

Communiqué DE PRESSE

Paris, le 31 juillet 2020

L'Autorité de régulation des transports publie¹ son rapport sur l'économie des concessions d'autoroutes

Le 30 juillet 2020, le collège de l'Autorité de régulation des transports a adopté son premier rapport sur l'économie des concessions d'autoroutes avec deux objectifs : faire œuvre de pédagogie et éclairer le débat public.

L'AUTORITE A ADOPTÉ SON PREMIER RAPPORT SUR L'ECONOMIE DES CONCESSIONS D'AUTOROUTES

La loi n° 2015-990 du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques a confié à l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières (Arafer), devenue Autorité de régulation des transports (ART) depuis le 1^{er} octobre 2019, des missions relatives au secteur routier à partir du 1^{er} février 2016. En particulier, elle a introduit l'article L. 122-9 du code de la voirie routière, aux termes duquel l'Autorité « *établit, au moins une fois tous les cinq ans, un rapport public portant sur l'économie générale des conventions de délégation* » et réalise un « *suivi annuel des taux de rentabilité interne de chaque concession* ».

Dans ce cadre, le collège de l'ART a adopté, le 30 juillet 2020, son premier rapport public portant sur l'économie générale des concessions d'autoroutes.

L'Autorité inscrit ce premier rapport dans la continuité des nombreuses analyses réalisées sur le secteur (Autorité de la concurrence, Conseil d'analyse économique, Cour des comptes, Parlement), mais elle l'a établi avec la perspective qui est la sienne : celle d'un régulateur sectoriel ayant pour mission de veiller au bon fonctionnement du régime des tarifs de péage.

Souhaitant faire œuvre de pédagogie, l'Autorité présente d'abord, dans une première partie du rapport, une description du secteur et définit précisément les principaux concepts (historiques, juridiques, financiers, techniques et économiques) associés.

Dans une seconde partie, l'Autorité propose ensuite un éclairage étayé sur les questions les plus directement liées à ses missions. Dans ce cadre, elle analyse la rentabilité des concessions d'autoroutes, la tarification de leur usage et les principaux enjeux à venir, c'est-à-dire ceux liés à la fin des contrats historiques et à l'avenir des infrastructures aujourd'hui concédées.

¹ Ce rapport sera republié dans sa version maquetée à l'automne.

L'AUTORITE ANALYSE LA RENTABILITE DES CONCESSIONS D'AUTOROUTES SOUS L'ANGLE DU PEAGE ET DE SA REGULATION

Pour son suivi de la rentabilité des concessions, l'Autorité s'intéresse à la rémunération du capital supportée à travers les péages par les usagers de l'autoroute, en cohérence avec sa mission de veiller au bon fonctionnement du régime des tarifs de péage. Les choix méthodologiques réalisés reflètent cet angle d'analyse, qui pourrait différer de celui d'autres parties prenantes.

En particulier, l'indicateur mesuré par l'Autorité ne permet pas d'apprécier les conditions de la privatisation, dès lors qu'elles n'ont pas eu d'incidence sur le niveau des péages. Il ne permet pas non plus d'apprécier la rentabilité de l'investissement pour les actionnaires. En effet, l'Autorité mesure un taux de rentabilité interne (TRI) qui porte, d'une part, sur toute la durée du projet, alors que l'actionnariat d'une concession peut évoluer au cours du temps, et, d'autre part, sur l'ensemble des flux de trésorerie, et non sur les seuls flux intéressant les actionnaires.

Le suivi de la rentabilité mené par l'Autorité prend principalement la forme d'une analyse des variations annuelles du TRI, qui a vocation à être mise à jour régulièrement. Cette approche est cohérente avec la régulation de ce secteur : lorsque l'Autorité est consultée sur les nouveaux projets de délégation de service public autoroutier ou sur des projets d'avenants, elle vérifie, notamment, que la rentabilité prévisionnelle associée aux tarifs de péage et à leur évolution est raisonnable. Suivre les variations du TRI offre à l'Autorité l'opportunité d'un retour d'expérience sur ses pratiques et permettra de nourrir le débat public sur le modèle concessif et son avenir.

L'AUTORITE FORMULE DES RECOMMANDATIONS SUR LA TARIFICATION ET LES PRINCIPAUX ENJEUX A VENIR

S'agissant des règles d'encadrement des tarifs, l'Autorité recommande, sans modifier la rentabilité des concessions, de faire évoluer les pratiques tarifaires sur les autoroutes afin d'inciter à un meilleur usage de l'infrastructure autoroutière.

Concernant la fin des contrats historiques, l'Autorité juge que l'endettement des sociétés concessionnaires est soutenable et ne devrait pas faire obstacle au respect de leurs engagements, en particulier concernant les travaux nécessaires à une restitution des infrastructures en bon état. Elle invite néanmoins le concédant à préciser le programme de remise en état en défendant au mieux les intérêts patrimoniaux de l'État.

Concernant l'avenir des infrastructures aujourd'hui concédées, l'Autorité relève que le choix ne se limite pas à la poursuite des concessions, d'un côté, et à la mise en régie, de l'autre. En s'appuyant sur une étude comparative du secteur autoroutier européen confiée à un prestataire externe, elle a mis en évidence différents modèles d'organisation et de régulation du secteur, tout en donnant des éléments pour apprécier leur domaine de pertinence.

- [Consulter la synthèse du rapport sur l'économie des concessions autoroutières](#)
- [Consulter le rapport complet sur l'économie des concessions autoroutières](#)
- [Consulter l'étude comparative du secteur autoroutier européen](#)

À propos de l'Autorité de régulation des transports

Depuis 2010, le secteur ferroviaire français est doté d'une autorité indépendante qui accompagne son ouverture progressive à la concurrence : l'Autorité de régulation des activités ferroviaires (Araf). La loi pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques du 6 août 2015 élargit les compétences du régulateur aux activités routières : transport par autocar et autoroutes.

Le 15 octobre 2015, l'Araf est devenue l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières : Arafer. Sa mission est de contribuer au bon fonctionnement du service public et des activités concurrentielles, au bénéfice des clients du transport ferroviaire et routier.

Compétente pour la régulation des redevances aéroportuaires depuis le 1^{er} octobre 2019, l'Arafer est devenue l'Autorité de régulation des transports à cette date. Enfin, la loi d'orientation des mobilités a étendu, fin 2019, les compétences et missions de l'Autorité en matière d'ouverture des données de mobilité et de billettique, ainsi que de régulation des activités de gestionnaire d'infrastructure et des activités de sûreté exercées par la RATP en Île-de-France.

Ses avis et décisions sont adoptés par un collège composé de cinq² membres indépendants choisis pour leurs compétences économiques, juridiques ou techniques dans le domaine des services numériques ou du transport, ou pour leur expertise des sujets de concurrence. Il est présidé depuis août 2016 par Bernard Roman.

² La loi d'orientation des mobilités du 24 décembre 2019 a acté une transformation de la gouvernance du collège de l'Autorité qui passera progressivement à cinq membres permanents (les trois membres vacataires actuels termineront leur mandat et ne seront pas remplacés).