



LA CONCESSION D'AUTOROUTES

 **UNE MISSION DE SERVICE PUBLIC**

SOMMAIRE

- 2- LE RÔLE CENTRAL DE L'ÉTAT**
- 3- LES ATOUTS DU SYSTÈME DE LA CONCESSION**
- 4- UNE LOI FONDATRICE ET 60 ANS AU SERVICE DE LA MOBILITÉ**
- 6- LE MODÈLE ÉCONOMIQUE DE LA CONCESSION**
- 7- L'ADOSSEMENT, CLÉ DE VOUTE DU SYSTÈME AUTOROUTIER**
- 8- ... ET DEMAIN**

INTRODUCTION

Le système de la concession « à la française » est un outil puissant au service de la mobilité et de l'aménagement du territoire.

Il a permis à l'État, en près de 60 ans, de développer un réseau autoroutier de plus de 9000 kilomètres de grande qualité tout en conservant la maîtrise de l'aménagement du territoire.

Dans le cadre des contrats passés avec l'État et sous son contrôle permanent, les sociétés concessionnaires reçoivent délégation d'une mission de service public pour le financement, la construction, l'exploitation et l'entretien d'une autoroute avec comme unique contrepartie, la perception du péage. À la fin de la durée de la concession, l'ouvrage revient gratuitement à l'État.

Au travers des contrats de concession, l'État a fait le choix de financer le réseau d'autoroutes par le péage plutôt que par l'impôt ; il s'agit d'un système économe des deniers publics. Seuls les usagers du réseau autoroutier payent pour celui-ci, en fonction de leurs parcours ; l'ensemble des utilisateurs du réseau contribuent, qu'ils soient résidents ou non en France. L'État, ainsi dégagé de la contrainte de financement, a pu engager plusieurs projets simultanément pour répondre aux besoins d'aménagement du territoire et rétablir certains déséquilibres territoriaux.



PLUS DE
9000 KILOMÈTRES
EN PRÈS DE 60 ANS

À l'heure où les dépenses publiques sont contraintes, il est utile de rappeler les principes qui font le succès du système « à la française » et la nécessité de poursuivre son développement pour répondre au double objectif actuel de besoin de mobilité et de relance économique.

Le rôle central de l'État

L'État français a choisi de placer le développement du réseau des infrastructures autoroutières sous le régime de la concession à péage. Un contrat est ainsi passé entre l'État-concédant et les sociétés concessionnaires pour le financement, la construction, l'exploitation et l'entretien, en contrepartie de la perception d'un péage pour une durée déterminée préalablement. L'État fixe, dans le cadre de ce contrat, les missions qu'il confie aux différentes sociétés concessionnaires et, notamment, les niveaux de service d'exploitation attendus. Il veille au respect des engagements des concessionnaires par la mise en place d'indicateurs de performance et de qualité des services et des infrastructures.

La société concessionnaire supporte « à ses risques et périls » les aléas liés au financement, à la construction, à l'exploitation et au trafic.

Les contrats permettent en outre à l'État de programmer avec les sociétés concessionnaires les investissements supplémentaires à réaliser au cours de la vie de la concession, et d'ajuster les augmentations tarifaires nécessaires pour le financement de ceux-ci.



Les atouts du système de la concession

- Il a permis la construction en France de plus de 9000 km d'autoroutes à haut niveau de service
 - sans appel au budget public
 - aux risques et périls du concessionnaire
- Il fait porter sur des acteurs privés les risques de la concession (dette, trafic, etc.)
- Il est basé sur un contrat, révisé depuis la privatisation (2006)
 - plus contraignant
 - plus transparent
- Il encadre la tarification par contrat
 - en fonction de l'équilibre de la concession
 - à partir des investissements prescrits par l'État
- Il pérennise l'affectation des ressources
 - 18 milliards d'euros investis sur les 10 dernières années
- Il permet à l'État, au terme des contrats, de récupérer gratuitement des infrastructures au plus haut niveau de service et apurées de toute dette

➤ PLUS DE
9000 Km
D'AUTOROUTES

➤ 92% DES CLIENTS
SATISFAITS

➤ 18 milliards d'€
INVESTIS EN
10 ANS

➤ 5 FOIS
PLUS SÛR



Via le modèle de la concession, les sociétés concessionnaires ont pu faire de l'autoroute un univers de mobilité durable, de sécurité et de services. Ce réseau est cinq fois plus sûr que le réseau secondaire ; les investissements continus ont permis de déployer des services en adéquation avec les évolutions de la mobilité (informations trafic, rénovation et animations des aires, télépéage, etc.) et de limiter l'impact des infrastructures sur l'environnement (plus d'un milliard d'euros investi entre 2010 et 2013).

Autre fierté des sociétés concessionnaires, le très haut niveau de satisfaction de leur clientèle qui se maintient depuis plusieurs années au dessus du seuil d'excellence.



UNE LOI FONDATRICE ET 60 ANS AU SERVICE DE LA MOBILITÉ



1960 - 1969

Construction de 1 010 km



1970 - 1979

Création de quatre sociétés privées.
Construction de 2 723 km

De 2000 à 2006,

Le contexte des sociétés concessionnaires connaît de profonds changements

Les sociétés publiques deviennent des entreprises de droit commun et des appels d'offres européens sont ouverts pour toute nouvelle concession. De nouvelles sociétés apparaissent pour chaque nouvelle concession (ALIS, Eiffage-Viaduc de Millau, ARCOUR, ADELAC, A'liénor). Chaque concession doit présenter un équilibre financier propre.

Les relations entre l'État et ses concessionnaires sont contractualisées dans deux documents fondamentaux : le cahier des charges et le contrat d'entreprise.

En 2002, l'État ouvre le capital de deux sociétés d'autoroutes. En 2004, l'État ouvre le capital de quatre autres.

2005, l'État lance le processus de privatisation totale.

Loi du 18 avril 1955 : autorisation est donnée à l'État de créer des sociétés concessionnaires pour la construction et l'exploitation d'infrastructures autoroutières. Dès 1956 création de 5 sociétés publiques.



1980 - 1989

Création de deux sociétés nouvelles pour la construction et l'exploitation des tunnels alpins.

Construction de 1 782 km

Face aux difficultés financières rencontrées par certaines sociétés, l'État choisit de les regrouper avec des sociétés plus fortes financièrement et voisines géographiquement, ou d'en reprendre entièrement le capital.



1990 - 2000

Création de 3 groupes. Construction par adossement de 1 850 km

Les sociétés les plus petites deviennent filiales des plus grandes, constituant ainsi trois grands groupes régionaux :

- ESCOTA devient filiale d'ASF
- SAPN devient filiale de SANEF
- AREA devient filiale de SAPRR

2006, la privatisation des sociétés concessionnaires

- La privatisation des sociétés d'autoroutes en 2006 répondait pour le Gouvernement à un choix stratégique et budgétaire. En plus de la vente des parts de l'État dans les sociétés concessionnaires, l'opération a également permis de transférer la dette des autoroutes aux acheteurs privés tout en conservant les conditions d'une dynamique d'investissements en matière de sécurité, de qualité de services et de performance environnementale.
- À l'issue d'un appel d'offres, l'État a ainsi récupéré 15 milliards d'euros qu'il convient d'ajouter aux 2 milliards déjà perçus à l'occasion des ouvertures de capital engagées en 2002, a transféré un programme d'investissement de 4,4 milliards et une dette de 19,5 milliards d'euros. À ce stade, il est important de rappeler que les autoroutes n'ont pas été privatisées et restent la propriété de l'État qui en disposera totalement au terme des contrats de concession, apurées de toute dette.

**PLUS DE
40 milliards d'€**
D'ENGAGEMENTS PUBLICS
TRANSFÉRÉS AU PRIVÉ
À L'OCCASION
DE LA PRIVATISATION

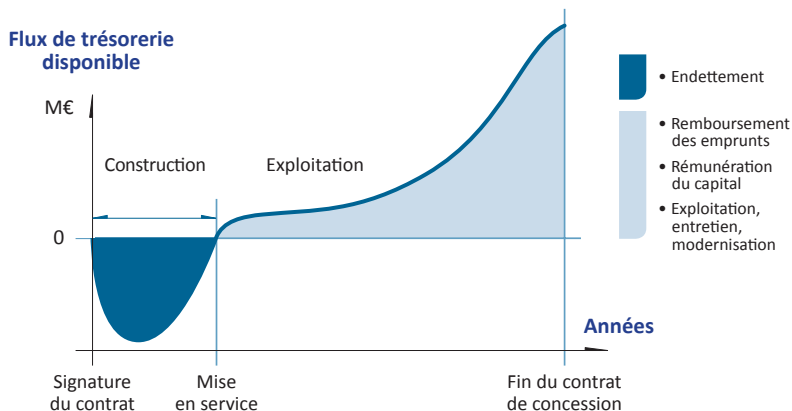
Le modèle économique de la concession

La concession d'infrastructures suppose, dès le lancement du projet, la mobilisation de capitaux très importants et de fait la création d'une dette tout aussi importante.

Durant les premières années du contrat de concession, qui correspondent à une montée en puissance progressive du trafic, les résultats des concessions sont généralement faibles voire déficitaires.

Ce n'est qu'au fil des années, une fois le trafic établi à son niveau de croisière, que les résultats obtenus permettent l'amortissement des investissements réalisés, le remboursement des emprunts contractés, puis, enfin, la rémunération du capital investi.

Ce décalage temporel important, pendant lequel la société concessionnaire supporte les risques liés à l'exploitation et au niveau de trafic, explique le profil particulier des résultats financiers d'une concession représentés par le schéma ci-dessous.



Le fort niveau d'endettement engagé dans le cadre des contrats de concession d'autoroutes n'est soutenable que par le moyen des péages acquittés par les usagers. Au-delà des frais liés à l'exploitation et à l'entretien de l'infrastructure, ils couvrent également les frais financiers (intérêts) et le remboursement du principal de la dette. Ainsi, la dette contractée est entièrement supportée par les sociétés concessionnaires, sans garantie des pouvoirs publics.

Contrairement aux investissements réalisés dans un cadre budgétaire classique, les infrastructures construites au travers des contrats de concession ne pèsent pas sur les finances publiques. Les recettes de péage permettent la pérennité de ce portage.

L'adossement, clé de voûte du système autoroutier

Le développement du réseau autoroutier a pu être réalisé grâce au principe de l'adossement. Il s'agit d'utiliser les recettes et les capacités d'investissement d'une concession « mature » pour subventionner la réalisation d'une partie du réseau moins rentable, mais répondant à des besoins d'aménagement du territoire, en prolongeant la durée de concession du réseau considéré mature. Les nouveaux emprunts contractés par la société concessionnaire pour financer ces investissements supplémentaires sont ainsi gagés sur les recettes de péage du réseau existant. Le péage continue d'être perçu sur les autoroutes les plus anciennes, il sert au développement de nouvelles autoroutes.

La réforme de 2000 a mis fin à ce système de solidarité entre les territoires pour favoriser le développement de la concurrence lors de la réalisation de sections nouvelles. Depuis, tout nouveau projet doit faire l'objet d'un appel d'offre européen.

Les conséquences de la remise en cause de l'adossement ont été immédiates pour les nouvelles concessions qui exploitent des sections relativement courtes (de 18 à 150 km). Les durées de concession y sont nécessairement longues (échéances 2060-2070), les tarifs kilométriques y sont plus élevés que dans les réseaux adossés et il est parfois nécessaire de recourir à des subventions publiques pour équilibrer les projets.



PAQUET VERT AUTOROUTIER 2010-2013 UTILISATION INNOVANTE DES CAPACITÉS D'INVESTISSEMENT DU SYSTÈME

Dans le cadre des lois de relance de début 2009, les sociétés concessionnaires ont proposé au Gouvernement un programme d'investissement immédiat assuré par un prolongement de leurs concessions, remettant ainsi l'adossement au centre du débat.

Cinq sociétés se sont ainsi engagées à investir 1 milliard d'€, en contrepartie le Gouvernement leur a accordé un an de prolongement de concession. Le programme, approuvé par la Commission Européenne, a été mis en place en 2009 pour un achèvement en 2013.

... et demain

Les sociétés d'autoroutes proposent à l'État, en s'appuyant sur le modèle de la concession et en ayant recours à l'adossement, un plan d'investissement autoroutier de grande ampleur qui permettra de contribuer encore à l'amélioration de la mobilité et du réseau d'infrastructures de transport. Ce vaste programme de travaux, nécessaires et urgents, représente un investissement de 3,7 milliards d'euros ; il va largement contribuer à la relance économique et concernera :



- des élargissements ou des investissements complémentaires non prévus dans les concessions actuelles,
- la requalification environnementale des sections d'autoroutes les plus anciennes dans la continuité des actions déjà engagées dans le cadre des engagements verts (2010-2013),
- l'intégration aux concessions existantes de sections non concédées et d'extensions limitées du réseau permettant une mise aux normes et un achèvement du maillage.

Les sociétés d'autoroutes proposent de développer de nouvelles solutions visant à augmenter et réguler l'offre de mobilité périurbaine avec :

- la promotion de l'usage collectif des infrastructures routières (covoiturage, autocars express, etc.),
- la création de « voies à haute capacité » intégrant de nouveaux services adaptés à cet usage collectif.



LES MEMBRES DE L'ASFA

Membres concessionnaires

ADELAC

ALBEA

ALICORNE

A'LIÉNOR

ALIS

ATLANDES

ATMB

Autoroutes et Tunnel du Mont Blanc

CEVM

Compagnie Eiffage du Viaduc de Millau

CCI DU HAVRE

Chambre de Commerce et d'Industrie du Havre

Groupe APRR

APRR – AREA

Groupe SANEF

SANEF – SAPN

SFTRF

Société Française du Tunnel Routier du Fréjus

SMTPC

Société Marseillaise du Tunnel Prado Carénage

VINCI Autoroutes

ARCOUR – ASF – COFIROUTE – ESCOTA

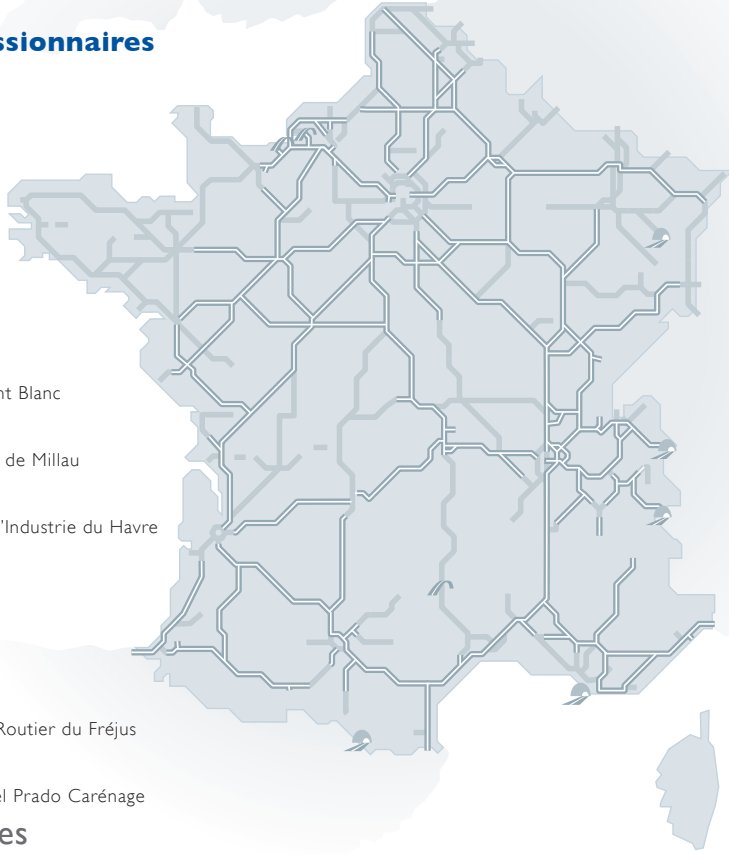
Membres exploitants

EGIS EXPLOITATION AQUITAINE – A63

EGIS ROAD OPERATION – A88

ROUTALIS – A28

SE A14 – A14





3, rue Edmond Valentin – 75007 Paris
Téléphone : +(33)1 49 55 33 00 – Fax : +(33)1 49 55 33 91

www.autoroutes.fr – E-mail : asfa@autoroutes.fr