

Concessions d'autoroutes : quelle rentabilité ?

Publié le 12 juillet 2023

🕒 3 minutes

Par : [La Rédaction](#)

L'Autorité de régulation des transports (ART) constate que la rentabilité des sociétés concessionnaires d'autoroute (SCA) n'est pas "excessive" en 2022. Le taux de rentabilité des sept SCA historiques (APRR, Area, ASF, Cofiroute, Escota, Sanef et SAPN) est de 8% alors que les prévisions prévoyaient 7%.

L'ART qui est une Autorité publique indépendante (API) a publié, début juillet 2023, deux focus sur la rentabilité des concessions et le transfert des risques dans les contrats de construction, d'entretien et d'exploitation des autoroutes. Comme le mentionne le rapport de l'ART sur l'économie des concessions autoroutières de janvier 2023, l'action de l'ART a permis à l'État-concédant de mieux négocier avec les concessionnaires et aux usagers d'économiser plus de 300 millions d'euros de péages.

Le chiffre d'affaires des sociétés d'autoroutes

Pour les sept SCA historiques, les **recettes sur la période 2019-2020** ont été **inférieures de 2,2 milliards d'euros aux prévisions**. En **2021**, le **taux de rentabilité** s'établit à **7,8% pour les concessions historiques** et à 6,3% pour les concessions récentes.

Le chiffre d'affaires des SCA provient, pour l'essentiel, du péage. En **2019**, le **chiffre d'affaires des SCA historiques** se monte à **10,2 milliards d'euros**. Les **revenus du péage** se partagent entre **6,7 milliards d'euros provenant des véhicules légers** (VL) et 3,3 milliards d'euros provenant des poids lourds (PL).

Les revenus hors péage, constitués pour l'essentiel des redevances versées par les exploitants des aires de services et des redevances des installations de télécommunication, représentaient 240 millions d'euros, soit 2,4% du total.

Quelles perspectives pour la renégociation des contrats avec les sociétés d'autoroutes ?

L'Autorité de régulation des transports ne remet pas en cause le système actuel, reposant sur le **régime de la concession**. La **logique de l'usager-payeur** est jugée "**vertueuse**", même si elle pourrait être améliorée, notamment en réduisant la durée des contrats de concession ou en encadrant plus strictement leur renégociation.

Entre **2031 et 2036**, les **sept principales concessions**, soit plus de 90% du réseau concédé, arriveront à leur **terme**, offrant ainsi une opportunité pour l'État d'améliorer le modèle actuel. Le **facteur écologique** devrait être **pris en compte**, par exemple en intégrant l'installation de bornes de recharge électriques dans le cahier des charges des SCA.

L'ART établit **quatre recommandations** :

- les normes en matière d'aménagements environnementaux devraient être précisées pour simplifier leur financement par le péage ;
- la modulation des tarifs de péage en fonction des émissions de gaz à effet de serre doit rester limitée, d'autant qu'elle se superpose à des instruments économiques visant le même objectif ;
- les critères pris en considération en cas de financement de la gratuité de certaines sections d'autoroute par les usagers de sections distinctes devraient être clarifiés ;
- la modulation des tarifs de péage en fonction de la congestion doit être encouragée car elle permet de tenir compte des variations de la valeur du service rendu par l'autoroute selon les périodes.