

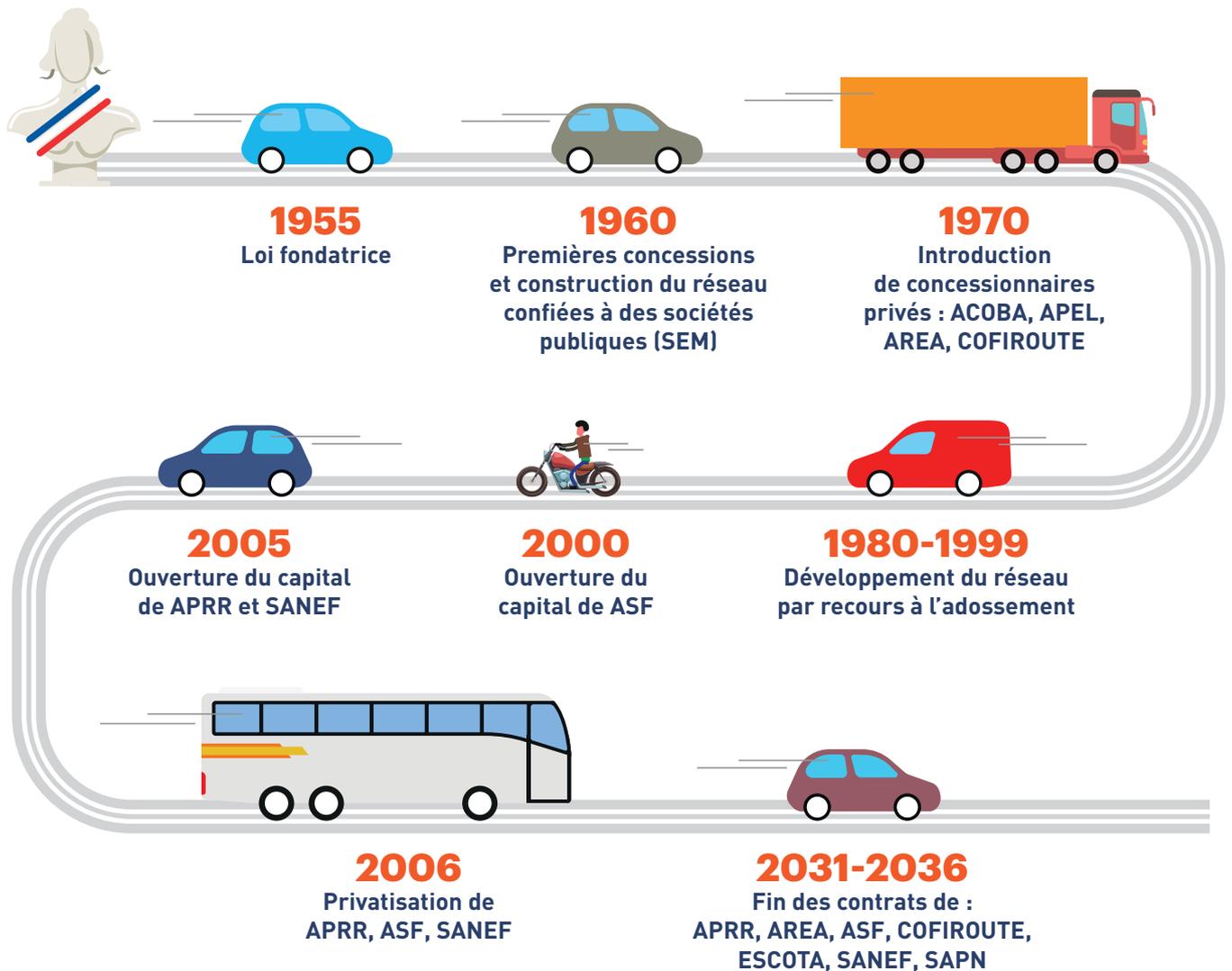
# LES IDÉES REÇUES

SUR LES CONCESSIONS  
**AUTOROUTIÈRES**  
**EN FRANCE**



# L'ÉTAT A PRIVATISÉ LES AUTOROUTES EN 2006

**FAUX**



- ▶ L'État a privatisé la gestion des autoroutes
- ▶ L'État est toujours le propriétaire des autoroutes
- ▶ À la fin des contrats de concession, les autoroutes seront restituées à l'État, en bon état et sans dette

**VRAI**

# LES AUTOROUTES ONT ÉTÉ **CONSTRUITES** **AVEC L'ARGENT** **DES CONTRIBUABLES**

**FAUX**

*DEPUIS LES PREMIÈRES CONSTRUCTIONS DANS LES ANNÉES 1960 ET JUSQU'À AUJOURD'HUI, LE SEUL MODE DE FINANCEMENT DES AUTOROUTES CONCÉDÉES EST LE PÉAGE ACQUITTÉ PAR LES USAGERS FRANÇAIS ET ÉTRANGERS.*

C'est ce qu'on appelle le principe de l'utilisateur-payeur.

Les péages autoroutiers ont aussi largement contribué au budget de l'État ; **56 Md€**, auxquels s'ajoutent **26 Md€** d'investissements depuis 2006, et donc bénéficié aux contribuables, via les recettes fiscales versées par les sociétés d'autoroutes :

- **Les taxes spécifiques** : redevance domaniale et Taxe d'Aménagement du Territoire (TAT) ;
- **La fiscalité générale** : TVA, impôts sur les sociétés.



## **AUTOROUTES NON CONCÉDÉES**

**Le contribuable français finance seul** l'exploitation et l'entretien du réseau qu'il l'utilise ou non

## **AUTOROUTES CONCÉDÉES**

**L'utilisateur, français ou étranger, finance** par le péage, l'exploitation et l'entretien du réseau

# LES USAGERS PAYENT POUR **DES AUTOROUTES DÉJÀ AMORTIES**

**FAUX**

**LORSQUE L'ÉTAT A CHOISI DE CONFIER À DES SOCIÉTÉS CONCESSIONNAIRES L'EXPLOITATION, L'ENTRETIEN ET LA MODERNISATION DE SES RÉSEAUX, LES AUTOROUTES ÉTAIENT LOIN D'ÊTRE AMORTIES. EN 2006, LES SOCIÉTÉS D'AUTOROUTES PRIVATISÉES CUMULAIENT ENCORE UNE DETTE DE 20 Md€.**

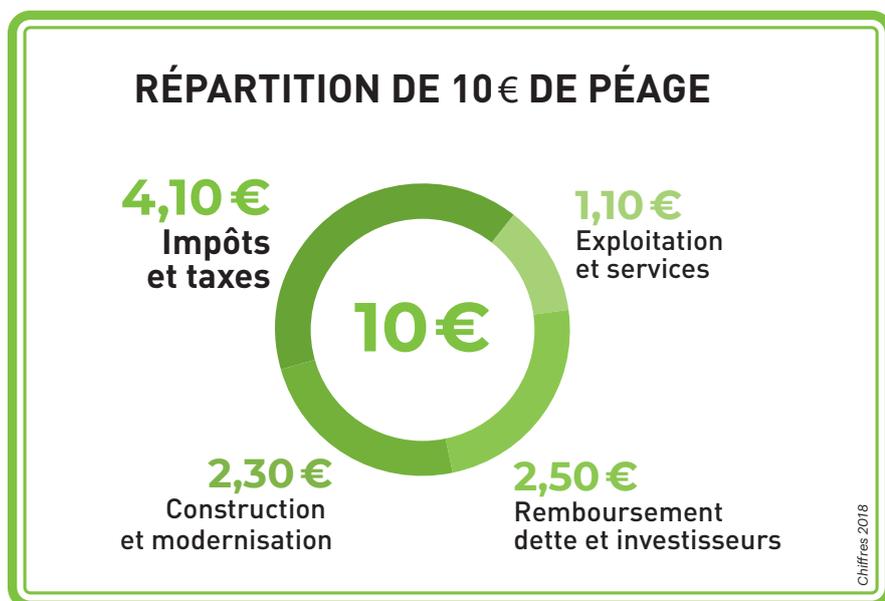
Avant 2000, les revenus des autoroutes les plus anciennes étaient utilisés pour financer les nouvelles autoroutes, moins fréquentées et plus chères à construire. Ce faisant, l'État reculait la date de fin de l'amortissement de ses autoroutes les plus anciennes pour étendre son réseau autoroutier. Il s'agissait du principe de l'adossement qui permettait également d'appliquer sur les nouvelles autoroutes

des tarifs homogènes avec ceux des autoroutes les plus anciennes.

Depuis 2000, le régime de mise en concurrence imposé par la législation européenne a entraîné la fin de l'adossement. Cette possibilité d'homogénéiser les tarifs entre réseaux récents et plus anciens a donc disparu.

# L'ÉTAT EST LE PREMIER BÉNÉFICIAIRE DES REVENUS DU PÉAGE

**VRAI**



s'ajoutent environ 25 Md€ de TVA, portant la contribution du secteur à 56 Md€ depuis 2006.

En 2019, l'impôt sur les sociétés acquitté par les sociétés d'autoroutes s'élevait à 1,6 Md€, ce qui représente 5 % de la recette totale annuelle de l'impôt sur les sociétés pour l'État.

Les sociétés d'autoroutes payent l'intégralité de leurs impôts en France. C'est une contribution considérable pour un secteur qui représente moins de 0,5 % du PIB.

L'État ne s'est pas privé de toute recette, **il est le premier bénéficiaire des péages : sur 10 € TTC de péage, 4,10 € lui sont reversés sous forme d'impôts et**

**taxes** – impôts sur les sociétés, Redevance Domaniale, Taxe sur l'Aménagement du Territoire, etc. – soit un total depuis la privatisation de plus de 30 Md€, à quoi

En privatisant les autoroutes, **l'État ne s'est pas privé du bénéfice de percevoir les dividendes futurs : il a juste fait le choix de les toucher par anticipation.**

# LES PÉAGES AUGMENTENT MOINS VITE DEPUIS LA PRIVATISATION



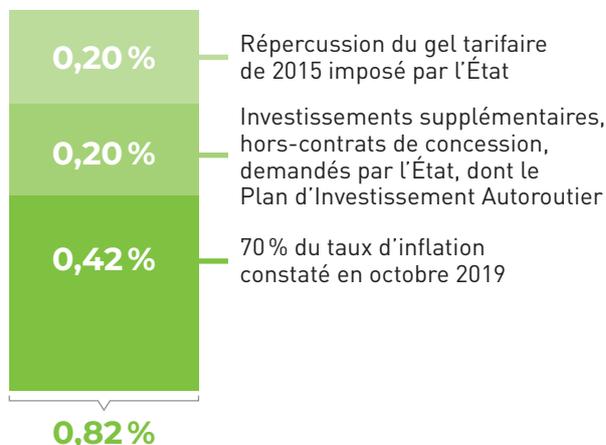
**LES TARIFS DES PÉAGES ONT PLUS AUGMENTÉ LORSQUE LES SOCIÉTÉS ÉTAIENT GÉRÉES PAR L'ÉTAT, SUR LA PÉRIODE 2000-2006. SUR CETTE PÉRIODE, LA HAUSSE ANNUELLE MOYENNE ÉTAIT DE 2,1%, CONTRE 1,5% ENTRE 2006 ET 2020. CETTE HAUSSE A DONC ÉTÉ CONTENUE DEPUIS QUE CE SONT DES SOCIÉTÉS PRIVÉES QUI ASSURENT L'EXPLOITATION, L'ENTRETIEN ET LA MODERNISATION DES RÉSEAUX.**

La synthèse 2019 du budget de l'automobiliste, publiée par L'Automobile Club Association, indique que le prix des péages (+1,86%) et le garage de la voiture (+1,20%) sont les deux seuls postes à rester les plus proches de l'inflation (+1,1%), loin des autres postes de dépense :

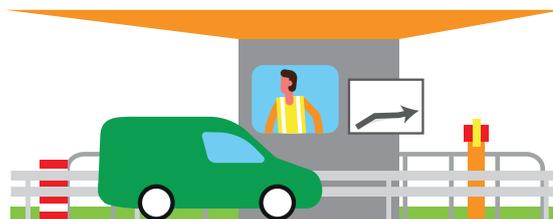
- entretien (+ de 3,9% à 7,7% selon les modèles) ;
- assurance (+2 à 6%).

Depuis 2019, l'automobiliste régulier et abonné peut toutefois diminuer la note par une réduction de 30% sur les tarifs de péages, fruit d'un accord entre le gouvernement et les principales sociétés concessionnaires d'autoroutes.

**Pour 2020, la hausse moyenne des péages est de 0,82%. Elle se décompose en :**



**+2,1 % PAR AN**  
avant la privatisation  
(entre 2000 et 2006)



**+1,5 % PAR AN**  
depuis la privatisation  
(entre 2006 et 2020)

# L'ÉTAT DÉCIDE ET CONTRÔLE LES HAUSSES DE PÉAGES



**LA HAUSSE ANNUELLE DES PÉAGES EST CLAIREMENT INDIQUÉE DANS LES CONTRATS DE CONCESSION, ET PRÉVUE PLUSIEURS ANNÉES À L'AVANCE. LES SOCIÉTÉS D'AUTOROUTES LES APPLIQUENT STRICTEMENT. LE CONSEIL D'ÉTAT VALIDE CES HAUSSES ET VÉRIFIE QU'ELLES COMPENSENT LES CHARGES NOUVELLES DES CONCESSIONS.**

Les augmentations comprennent deux facteurs :

- 70% de l'inflation ;
- La compensation d'investissements ou de coûts additionnels non prévus dans les contrats ou imposés par l'État, par exemple :
  - Hausse de la TAT\* en 2011 ;
  - Hausse de la redevance domaniale en 2013 ;
  - Compensation du gel des tarifs en 2015 ;
  - Financement du Plan d'Investissement Autoroutier de 2018.

L'application des hausses annuelles est rigoureusement contrôlée : les grilles tarifaires sont intégrale-

ment vérifiées chaque année par les services du Ministère de la Transition écologique et Solidaire et par la Direction Générale de la Concurrence, de la Consommation et de la Répression des Fraudes.

Une société concessionnaire ne peut en aucun cas ajuster ses tarifs. C'est ce qui justifie les clauses protectrices figurant dans son contrat de concession.

Ces clauses préservent la stabilité du contexte juridique et fiscal des concessions, et sont donc indispensables aux investisseurs pour garantir leurs financements.

\*TAT : Taxe d'Aménagement du Territoire.



**100 %**

**des hausses conformes aux formules de calcul prévues dans les contrats de concession**



**41 000**

**tarifs validés par l'État avant publication au Journal Officiel**

# LES ACCORDS ENTRE L'ÉTAT ET LES SOCIÉTÉS D'AUTOROUTES SONT PUBLICS



Tous les contrats et leurs avenants sont publiés au Journal Officiel. Ils sont accessibles sur le site du Ministère de la Transition écologique et Solidaire ([www.ecologique-solidaire.gouv.fr/societes-concessionnaires-dautoroutes-sca](http://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/societes-concessionnaires-dautoroutes-sca)).

# LA PRIVATISATION A PERMIS À L'ÉTAT DE **RENFORCER** **SES CONTRÔLES SUR** L'EXÉCUTION DES CONTRATS

**VRAI**

À l'occasion de la privatisation, l'État a imposé aux sociétés d'autoroutes des obligations renforcées en matière de qualité de service, de qualité des infrastructures et de niveau d'entretien, qui se traduisent

par des indicateurs précis de performance sur :

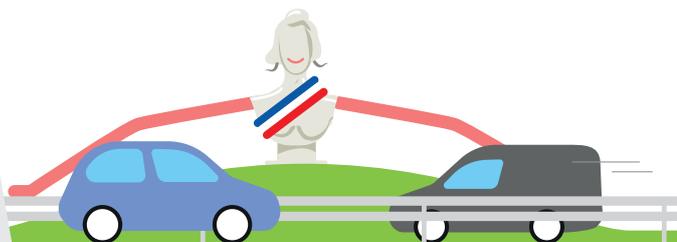
- l'état des ouvrages ou des chaussées ;
- les délais d'intervention sur événements ;
- les temps d'attente au péage ;

- la qualité des aires de repos ;
- la viabilité hivernale.

Ces indicateurs s'accompagnent de contrôles et de pénalités qui n'existaient pas avant la privatisation.

**PRIVATISATION**  
=

- ✓ Meilleur niveau d'entretien et de service
- ✓ Mise en concurrence
- ✓ Contrôle des tarifs et des investissements



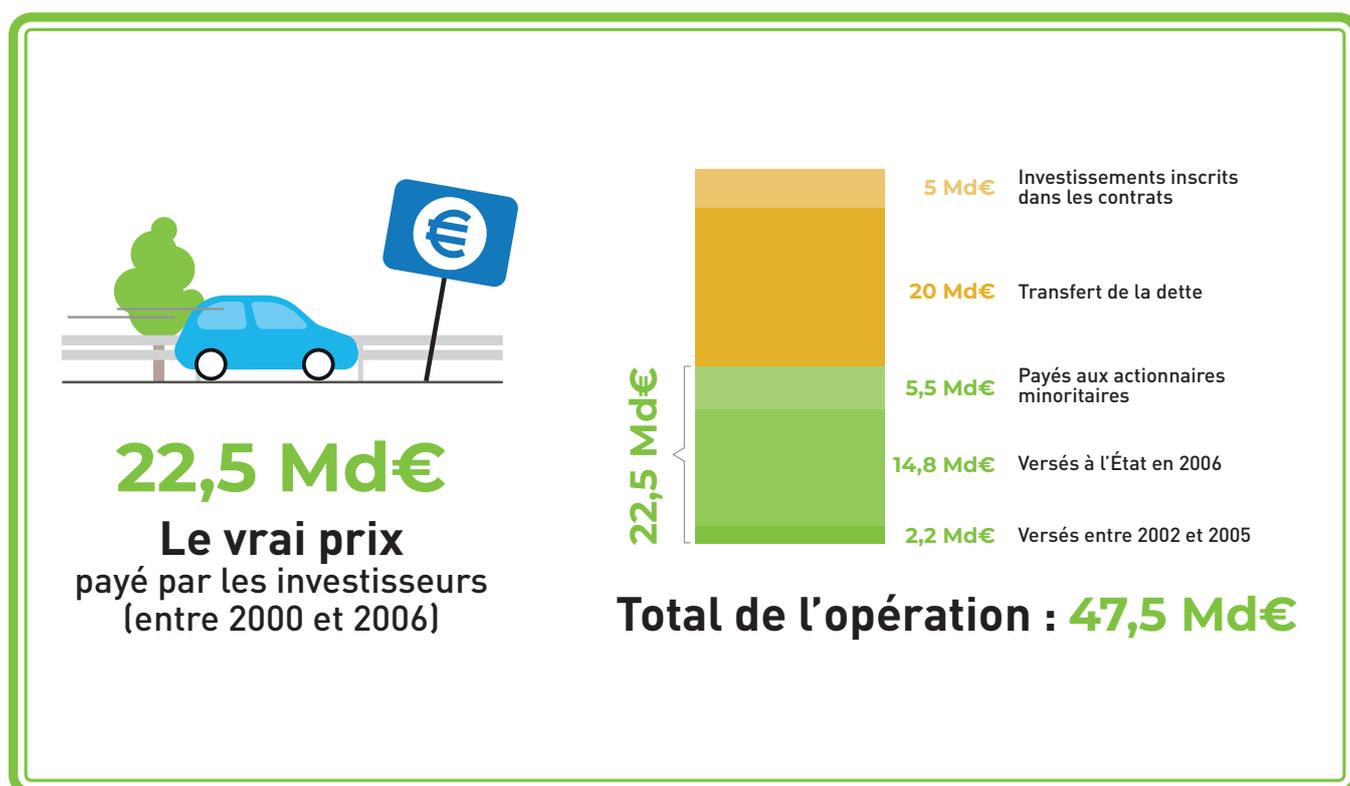
**26 Md€**

d'investissements  
demandés par l'État  
(entre 2006 et 2019)

# L'ÉTAT A VENDU SES AUTOROUTES **POUR** **14,8 MILLIARDS D'EUROS**

**FAUX**

**LES AUTOROUTES APPARTIENNENT ET APPARTIENDRONT TOUJOURS À L'ÉTAT QUI EN A SEULEMENT CONFIE L'EXPLOITATION ET L'ENTRETIEN À DES SOCIÉTÉS CONCESSIONNAIRES. À LA FIN DES CONTRATS DE CONCESSION, DANS UNE QUINZAINE D'ANNÉES EN MOYENNE POUR LES PRINCIPAUX RÉSEAUX, L'ÉTAT AURA DONC LA LIBERTÉ DE CHOISIR D'EXPLOITER ET D'ENTREtenir DIRECTEMENT SES AUTOROUTES, OU D'EN CONFIER À NOUVEAU LA GESTION À DES SOCIÉTÉS PRIVÉES.**



Entre 2002 et 2006, **les investisseurs ont racheté** sur les marchés financiers **les parts des sociétés d'autoroutes pour un total de 22,5 Md€** – et non 14,8 Md€ comme trop souvent mentionné. Ce qui veut dire que les sociétés d'autoroutes ont payé 22,5 Md€ le droit d'entretenir, d'exploiter et de moderniser un réseau autoroutier pour une durée limitée de 25 ans, pour ensuite, au terme du contrat, en rendre les clefs à l'État. Cette opération ne peut donc en aucun cas être assimilée à une vente.

Voici comment se décomposent les 22,5 Md€ :

- 2,2 Md€ versés entre 2002 et 2005.
- 14,8 versés en 2006, au titre d'actionnaire majoritaire.
- 5,5 payés aux actionnaires minoritaires.

Au moment de la privatisation, les sociétés concernées portaient une dette d'environ 20 Md€ : dette qu'elles doivent rembourser avant la fin de leurs contrats de concession et dont elles ont soulagé l'État.

Les sociétés d'autoroutes se sont engagées à effectuer des investissements importants sur le réseau, dont 5 Md€ supplémentaires étaient déjà inscrits dans les contrats quinquennaux des sociétés privatisées.

**Entre 2006 et 2019, 26 Md€ ont été investis pour améliorer et sécuriser les autoroutes françaises.**

Le réseau concédé est passé de 8 427 km en 2007 à 9 184 km à fin 2019.

# LA PRIVATISATION DES AUTOROUTES A ÉTÉ UNE BONNE AFFAIRE POUR L'ÉTAT

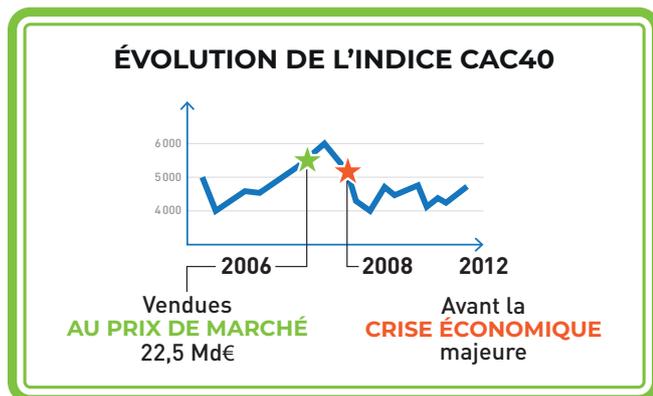


**PRIVATISER, C'ÉTAIT POUR L'ÉTAT L'OPPORTUNITÉ D'ENCAISSER EN UNE FOIS ET PAR ANTICIPATION L'ENSEMBLE DES DIVIDENDES ESPÉRÉS DES SOCIÉTÉS D'AUTOROUTES. LA PRIVATISATION A ÉTÉ UNE EXCELLENTE AFFAIRE POUR L'ÉTAT.**

Les prix d'acquisition ont été supérieurs aux estimations des conseils de l'État et de l'Agence des Participations de l'État, supérieurs également à leur valeur de marché. L'attribution des concessions au plus offrant, à l'issue d'un processus d'appel d'offres ayant fait l'objet d'une intense compétition, a garanti à l'État l'obtention du meilleur prix. **Les autoroutes n'ont donc pas été bradées.**



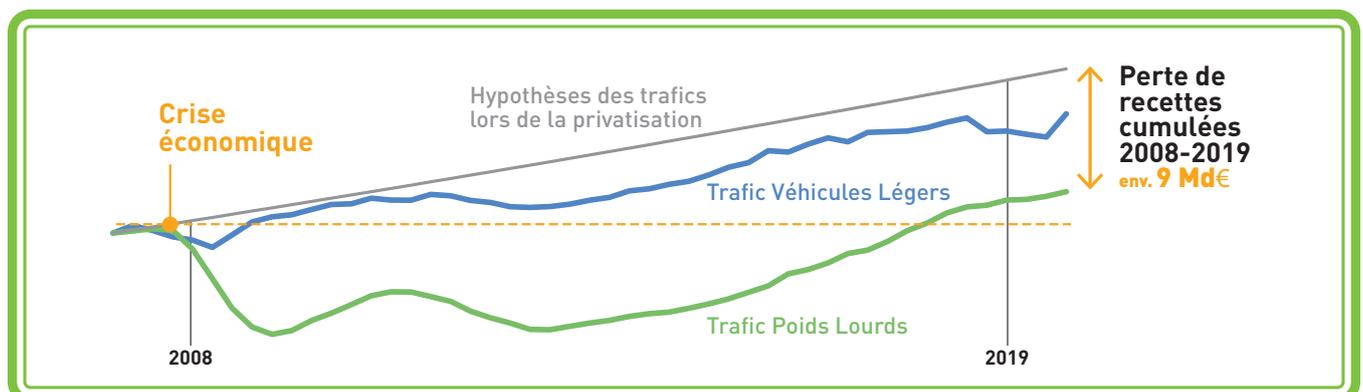
La privatisation s'est faite à une époque de « pic boursier », ce qui a permis de valoriser au mieux les actions de ces sociétés. **Mieux, l'État a vendu au bon moment car 2 ans plus tard, la crise de 2008, que personne n'avait prévue, faisait chuter la bourse, rentrer l'économie en récession entraînant une baisse importante des trafics** – comprise entre -15% et -20% pour les poids lourds. Aujourd'hui encore, le trafic reste très inférieur aux prévisions faites lors des privatisations. Ce n'est d'ailleurs qu'en 2018, à réseau constant, que le trafic des poids lourds a retrouvé son niveau de 2007. **La perte de recette entre 2008 et 2018 a été de 8 Md€.** Or, le trafic est la seule source de recettes des sociétés concessionnaires.



# LA PRIVATISATION A EU LIEU AU BON MOMENT



**AVANT LA CRISE ÉCONOMIQUE AYANT ENTRAÎNÉ UNE BAISSSE DU TRAFIC DES POIDS LOURDS DE -15 À -20%.**

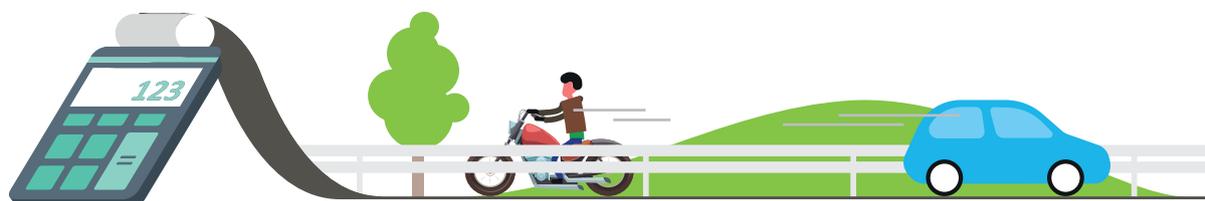


# LE PRIX DES SOCIÉTÉS D'AUTOROUTES A ÉTÉ SOUS-EVALUÉ DE 10 MILLIARDS D'EUROS

**FAUX**

**EN 2009, LA COUR DES COMPTES A PUBLIÉ  
UN RAPPORT DANS LEQUEL ELLE VALORISAIT  
LES SOCIÉTÉS D'AUTOROUTES PUBLIQUES,  
PRIVATISÉES EN 2006, À 24 Md€.**

Ce montant correspond à 100% de la valeur de ces sociétés, sachant qu'à cette date l'État n'était plus propriétaire que de 62% de ces dernières, soit 14,8 md€.



**24 Md€\***

**Valorisation de 100%  
des sociétés d'autoroutes  
en 2006 au prix offert  
par les investisseurs**

**=**

**24 Md€**

**Valorisation  
de la Cour des  
comptes en 2009**

\* Le prix payé sur cette période (22,5 Md€) est de ce fait inférieur à la valorisation atteinte lors de la cession finale.

# LES SOCIÉTÉS D'AUTOROUTES GÉNÈRENT DES MARGES ÉLEVÉES



Il faut regarder la rentabilité d'une concession sur toute sa durée pour avoir une juste appréciation des niveaux de marge. La particularité du modèle de la concession réside dans les investissements très lourds consentis au moment de la création de la société et de la construction de l'autoroute. Durant cette phase, qui peut durer plusieurs dizaines d'années, la société est déficitaire.

Quelques exemples :

- Cofiroute, société de VINCI Autoroutes, qui a toujours été privée, a enregistré ses premiers bénéfices au bout de 15 ans d'existence ;
- La société ALIS, exploitant l'autoroute A28 mise en service en 2005, a perçu ses premiers résultats positifs en 2014 ;
- La société ALBEA, exploitant l'autoroute A150 inaugurée en 2015, n'est pas encore rentable : elle a enregistré un déficit de 11 Md€ en 2017.

Une société concessionnaire atteint un équilibre financier après plusieurs années de pertes avant

d'enregistrer des marges qui permettent, sur l'ensemble de la durée du contrat, d'afficher une rentabilité globale conforme aux attentes des investisseurs publics comme privés.

Les marges dégagées par le secteur servent à financer tout au long de la période de la concession :

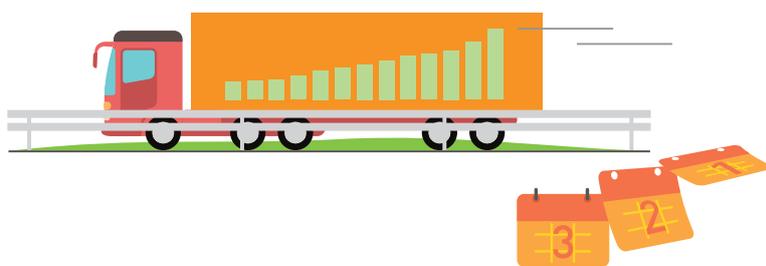
- La dette ;
- Le montant initial payé par les investisseurs ;
- Les investissements réalisés en permanence pour moderniser et développer le réseau.

**Les marges dégagées sont donc indispensables pour financer les investissements, rembourser la dette et acquitter les intérêts financiers. En outre, elles ne préjugent en rien de la rentabilité de la concession, qui doit s'étudier sur l'ensemble de la durée du contrat.**

Les avenants de 2015 ont introduit un mécanisme de partage des bénéfices avec l'État, si la rentabilité des contrats s'avérait meilleure que prévue pour les sociétés concessionnaires.

## DES MARGES POUR

- ✓ Rembourser la dette
- ✓ Financer les investissements
- ✓ Payer les actionnaires



À la fin des concessions, l'État récupère les autoroutes, gratuitement, en bon état et sans dette

# LES SOCIÉTÉS ATTRIBUENT LES MARCHÉS DE TRAVAUX EN FAVORISANT LEURS GROUPES ACTIONNAIRES

**FAUX**

**LES RÈGLES D'ATTRIBUTION, QUI IMPOSENT UNE MISE EN CONCURRENCE DE TOUS LES MARCHÉS PASSÉS PAR LES SOCIÉTÉS D'AUTOROUTES, SONT PARMIS LES PLUS CONTRAIGNANTES ET LES PLUS CONTRÔLÉES DE FRANCE.**

Une autorité indépendante, l'ART\*, examine chaque année toutes les procédures des marchés passés par les grands opérateurs de transport d'un montant supérieur à un seuil prédéfini pour en vérifier la validité.

Pour les sociétés d'autoroutes, le seuil de mise en concurrence obligatoire est de 500 K€. À titre d'exemple, pour la RATP et la plupart des collectivités ou opérateurs publics, ce seuil est de 5 M€ ; et pour SNCF réseau, de 40 M€, soit 80 fois plus élevé que pour les sociétés d'autoroutes.

Au-dessus de 500 K€, les marchés doivent être mis en concurrence au niveau européen et ne peuvent être « découpés » pour que leur montant reste sous ce seuil.

Dans son dernier rapport, l'ART a contesté un seul des 381 marchés passés par les sociétés d'autoroutes : la procédure se poursuit actuellement.

\*Autorité de Régulation des Transports

## Seuils de mise en concurrence

 500 K€

 40 M€

SOIT 80 X PLUS

Dernier rapport  
de l'ART



**381** marchés passés par  
les sociétés d'autoroutes

**1** contesté par l'ART

# LES SOCIÉTÉS D'AUTOROUTES FINANCENT LES AUTRES MODES DE TRANSPORT



**LES IMPÔTS SPÉCIFIQUES DU SECTEUR AUTOROUTIER (TAXE D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET REDEVANCE DOMANIALE) SONT ALLOUÉS AU BUDGET DE L'AFITF, L'AGENCE DE FINANCEMENT DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT DE FRANCE, QUI FINANCE DES PROJETS ROUTIERS, FERROVIAIRES, FLUVIAUX, MARITIMES OU URBAINS.**

Depuis 2007, l'État a augmenté régulièrement le taux de ces impôts (la Taxe d'Aménagement du Territoire en 2011 et la Redevance Domaniale en 2013) et en 2015, dans le cadre de l'accord sur le Plan de Relance Autoroutier, les sociétés concessionnaires ont accepté le principe d'une contribution volontaire exceptionnelle au profit de l'AFITF.

Au total, entre 2005 et 2019, les financements issus du secteur autoroutier ont représenté en cumul plus de 51% des ressources totales de l'AFITF.

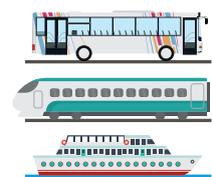
En d'autres termes, **plus de la moitié du budget de l'agence provient aujourd'hui des recettes liées aux péages autoroutiers. Les sociétés d'autoroutes sont donc le premier financeur des infrastructures de transport en France.**



Les sociétés  
d'autoroutes ont versé  
**15,8 Md€** à l'AFITF  
**51%**  
de son budget  
(entre 2005 et 2019)

=

qui ont servi à financer



**68%**

*AFITF : Agence de financement des infrastructures de transport de France*

# LA PRIVATISATION A AMÉLIORÉ LA SÉCURITÉ

**VRAI**

**DEPUIS 2006, LES ACTIONS MENÉES PAR LES SOCIÉTÉS D'AUTOROUTES EN FAVEUR DE LA SÉCURITÉ ONT PERMIS UNE RÉDUCTION RÉGULIÈRE DU TAUX DE TUÉS, QUI EST PASSÉ DE 2 À 1,5 PAR MILLIARD DE KM PARCOURUS.**

Pour les personnels, l'action des sociétés s'est traduite par une division par 3 du taux de fréquence des accidents du travail.

Les sociétés d'autoroutes s'inquiètent de la hausse importante du nombre d'accidents impliquant les personnels en

intervention lié à l'usage des téléphones et autres distracteurs au volant.



**5 X PLUS SÛRE**

que les autres  
réseaux routiers



**3 X MOINS**

d'accidents du  
personnel depuis 2005

## L'AUTOROUTE DÉGRADE L'ENVIRONNEMENT



**LES SOCIÉTÉS D'AUTOROUTES ENTRETIENNENT PRÈS DE 40 000 HECTARES DE DÉPENDANCES VERTES. DEPUIS 2002, ELLES Y ONT RÉDUIT DE 93% L'USAGE DE PRODUITS PHYTOSANITAIRES. CES ESPACES SONT DES CORRIDORS ÉCOLOGIQUES ET DES RÉSERVOIRS DE BIODIVERSITÉ.**

Le réseau compte plus de **1800 passages dédiés** à la grande ou petite faune (cerfs, chevreuils, loutres, castors, batraciens...); ces écoducs, écoponts ou ouvrages hydrauliques contribuent à la restauration des continuités écologiques.

Les sociétés d'autoroutes réalisent, tous les 5 ans, des cartes de bruit mesurant l'empreinte acoustique de l'autoroute. Elles réalisent alors les mesures de protections des habitations exposées à des niveaux de bruit supérieurs aux seuils

limites, en concertation avec les riverains et les collectivités locales (isolations de façade, écrans antibruit, merlons végétalisés, enrobés phoniques...).

## L'AUTOROUTE N'EST QU'UN SIMPLE RUBAN DE BITUME

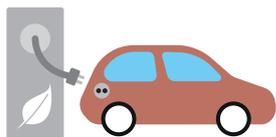


**LES SOCIÉTÉS D'AUTOROUTES ONT TOUJOURS CRÉÉ LES SERVICES ADAPTÉS AUX NOUVEAUX USAGES DE LA MOBILITÉ, LA RADIO 107.7 POUR L'INFORMATION TRAFIC ET L'ACCOMPAGNEMENT DES AUTOMOBILISTES.**

Mis en service au début des années 2000, **le service de télépéage comptabilise plus de 11,2 millions d'abonnés et représente 55% des transactions.** Les sociétés d'autoroutes ont digitalisé la relation client au travers d'applications de services (sécurité, info trafic, services...).

Aujourd'hui, elles s'orientent vers :

- Le covoiturage, près de **8050 places** sont disponibles sur **124 parkings** et des voies réservées sont expérimentées ;
- La création de gares routières accessibles depuis l'autoroute ;
- Les véhicules électriques, **307 bornes de recharges rapides** sont déjà installées sur **130 aires de services**, offrant une possibilité de recharge tous les 50 kilomètres ;
- La mise en place du péage en flux libre qui permettra, à terme, la suppression des barrières.



### VOITURES ÉLECTRIQUES

- ✓ **307** bornes de recharges
- ✓ **130** aires de services



### COVOITURAGE

- ✓ **8050** places
- ✓ **124** parkings



### TÉLÉPÉAGE

- ✓ **11,2 millions** d'abonnés
- ✓ **55%** des transactions



[www.autoroutes.fr](http://www.autoroutes.fr) – Courriel : [asfa@autoroutes.fr](mailto:asfa@autoroutes.fr)

 Ma Belle Autoroute -  @ASFAutoroutes -  ASFA Autoroutes