

Paris, le 13 septembre 2017

Mise au point

- **Les contrats liant l'État et les sociétés d'autoroutes sont totalement transparents et publics**
- **La compensation du gel des tarifs de 2015 n'a entraîné aucun gain pour les sociétés d'autoroutes**
- **Les sociétés d'autoroutes respectent les engagements pris dans le cadre du Plan de Relance Autoroutier**

L'Association professionnelle des Sociétés Françaises d'Autoroutes et d'ouvrages concédés (ASFA) précise que le contenu des accords de 2015 entre l'État et les sociétés concessionnaires ne revêt aucun caractère secret et qu'il est connu depuis leur publication au Journal Officiel en août 2015.

Ces accords ne possèdent aucun caractère secret, leur contenu, approuvé par décret au Conseil d'État, a été publié au Journal Officiel le 23 août 2015 (cf. décrets 2015-1044, 2015-1045 et 2015-1046 du 21 août 2015¹).

Ces contrats comprennent :

- un vaste programme d'investissement privé en faveur de la relance économique et du développement des territoires, **le Plan de Relance Autoroutier**, d'un montant de 3,27 milliards d'euros de travaux à la charge exclusive des sociétés concessionnaires, financé par un allongement moyen de 2,5 années des contrats de concessions ;
- une **compensation de la hausse de la redevance domaniale (décidée par l'État)** de mai 2013, comprise dans les hausses de tarifs des années 2016 à 2018 ;
- une **compensation de l'absence de hausse au 1^{er} février 2015**, comprise dans les hausses de tarifs des années 2019 à 2023.

Ces informations sont donc publiques depuis plus de 2 ans.

En outre, à l'occasion de ces accords, les sociétés concessionnaires se sont engagées à verser une contribution annuelle de 60 million d'euros au budget de l'Agence de Financement des Infrastructures de Transport (AFITF) sur une période de 20 ans, ainsi qu'à la création d'un fonds de 200 millions destiné à investir dans des projets d'infrastructures durables.

Les grands chantiers du Plan de Relance Autoroutier sont lancés

Conformément à leurs engagements, les sociétés ont lancé les opérations d'investissement formant le Plan de Relance Autoroutier. L'année 2017 a vu le démarrage des travaux sur les principales opérations de ce plan :

¹ <https://www.legifrance.gouv.fr/eli/jo/2015/8/23>

- Reprise de la traversée de Toulon par l'A57 – 1er élargissement localisé à 2x3 voies ;
- Élargissement de l'A9 entre Le Boulou et le Perthuis ;
- Élargissement de l'A63 entre Ondres et Saint-Geours-de-Maremne ;
- Aménagement du terre-plein central d'A10 entre Sainte-Maure et Poitiers ;
- Réalisation du 3^{ème} viaduc de Guerville sur l'A13 ;
- Création de bandes d'arrêt d'urgence sur l'autoroute A29 ;
- Complément d'un échangeur sur l'A4 à Bailly-Romainvilliers ;
- Reprise et aménagement de l'A480 dans la traversée de Grenoble ;
- Reprise et aménagement de l'A75 au sud de Clermont-Ferrand ;
- Reprise et aménagement de la RN79 à Mâcon (A406) ;
- Aménagement de l'échangeur de Sevenans sur l'autoroute A36 ;
- De très nombreux aménagements en faveur de l'environnement répartis sur les réseaux.

Les autres opérations de ce plan sont en cours de concertation en vue d'obtenir les autorisations administratives nécessaires, en cours d'études ou en phase d'appel d'offres préalable au lancement des travaux. Les sociétés concessionnaires entendent respecter leurs obligations contractuelles.

La compensation du gel des tarifs de 2015 n'a entraîné aucun gain pour les sociétés d'autoroutes

Les hausses de tarifs sont la contrepartie des investissements très importants réalisés par les sociétés concessionnaires, qui s'élèvent à près de 20 milliards d'euros sur 10 ans. L'État a bloqué la hausse des tarifs prévue au 1^{er} février 2015. Cette mesure, contraire aux contrats passés entre l'État et les sociétés concessionnaires, a été reconnue illégale. L'État a donc été contraint d'en compenser les effets.

Cette compensation a été établie par des hausses tarifaires spécifiques réparties sur plusieurs années entre 2019 et 2023. **L'impact de ces mesures se calcule sur la durée résiduelle des concessions (entre 16 et 21 années à la date du gel tarifaire) et intègre des éléments d'actualisation qui n'ont pas été correctement pris en compte dans la communication de l'ARAFER et ses reprises.** La hausse des recettes de péage qui a été retenue permet d'arriver à un montant actualisé identique entre la stricte application des contrats initiaux (hausse prévue en 2015) et le gel décidé unilatéralement par l'État, assorti des compensations, qui sont elles différées, de 2019 à 2023. Le chiffre de 500 millions d'euros courants, dont les hypothèses sous-jacentes sont contestables et qui doit être rapproché du total des recettes attendues sur la période (environ 200 milliards d'euros courants), **ne correspond donc à aucun transfert de valeur.**

La compensation a été définie avec l'État de manière à compenser strictement le manque à gagner généré par l'absence de hausse des tarifs sur l'année 2015. **Contrairement à ce qui a été repris par la suite, la compensation n'a entraîné aucun gain pour les sociétés d'autoroutes et aucun coût supplémentaire pour les usagers.**

A propos de l'ASFA

L'ASFA est l'association professionnelle des acteurs du secteur de la concession et de l'exploitation d'autoroutes et d'ouvrages routiers. www.autoroutes.fr - facebook.com/mabelleautoroute - twitter.com/ASFAutoroutes