



Ce qu'il faut savoir sur les concessions autoroutières

Janvier 2015

- ↗ Quelques idées simples pour rétablir la vérité sur le système autoroutier concédé
- ↗ Pour une juste appréciation de la rentabilité des concessions autoroutières
- ↗ L'affectation des dividendes des sociétés d'autoroutes
- ↗ Depuis la privatisation ... un réseau, des services

QUELQUES IDÉES SIMPLES POUR RÉTABLIR

LA VÉRITÉ SUR LE SYSTÈME AUTOROUTIER CONCÉDÉ

1 – La privatisation a été une rupture

Non. Les sociétés concessionnaires font le même métier depuis plus de cinquante ans, et l'exerceront pendant encore vingt ans suivant leurs cahiers des charges. Elles ont construit un réseau de 9 000 km, et portent une dette de 30 Milliards d'euros pour le compte de l'État. De ce point de vue, la privatisation n'a rien changé, elles sont et seront délégataires du service public de l'État, investisseurs et constructeurs pour le compte de l'État, fournisseurs de services de mobilité pour les citoyens, et... endettées en confiance pour éviter que l'État ne le soit.

Bien sûr, leur actionariat a changé en 2006 lors de la privatisation ; mais pour le reste, rien n'a été modifié. Enfin si : leurs cahiers de charges ont été durcis au passage, ainsi que les contrats de plan qui définissent les investissements et les tarifs, les contrôles ont été multipliés, la transparence s'est généralisée. Tout ceci, conformément à une recommandation de l'Autorité de la concurrence de 2005.

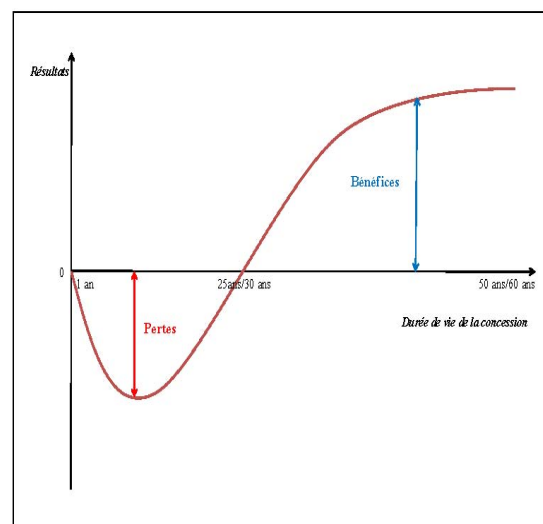
2 – Les sociétés ont été bradées lors de la privatisation

Non. La privatisation a été une excellente affaire pour l'État. Elle s'est faite à une époque de « pic boursier » de l'économie française et mondiale, qui a permis à l'État, dans un processus ouvert, de valoriser au mieux le flux de dividendes futur et d'optimiser le versement immédiat, sur le budget 2006, d'un montant de 15 Milliards d'euros, portant à 19 Milliards le montant total de la privatisation en comptant l'ouverture de capital de 2002 et l'augmentation de capital de 2005.

Il faut rappeler que, lors de la privatisation, les sociétés étaient cotées en bourse, et que les évaluations se sont faites sur la base des cours de bourse du moment, et d'un taux d'actualisation de 8 %, largement inférieur aux taux pratiqués en général pour ce genre d'opérations.

3 – L'activité des sociétés génère des marges très élevées

Oui. Et c'est le modèle de la concession qui, structurellement l'exige. C'est d'ailleurs précisément ce qui a été vendu par l'État en 2006 : un outil de financement d'une dette qu'il faut rembourser deux fois, puisque les autoroutes sont rendues gratuitement à l'État en fin de concession, mais aussi capable de financer de nouveaux investissements – 1,8 Milliard d'euros par an. Le modèle de la concession est une courbe en V où l'on commence par perdre beaucoup d'argent pendant de longues années, puis à en gagner beaucoup pendant moins d'années pour rembourser les dettes contractées dans la première phase. En 2006, les acheteurs ont, pour acquérir les sociétés, mobilisé une dette équivalente à celle... qu'ils ont achetée.



4 – Les marges, si elles ne sont pas illégales, sont immorales

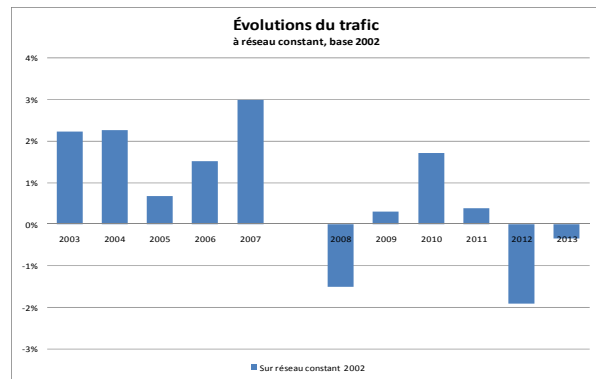
Non, mille fois non. Il n’y a rien d’immoral à dégager des résultats pour payer les intérêts de la dette et la rembourser progressivement, et pour rémunérer le capital. Il n’y a rien d’immoral à gérer avec le souci de la rentabilité la plus grosse dette du CAC 40. Car le taux de rentabilité interne des concessions, calculé sur leur durée entière comme il se doit, et non de façon instantanée ce qui n’a pas de sens, est situé entre 6,5 et 8,5 % ; un tel taux est considéré, même par des investisseurs publics comme la CDC ou les caisses d’épargne, comme insuffisant pour justifier des projets d’investissement, des TRI à deux chiffres étant exigés.

Alors des marges instantanées de 20 à 25 %, non, ce n’est pas immoral ; et c’est même en dessous du modèle d’acquisition de 2006, précisément celui qui a été vendu par l’État à cette date, au juste prix. Quant à comparer ces marges instantanées avec celles de l’industrie classique ou du commerce, c’est tout simplement oublier le poids de la dette dans le secteur autoroutier : dans ce secteur, il faut investir en moyenne 5 euros pour 1 euro de chiffre d’affaires, une marge instantanée de 25 % correspond à une rentabilité ramenée à la valeur de l’actif de 5 %.

5 – Le risque est inexistant, si l’on regarde le passé

Cette affirmation est absurde. Évidemment, on doit apprécier le risque du futur en analysant l’historique passé, mais si l’histoire était linéaire, les banqueroutes ou les catastrophes naturelles n’existeraient pas. De plus, le passé le plus récent a montré la sensibilité extrême de l’activité autoroutière aux crises, qu’il s’agisse de la flambée des cours du pétrole ou de la chute de l’activité industrielle française. Aujourd’hui, le trafic poids lourds constaté sur les réseaux est revenu à l’identique de celui du début des années 2000.

On est loin des prévisions optimistes faites lors de la privatisation, on est loin aussi des prévisions de recettes faites à cette époque. Il en va de même des paramètres financiers, puisque, la crise des instruments financiers en 2008 a lourdement impacté la dette et son refinancement.



Cette sensibilité du modèle aux aléas conjoncturels est directement liée à l’évolution du PIB, mais aussi à celle de la consommation des ménages. La période qui s’est ouverte avec la crise de 2008 n’augure malheureusement pas, à court terme, d’amélioration rapide de ces indicateurs, et l’investissement de long terme sur le transport routier est aujourd’hui un acte de foi dans l’avenir qui relève du pari.

6 - La rémunération du risque est trop importante dans le schéma concessif autoroutier

Non. La rémunération du risque est appréciée par le concédant en fonction d’hypothèses économiques et financières qui font l’objet d’une discussion contradictoire lors des négociations contractuelles. Cette confrontation a eu lieu en 2006 lors de la privatisation, elle a été suivie lors de la signature de chacun des contrats de plan quinquennaux. Depuis, le trafic s’est constamment maintenu sous les prévisions initiales, et il y a peu de chances qu’il les rattrape un jour. Depuis, l’économie s’est dégradée, l’inflation baissant de façon constante au point que la déflation menace, ce qui est le scénario le pire pour des investisseurs de long terme.

Les concessionnaires et leurs actionnaires assument ce risque sur leurs capitaux. Il est naturel qu’il soit rémunéré, sinon les investisseurs n’assureraient pas la couverture de la dette. Tout récemment, dans le cadre du plan de relance en cours de finalisation, une mission conjointe Ministère de l’Écologie-Ministère des Finances a validé des objectifs de TRI, qui ont été soumis à la Commission Européenne, et se situent dans la fourchette de 6 à 9 % de rémunération du capital, ce qui, on l’a vu, est en-dessous des taux théoriques de la CDC.

7 – Les relations entre l’État et ses concessionnaires sont influencées par la puissance des grands groupes actionnaires

Oui, évidemment, à raison de l’avantage que l’État peut en tirer. Car la puissance des grands groupes actionnaires permet à l’État de faire jouer à plein l’effet de levier par leur capacité à emprunter sur les marchés financiers. C’est un avantage considérable pour l’État, dont il profite largement au travers de ses contrats avec les concessionnaires.

En revanche, le contrôle exercé par l’État au travers des outils mis en place par son administration n’autorise pas les chemins de traverse, d’autant que les résultats de ces contrôles sont maintenant communiqués en transparence totale au Comité des Usagers du Réseau Routier national.

8 – Les concessionnaires ont bénéficié d’une aubaine de 3,6 Milliards d’euros du fait de la déductibilité des intérêts des emprunts

Non, cette affirmation est fautive. Le régime de la déductibilité totale des intérêts d’emprunt était le régime fiscal normal jusqu’en 2013 pour toutes les entreprises. C’est à cette date seulement que le Parlement a institué un plafonnement de cette déductibilité ; néanmoins, les délégations de service public, structurellement lourdement endettées, en ont été exemptées par le Gouvernement. Cette exonération a permis le maintien de l’équilibre des contrats en cours et peut être valorisée de l’ordre de 60 à 100 Millions d’euros par an seulement depuis 2013.

De plus, considérer cette exemption du plafonnement comme un « avantage » ou une aubaine est tout simplement oublier que la déductibilité des intérêts a été l’un des paramètres de la valorisation du système lorsqu’il a été privatisé, constituant un des éléments du « package » global vendu par l’État en 2006.

9 – Les concessionnaires font payer l’autoroute deux fois à l’usager

Non. Lors de la privatisation, les autoroutes étaient loin d’être amorties. En effet, les revenus des autoroutes les plus anciennes, dites matures, ont été utilisés entre 1990 et 2000 pour asseoir le financement des autoroutes d’aménagement du territoire, moins fréquentées et plus onéreuses. Cet adossement a d’ailleurs permis d’appliquer à ces nouvelles autoroutes des tarifs harmonisés avec les plus anciennes, bien inférieurs à ceux des autoroutes construites depuis 2000 sous le régime imposé par la législation européenne.

10 – Les tarifs de péage sont 20% trop élevés

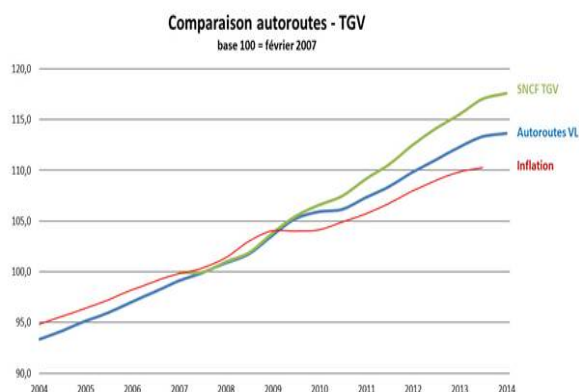
Non, les ministres des finances n’ont pas approuvé, depuis des générations, des tarifs spoliant les Français. Non seulement les concessionnaires ne font pas payer l’autoroute deux fois à l’usager, mais depuis la privatisation, ils ont investi 14 Milliards d’euros dans le réseau autoroutier, et ils ont versé 15 Milliards d’impôts et taxes à l’État ; en plus des 17 Milliards qu’ils ont acquitté lors de la privatisation, et des 30 Milliards de dettes contractées.

La concession est donc un système gagnant-gagnant : pour l’État, qui encaisse des montants substantiels – inégalés au sein des entreprises du CAC 40 ; pour les usagers du réseau, qui bénéficient d’infrastructures à haut niveau de service, bien entretenues et sûres ; pour les sociétés concessionnaires et leurs actionnaires, qui bénéficient d’une base d’activité leur permettant de rayonner dans le monde entier.

11 – Les tarifs ont plus progressé après la privatisation qu’ils ne progressaient auparavant

Non. Ils ont moins progressé après la privatisation qu’ils ne progressaient auparavant. Entre 2000 et 2006, pour une inflation moyenne de 1,63 %, l’augmentation moyenne des tarifs des sept sociétés « historiques » a été de 2,06 %. De 2007 à 2014, pour une inflation moyenne de 1,43 %, l’augmentation moyenne a été de 1,81 %. Sur cette période, l’augmentation tarifaire inclut un effet externe qui est l’augmentation de la Taxe d’aménagement du territoire perçue par l’État sur les automobilistes acquittant le péage, pour financer les trains d’équilibre des territoires (0,5 %).

Par comparaison, l’augmentation moyenne des tarifs du TGV a été, dans le même temps, de 2,3 %.



12 – Les contrats de plan compensent par des augmentations de tarif indues des opérations d'investissement non éligibles à la compensation

Non. L'éligibilité des opérations à compensation incluses dans les contrats de plan n'est pas le fruit de négociations, mais l'application du cahier des charges de concession. Le Conseil d'État vérifie le bien-fondé de cette compensation lors de l'examen qu'il fait des avenants au cahier des charges qui concrétisent ces contrats. Il n'existe donc pas de marge d'interprétation qui serait laissée à la libre décision des concessionnaires.

Lorsque l'État demande la réalisation d'investissements non prévus par le cahier des charges, la formule tarifaire est ajustée pour les compenser en effectuant un calcul contradictoire de Valeur actualisée nette (VAN) : en d'autres termes, on calcule le péage nécessaire pour rembourser l'investissement supplémentaire sur la durée de concession restante.

13 – Les plans de relance négociés en 2009 et 2013 sont trop favorables aux concessionnaires et compensent en bonne partie des opérations non éligibles à la compensation

Non. Le plan de relance de 2009, dit « Paquet vert », a permis de réaliser en moins de trois ans une modernisation environnementale des autoroutes construites il y a plus de trente ans, qui ne s'imposait nullement au titre de leurs cahiers des charges, voire même de la réglementation applicable à ces anciens réseaux. Il a permis de faire d'une pierre deux coups, un gagnant-gagnant économie/environnement, et a apporté un formidable coup de fouet à une période très grave pour l'activité et l'emploi. Ce plan de relance a été scruté par les services de la Commission Européenne, et approuvé par le Collège des Commissaires en 2009.

Pour le deuxième plan de relance négocié en 2013, l'État et ses concessionnaires ont tiré les conséquences du rapport de la Cour des Comptes, émis suite à son contrôle de la réalisation du premier plan. Les hypothèses économiques de long terme ont été fixées par une mission interministérielle, sans laisser de marges de manœuvre aux concessionnaires ; la compensabilité des investissements a été scrutée et contrôlée par les services du Ministère de l'Écologie.

Ce plan de relance a été contrôlé, et l'éligibilité des opérations scrutée à nouveau par la Commission Européenne au titre des deux directives 2004/18 et 2014/23

14 – Les marchés de travaux sont prioritairement attribués aux entreprises des groupes actionnaires

Non. Les dirigeants des concessionnaires sont, comme les autres, soumis au droit et ne s'exposent pas à l'abus de biens sociaux. Et c'est bien le contraire, car l'État leur a même imposé, lors de la privatisation, des règles de passation des marchés qui sont plus contraignantes que celles de ses propres marchés publics ou de ceux des collectivités, en fixant des seuils largement inférieurs.

Non, car l'attribution des marchés est contrôlée par des commissions des marchés où siège l'administration, qui rendent compte à une commission nationale des marchés.

Non, car les procédures sont transparentes ; elles sont diversifiées et fixées de façon indépendante par chaque commission des marchés de chaque société.



POUR UNE JUSTE APPRÉCIATION DE LA RENTABILITÉ

DES CONCESSIONS AUTOROUTIÈRES

Le rapport de l'Autorité de la Concurrence, publié le 18 septembre 2014, a mis en exergue une « rentabilité exceptionnelle » des sociétés concessionnaires d'autoroutes historiques, de 20 à 24 %, incohérente avec leur situation qu'elle estime dénuée de tout risque. Cette double affirmation l'a conduit à assimiler les concessions autoroutières à des « rentes ».

Mais la rentabilité d'une concession, dont la durée de vie est - par définition - limitée, ne peut se mesurer de manière pertinente par le rapport entre le résultat annuel et le chiffre d'affaires comme le fait l'Autorité : celui-ci ne constitue qu'une photographie instantanée de la situation de la société concessionnaire, et non une mesure fiable de la rentabilité de l'investissement réalisé par les actionnaires de celle-ci.

Une concession autoroutière suppose la réalisation d'investissements très lourds au démarrage. Ces investissements doivent s'amortir impérativement sur la durée de la concession, car, à l'échéance du contrat, l'ouvrage concédé est restitué au concédant gratuitement et en parfait état de fonctionnement.

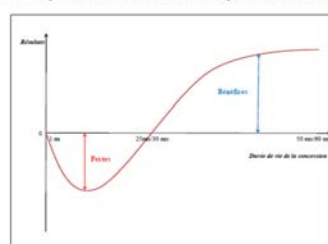
Dans les premières années de la concession, les résultats sont déficitaires car les recettes nettes des coûts d'exploitation ne permettent pas de couvrir les frais financiers et l'amortissement des investissements. Ils s'améliorent ensuite au fur et à mesure de la montée en régime du trafic et des recettes corrélées à l'inflation.

Lorsque la concession atteint son stade de maturité, les résultats progressent de manière significative jusqu'à l'échéance du contrat.

A cette date, le capital investi par les actionnaires et les emprunts contractés doivent avoir été entièrement remboursés et rémunérés car, comme rappelé précédemment, les actifs de la société concessionnaire sont rendus gratuitement à l'Etat.

Ceci est parfaitement illustré par le graphique suivant, issu du rapport de l'Autorité de la Concurrence (paragraphe 62 du rapport).

62. Le modèle économique simplifié des concessions d'autoroutes peut donc être présenté de la manière suivante, faisant apparaître, à l'issue d'une période de perte de 25/30 ans, un retour à l'équilibre marquant le commencement d'une période de rentabilité croissante :



Il ressort de la courbe ci-dessus qu'il est normal que les résultats comptables des sociétés concessionnaires soient élevés durant la phase de maturité de la concession car ils sont la contrepartie des pertes réalisées dans la phase de montée en régime de celle-ci.

Les taux de marge sur chiffre d'affaires (CA) des sociétés concessionnaires ne peuvent donc être comparés à ceux couramment observés dans l'industrie ou le commerce.

C'est précisément parce qu'il a cédé des sociétés matures, dont les marges sur CA étaient déjà très élevées, que l'État a pu tirer autant d'argent de la privatisation, charge aux acquéreurs d'amortir leur investissement sur la durée de vie résiduelle des sociétés acquises.

Dès lors, il est incompréhensible que l'Autorité de la Concurrence ait comparé des photographies instantanées de taux de résultats d'une courbe aussi particulière, avec ceux dégagés par les sociétés de l'industrie du luxe : outre le fait que ces sociétés n'ont pas une durée de vie limitée contrairement aux sociétés concessionnaires, leur niveau d'investissements est sans commune mesure avec ceux du secteur des concessions autoroutières.

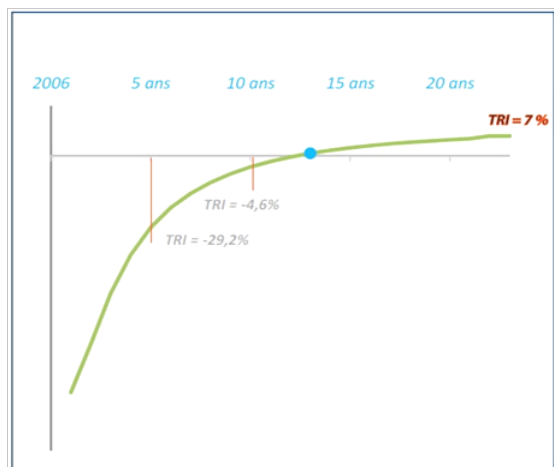
Pour faire l'acquisition des sociétés concessionnaires d'autoroutes privatisées en 2006 et dans les années suivantes, les acquéreurs ont investi au total 22,5 Milliards d'euros.

Cet investissement a été financé pour partie en capital, pour partie par emprunt auprès des banques et des marchés obligataires, ce qui a nécessité l'obtention de notations appropriées auprès des agences spécialisées (Standard & Pooors, Moody's).

C'est pourquoi le seul indicateur véritablement pertinent pour mesurer la rentabilité des sociétés concessionnaires d'autoroutes privatisées est le Taux de rentabilité interne (TRI) pour l'investisseur :

- Le TRI investisseur mesure, sur la durée résiduelle de la concession, la rentabilité du capital investi en comparant le flux des dividendes actualisés avec le montant de l'investissement initial.
- Pour leurs décisions d'investissement, les investisseurs publics, tels que la Caisse des Dépôts, retiennent généralement des TRI de l'ordre de 10 % ; de leur côté, compte tenu de leurs contraintes propres, les investisseurs privés demandent des TRI supérieurs, lesquels varient en fonction du profil de risque de l'activité ou du projet.

La courbe ci-dessous montre l'évolution théorique du TRI investisseur « instantané à date » d'une concession autoroutière post-privatisation.



Elle représente la constitution progressive de la rentabilité de l'investissement tout au long de la durée résiduelle de la concession, pour parvenir au taux ciblé lors de la décision d'investissement, lequel n'est atteint que vers la fin de la concession.

On note, en particulier, que 10 ans après l'acquisition, le TRI investisseur est encore négatif.

Dans la réalité, la rentabilité de l'investissement est, en outre, affectée par les risques inhérents aux concessions, qui sont de 3 natures principales :

- le risque de dérive des coûts de travaux,
- le risque de variation des taux d'intérêt,
- le risque trafic.

Il s'y ajoute le risque de liquidité compte tenu de la nécessité d'assurer le refinancement des emprunts émis.

La crise financière de 2008 a montré que ces risques peuvent se manifester, avec des conséquences à la fois brutales (hausse des taux d'intérêt et des marges de crédit, impossibilité d'émettre des emprunts obligataires pendant près de 6 mois) et durables (atonie du trafic poids lourds).

Lors du processus public d'enchères pour la vente des sociétés publiques par l'État en 2005, les futurs actionnaires ont estimé les TRI cibles de leurs investissements respectifs entre 7,56 et 9,5 %.

Conséquence du processus de mise en concurrence, les investisseurs retenus par l'État ont ainsi accepté des niveaux de TRI investisseur inférieurs à ceux alors observés pour des décisions d'investissement privées.

Par ailleurs, l'évolution défavorable du trafic par rapport aux prévisions, intervenue depuis 2006, a entraîné une détérioration des TRI investisseurs.

Enfin, à l'occasion de la négociation relative au Plan d'investissement autoroutier, récemment approuvé par les autorités de Bruxelles, **l'État a imposé aux concessionnaires les Taux de rentabilité interne suivants :**

- Groupe APRR : 7,7 %
- Groupe ASF : 7,8 %
- Groupe Sanef : 7,8%

Lors d'une réunion qui s'est tenue le 18 décembre 2014 à la demande conjointe de la Ministre de l'Écologie et du Ministre de l'Économie, les représentants de l'Autorité de la Concurrence ont d'ailleurs reconnu ne pas avoir mesuré la rentabilité des investissements engagés par les actionnaires des sociétés concessionnaires, mais seulement la rentabilité de l'exploitation au niveau de la concession, sans prise en considération de l'aspect patrimonial découlant de l'acquisition de ces concessions.

AFFECTATION DES DIVIDENDES DES SOCIÉTÉS D'AUTOROUTES

Depuis la publication du rapport de l'Autorité de la Concurrence, deux chiffres ont souvent été rapprochés.

- Le montant perçu par l'État lors de la privatisation, soit 14,8 milliards d'euros.
- Le montant des dividendes versés par les sociétés concessionnaires sur la période 2006-2013, soit 14,9 milliards d'euros.

Ceci a conduit à des commentaires sur les surprofits des actionnaires des sociétés d'autoroutes qui auraient en quelque sorte déjà récupéré leur mise après seulement huit ans alors que leurs concessions courent en général au-delà de 2030.

Ces chiffres sont-ils vrais ? NON

- Le prix d'acquisition des sociétés d'autoroutes par les investisseurs est de 22,5 milliards d'euros et non de 14,8 milliards d'euros qui n'est que la part perçue par l'État en 2006. Il faut en effet aussi prendre en compte le prix payé en 2006 aux autres actionnaires mais également la somme perçue par l'État en 2002.
- Les dividendes ont été versés année après année et chacun sait qu'un euro de 2014 n'a pas la même valeur qu'un euro en 2006. Si on corrige de l'inflation les dividendes versés sont de l'ordre de 13,9 milliards d'euros.
- On oublie de dire que depuis la privatisation, 14 milliards d'euros ont été investis par les concessionnaires.

Les dividendes sont-ils des surprofits pour les actionnaires ? NON

- Les nouveaux actionnaires ont donc acheté 22,5 milliards d'euros des sociétés d'autoroutes dans lesquelles il y avait déjà 20 milliards de dettes et avec des engagements de nouveaux investissements de 4,8 milliards. Il est très important de comprendre que ces sociétés ne valent plus rien à la fin de la concession puisque l'actif qu'est le réseau autoroutier est à cette date rendu gratuitement, et sans plus aucune dette, à l'Etat.
- Les dividendes versés par les sociétés d'autoroutes servent à rémunérer leur mise de fonds (22,5 milliards) à un taux de l'ordre de 8 % qui rémunère le risque de long terme et est inférieur au taux usuellement pratiqué par les investisseurs privés ou publics.

▪ Mais ces dividendes servent aussi à rembourser progressivement cette mise de fonds puisqu'elle ne vaudra plus rien à la fin de la concession.

▪ C'est le même mécanisme qu'avec un emprunt pour acheter son logement où la mensualité de remboursement sert à payer l'intérêt sur l'emprunt mais aussi à progressivement rembourser le capital. La banque qui prête ne fait pas un profit à hauteur de cette mensualité, et ne fait son profit éventuel qu'à hauteur d'une fraction de l'intérêt.

Les dividendes versés sont-ils supérieurs à ceux prévus au moment de la privatisation ? NON

- Le calcul montre que pour assurer la rémunération des fonds investis (22,5 milliards) et amortir progressivement ces fonds (qui ne valent plus rien à la fin des concessions), c'est 16,3 milliards de dividendes qui auraient dû être versés sur la période 2006-2013 au lieu des 14,9 effectivement versés. La séquence réelle s'écarte donc négativement des prévisions faites en 2006 en raison de la faiblesse du trafic, de l'inflation et de l'état de santé général de l'économie.
- Il est impossible de prévoir ce que cela va donner d'ici la fin des concessions (trafic, inflation, économie générale), il s'agit donc bien d'une activité à risque et c'est cette réalité qui justifie une rémunération des fonds investis à un taux supérieur à celui servi par la Caisse d'Épargne.

DEPUIS LA PRIVATISATION ... UN RÉSEAU, DES SERVICES

Un secteur qui contribue fortement au financement des infrastructures de transport

Les sociétés concessionnaires se caractérisent comme le contributeur principal pour l'investissement dans les infrastructures de transport en France, au bénéfice de l'aménagement des territoires.

Sans elles et sans le péage acquitté par leurs usagers, non seulement le réseau autoroutier ne se serait pas développé, mais toutes les grandes infrastructures de transport, comme les lignes de TGV, les canaux ou les transports en commun des agglomérations de notre pays, auraient vu leur développement compromis.

Entre 2005 et 2013, **10 Milliards d'euros provenant des concessions d'autoroutes ont abondé le budget de l'AFITF** : d'abord grâce au produit de leur vente, ensuite grâce aux versements annuels (Taxe d'aménagement du territoire, redevance domaniale, redevance spécifique pour les TER). Cela constitue environ 60% du budget cumulé de l'agence. Les sociétés concessionnaires en sont donc le financeur majoritaire.

Entre 2006 et 2013, **14 Milliards d'euros ont été investis par les sociétés d'autoroutes sur leur réseau** soit 1,8 Milliard chaque année. Ceci a permis le développement du réseau, au bénéfice de la desserte des territoires, de l'intégration environnementale de ces infrastructures et du développement économique du pays, dont elles constituent les artères principales.

Au total, **plus de 24 Milliards d'euros ont été affectés aux infrastructures de transport** en provenance des concessions autoroutières.

Sur la même période, **15 Milliards d'euros ont été versés par les sociétés d'autoroutes à l'État** sous forme d'impôts et taxes. A ces sommes s'ajoute la TVA perçue sur les péages autoroutiers pour un montant au moins équivalent. Au total, la contribution des péages autoroutiers au budget de l'État correspond à 1,4% de son budget alors que le poids dans l'économie du secteur autoroutier est de l'ordre de 0,4%. Les sociétés concessionnaires sont donc des contribuables très au-dessus de la moyenne.

C'est à tout cela que sert le péage acquitté par les utilisateurs du réseau

Des technologies de pointe au service de la sécurité routière

L'amélioration de la sécurité routière est une préoccupation majeure des sociétés d'autoroutes.

Elles innovent en permanence pour développer les services d'information routière permettant de mieux préparer les déplacements et d'avoir une information trafic en temps réel via les radios 107.7, les panneaux lumineux et les systèmes mobiles (Internet, applications...).

Elles ont développé l'information sur les temps de parcours qui participe à une meilleure sécurité des automobilistes. Le travail réalisé pour la mise en place de la régulation des vitesses améliorant la fluidité sur les axes les plus chargés a permis une réduction très significative des incidents.

Les sociétés d'autoroutes innovent également pour améliorer leurs systèmes d'exploitation et de détection afin d'être en mesure de réagir au plus près des événements (accidents, contresens, météo....).

L'évolution favorable des bilans d'accidentologie témoigne de l'importance des efforts consentis et des résultats obtenus ; ainsi, depuis plusieurs années l'autoroute est 5 fois plus sûre que le réseau routier. L'analyse de chaque accident mortel, afin d'en comprendre les causes principales, permet aux sociétés d'autoroutes d'engager les actions de sensibilisation les plus adaptées.

Elles contribuent également à l'amélioration de la connaissance collective sur la sécurité routière en général et la somnolence au volant en particulier, première cause d'accident sur le réseau :

- ◆ Des études scientifiques sont conduites avec les plus grands spécialistes ;
- ◆ Chaque accident mortel fait l'objet d'une analyse détaillée ;
- ◆ Des opérations de sensibilisation des conducteurs sont menées sur les réseaux ;
- ◆ Des campagnes de communication sont diffusées sur les sites Internet, les radios 107.7 et les réseaux sociaux.

Un programme exceptionnel d'investissement en faveur de l'environnement

Afin d'améliorer la qualité environnementale des sections les plus anciennes de leurs réseaux, les sociétés d'autoroutes ont proposé à l'État un programme destiné à les mettre aux normes environnementales les plus récentes en matière de :

- ◆ Protection de l'eau ;
- ◆ Limitation de la nuisance sonore ;
- ◆ Protection de la biodiversité ;
- ◆ Réduction des émissions de CO2 ;
- ◆ Eco-rénovation des aires.

Ce programme qui a nécessité l'ouverture de plus de 2 000 chantiers a été mené en trois ans et a représenté plus d'1 Milliard d'euros d'investissements. Au terme de ce programme, mené de front avec les opérations courantes de développement et d'entretien de leurs réseaux, les sociétés d'autoroutes peuvent s'enorgueillir des résultats obtenus dans le respect des engagements pris vis-à-vis de l'État concédant.

Des services adaptés aux attentes de la clientèle

Les sociétés d'autoroutes ont mis en œuvre un programme pluriannuel de rénovation des installations sur les aires de repos et de services. Ces espaces et installations, de grande qualité, sont conçus comme des lieux de vie incitant à la pause et offrant des services adaptés à l'ensemble de la clientèle (familles, professionnels...). Ce programme s'est traduit par :

- ◆ La modernisation des installations de plus de 240 boutiques et selfs-restaurants ;
- ◆ La présence de plus de 60 marques de restauration avec des offres très diversifiées ;
- ◆ La mise aux normes d'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite de l'ensemble des installations ;
- ◆ Le déploiement de services spécifiques pour les chauffeurs poids-lourds : aires de stationnement sécurisé, affichage des places disponibles, espaces dédiés (détente, douche,...).

Été comme hiver l'accueil des vacanciers est assuré par les sociétés d'autoroutes qui mettent en œuvre un important dispositif d'animations sur les aires afin de leur proposer de se détendre, de participer à des ateliers de prévention ou à des activités sportives.

Les sociétés d'autoroutes sont attentives à la qualité du service délivré :

- ◆ Elles organisent chaque année une opération estivale proposant des menus à prix réduit en partenariat avec 12 associations de consommateurs et automobiles-clubs ;
- ◆ Elles assurent le fonctionnement d'un système de remontée des réclamations ;
- ◆ Elles mesurent en permanence la satisfaction de leurs clients au travers d'un indicateur de satisfaction dont les résultats sont publiés chaque année.

Les sociétés d'autoroutes ont développé l'usage du télépéage pour les véhicules légers, mis en place le télépéage pour les poids lourds et accru l'attractivité de ce service par le télépéage 30km/h. Les sociétés d'autoroutes mettent à disposition du grand public l'information sur le trafic (prévisions et temps réel), les itinéraires et les tarifs au travers du site portail autoroutes.fr.

Un secteur au service des nouveaux modes de mobilité

Les besoins de mobilité dans les grandes métropoles continuent de progresser, tout particulièrement dans les zones périurbaines et pour les déplacements domicile-travail. Les solutions classiques d'amélioration des transports collectifs ne permettent pas de répondre seules à ces besoins nouveaux, d'autres propositions doivent être étudiées. L'amélioration de la mobilité périurbaine passera par le déploiement d'un éventail de services optimisant les déplacements dans les zones de faible densité (ne permettant pas d'envisager le développement de modes lourds) ; la route sera naturellement l'infrastructure support de ces services. Les sociétés d'autoroutes participent très activement à la réflexion sur l'amélioration de la mobilité périurbaine et sont également à l'initiative de services d'autocars illustrant ce que pourraient être ces nouveaux usages de la route : la ligne A14 Express et la gare autoroutière de Briis-Sous-Forges sur l'A10. Sur leurs réseaux elles contribuent à améliorer l'offre de mobilité en déployant des parkings de co-voiturage.

Les sociétés d'autoroutes sont également présentes dans les clubs de réflexion mis en place par différents opérateurs, elles financent des études sur l'optimisation de l'utilisation des réseaux de transport par route et proposent au travers de colloques ou de séminaires, aux plus éminents spécialistes, de partager réflexions et propositions.

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

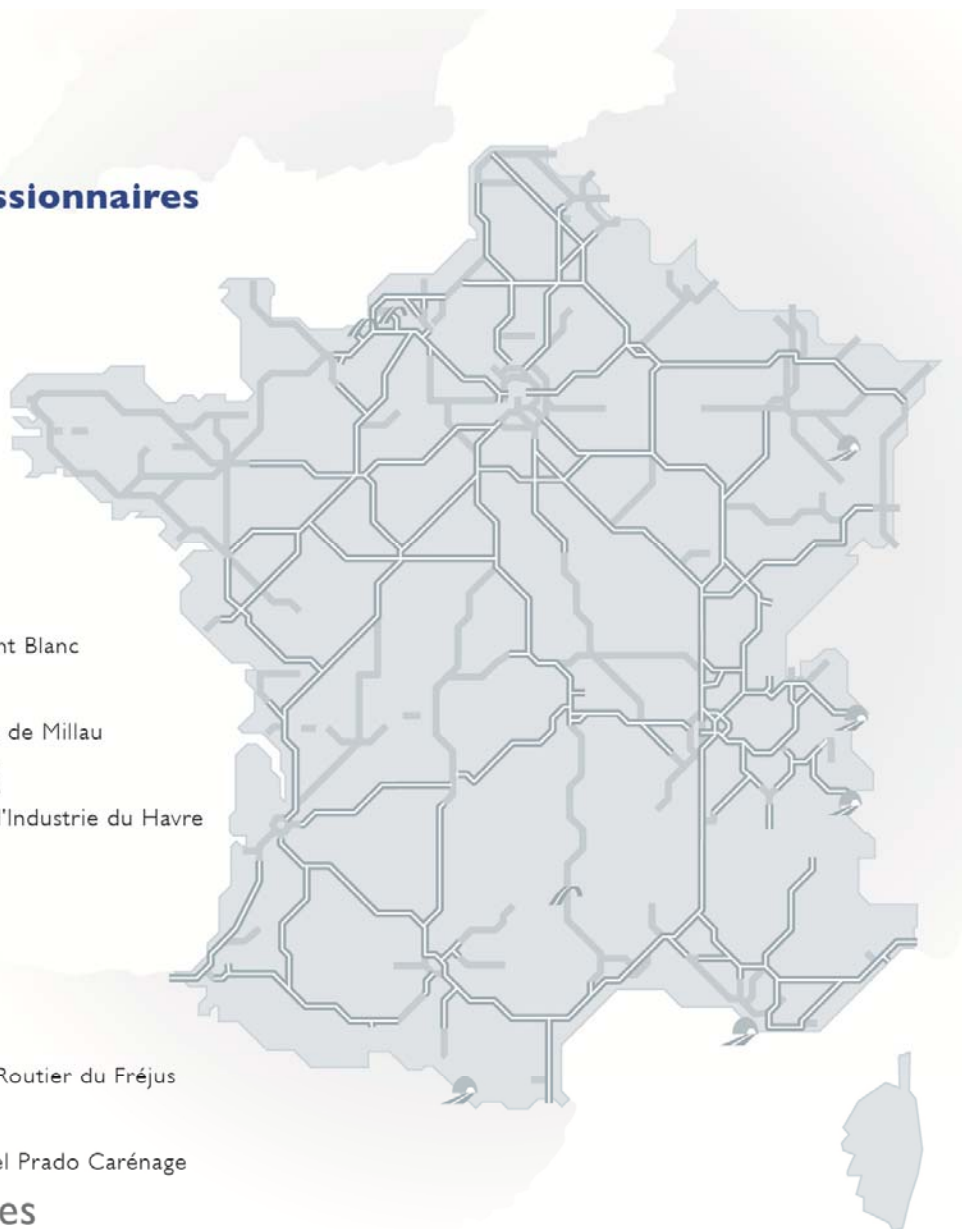
Société Française du Tunnel Routier du Fréjus

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

