
Documents sauvegardés

Mercredi 1 février 2023 à 15 h 57

2 documents

Par Bibliothèque Municipale de Lyon

Sommaire

Documents sauvegardés • 2 documents

| | | |
|----------------------|---|---|
| Les Echos (site web) | <p>27 janvier 2023</p> <p>Autoroutes : le gendarme des transports veut réduire à vingt ans la durée des futures concessions</p> <p>... d'entre elles vont allègrement dépasser la barre des 70 ans à leur terme, le gendarme des transports milite pour réduire très sensiblement leur durée, à environ une vingtaine d'années. L ...</p> | 3 |
| La Croix | <p>21 septembre 2021</p> <p>L'Etat ferait-il une bonne affaire en renationalisant les autoroutes</p> <p>... L'Etat doit reprendre la main, mais pas du jour au lendemain Christine Pirès Beaune Députée socialiste du Puy-de-Dôme Je le dis depuis le début : nous avons un problème avec ...</p> | 5 |

Documents sauvegardés

LesEchos.fr

© 2023 Les Echos. Tous droits réservés. Le présent document est protégé par les lois et conventions internationales sur le droit d'auteur et son utilisation est régie par ces lois et conventions.

PubliC Certifié émis le 1 février 2023 à BM-LYON à des fins de visualisation personnelle et temporaire.

news-20230127-ECF-0703285875044

Nom de la source

Les Echos (site web)

Type de source

Presse • Presse Web

Périodicité

En continu

Couverture géographique

Nationale

Provenance

France

Vendredi 27 janvier 2023

Les Echos (site web) • 672 mots

Autoroutes : le gendarme des transports veut réduire à vingt ans la durée des futures concessions

DENIS FAINSILBER

Alors que se succèdent les avenants prolongeant les contrats en vigueur avec les sociétés d'autoroute, l'Autorité de régulation des transports propose de changer la donne, à l'occasion de la fin prochaine des concessions.

Alors que les concessions autoroutières historiques remontent en France aux années 1960, et que certaines d'entre elles vont allègrement dépasser la barre des 70 ans à leur terme, le gendarme des transports milite pour réduire très sensiblement leur durée, à environ une vingtaine d'années. L'occasion va bientôt se présenter, puisqu'entre 2031 et 2036, les sept principales concessions (principalement exploitées par Eiffage, Vinci et l'espagnol Abertis), qui représentent plus de 90 % du réseau concédé par l'Etat, arriveront enfin à leur terme.

Un calendrier qui peut sembler confortable mais qui est en réalité très court pour faire évoluer le modèle actuel, estime dans un rapport l'Autorité de régulation des transports (ART, ex-Arafer), en charge depuis sept ans du réseau autoroutier concédé.

« Les travaux doivent être engagés dès à présent pour ce chantier de grande ampleur », estime Philippe Richert, le

président par intérim de l'autorité indépendante qui « répond aux sollicitations du concédant », à savoir l'Etat.

Succession d'avenants aux contrats

Pour l'organisme, « la durée de concession actuelle apparaît trop longue, au risque de contraindre le concédant à devoir adapter régulièrement les clauses du contrat aux aléas susceptibles d'intervenir [...] par des avenants négociés avec l'acteur en place, plutôt que de faire appel au marché ».

Une durée d'environ vingt ans présenterait ainsi « un bon équilibre » entre la programmation des investissements nécessaires par le concessionnaire et « la remise en concurrence régulière du contrat ». Ce qui allégerait au passage beaucoup la nécessité de réguler le secteur.

Pour l'instant, « on rallonge les contrats à n'en plus finir, et chaque plan autoroutier a été payé par des rallongements », résume de façon plus explicite les experts de l'ART. Ces pro-

longements ont pour défaut de donner lieu à des négociations « asymétriques, c'est-à-dire souvent déséquilibrées au profit des concessionnaires ». Le modèle actuel présente néanmoins plusieurs avantages, à commencer par « une logique d'usager-payeur » jugée vertueuse.

L'inflation favorise les concessionnaires

Celle-ci sécurise notamment les financements nécessaires à l'entretien et la modernisation du réseau. La fin du péage n'est donc pas pour demain, alors que se profile au 1er février une hausse de 4,75 % en moyenne, un record absolu lié à l'inflation... Actuellement, la poussée inflationniste est même favorable aux concessionnaires en vertu des règles d'indexation des péages, dont les recettes augmenteront plus vite que leurs charges. Un point qui peut s'inverser si l'inflation s'avère ensuite inférieure aux prévisions.

Par ailleurs, l'Italie et l'Espagne ont

Documents sauvegardés

résilié les concessions avant leur terme, mais l'ART ne préconise pas de suivre cette voie. Au-delà de la question de la durée des futurs contrats, l'organisme pointe aussi le besoin d'accélérer le programme de décarbonation du trafic routier, face à l'urgence climatique. Un point majeur à intégrer dans le nouveau modèle économique. « Pour l'Etat, la planification écologique du secteur autoroutier reste à faire », estiment les membres du collège. Le déploiement des bornes de recharge pour les voitures électriques, par exemple, se fait encore en ordre dispersé.

Résistance au Covid-19

Les **autoroutes** à la française présentent en tout cas une bonne robustesse financière face à une crise historique comme celle du Covid-19. Tandis que les trafics (voitures et camions) ont chuté de 22 % avec les confinements de 2020, le « taux de rentabilité interne » de leurs concessionnaires a très légèrement baissé (-0,13 %) entre 2017 et 2021, passant à 7,4 % pour les opérateurs historiques et 6,3 % pour les concessions récentes.

Ce calcul mesure la rémunération de l'ensemble des apporteurs de capitaux (actionnaires et créanciers) sur toute la durée de la concession: un baromètre qui diffère de celui établi à Bercy, via l'Inspection générale des finances.

Denis Fainsilber

Encadré(s) :

Plus d'une voiture neuve sur cinq est électrique désormais dans l'Hexagone <https://www.lesechos.fr/industrie-services/automobile/plus-dune-voiture-neuve-sur-cinq-est-electrique-desormais-dans-lhexagone-1893045>

Inflation : le tarif des péages d'**autoroutes** augmentera de 4,75 % en février <https://www.lesechos.fr/industrie-services/tourisme-transport/inflation-le-tarif-des-peages-va-augmenter-de-475-a-partir-de-fevrier-1885415>

Documents sauvegardés

LA CROIX

© 2021 la Croix. Tous droits réservés. Le présent document est protégé par les lois et conventions internationales sur le droit d'auteur et son utilisation est régie par ces lois et conventions.

PubliC Certificat émis le 1 février 2023 à BM-LYON à des fins de visualisation personnelle et temporaire.

news-20210921-LC-o4lx-1427844,1427845,1427849

Nom de la source

La Croix

Type de source

Presse • Journaux

Périodicité

Quotidien

Couverture géographique

Nationale

Provenance

France

Mardi 21 septembre 2021

p. 4

La Croix • no. 42118 • p. 4 • 978 mots



Question du jour

L'Etat ferait-il une bonne affaire en renationalisant les autoroutes

À sept mois de l'élection présidentielle, plusieurs candidats - Marine Le Pen, Jean-Luc Mélenchon, Arnaud Montebourg - ont plaidé pour la « nationalisation » des sociétés d'autoroutes, affirmant ainsi pouvoir faire baisser le prix des péages et verser des dividendes à l'État. Cette proposition a été qualifiée de « populiste » et « démagogique » par le gouvernement

L'Etat doit reprendre la main, mais pas du jour au lendemain
Christine Pirès Beaune

Députée socialiste du Puy-de-Dôme

Je le dis depuis le début : nous avons un problème avec les contrats autoroutiers. Il y a eu concentration énorme dans le secteur des sociétés concessionnaires, ce qui a d'ailleurs fait dire en 2014 à l'Autorité de la concurrence que les acteurs d'aujourd'hui étaient quasiment en situation de monopole. Cela est préjudiciable à l'usager et à l'intérêt général. De plus, les autoroutes ont une rentabilité très élevée, à tel point que certains concessionnaires pourraient avoir amorti leur investissement dès 2022 - alors qu'ils bénéficient encore d'une très longue période d'exploitation. Finalement, ces privatisations, telles qu'elles ont été menées, ont été une très mauvaise affaire pour l'État.

J'entends aujourd'hui ceux qui disent qu'il faudrait renationaliser les au-

toroutes, comme Arnaud Montebourg ou Marine Le Pen. Cela peut être séduisant, cela peut apparaître politiquement comme une mesure très forte, mais je pense que c'est une annonce démagogique. Non pas en raison du coût financier de l'opération, sur lequel d'ailleurs personne n'est d'accord - les estimations vont de 0 à 40 milliards d'euros ! Non, ce qui me fait dire que cela ne serait pas réaliste de renationaliser du jour au lendemain, c'est que l'État n'a pas aujourd'hui les moyens humains d'exploiter les autoroutes. Cela dit, est-ce qu'il doit, à terme, reprendre la main ? Oui, trois fois oui, et il faut s'y préparer dès maintenant.

À mon avis, il existe deux solutions possibles. La première consiste à créer un établissement public national qui reprendrait les concessions au fur et à mesure. Cela suppose d'y travailler dès maintenant et de ne pas attendre que les premiers contrats arrivent à échéance. L'autre option, qui me semble préférable, est mixte : l'État rentrerait au capital des sociétés concessionnaires et

recevrait une partie des dividendes, ce qui lui permettrait de financer des moyens de transport écologiques. Ce serait plus progressif.

En attendant, il faut rester vigilant, pour éviter que les sociétés concessionnaires ne demandent de nouvelles prolongations et de nouveaux avenants. Il faut aussi s'accorder dès maintenant à ce qu'on appelle le « bon état » d'une autoroute, puisque les concessionnaires doivent les remettre en bon état à l'achèvement des contrats. Il s'agit également d'éviter les contentieux avec ces sociétés : elles disposent d'une armada de juristes et d'avocats, et ces procédures dureraient des années et des années. Ce n'est pas le but recherché. En tout cas, ce n'est pas le mien. Ceux qui parlent de nationalisations ne disent pas comment ils vont s'y prendre. Ils ont raison, l'État doit reprendre la main, mais je ne suis pas de leur avis sur la manière de le faire. J'attends sur ce sujet un débat sérieux.

Recueilli par Pascal Charrier

Documents sauvegardés

Il n'est pas sûr que l'Etat ferait mieux que ces sociétés expertes

Maria Lee

Spécialiste en infrastructures de transport et logistique du cabinet Sia Partners

Plus de 90 % des autoroutes françaises sont aujourd'hui concédées. Le grand mouvement de privatisation a débuté au début des années 2000. Pourquoi ? Parce que l'État avait besoin d'argent, certes, mais aussi parce que ces infrastructures étaient déficitaires. Elles ont donc été confiées à des entreprises très expérimentées en la matière. Leurs concessions prendront fin entre 2031 et 2036. Rien n'empêche l'État d'anticiper sur ces dates. Les contrats prévoient un tel cas de figure. Mais il faudra négocier des indemnités, créer une nouvelle structure pour les gérer, organiser une période de transition pour la passation des responsabilités. Sans oublier la question des personnels qui risqueraient d'être licenciés, à moins d'être transférés dans la nouvelle structure autoroutière. Je ne vois pas les choses possibles avant un à deux ans. Et encore, si les choses ne s'éternisent pas dans les litiges.

La renationalisation serait-elle par ailleurs une bonne affaire ? On estime que les indemnités atteindraient entre 40 et 45 milliards d'euros. Certains avancent qu'avec les profits que réalisent aujourd'hui les concessionnaires, l'opération pourrait être rentabilisée assez vite. C'est oublier un peu rapidement les énormes investissements nécessaires pour la maintenance. Sans vouloir polémiquer, on voit bien que, dans l'ensemble, la qualité des autoroutes concédées est supérieure au reste du réseau

routier. En outre, les projets visant à créer des péages en « flux libre » (où les automobilistes ne s'arrêtent plus, mais qui photographient les plaques d'immatriculation), pour installer des bornes pour les véhicules électriques ou pour accueillir les futurs véhicules autonomes se chiffreront aussi à plusieurs milliards d'euros...

L'État ferait-il mieux sur les plans économique ou technique que ces sociétés expérimentées qui savent parfaitement gérer la dette et qui ont développé une très grande maîtrise sur tous les aspects, de l'ingénierie à l'exploitation en passant par la maintenance et les services aux usagers?? Ce n'est pas certain. En outre, en faisant porter le risque d'une baisse de trafic sur les concessionnaires, le gouvernement protège le contribuable. Je crois qu'on attend surtout l'État dans les grands choix d'infrastructures et dans les orientations quant à leur développement à long terme, pas dans leur gestion quotidienne. À travers le monde, la grande majorité des pays a choisi le modèle de la concession pour leurs autoroutes.

Par ailleurs, il serait disproportionné de reprendre les autoroutes dans le seul but de faire baisser les coûts de péage. Il y a d'autres moyens. Par exemple, on peut mieux négocier l'amplitude de leur augmentation dans les contrats. Et bien entendu faire payer davantage les utilisateurs qui sont les plus gros pollueurs, pour que d'autres payent moins. Cela s'appelle l'écotaxe, qui a été abandonnée.

Recueilli par Michel Waitrop