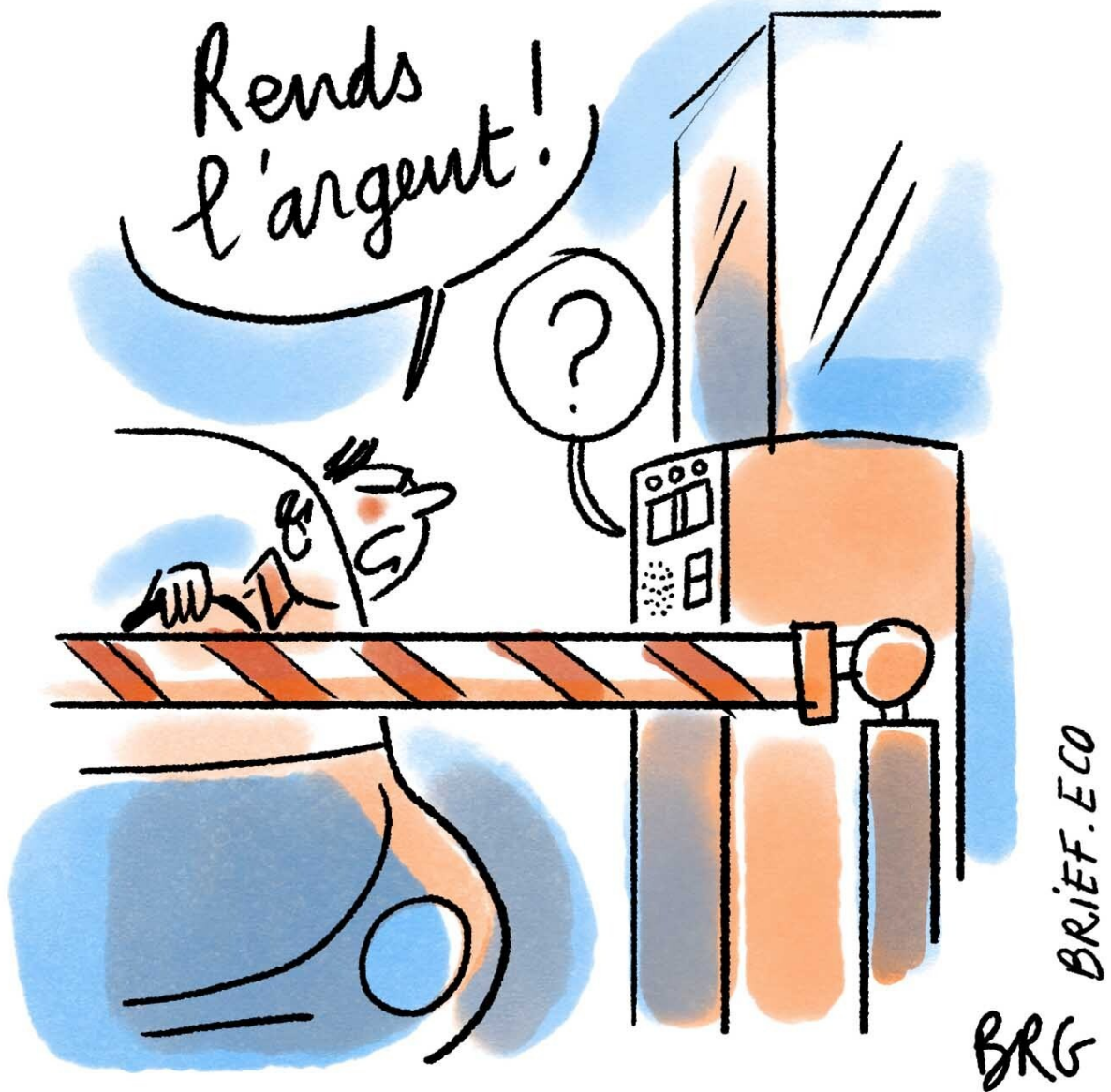


# Le très rentable réseau autoroutier français



# Les concessions autoroutières

*Le ministre délégué chargé des Transports, Jean-Baptiste Djebbari, a déclaré en avril 2021 que l'État ne comptait pas interrompre les contrats de concession des autoroutes à péage. En 1955, l'État a concédé à des entreprises publiques, puis privées, la construction, l'entretien et l'exploitation des autoroutes, avant d'en privatiser la majeure partie.*

## L'actualité

Lors d'un débat au Sénat sur le contrôle, la régulation et l'évolution des concessions autoroutières, le ministre délégué chargé des Transports, Jean-Baptiste Djebbari, a déclaré jeudi dernier que l'État ne comptait pas [interrompre ces contrats](#) qui doivent prendre fin entre 2031 et 2036. Les autoroutes appartiennent à l'État, mais la plupart sont exploitées et entretenues par des sociétés privées, via des contrats de concession.

Les contrats de concession existants, très largement confiés à des sociétés privées, sont contestés par la commission d'enquête du Sénat sur le contrôle, la régulation et l'évolution des concessions autoroutières. Celle-ci estime qu'ils donnent lieu à des profits excessifs pour les sociétés d'autoroute et à un manque à gagner pour l'État. Un rapport sénatorial publié en septembre 2020 a conclu qu'après 2022, les dividendes versés aux actionnaires des entreprises concessionnaires d'autoroutes « historiques », anciennement publiques et aujourd'hui privées, atteindraient environ 40 milliards d'euros.

Appelant à « trouver des mécanismes pour une plus grande modération tarifaire », Jean-Baptiste Djebbari s'est dit favorable à un « sommet des autoroutes ». Il souhaite que les contrats de concession soient « modernisés en fonction de nouvelles priorités, environnementales et tarifaires ».

## Le contrat de concession

À partir de 1955, l'État choisit d'étendre son réseau autoroutier [en mettant en place des contrats de concession](#) avec des sociétés d'économie mixte concessionnaires d'autoroutes, nouvellement constituées, « afin d'en accélérer le développement et de faire supporter par des tiers la plupart des risques liés au développement du réseau », explique sur son site l'Autorité de régulation des transports, une autorité publique indépendante. Une société d'économie mixte est une société anonyme dont les actionnaires majoritaires sont des personnes publiques. Avec ce type de contrat, l'État confie la construction, l'entretien et l'exploitation d'un ouvrage à ces sociétés. « **Les contrats de concession sont sujets aux risques de dépassement des coûts et de surestimation de la demande** », estime l'économiste français Jean Tirole, dans un article publié en 1999. L'État reste cependant propriétaire des ouvrages qui lui reviennent gratuitement à la fin des contrats de concession.

## Libéralisation et privatisation

À partir des années 1970, **l'État confie la construction et l'exploitation des autoroutes à des entreprises privées**. Au début des années 2000, l'État renforce le poids du secteur privé dans le capital des sociétés d'économie mixte concessionnaires d'autoroutes. **En 2006, il cède ses participations dans ces sociétés et privatise la quasi-totalité des autoroutes à péage**. La privatisation est une opération consistant [à transférer au secteur privé](#) la propriété de la majeure partie ou de la totalité du capital d'une entreprise publique. En 1962, les économistes américains James Buchanan et Gordon Tullock fondent l'école du choix public, qui préconise de privatiser les entreprises publiques pour les soumettre à la concurrence et garantir ainsi une meilleure allocation des ressources. Il existe également en France des autoroutes non concédées sans péage, appartenant à l'État et gérées par les directions interdépartementales des routes.

En 2019, 9 104 kilomètres d'autoroutes concédées à des sociétés concessionnaires d'autoroutes étaient en service, selon le rapport de l'Association des sociétés françaises d'autoroutes et d'ouvrages à péage [publié en mai 2020](#). Les sociétés Autoroutes Paris-Rhin-Rhône (filiale du groupe de construction français Eiffage), Autoroutes du Sud de la France (filiale du groupe de construction français Vinci) et Société des autoroutes du Nord et de l'Est de la France (filiale du groupe industriel espagnol Abertis) exploitaient en 2019 plus de 65 % des infrastructures autoroutières concédées. 18 sociétés exécutent actuellement 19 contrats de concession, selon l'Autorité de régulation des transports.

## Le rôle économique des péages

Les sociétés concessionnaires d'autoroutes **perçoivent les recettes des péages auprès des usagers afin de rentabiliser leurs investissements et de financer l'entretien des infrastructures autoroutières**. [Les tarifs des péages du réseau autoroutier](#) sont réglementés par l'État. Chaque année, les sociétés peuvent les réévaluer. La hausse annuelle est indexée sur l'inflation (l'augmentation générale des prix). En 2019, **les péages ont rapporté 10,6 milliards d'euros aux sociétés concessionnaires, contre 2,7 milliards d'euros en 2011**, selon un rapport publié en mai 2020 par l'Association des sociétés françaises d'autoroutes et d'ouvrages à péage, une association professionnelle regroupant les acteurs du secteur. L'augmentation des tarifs de péage se justifie pour compenser des investissements supplémentaires non prévus initialement ou une augmentation de la fiscalité, explique sur son site l'Autorité de régulation des transports.

## La question de la rentabilité

L'Autorité de la concurrence relevait dans un rapport publié en 2014, que les sociétés concessionnaires « historiques », anciennement publiques et aujourd'hui privées, affichaient une **« rentabilité exceptionnelle résultant, notamment, d'une augmentation continue du tarif des péages »**. Selon cette autorité administrative indépendante, cette rentabilité élevée est « assimilable à une rente, qui doit être davantage régulée en faveur de l'État et des usagers ». Une entreprise est rentable lorsque ses recettes (ou produits) sont supérieurs à ses coûts (ou charges) pendant une période donnée. Un rapport sénatorial publié en septembre 2020 estime que **les privatisations de sociétés d'autoroutes réalisées en 2006 ont fait perdre à l'État 6,5 milliards d'euros de recettes potentielles**, en raison notamment d'une sous-évaluation du prix de vente de la société Autoroutes du Sud de la France.

## Pour aller plus loin

### PRIVATISATION

Pourquoi l'État a-t-il choisi de privatiser les sociétés concessionnaires d'autoroutes dont la rentabilité est aujourd'hui très élevée ? Dans une série d'enquêtes, le journaliste Jacques Monin **raconte sur France Inter les raisons de ces privatisations et explique pourquoi elles font toujours débat**.

→ [Écouter les enquêtes](#).

### DEPENDANCE

Depuis 15 ans, chaque 1er février, les tarifs des péages autoroutiers augmentent. Dans une vidéo explicative, le journal Les Échos **détaille à travers différents graphiques les raisons pour lesquelles les tarifs augmentent et l'utilisation des recettes perçues par les sociétés concessionnaires d'autoroutes**.

→ [Voir la vidéo](#).

Source : <https://www.brief.eco/>