation de la matérialité d'impact et de la matérialité financière

Les informations relatives à l'évaluation de la matérialité d'impact et de la matérialité financière sont mentionnées en note 1.5 Gestion des IRO et double matérialité du Rapport de durabilité.

Nous avons pris connaissance, par entretien avec la Direction et inspection de la documentation disponible, du processus d'évaluation de la matérialité d'impact et de la matérialité financière mis en œuvre par APRR, et apprécié sa conformité au regard des critères définis par la norme ESRS 1.

Nous avons notamment apprécié la façon dont APRR a établi et appliqué les critères de matérialité de l'information définis par la norme ESRS 1, y compris ceux relatifs à la fixation de seuils, pour déterminer les informations matérielles publiées au titre des indicateurs relatifs aux IRO matériels identifiés conformément aux normes ESRS thématiques concernées.

### **Conformité des informations en matière de durabilité incluses dans le Rapport de durabilité avec les exigences de l'article L.23328-4 du code de commerce, y compris avec les ESRS**

#### **Nature des vérifications opérées**

Nos travaux ont consisté à vérifier que, conformément aux prescriptions légales et réglementaires, y compris aux ESRS :

- les renseignements fournis permettent de comprendre les modalités de préparation et de gouvernance des informations en matière de durabilité incluses dans le Rapport de durabilité, y compris les modalités de détermination des informations relatives à la chaîne de valeur et les exemptions de divulgation retenues ;
- la présentation de ces informations en garantit la lisibilité et la compréhensibilité ;
- le périmètre retenu par APRR relativement à ces informations est approprié.

## Conclusion des vérifications opérées

Sur la base des vérifications que nous avons opérées, nous n'avons pas relevé d'erreurs, omissions, incohérences importantes concernant la conformité des informations en matière de durabilité incluses dans le Rapport de durabilité, avec les exigences de l'article L.233-28-4 du code de commerce, y compris avec les ESRS.

## Observation

Sans remettre en cause la conclusion exprimée ci-dessus, nous attirons votre attention sur les informations figurant en préambule du chapitre 1 Informations générales [ESRS 2] du Rapport de durabilité qui décrit les incertitudes et limites inhérentes au contexte de première application de la Directive CSRD et notamment les limitations et informations manquantes évoquées dans cette note.

## Éléments qui ont fait l'objet d'une attention particulière

### Informations fournies en application des normes environnementales E1

Les informations publiées au titre du changement climatique (ESRS E1) sont mentionnées en note 2.2 Changement climatique (E1) du Rapport de durabilité.

Nous vous présentons ci-après les éléments ayant fait l'objet d'une attention particulière de notre part concernant la conformité aux ESRS de ces informations.

Nos diligences ont notamment consisté à apprécier, sur la base des entretiens menés avec la direction en charge du Rapport de durabilité et les personnes concernées, si la description des politiques, actions et cibles mises en place par l'entité couvre les domaines suivants : atténuation du changement climatique, adaptation au changement climatique, efficacité énergétique, énergies renouvelables.

En ce qui concerne les informations publiées au titre du **bilan d'émission gaz à effet de serre** :

- Nous avons pris connaissance du protocole d'établissement de l'inventaire des émissions de gaz à effet de serre utilisé par APRR pour établir le bilan d'émissions de gaz à effet de serre et apprécié ses modalités d'application, sur une sélection de catégories d'émissions, sur le scope 1 et le scope 2.
- Nous avons apprécié le caractère approprié des facteurs d'émission utilisés et le calcul des conversions afférentes ainsi que les hypothèses de calcul et d'extrapolation, compte tenu de l'incertitude inhérente à l'état des connaissances scientifiques ou économiques et à la qualité des données externes utilisées.
- Pour les données physiques (telles que la consommation d'énergie), nous avons rapproché, sur la base de sondages, les données sous-jacentes servant à l'élaboration du bilan d'émissions de gaz à effet de serre avec les pièces justificatives.

En ce qui concerne les estimations que nous avons jugé structurantes auxquelles l'entité a eu recours, en particulier pour le scope 3, nous avons pris connaissance de la méthodologie de calcul des données estimées et des sources d'informations sur lesquelles reposent ces estimations. Nous avons apprécié si les méthodes ont été appliquées de manière cohérente.

## Respect des exigences de publication des informations prévues à l'article 8 du règlement (UE) 2020/852

### Nature des vérifications opérées

Nos travaux ont consisté à vérifier le processus mis en œuvre par APRR pour déterminer le caractère éligible et aligné de ses activités.

Ils ont également consisté à vérifier les informations publiées en application de l'article 8 du règlement (UE) 2020/852, ce qui implique la vérification :

- de la conformité aux règles de présentation de ces informations qui en garantissent la lisibilité et la compréhensibilité ;
- sur la base d'une sélection, de l'absence d'erreurs, omissions, incohérences importantes dans les informations fournies, c'est-à-dire susceptibles d'influencer le jugement ou les décisions des utilisateurs de ces informations.

### **Conclusion des vérifications opérées**

Sur la base des vérifications que nous avons opérées, nous n'avons pas relevé d'erreurs, omissions, incohérences importantes concernant le respect des exigences de l'article 8 du règlement (UE) 2020/852.

### **Éléments qui ont fait l'objet d'une attention particulière**

Nous avons considéré qu'il n'y avait pas de tels éléments à communiquer dans notre rapport.

Les Commissaires aux comptes

Paris La Défense, le 14 mars 2025

Forvis Mazars SA

Deloitte & Associés

**Olivier Thireau**

**Marc de Villartay**

**Catherine Saire**

Associé

Associé

Associée

## 6 GLOSSAIRE

<b>AFNOR</b>	Association française de normalisation
<b>AIB</b>	Association of Issuing Bodies
<b>ASFA</b>	Association des Sociétés Françaises d'Autoroute
<b>ART</b>	Autorité de régulation des transports
<b>BIO</b>	Protecting and restoring biodiversity and ecosystems (protection et restauration de la biodiversité et des écosystèmes)
<b>CCA</b>	Climate Change Adaptation (adaptation au changement climatique)
<b>CCM</b>	Climate Change Mitigation (atténuation du changement climatique)
<b>CE</b>	Transition to a Circular Economy (transition vers une économie circulaire)
<b>CEREMA</b>	Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement
<b>CPAM</b>	Caisses primaires d'assurance maladie
<b>CS</b>	Contribution Substantielle
<b>CSPS</b>	Coordination de sécurité et de protection de la santé
<b>CSRD</b>	Corporate Sustainability Reporting Directive
<b>CSSCT</b>	Commission santé, sécurité et conditions de travail
<b>DGITM</b>	Direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités
<b>DNSH</b>	Do No Significant Harm (ne pas causer de préjudice important)
<b>DUERP</b>	Document unique d'évaluation des risques professionnels
<b>EEE</b>	Espèces exotiques envahissantes
<b>ESG</b>	Environnement, social et gouvernance
<b>ESRS</b>	European Sustainability Reporting Standards
<b>FCA</b>	Financement et Contrôle du réseau Autoroutier concédé
<b>GES</b>	Gaz à effet de serre
<b>GIEE</b>	Gestion des interventions des entreprises extérieures
<b>GNR</b>	Gaz naturel renouvelable
<b>IRP</b>	Instance unique des représentants du personnel
<b>INRAE</b>	Institut national de recherche pour l'agriculture, l'alimentation et l'environnement
<b>MS</b>	Minimum Safeguards (garanties minimales)
<b>N/EL</b>	Non Eligible
<b>NA</b>	Non Applicable
<b>NUMA</b>	Numérisation des métiers de l'autoroute
<b>OFB</b>	Office français de la biodiversité
<b>ONF</b>	Office national des forêts
<b>PC</b>	Poste de commandement
<b>PPC</b>	Pollution prevention and control (prévention et réduction de la pollution)
<b>SBTi</b>	Science-based Target Initiative
<b>WTR</b>	Sustainable use and protection of hydrological and marine resources (utilisation durable et protection des ressources aquatiques et marines)

## 7 ANNEXES

### 7.1 Annexe 1 - Table de concordance des enjeux matériels [IRO-2]

<b>ESRS E1</b>	<b>Changement climatique</b>	<b>p. 24</b>
ESRS 2. GOV 3	Intégration des performances en matière de durabilité dans les mécanismes d'incitation	p. 24
E1-1	Plan de transition pour l'atténuation du changement climatique	p. 24
ESRS 2. SBM-3	Impacts, risques et opportunités matériels et leurs interactions avec la stratégie et le modèle économique	p. 25
ESRS 2. IRO-1	Description du processus d'identification et d'évaluation des impacts, risques et opportunités matériels	p. 25
E1-2	Politiques liées à l'atténuation du changement climatique et à l'adaptation à celui-ci	p. 26
E1-3	Actions et ressources en rapport avec les politiques en matière de changement climatique	p. 26
E1-4	Cibles liées à l'atténuation du changement climatique et à l'adaptation à celui-ci	p. 28
E1-5	Consommation d'énergie et mix énergétique	p. 28
E1-6	Émissions brutes de GES des scopes 1, 2, 3 et émissions totales de GES	p. 30
<b>ESRS E2</b>	<b>Pollution</b>	<b>p. 31</b>
ESRS 2. IRO-1	Description du processus d'identification et d'évaluation des impacts, risques et opportunités matériels	p. 31
E2-1	Politiques en matière de pollution	p. 33
E2-2	Actions et ressources relatives à la pollution	p. 33
E2-3	Cibles en matière de pollution	p. 34
E2-4	Pollution de l'air, de l'eau et des sols	p. 34
E2-6	Effets financiers attendus de risques et opportunités liés à la pollution	p. 34
<b>ESRS E3</b>	<b>Ressources hydriques et marines</b>	<b>p. 34</b>
ESRS 2. IRO-1	Description du processus d'identification et d'évaluation des impacts, risques et opportunités matériels	p. 34
E3-1	Politiques en matière de ressources hydriques et marines	p. 35
E3-2	Actions et ressources relatives aux ressources hydriques et marines	p. 35
E3-3	Cibles en matière de ressources hydriques et marines	p. 36
E3-4	Prélèvement d'eau	p. 36
<b>ESRS E4</b>	<b>Biodiversité et écosystèmes</b>	<b>p. 36</b>
E4-1	Plan de transition et prise en considération de la biodiversité et des écosystèmes dans la stratégie et le modèle économique	p. 36
ESRS 2. SBM-3	Impacts, risques et opportunités matériels et leurs interactions avec la stratégie et le modèle économique	p. 38
ESRS 2. IRO-1	Description du processus d'identification et d'évaluation des impacts, risques et opportunités matériels	p. 37
E4-2	Politiques relatives à la biodiversité et aux écosystèmes	p. 38
E4-3	Actions et ressources liées à la biodiversité et aux écosystèmes	p. 38
E4-4	Cibles liées à la biodiversité et aux écosystèmes	p. 40
E4-5	Indicateurs d'impact concernant l'altération de la biodiversité et des écosystèmes	p. 40
<b>ESRS E5</b>	<b>Utilisation des ressources et économie circulaire</b>	<b>p. 40</b>
ESRS 2. IRO 1	Description du processus d'identification et d'évaluation des impacts, risques et opportunités matériels	p. 40
E5-1	Politiques en matière d'utilisation des ressources et d'économie circulaire	p. 41
E5-2	Actions et ressources relatives à l'utilisation des ressources et à l'économie circulaire	p. 42
E5-3	Cibles relatives à l'utilisation des ressources et à l'économie circulaire	p. 43
E5-4	Flux de ressources entrants	p. 43
E5-5	Flux de ressources sortants	p. 43
<b>ESRS S1</b>	<b>Personnel de l'entreprise</b>	<b>p. 45</b>
ESRS 2. SBM-2	Intérêts et points de vue des parties prenantes	p. 45
ESRS 2. SBM-3	Impacts, risques et opportunités matériels et leurs interactions avec la stratégie et le modèle économique	p. 45
S1-1	Politiques concernant le personnel de l'entreprise	p. 46
S1-2	Processus de dialogue avec le personnel de l'entreprise et ses représentants au sujet des impacts	p. 48
S1-3	Processus de réparation des impacts négatifs et canaux permettant au personnel de l'entreprise de faire part de ses préoccupations	p. 48
S1-4	Actions concernant les impacts matériels sur le personnel de l'entreprise, approches visant à gérer les risques matériels et à saisir les opportunités matérielles concernant le personnel de l'entreprise, et efficacité de ces actions	p. 49
S1-5	Cibles liées à la gestion des impacts négatifs matériels, à la promotion des impacts positifs et à la gestion des risques et opportunités matériels	p. 50
S1-6	Caractéristiques des salariés de l'entreprise	p. 50
S1-7	Caractéristiques des non-salariés assimilés au personnel de l'entreprise	p. 51
S1-8	Couverture des négociations collectives et dialogue social	p. 51
S1-9	Indicateurs de diversité	p. 51
S1-10	Salaires décents	p. 51
S1-11	Protection sociale	p. 52
S1-12	Personnes handicapées	p. 52

S1-13	Indicateurs de formation et de développement des compétences	p. 52
S1-14	Indicateurs de santé et de sécurité	p. 52
S1-16	Indicateurs de rémunération (écart de rémunération et rémunération totale)	p. 53
S1-17	Cas, plaintes et impacts graves sur les droits de l'homme	p. 53
<b>ESRS S2</b>	<b>Travailleurs de la chaîne de valeur</b>	<b>p. 53</b>
ESRS 2, SBM-2	Intérêts et points de vue des parties prenantes	p. 53
ESRS 2, SBM-3	Impacts, risques et opportunités matériels et leurs interactions avec la stratégie et le modèle économique	p. 53
S2-1	Politiques relatives aux travailleurs de la chaîne de valeur	p. 54
S2-2	Processus de dialogue avec les travailleurs de la chaîne de valeur au sujet des impacts	p. 54
S2-3	Processus visant à remédier aux impacts négatifs et canaux permettant aux travailleurs de la chaîne de valeur de faire part de leurs préoccupations	p. 54
S2-4	Actions concernant les impacts matériels sur les travailleurs de la chaîne de valeur, approches visant à gérer les risques matériels et à saisir les opportunités matérielles concernant les travailleurs de la chaîne de valeur, et efficacité de ces actions	p. 54
S2-5	Cibles liées à la gestion des impacts négatifs matériels, à la promotion des impacts positifs et à la gestion des risques et opportunités matériels	p. 55
<b>ESRS S3</b>	<b>Communautés affectées</b>	<b>p. 55</b>
ESRS 2, SBM-2	Intérêts et points de vue des parties prenantes	p. 55
ESRS 2, SBM-3	Impacts, risques et opportunités matériels et leurs interactions avec la stratégie et le modèle économique	p. 55
S3-1	Politiques relatives aux communautés affectées	p. 56
S3-2	Processus de dialogue avec les communautés affectées au sujet des impacts	p. 56
S3-3	Processus visant à remédier aux impacts négatifs et canaux permettant aux communautés affectées de faire part de leurs préoccupations	p. 56
S3-4	Actions concernant les impacts matériels sur les communautés affectées, approches visant à gérer les risques matériels et à saisir les opportunités matérielles concernant les communautés affectées, et efficacité de ces actions	p. 57
S3-5	Cibles liées à la gestion des impacts négatifs matériels, au développement des impacts positifs et à la gestion des risques et opportunités matériels	p. 58
<b>ESRS S4</b>	<b>Consommateurs et utilisateurs finaux</b>	<b>p. 58</b>
ESRS 2, SBM-2	Intérêts et points de vue des parties prenantes	p. 58
ESRS 2, SBM-3	Impacts, risques et opportunités matériels et leurs interactions avec la stratégie et le modèle économique	p. 58
S4-1	Politiques relatives aux consommateurs et aux utilisateurs finaux	p. 59
S4-2	Processus de dialogue avec les consommateurs et utilisateurs finaux au sujet des impacts	p. 59
S4-3	Processus visant à remédier aux impacts négatifs et canaux permettant aux consommateurs et utilisateurs finaux de faire part de leurs préoccupations	p. 60
S4-4	Actions concernant les impacts matériels sur les consommateurs et utilisateurs finaux, approches visant à gérer les risques matériels et à saisir les opportunités matérielles concernant les consommateurs et utilisateurs finaux, et efficacité de ces actions	p. 60
S4-5	Cibles liées à la gestion des impacts négatifs matériels, à la promotion des impacts positifs et à la gestion des risques et opportunités matériels	p. 61
<b>ESRS G1</b>	<b>Conduite des affaires</b>	<b>p. 62</b>
ESRS 2, GOV-1	Le rôle des organes d'administration, de direction et de surveillance	p. 62
ESRS 2, IRO-1	Description du processus d'identification et d'évaluation des impacts, risques et opportunités matériels	p. 62
G1-1	Politiques en matière de conduite des affaires et culture d'entreprise	p. 63
G1-2	Gestion des relations avec les fournisseurs	p. 63
G1-3	Prévention et détection de la corruption et des pots-de-vin	p. 64
G1-4	Cas de corruption ou de versement de pots-de-vin	p. 65

## 7.2 Annexe 2 - Part du chiffre d'affaires issue de produits ou de services associés à des activités économiques alignées sur la taxonomie — Informations pour l'année 2024

Exercice	2024		Critères de contribution substantielle							Critères d'absence de préjudice important («critères DNSH»)										
Activités économiques (1)	Code (2)	Chiffre d'affaires (3) En millions d'euros	Part du chiffre d'affaires, année N (4)		Atténuation du changement climatique (5)	Adaptation au changement climatique (6)	Eau (7)	Pollution (8)	Économie circulaire (9)	Biodiversité (10)	Atténuation du changement climatique (11)	Adaptation au changement climatique (12)	Eau (13)	Pollution (14)	Économie circulaire (15)	Biodiversité (16)	Garanties minimales (17)	Part du chiffre d'affaires alignée sur la taxonomie (A.1.) ou éligible à la taxonomie (A.2.), année N-1 (18)	Catégorie activité habilitante (19)	Catégorie activité transitoire (20)
<b>A. Activités éligibles à la taxonomie</b>																				
<i>A.1. Activités durables sur le plan environnemental (alignées sur la taxonomie)</i>																				
Chiffre d'affaires des activités durables sur le plan environnemental (alignées sur la taxonomie) (A.1)		0	0%															-		
Dont habilitantes		0	0%															-	H	
Dont transitoires		0	0%															-		T
<i>A.2. Activités éligibles à la taxonomie mais non durables sur le plan environnemental (non alignées sur la taxonomie)</i>																				
Chiffre d'affaires des activités éligibles à la taxonomie mais non durables sur le plan environnemental (non alignées sur la taxonomie) (A.2)		0	0%		NEL	NEL	NEL	NEL	NEL	NEL								-		
A. Chiffre d'affaires des activités éligibles à la taxonomie (A.1 + A.2)		0	0%		NEL	NEL	NEL	NEL	NEL	NEL								-		
<b>B. Activités non éligibles à la taxonomie</b>																				
Chiffre d'affaires des activités non éligibles à la taxonomie		3 152	100%																	
<b>TOTAL (A + B)</b>		<b>3 152</b>	<b>100%</b>																	

### 7.3 Annexe 3 - Modèle 1 – Activités liées à l'énergie nucléaire et au gaz fossile

Ligne	Activités liées à l'énergie nucléaire	
1.	L'entreprise exerce, finance ou est exposée à des activités de recherche, de développement, de démonstration et de déploiement d'installations innovantes de production d'électricité à partir de processus nucléaires avec un minimum de déchets issus du cycle du combustible.	NON
2.	L'entreprise exerce, finance ou est exposée à des activités de construction et d'exploitation sûre de nouvelles installations nucléaires de production d'électricité ou de chaleur industrielle, notamment à des fins de chauffage urbain ou aux fins de procédés industriels tels que la production d'hydrogène, y compris leurs mises à niveau de sûreté, utilisant les meilleures technologies disponibles.	NON
3.	L'entreprise exerce, finance ou est exposée à des activités d'exploitation sûre d'installations nucléaires existantes de production d'électricité ou de chaleur industrielle, notamment à des fins de chauffage urbain ou aux fins de procédés industriels tels que la production d'hydrogène, à partir d'énergie nucléaire, y compris leurs mises à niveau de sûreté.	NON
<b>Activités liées au gaz fossile</b>		
4.	L'entreprise exerce, finance ou est exposée à des activités de construction ou d'exploitation d'installations de production d'électricité à partir de combustibles fossiles gazeux.	NON
5.	L'entreprise exerce, finance ou est exposée à des activités de construction, de remise en état et d'exploitation d'installations de production combinée de chaleur/froid et d'électricité à partir de combustibles fossiles gazeux.	NON
6.	L'entreprise exerce, finance ou est exposée à des activités de construction, de remise en état ou d'exploitation d'installations de production de chaleur qui produisent de la chaleur/du froid à partir de combustibles fossiles gazeux.	NON

## 7.4 Annexe 4 - Modèle 2 – Activités économiques alignées sur la taxonomie (dénominateur)

Ligne	Activités économiques	Montant (millions d'euros) et proportion					
		CCM + CCA		Atténuation du changement climatique (CCM)		Adaptation au changement climatique (CCA)	
		Montant	%	Montant	%	Montant	%
1.	Montant et proportion de l'activité économique alignée sur la taxonomie visée à la section 4.26 des annexes I et II du règlement délégué (UE) 2021/2139 au dénominateur de l'ICP applicable	-	0%	-	0%	-	0%
2.	Montant et proportion de l'activité économique alignée sur la taxonomie visée à la section 4.27 des annexes I et II du règlement délégué (UE) 2021/2139 au dénominateur de l'ICP applicable	-	0%	-	0%	-	0%
3.	Montant et proportion de l'activité économique alignée sur la taxonomie visée à la section 4.28 des annexes I et II du règlement délégué (UE) 2021/2139 au dénominateur de l'ICP applicable	-	0%	-	0%	-	0%
4.	Montant et proportion de l'activité économique alignée sur la taxonomie visée à la section 4.29 des annexes I et II du règlement délégué (UE) 2021/2139 au dénominateur de l'ICP applicable	-	0%	-	0%	-	0%
5.	Montant et proportion de l'activité économique alignée sur la taxonomie visée à la section 4.30 des annexes I et II du règlement délégué (UE) 2021/2139 au dénominateur de l'ICP applicable	-	0%	-	0%	-	0%
6.	Montant et proportion de l'activité économique alignée sur la taxonomie visée à la section 4.31 des annexes I et II du règlement délégué (UE) 2021/2139 au dénominateur de l'ICP applicable	-	0%	-	0%	-	0%
7.	<b>Montant et proportion des autres activités économiques alignées sur la taxonomie non visées aux lignes 1 à 6 ci-dessus au dénominateur de l'ICP applicable</b>	-	<b>0%</b>	-	<b>0%</b>	-	<b>0%</b>
8.	<b>Total ICP applicable</b>	<b>3 152</b>	<b>100%</b>	-	<b>0%</b>	-	<b>0%</b>

## 7.5 Annexe 5 - Modèle 3 – Activités économiques alignées sur la taxonomie (numérateur)

Ligne	Activités économiques	Montant (millions d'euros) et proportion					
		(CCM+CCA)		Atténuation du changement climatique (CCM)		Adaptation au changement climatique (CCA)	
		Montant	%	Montant	%	Montant	%
1.	Montant et proportion de l'activité économique alignée sur la taxonomie visée à la section 4.26 des annexes I et II du règlement délégué (UE) 2021/2139 au numérateur de l'ICP applicable	-	0%	-	0%	-	0%
2.	Montant et proportion de l'activité économique alignée sur la taxonomie visée à la section 4.27 des annexes I et II du règlement délégué (UE) 2021/2139 au numérateur de l'ICP applicable	-	0%	-	0%	-	0%
3.	Montant et proportion de l'activité économique alignée sur la taxonomie visée à la section 4.28 des annexes I et II du règlement délégué (UE) 2021/2139 au numérateur de l'ICP applicable	-	0%	-	0%	-	0%
4.	Montant et proportion de l'activité économique alignée sur la taxonomie visée à la section 4.29 des annexes I et II du règlement délégué (UE) 2021/2139 au numérateur de l'ICP applicable	-	0%	-	0%	-	0%
5.	Montant et proportion de l'activité économique alignée sur la taxonomie visée à la section 4.30 des annexes I et II du règlement délégué (UE) 2021/2139 au numérateur de l'ICP applicable	-	0%	-	0%	-	0%
6.	Montant et proportion de l'activité économique alignée sur la taxonomie visée à la section 4.31 des annexes I et II du règlement délégué (UE) 2021/2139 au numérateur de l'ICP applicable	-	0%	-	0%	-	0%
7.	<b>Montant et proportion des autres activités économiques alignées sur la taxonomie non visées aux lignes 1 à 6 ci-dessus au numérateur de l'ICP applicable</b>	-	<b>0%</b>	-	<b>0%</b>	-	<b>0%</b>
8.	<b>Montant total et proportion totale des activités économiques alignées sur la taxonomie au numérateur de l'ICP applicable</b>	-	<b>0%</b>	-	<b>0%</b>	-	<b>0%</b>

## 7.6 Annexe 6 - Modèle 4 – Activités économiques éligibles à la taxonomie mais non alignées sur celle-ci

Ligne	Activités économiques	Montant (millions d'euros) et proportion					
		(CCM+CCA)		Atténuation du changement climatique (CCM)		Adaptation au changement climatique (CCA)	
		Montant	%	Montant	%	Montant	%
1.	Montant et proportion de l'activité économique éligible à la taxonomie, mais non alignée sur celle-ci, visée à la section 4.26 des annexes I et II du règlement délégué (UE) 2021/2139 au dénominateur de l'ICP applicable	-	0%	-	0%	-	0%
2.	Montant et proportion de l'activité économique éligible à la taxonomie, mais non alignée sur celle-ci, visée à la section 4.27 des annexes I et II du règlement délégué (UE) 2021/2139 au dénominateur de l'ICP applicable	-	0%	-	0%	-	0%
3.	Montant et proportion de l'activité économique éligible à la taxonomie, mais non alignée sur celle-ci, visée à la section 4.28 des annexes I et II du règlement délégué (UE) 2021/2139 au dénominateur de l'ICP applicable	-	0%	-	0%	-	0%
4.	Montant et proportion de l'activité économique éligible à la taxonomie, mais non alignée sur celle-ci, visée à la section 4.29 des annexes I et II du règlement délégué (UE) 2021/2139 au dénominateur de l'ICP applicable	-	0%	-	0%	-	0%
5.	Montant et proportion de l'activité économique éligible à la taxonomie, mais non alignée sur celle-ci, visée à la section 4.30 des annexes I et II du règlement délégué (UE) 2021/2139 au dénominateur de l'ICP applicable	-	0%	-	0%	-	0%
6.	Montant et proportion de l'activité économique éligible à la taxonomie, mais non alignée sur celle-ci, visée à la section 4.31 des annexes I et II du règlement délégué (UE) 2021/2139 au dénominateur de l'ICP applicable	-	0%	-	0%	-	0%
7.	<b>Montant et proportion des autres activités économiques éligibles à la taxonomie, mais non alignées sur celle-ci, non visées aux lignes 1 à 6 ci-dessus au dénominateur de l'ICP applicable</b>	-	<b>0%</b>	-	<b>0%</b>	-	<b>0%</b>
8.	<b>Montant total et proportion totale des activités économiques éligibles à la taxonomie, mais non alignées sur celle-ci, au dénominateur de l'ICP applicable</b>	-	<b>0%</b>	-	<b>0%</b>	-	<b>0%</b>

## 7.7 Annexe 7 - Modèle 5 – Activités économiques non éligibles à la taxonomie

Ligne	Activités économiques	Montant (millions d'euros)	Pourcentage
1.	Montant et proportion de l'activité économique visée à la ligne 1 du modèle 1 qui n'est pas éligible à la taxonomie, conformément à la section 4.26 des annexes I et II du règlement délégué (UE) 2021/2139, au dénominateur de l'ICP applicable	-	0%
2.	Montant et proportion de l'activité économique visée à la ligne 2 du modèle 1 qui n'est pas éligible à la taxonomie, conformément à la section 4.27 des annexes I et II du règlement délégué (UE) 2021/2139, au dénominateur de l'ICP applicable	-	0%
3.	Montant et proportion de l'activité économique visée à la ligne 3 du modèle 1 qui n'est pas éligible à la taxonomie, conformément à la section 4.28 des annexes I et II du règlement délégué (UE) 2021/2139, au dénominateur de l'ICP applicable	-	0%
4.	Montant et proportion de l'activité économique visée à la ligne 4 du modèle 1 qui n'est pas éligible à la taxonomie, conformément à la section 4.29 des annexes I et II du règlement délégué (UE) 2021/2139, au dénominateur de l'ICP applicable	-	0%
5.	Montant et proportion de l'activité économique visée à la ligne 5 du modèle 1 qui n'est pas éligible à la taxonomie, conformément à la section 4.30 des annexes I et II du règlement délégué (UE) 2021/2139, au dénominateur de l'ICP applicable	-	0%
6.	Montant et proportion de l'activité économique visée à la ligne 6 du modèle 1 qui n'est pas éligible à la taxonomie, conformément à la section 4.31 des annexes I et II du règlement délégué (UE) 2021/2139, au dénominateur de l'ICP applicable	-	0%
7.	<b>Montant et proportion des autres activités économiques non éligibles à la taxonomie et non visées aux lignes 1 à 6 ci-dessus au dénominateur de l'ICP applicable</b>	-	<b>0%</b>
8.	<b>Montant total et proportion totale des activités économiques non éligibles à la taxonomie au dénominateur de l'ICP applicable</b>	<b>3 152</b>	<b>100%</b>

## 7.8 Annexe 8 - Part des CapEx associée à des activités économiques alignées sur la taxonomie — Informations pour l'année 2024

Exercice	2024	Critères de contribution substantielle							Critères d'absence de préjudice important («critères DNSH»)									
Activités économiques (1)	Code (2)	CapEx (3) En millions d'euros	Part des CapEx, année 2024 (4)	Critères de contribution substantielle					Critères d'absence de préjudice important («critères DNSH»)						Garanties minimales (17)	Part des CapEx alignés sur la taxonomie (A.1.) ou éligibles (A.2.) à la taxonomie, année N-1 (18)	Catégorie activité habilitante (19)	Catégorie activité transitoire (20)
				Atténuation du changement climatique (5)	Adaptation au changement climatique (6)	Eau (7)	Pollution (8)	Économie circulaire (9)	Biodiversité (10)	Atténuation du changement climatique (11)	Adaptation au changement climatique (12)	Eau (13)	Pollution (14)	Économie circulaire (15)				
En millions d'euros																		
<b>A. Activités éligibles à la taxonomie</b>																		
A.1. Activités durables sur le plan environnemental (alignées sur la taxonomie)																		
Installation, maintenance et réparation de stations de recharge pour véhicules électriques à l'intérieur de bâtiments (et dans des parcs de stationnement annexés à des bâtiments)	CCM 7.4	1	0,4%	OUI	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	-	H
CapEx des activités durables sur le plan environnemental (alignées sur la taxonomie) (A.1)		1	0,4%	0,4%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	-	
Dont habilitantes		1	0,4%	0,4%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	-	H
Dont transitoires		-	0,0%	0,0%						OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	-	T
A.2. Activités éligibles à la taxonomie mais non durables sur le plan environnemental (non alignées sur la taxonomie)																		
Transport par motos, voitures particulières et véhicules utilitaires légers	CCM 6.5	5	1,7%	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								-	
Rénovation de bâtiments existants	CCM 7.2	1	0,2%	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								-	
Installation, entretien et réparation d'équipements d'efficacité énergétique	CCM 7.3	1	0,2%	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								-	
Traitement des données, hébergement et activités connexes	CCM 8.1	1	0,2%	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								-	
Entretien des routes et autoroutes	CE 3.4	82	28,2%	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	EL	N/EL								-	
Conservation, y compris la restauration, des habitats, des écosystèmes et des espèces	BIO 1.1	4	1,4%	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	EL								-	
CapEx des activités éligibles à la taxonomie mais non durables sur le plan environnemental (non alignées sur la taxonomie) (A.2)		93	31,9%	2,4%	0,0%	0,0%	0,0%	28,2%	1,4%								-	
A. CapEx des activités éligibles à la taxonomie (A.1 + A.2)		94	32,3%	2,8%	0,0%	0,0%	0,0%	28,2%	1,4%									
<b>B. Activités non éligibles à la taxonomie</b>																		
CapEx des activités non éligibles à la taxonomie		196	67,7%															
<b>TOTAL (A + B)</b>		<b>290</b>	<b>100 %</b>															

## 7.9 Annexe 9 - Modèle 2 – Activités économiques alignées sur la taxonomie (dénominateur)

Ligne	Activités économiques	Montant (millions d'euros) et proportion					
		CCM + CCA		Atténuation du changement climatique (CCM)		Adaptation au changement climatique (CCA)	
		Montant	%	Montant	%	Montant	%
1.	Montant et proportion de l'activité économique alignée sur la taxonomie visée à la section 4.26 des annexes I et II du règlement délégué (UE) 2021/2139 au dénominateur de l'ICP applicable	-	0%	-	0%	-	0%
2.	Montant et proportion de l'activité économique alignée sur la taxonomie visée à la section 4.27 des annexes I et II du règlement délégué (UE) 2021/2139 au dénominateur de l'ICP applicable	-	0%	-	0%	-	0%
3.	Montant et proportion de l'activité économique alignée sur la taxonomie visée à la section 4.28 des annexes I et II du règlement délégué (UE) 2021/2139 au dénominateur de l'ICP applicable	-	0%	-	0%	-	0%
4.	Montant et proportion de l'activité économique alignée sur la taxonomie visée à la section 4.29 des annexes I et II du règlement délégué (UE) 2021/2139 au dénominateur de l'ICP applicable	-	0%	-	0%	-	0%
5.	Montant et proportion de l'activité économique alignée sur la taxonomie visée à la section 4.30 des annexes I et II du règlement délégué (UE) 2021/2139 au dénominateur de l'ICP applicable	-	0%	-	0%	-	0%
6.	Montant et proportion de l'activité économique alignée sur la taxonomie visée à la section 4.31 des annexes I et II du règlement délégué (UE) 2021/2139 au dénominateur de l'ICP applicable	-	0%	-	0%	-	0%
7.	<b>Montant et proportion des autres activités économiques alignées sur la taxonomie non visées aux lignes 1 à 6 ci-dessus au dénominateur de l'ICP applicable</b>	<b>1</b>	<b>0,4%</b>	<b>1</b>	<b>0,4%</b>	<b>-</b>	<b>0,0%</b>
8.	<b>Total ICP applicable</b>	<b>290</b>	<b>100%</b>	<b>290</b>	<b>100%</b>	<b>290</b>	<b>100%</b>

## 7.10 Annexe 10 - Modèle 3 – Activités économiques alignées sur la taxonomie (numérateur)

Ligne	Activités économiques	Montant (millions d'euros) et proportion					
		(CCM+CCA)		Atténuation du changement climatique (CCM)		Adaptation au changement climatique (CCA)	
		Montant	%	Montant	%	Montant	%
1.	Montant et proportion de l'activité économique alignée sur la taxonomie visée à la section 4.26 des annexes I et II du règlement délégué (UE) 2021/2139 au numérateur de l'ICP applicable	-	0%	-	0%	-	0%
2.	Montant et proportion de l'activité économique alignée sur la taxonomie visée à la section 4.27 des annexes I et II du règlement délégué (UE) 2021/2139 au numérateur de l'ICP applicable	-	0%	-	0%	-	0%
3.	Montant et proportion de l'activité économique alignée sur la taxonomie visée à la section 4.28 des annexes I et II du règlement délégué (UE) 2021/2139 au numérateur de l'ICP applicable	-	0%	-	0%	-	0%
4.	Montant et proportion de l'activité économique alignée sur la taxonomie visée à la section 4.29 des annexes I et II du règlement délégué (UE) 2021/2139 au numérateur de l'ICP applicable	-	0%	-	0%	-	0%
5.	Montant et proportion de l'activité économique alignée sur la taxonomie visée à la section 4.30 des annexes I et II du règlement délégué (UE) 2021/2139 au numérateur de l'ICP applicable	-	0%	-	0%	-	0%
6.	Montant et proportion de l'activité économique alignée sur la taxonomie visée à la section 4.31 des annexes I et II du règlement délégué (UE) 2021/2139 au numérateur de l'ICP applicable	-	0%	-	0%	-	0%
7.	<b>Montant et proportion des autres activités économiques alignées sur la taxonomie non visées aux lignes 1 à 6 ci-dessus au numérateur de l'ICP applicable</b>	<b>1</b>	<b>100%</b>	<b>1</b>	<b>100%</b>	<b>-</b>	<b>0%</b>
8.	<b>Montant total et proportion totale des activités économiques alignées sur la taxonomie au numérateur de l'ICP applicable</b>	<b>1</b>	<b>100%</b>	<b>1</b>	<b>100%</b>	<b>-</b>	<b>0%</b>

## 7.11 Annexe 11 - Modèle 4 – Activités économiques éligibles à la taxonomie mais non alignées sur celle-ci

Ligne	Activités économiques	Montant (millions d'euros) et proportion					
		(CCM+CCA)		Atténuation du changement climatique (CCM)		Adaptation au changement climatique (CCA)	
		Montant	%	Montant	%	Montant	%
1.	Montant et proportion de l'activité économique éligible à la taxonomie, mais non alignée sur celle-ci, visée à la section 4.26 des annexes I et II du règlement délégué (UE) 2021/2139 au dénominateur de l'ICP applicable	-	0%	-	0%	-	0%
2.	Montant et proportion de l'activité économique éligible à la taxonomie, mais non alignée sur celle-ci, visée à la section 4.27 des annexes I et II du règlement délégué (UE) 2021/2139 au dénominateur de l'ICP applicable	-	0%	-	0%	-	0%
3.	Montant et proportion de l'activité économique éligible à la taxonomie, mais non alignée sur celle-ci, visée à la section 4.28 des annexes I et II du règlement délégué (UE) 2021/2139 au dénominateur de l'ICP applicable	-	0%	-	0%	-	0%
4.	Montant et proportion de l'activité économique éligible à la taxonomie, mais non alignée sur celle-ci, visée à la section 4.29 des annexes I et II du règlement délégué (UE) 2021/2139 au dénominateur de l'ICP applicable	-	0%	-	0%	-	0%
5.	Montant et proportion de l'activité économique éligible à la taxonomie, mais non alignée sur celle-ci, visée à la section 4.30 des annexes I et II du règlement délégué (UE) 2021/2139 au dénominateur de l'ICP applicable	-	0%	-	0%	-	0%
6.	Montant et proportion de l'activité économique éligible à la taxonomie, mais non alignée sur celle-ci, visée à la section 4.31 des annexes I et II du règlement délégué (UE) 2021/2139 au dénominateur de l'ICP applicable	-	0%	-	0%	-	0%
7.	<b>Montant et proportion des autres activités économiques éligibles à la taxonomie, mais non alignées sur celle-ci, non visées aux lignes 1 à 6 ci-dessus au dénominateur de l'ICP applicable</b>	<b>7</b>	<b>2,4%</b>	<b>7</b>	<b>2,4%</b>	<b>-</b>	<b>0%</b>
8.	<b>Montant total et proportion totale des activités économiques éligibles à la taxonomie, mais non alignées sur celle-ci, au dénominateur de l'ICP applicable</b>	<b>7</b>	<b>2,4%</b>	<b>7</b>	<b>2,4%</b>	<b>-</b>	<b>0%</b>

## **7.12 Annexe 12 - Modèle 5 – Activités économiques non éligibles à la taxonomie**

<b>Ligne</b>	<b>Activités économiques</b>	<b>Montant (millions d'euros)</b>	<b>Pourcentage</b>
1.	Montant et proportion de l'activité économique visée à la ligne 1 du modèle 1 qui n'est pas éligible à la taxonomie, conformément à la section 4.26 des annexes I et II du règlement délégué (UE) 2021/2139, au dénominateur de l'ICP applicable	-	0%
2.	Montant et proportion de l'activité économique visée à la ligne 2 du modèle 1 qui n'est pas éligible à la taxonomie, conformément à la section 4.27 des annexes I et II du règlement délégué (UE) 2021/2139, au dénominateur de l'ICP applicable	-	0%
3.	Montant et proportion de l'activité économique visée à la ligne 3 du modèle 1 qui n'est pas éligible à la taxonomie, conformément à la section 4.28 des annexes I et II du règlement délégué (UE) 2021/2139, au dénominateur de l'ICP applicable	-	0%
4.	Montant et proportion de l'activité économique visée à la ligne 4 du modèle 1 qui n'est pas éligible à la taxonomie, conformément à la section 4.29 des annexes I et II du règlement délégué (UE) 2021/2139, au dénominateur de l'ICP applicable	-	0%
5.	Montant et proportion de l'activité économique visée à la ligne 5 du modèle 1 qui n'est pas éligible à la taxonomie, conformément à la section 4.30 des annexes I et II du règlement délégué (UE) 2021/2139, au dénominateur de l'ICP applicable	-	0%
6.	Montant et proportion de l'activité économique visée à la ligne 6 du modèle 1 qui n'est pas éligible à la taxonomie, conformément à la section 4.31 des annexes I et II du règlement délégué (UE) 2021/2139, au dénominateur de l'ICP applicable	-	0%
7.	<b>Montant et proportion des autres activités économiques non éligibles à la taxonomie et non visées aux lignes 1 à 6 ci-dessus au dénominateur de l'ICP applicable</b>	<b>196</b>	<b>67,7%</b>
8.	<b>Montant total et proportion totale des activités économiques non éligibles à la taxonomie au dénominateur de l'ICP applicable</b>	<b>196</b>	<b>67,7%</b>

## 7.13 Annexe 13 - Part des OpEx concernant des produits ou services associés à des activités économiques alignées sur la taxonomie — Informations pour l'année 2024

Exercice	2024		Critères de contribution substantielle							Critères d'absence de préjudice important («critères DNSH»)								
Code (2)	OpEx (3) En millions d'euros	Part des OpEx, année 2024 (4)	Atténuation du changement climatique (5)	Adaptation au changement climatique (6)	Eau (7)	Pollution (8)	Économie circulaire (9)	Biodiversité (10)	Atténuation du changement climatique (11)	Adaptation au changement climatique (12)	Eau (13)	Pollution (14)	Économie circulaire (15)	Biodiversité (16)	Garanties minimales (17)	Part des OpEx alignés sur la taxonomie (A.1.) ou éligible à la taxonomie (A.2.), année N-1 (18)	Catégorie activité habitante (19)	Catégorie activité transitoire (20)
<b>A. Activités éligibles à la taxonomie</b>																		
<i>A.1. Activités durables sur le plan environnemental (alignées sur la taxonomie)</i>																		
OpEx des activités durables sur le plan environnemental (alignées sur la taxonomie) (A.1)	0	0%													-			
Dont habitantes	0	0%													-	H		
Dont transitoires	0	0%													-		T	
<i>A.2. Activités éligibles à la taxonomie mais non durables sur le plan environnemental (non alignées sur la taxonomie)</i>																		
OpEx des activités éligibles à la taxonomie mais non durables sur le plan environnemental (non alignées sur la taxonomie) (A.2)	0	0%	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL						-				
A. OpEx des activités éligibles à la taxonomie (A.1 + A.2)	0	0%	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL										
<b>B. Activités non éligibles à la taxonomie</b>																		
OpEx des activités non éligibles à la taxonomie	91	100%																
<b>TOTAL (A + B)</b>	<b>91</b>	<b>100 %</b>																

## 7.14 Annexe 14 - Modèle 2 – Activités économiques alignées sur la taxonomie (dénominateur)

Ligne	Activités économiques	Montant (millions d'euros) et proportion					
		CCM + CCA		Atténuation du changement climatique (CCM)		Adaptation au changement climatique (CCA)	
		Montant	%	Montant	%	Montant	%
1.	Montant et proportion de l'activité économique alignée sur la taxonomie visée à la section 4.26 des annexes I et II du règlement délégué (UE) 2021/2139 au dénominateur de l'ICP applicable	-	0%	-	0%	-	0%
2.	Montant et proportion de l'activité économique alignée sur la taxonomie visée à la section 4.27 des annexes I et II du règlement délégué (UE) 2021/2139 au dénominateur de l'ICP applicable	-	0%	-	0%	-	0%
3.	Montant et proportion de l'activité économique alignée sur la taxonomie visée à la section 4.28 des annexes I et II du règlement délégué (UE) 2021/2139 au dénominateur de l'ICP applicable	-	0%	-	0%	-	0%
4.	Montant et proportion de l'activité économique alignée sur la taxonomie visée à la section 4.29 des annexes I et II du règlement délégué (UE) 2021/2139 au dénominateur de l'ICP applicable	-	0%	-	0%	-	0%
5.	Montant et proportion de l'activité économique alignée sur la taxonomie visée à la section 4.30 des annexes I et II du règlement délégué (UE) 2021/2139 au dénominateur de l'ICP applicable	-	0%	-	0%	-	0%
6.	Montant et proportion de l'activité économique alignée sur la taxonomie visée à la section 4.31 des annexes I et II du règlement délégué (UE) 2021/2139 au dénominateur de l'ICP applicable	-	0%	-	0%	-	0%
7.	<b>Montant et proportion des autres activités économiques alignées sur la taxonomie non visées aux lignes 1 à 6 ci-dessus au dénominateur de l'ICP applicable</b>	-	<b>0%</b>	-	<b>0%</b>	-	<b>0%</b>
8.	<b>Total ICP applicable</b>	<b>91</b>	<b>100%</b>	-	<b>0%</b>	-	<b>0%</b>

## 7.15 Annexe 15 - Modèle 3 – Activités économiques alignées sur la taxonomie (numérateur)

Ligne	Activités économiques	Montant (millions d'euros) et proportion					
		(CCM+CCA)		Atténuation du changement climatique (CCM)		Adaptation au changement climatique (CCA)	
		Montant	%	Montant	%	Montant	%
1.	Montant et proportion de l'activité économique alignée sur la taxonomie visée à la section 4.26 des annexes I et II du règlement délégué (UE) 2021/2139 au numérateur de l'ICP applicable	-	0%	-	0%	-	0%
2.	Montant et proportion de l'activité économique alignée sur la taxonomie visée à la section 4.27 des annexes I et II du règlement délégué (UE) 2021/2139 au numérateur de l'ICP applicable	-	0%	-	0%	-	0%
3.	Montant et proportion de l'activité économique alignée sur la taxonomie visée à la section 4.28 des annexes I et II du règlement délégué (UE) 2021/2139 au numérateur de l'ICP applicable	-	0%	-	0%	-	0%
4.	Montant et proportion de l'activité économique alignée sur la taxonomie visée à la section 4.29 des annexes I et II du règlement délégué (UE) 2021/2139 au numérateur de l'ICP applicable	-	0%	-	0%	-	0%
5.	Montant et proportion de l'activité économique alignée sur la taxonomie visée à la section 4.30 des annexes I et II du règlement délégué (UE) 2021/2139 au numérateur de l'ICP applicable	-	0%	-	0%	-	0%
6.	Montant et proportion de l'activité économique alignée sur la taxonomie visée à la section 4.31 des annexes I et II du règlement délégué (UE) 2021/2139 au numérateur de l'ICP applicable	-	0%	-	0%	-	0%
7.	<b>Montant et proportion des autres activités économiques alignées sur la taxonomie non visées aux lignes 1 à 6 ci-dessus au numérateur de l'ICP applicable</b>	-	<b>0%</b>	-	<b>0%</b>	-	<b>0%</b>
8.	<b>Montant total et proportion totale des activités économiques alignées sur la taxonomie au numérateur de l'ICP applicable</b>	-	<b>0%</b>	-	<b>0%</b>	-	<b>0%</b>

## 7.16 Annexe 16 - Modèle 4 – Activités économiques éligibles à la taxonomie mais non alignées sur celle-ci

Ligne	Activités économiques	Montant (millions d'euros) et proportion					
		(CCM+CCA)		Atténuation du changement climatique (CCM)		Adaptation au changement climatique (CCA)	
		Montant	%	Montant	%	Montant	%
1.	Montant et proportion de l'activité économique éligible à la taxonomie, mais non alignée sur celle-ci, visée à la section 4.26 des annexes I et II du règlement délégué (UE) 2021/2139 au dénominateur de l'ICP applicable	-	0%	-	0%	-	0%
2.	Montant et proportion de l'activité économique éligible à la taxonomie, mais non alignée sur celle-ci, visée à la section 4.27 des annexes I et II du règlement délégué (UE) 2021/2139 au dénominateur de l'ICP applicable	-	0%	-	0%	-	0%
3.	Montant et proportion de l'activité économique éligible à la taxonomie, mais non alignée sur celle-ci, visée à la section 4.28 des annexes I et II du règlement délégué (UE) 2021/2139 au dénominateur de l'ICP applicable	-	0%	-	0%	-	0%
4.	Montant et proportion de l'activité économique éligible à la taxonomie, mais non alignée sur celle-ci, visée à la section 4.29 des annexes I et II du règlement délégué (UE) 2021/2139 au dénominateur de l'ICP applicable	-	0%	-	0%	-	0%
5.	Montant et proportion de l'activité économique éligible à la taxonomie, mais non alignée sur celle-ci, visée à la section 4.30 des annexes I et II du règlement délégué (UE) 2021/2139 au dénominateur de l'ICP applicable	-	0%	-	0%	-	0%
6.	Montant et proportion de l'activité économique éligible à la taxonomie, mais non alignée sur celle-ci, visée à la section 4.31 des annexes I et II du règlement délégué (UE) 2021/2139 au dénominateur de l'ICP applicable	-	0%	-	0%	-	0%
7.	<b>Montant et proportion des autres activités économiques éligibles à la taxonomie, mais non alignées sur celle-ci, non visées aux lignes 1 à 6 ci-dessus au dénominateur de l'ICP applicable</b>	-	<b>0%</b>	-	<b>0%</b>	-	<b>0%</b>
8.	<b>Montant total et proportion totale des activités économiques éligibles à la taxonomie, mais non alignées sur celle-ci, au dénominateur de l'ICP applicable</b>	-	<b>0%</b>	-	<b>0%</b>	-	<b>0%</b>

## **7.17 Annexe 17 - Modèle 5 – Activités économiques non éligibles à la taxonomie**

<b>Ligne</b>	<b>Activités économiques</b>	<b>Montant (millions d'euros)</b>	<b>Pourcentage</b>
1.	Montant et proportion de l'activité économique visée à la ligne 1 du modèle 1 qui n'est pas éligible à la taxonomie, conformément à la section 4.26 des annexes I et II du règlement délégué (UE) 2021/2139, au dénominateur de l'ICP applicable	-	0%
2.	Montant et proportion de l'activité économique visée à la ligne 2 du modèle 1 qui n'est pas éligible à la taxonomie, conformément à la section 4.27 des annexes I et II du règlement délégué (UE) 2021/2139, au dénominateur de l'ICP applicable	-	0%
3.	Montant et proportion de l'activité économique visée à la ligne 3 du modèle 1 qui n'est pas éligible à la taxonomie, conformément à la section 4.28 des annexes I et II du règlement délégué (UE) 2021/2139, au dénominateur de l'ICP applicable	-	0%
4.	Montant et proportion de l'activité économique visée à la ligne 4 du modèle 1 qui n'est pas éligible à la taxonomie, conformément à la section 4.29 des annexes I et II du règlement délégué (UE) 2021/2139, au dénominateur de l'ICP applicable	-	0%
5.	Montant et proportion de l'activité économique visée à la ligne 5 du modèle 1 qui n'est pas éligible à la taxonomie, conformément à la section 4.30 des annexes I et II du règlement délégué (UE) 2021/2139, au dénominateur de l'ICP applicable	-	0%
6.	Montant et proportion de l'activité économique visée à la ligne 6 du modèle 1 qui n'est pas éligible à la taxonomie, conformément à la section 4.31 des annexes I et II du règlement délégué (UE) 2021/2139, au dénominateur de l'ICP applicable	-	0%
7.	<b>Montant et proportion des autres activités économiques non éligibles à la taxonomie et non visées aux lignes 1 à 6 ci-dessus au dénominateur de l'ICP applicable</b>	-	<b>0%</b>
8.	<b>Montant total et proportion totale des activités économiques non éligibles à la taxonomie au dénominateur de l'ICP applicable</b>	<b>91</b>	<b>100%</b>