LA CONCESSION
↗ MODE D'EMPLOI

ASFA
AUTOROUTES & OUVRAGES CONCÉDÉS

SOMMAIRE

2 LE CONTRAT DE CONCESSION : DES RÈGLES JUSTES ET CLAIRES DÈS LE DÉPART

4 FINANCER DES INVESTISSEMENTS COMPLÉMENTAIRES

6 LES ÉVOLUTIONS LÉGISLATIVES ET JURIDIQUES RÉCENTES

ENVISAGER LE FUTUR

Introduction

L'État français a choisi de financer et de développer son réseau autoroutier en recourant majoritairement au système de la concession à péage.

En 60 ans, le modèle de la concession « à la française » a permis la réalisation, sans recours aux budgets publics, de plus de 9 000 km d'autoroutes offrant un haut niveau de sécurité (5 fois plus sûres que les autres routes) et de services, à la satisfaction de l'État concédant et des clients.

En évoluant au fil des ans, ce modèle s'est imposé ailleurs, en Europe et dans le monde.

À l'heure où les budgets publics sont contraints et les besoins d'infrastructures pressants, il faut rappeler ses fondements et ses atouts qui en font un puissant outil pour l'avenir, à la disposition des pouvoirs publics.

Le contrat de concession : des règles justes et claires dès le départ

L'atout principal de la concession d'autoroute est de reposer sur le principe « utilisateur-payeur » qui fait participer au financement l'ensemble des utilisateurs du réseau, étrangers inclus, plutôt que les seuls contribuables en pesant sur les finances publiques.

En contrepartie du péage qu'elles perçoivent, mais aussi des aléas qu'elles assument en totalité et « à leurs risques et périls », l'État confie aux sociétés concessionnaires une délégation de service public pour financer, construire, exploiter et entretenir les autoroutes.

Socles du dispositif, le contrat de concession et son annexe, le cahier des charges, contiennent l'ensemble des devoirs et droits du concessionnaire relatifs à l'ouvrage qui lui est concédé.

Ces documents en précisent le périmètre et les prescriptions associées (normes techniques, gabarit des ouvrages…). Ils donnent aussi au titulaire de la concession des droits spécifiques pour réaliser les travaux et les financer via la perception du péage. Des clauses permettent au concédant – rôle dévolu en France à l'État pour les autoroutes – de contrôler si le concessionnaire respecte ses obligations, avec notamment

ÉVITER TOUTE SURCOMPENSATION

Suite à l'accord signé avec l'État le 9 avril 2015 sauvegardant le système des concessions, les contrats des sociétés « historiques » signataires (APRR, AREA, ASF, COFIROUTE, ESCOTA, SANEF, SAPN) comportent une clause de limitation des bénéfices pour éviter toute surcompensation des investissements financés via le Plan de Relance Autoroutier. Cette nouvelle disposition, conforme aux recommandations du groupe de travail parlementaire sur les sociétés concessionnaires et aux exigences de la Commission européenne, était déjà intégrée dans les contrats de concessions les plus récents.

Plus de
9 000 km
d'autoroutes réalisés sans recours aux budgets publics.

des pénalités possibles en cas de manquement aux prescriptions du contrat, voire même sa résiliation en cas de faute. Et de fait, les contrôles sont multiples et permanents, sans complaisance.

Le strict respect de ce contrat est la préoccupation majeure du concessionnaire. En termes comptables, le contrat est en effet son seul actif détenu en propre, celui qui gage le financement des investissements très importants nécessaires à la réalisation de telles infrastructures.

Le contrat est donc le cœur de la concession ; son respect est la règle d'or de la réussite du modèle. Les concessionnaires n'y ont jamais failli.

Photo : Eiffage CEVM / D. Jamme

LES GARANTIES DU CONTRAT DE CONCESSION

Le contrat de concession dresse une liste d'environ 150 textes applicables à la construction.
En cas de manquement à l'une des obligations, le concessionnaire est soumis à une pénalité de 50 000 € par jour.

Dans le domaine de l'exploitation, le contrat comporte des indicateurs de performance ou des indicateurs sur les chaussées, les ouvrages d'art, la fréquence de circulation des hommes en jaune, la propreté des aires, l'information des clients, etc.

Financer des investissements complémentaires

Les contrats de concession sont par nature de durée longue, proportionnée à l'importance des capitaux mobilisés et des investissements faits pour réaliser, exploiter et entretenir l'ouvrage. Aussi, des contrats sur plusieurs décennies ne peuvent pas raisonnablement inclure tout ce qui se révèlera nécessaire à la bonne gestion de l'ouvrage durant toute la vie du contrat.

Des modifications et adaptations peuvent donc s'avérer indispensables. Elles sont décidées et proposées à l'initiative du concédant et encadrées par le droit des concessions.

Le contrat de plan, outil de pilotage du contrat de concession

Le contrat de plan (contrat d'entreprise pour une société publique) permet au concédant de piloter le contrat de concession et de l'adapter. Il prescrit les investissements nécessaires pour moderniser le réseau et peut instaurer de nouveaux outils de contrôle tels que des indicateurs de performance avec objectifs et pénalités associés.

En outre, comme le stipule le décret 95-81 du 24 janvier 1995, « Le contrat de plan, conclu pour une durée maximale de cinq années renouvelable entre l'État et la société concessionnaire, fixe les modalités d'évolution des tarifs de péages pendant la période considérée ». Celles-ci sont définies en fonction du financement des investissements prescrits et de l'équilibre de la concession, et font l'objet d'un avenant au cahier des charges.

L'adossement, outil historique de la réussite du système

Le réseau autoroutier s'est développé grâce au principe dit de l'adossement. Ainsi, en 1988, un nouveau schéma directeur routier a été approuvé qui prévoyait le lancement de 2 800 km d'autoroutes dans le cadre d'un adossement généralisé.

Il s'agit d'utiliser les recettes et les capacités d'investissement d'une concession « mature » pour subventionner la réalisation d'un réseau à moindre trafic, mais répondant à des

besoins d'aménagement du territoire, en prolongeant la durée de concession du réseau mature.

Ainsi, le péage continue d'être perçu sur les sections les plus anciennes afin de financer les plus récentes. L'amortissement des investissements réalisés fait l'objet d'une péréquation entre les autoroutes anciennes et les sections les plus récentes.

Depuis 1998, ce système de solidarité entre les territoires a été mis en sommeil pour se conformer à la réglementation européenne relative à la concurrence. Depuis, tout nouveau projet doit faire l'objet d'un appel d'offres européen.

Les conséquences de cette remise en cause de l'adossement ont été immédiates pour les nouvelles concessions qui exploitent des sections relativement courtes, de 18 à 150 km. Du fait des niveaux de trafic prévus, ces sections ont des tarifs plus élevés que les réseaux historiques « adossés » et nécessitent parfois de recourir à des subventions publiques pour équilibrer les projets.

Il est ainsi apparu nécessaire de rénover le cadre du recours à la concession pour financer des investissements qui ne pouvaient l'être par leurs recettes propres ou par une simple hausse des tarifs d'un réseau existant.

Remis au centre du débat avec le Paquet Vert Autoroutier de 2010 et le Plan de Relance Autoroutier de 2015, l'allongement des concessions permet aux sociétés concessionnaires de financer intégralement et immédiatement ces programmes d'investissement. Ils ne pèsent donc ni sur les finances publiques, ni sur les contribuables.

IL EST POSSIBLE DE S'APPUYER SUR LES CONCESSIONS « MATURES » POUR :

La reprise en concession de sections non concédées et la création de connexions

La croissance économique ou démographique de territoires desservis par l'autoroute peut nécessiter une mise aux normes autoroutières de liaisons de desserte locale, adjacentes à des sections concédées.

Cette opération peut légitimement être incluse dans les investissements financés via le péage par l'ensemble des usagers du réseau autoroutier concerné.

Ce même dispositif peut aussi faciliter la création de nouvelles connexions permettant une meilleure desserte des territoires.

La modernisation d'autoroutes existantes

La hausse du trafic sur certaines autoroutes, non prévue en début de concession, peut imposer d'élargir l'infrastructure pour plus de fluidité et de sécurité.

Si les investissements nécessaires ne figurent pas dans le cahier des charges initial, ils peuvent y être ajoutés en les finançant soit par une augmentation tarifaire, soit par un allongement de la durée de la concession, ou encore par un mix des deux.

Photo : Groupe sanef / P. Frutier

Les évolutions législatives et juridiques récentes

Le nouveau cadre législatif de la concession fixé par la directive 2014/23/UE du 26 février 2014, transposée en droit interne par l'ordonnance n°2016-65 du 29 janvier 2016, reconnaît l'opportunité d'apporter plus de flexibilité dans l'utilisation de l'outil concession.

Les modifications du contrat de concession, auparavant possibles uniquement si les travaux étaient « strictement nécessaires » (directive 2004/18/CE, art. 61), sont désormais admises lorsque ces travaux sont simplement « devenus nécessaires », voire sans conditions particulières si les modifications « ne sont pas substantielles » (directive 2014/23/UE, art. 43).

3,27

milliards investis *dans le Plan de Relance Autoroutier, un plan d'investissement sans précédent au service des territoires.*

Envisager le futur

En fonction de ce nouveau cadre législatif, les concessions peuvent être un outil formidable.
Une utilisation appropriée du système pourrait permettre d'investir pour les nouvelles mobilités et le futur des territoires.

Investir pour les nouvelles mobilités

→ EN CRÉANT LE PREMIER RÉSEAU D'AUTOROUTES CONNECTÉES EN EUROPE :

- Équiper le réseau routier structurant pour en faire une infrastructure dialoguant avec les véhicules ;
- Adapter les infrastructures aux besoins des véhicules autonomes ;
- Inventer de nouvelles formes de perception du péage sans barrières ;
- Sécuriser les infrastructures face aux nouvelles menaces (contrôles LAPI) ;
- Accueillir et favoriser les nouvelles motorisations (véhicules électriques…).

→ EN ORGANISANT LES CONNEXIONS ENTRE LE RÉSEAU AUTOROUTIER ET LES VILLES ET CONURBATIONS :

- Déléguer la gestion des voies pénétrantes jusqu'aux points d'échange multimodaux ;
- Assurer la modernisation de ces sections ainsi que leur entretien courant ;
- Aménager des voies, réservées ou partagées, destinées à des usages collectifs (autocars/bus, taxis, covoiturage) ;
- Faire contribuer les usagers de la route à la création de plates-formes multimodales d'échanges.

Investir pour le futur des territoires

→ EN ASSURANT L'IRRIGATION DES TERRITOIRES PAR LES INFRASTRUCTURES DE MOBILITÉ LES PLUS ADAPTÉES À LA DESSERTE DE PROXIMITÉ :

- Aménager ou compléter les échangeurs nécessaires à une meilleure irrigation des territoires ;
- Réaliser et mettre à niveau les bretelles de raccordement facilitant les dessertes depuis le réseau autoroutier ;
- Faciliter les nouveaux usages avec des plates-formes d'échanges facilement accessibles (covoiturage, dessertes cars longue distance).

→ EN AMÉNAGEANT DURABLEMENT LE RÉSEAU EXISTANT :

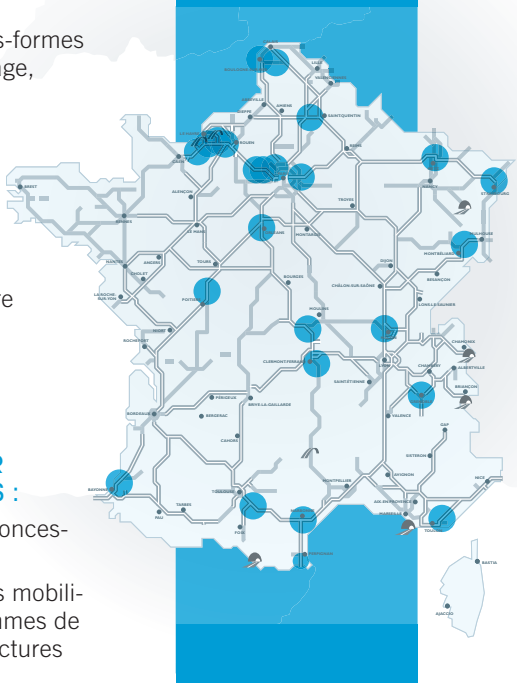
- Réguler intelligemment le trafic, notamment au niveau des agglomérations ;
- Apporter des marges de capacité pour réduire la congestion, là où nécessaire ;
- Améliorer l'intégration environnementale et intensifier la lutte contre la pollution.

→ EN DÉGAGEANT DES RESSOURCES POUR AMÉNAGER LES MAILLONS MANQUANTS :

- Adosser au réseau « mature » des sociétés concessionnaires les sections éligibles ;
- À cette occasion, récupérer des soultes et les mobiliser pour financer le volet routier des programmes de l'AFITF/Agence de financement des infrastructures de transport de France.

Le Plan de Relance Autoroutier, c'est

plus de 20 *opérations majeures réparties sur le territoire.*



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 Seine-Estuaire
Chambre de Commerce et d'Industrie Seine-Estuaire
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*

Publication : ASFA – Département Communication / Juin 2016 / Conception : *www.wcommunication.fr* / Photo de couverture : Vinci Autoroutes - S. Curty / Imprimé sur du papier issu de forêts gérées durablement.