

Concessions autoroutières : une rentabilité très supérieure aux prévisions

Publié le 5 avril 2023

🕒 3 minutes

Par : [La Rédaction](#)

En 2006, année de privatisation des autoroutes, l'État aurait pu toucher 5,9 milliards d'euros (Md€) supplémentaires sur la vente de deux groupes de concessions. Leur rentabilité est très supérieure aux attentes, ce qui va contre le principe de rémunération raisonnable. Une mission fait le point sur ce modèle économique.

Par une **concession autoroutière**, l'État confie à un **opérateur économique privé**, pour une **durée définie**, des missions pouvant comprendre la conception, le financement, la construction, l'entretien ou encore l'exploitation d'une **infrastructure autoroutière** en contrepartie des péages acquittés par les usagers.

En 2020, le réseau concédé français compte près de 9 100 kilomètres d'autoroutes. Les sociétés concessionnaires d'autoroutes (SCA) sont au nombre de 19 :

- **7 SCA historiques** détenues par les groupes Vinci, Eiffage et Abertis, qui représentent **91,5% du chiffre d'affaires global** ;
- 10 SCA récentes (2001-2019) ;
- 2 sociétés d'économie mixte (Semca) exploitant des tunnels alpins internationaux.

L'Inspection générale des finances (IGF) et le [Conseil général de l'environnement et du développement durable \(CGEDD\)](#) ont rendu en février 2021 une expertise sur le [modèle économique des sociétés concessionnaires d'autoroutes](#). Cette étude a été rendue publique seulement en mars 2023.

Un taux de rentabilité très supérieur au coût des fonds propres pour deux groupes de concessions

Deux groupes de concessions, **ASF-Escota** (Vinci) et **APRR-Area** (Eiffarie, coentreprise d'Eiffage et Macquarie), présentent un **taux de rentabilité (TRI) actionnaire** respectivement de **11,77% et 12,49%**. Le TRI est très supérieur au **coût des fonds propres, estimé à 7,67% lors de la privatisation de 2006**.

La mission a évalué le montant qu'aurait touché l'État si les flux actionnaires avaient été mieux anticipés en 2006 :

- ASF-Escota aurait été achetée par Vinci pour 15,1 Md€ au lieu de 10,4 Md€ (+45%), dont 11 Md€ au lieu de 7,6 Md€ pour l'État ;
- APRR-Area aurait été achetée par Eiffage/Eiffarie pour 10,1 Md€ au lieu de 6,7 Md€ (+52%), dont 7,3 Md€ au lieu de 4,8 Md€ pour l'État.

Pour jouer pleinement son rôle de concédant, l'État devrait s'assurer, selon l'expertise, du respect des **clauses contractuelles sur la rentabilité** et du **principe de rémunération raisonnable**.

Le principe de rémunération raisonnable

La jurisprudence Olivet du Conseil d'État autorise l'**autorité concédante**, si elle estime que l'exploitation dégage des **bénéfices excédant de façon anormale** les dépenses de la concession à couvrir, à **réduire la durée de la concession** dès lors que la durée normale d'amortissement des investissements est dépassée.

Un rééquilibrage des contrats de concession ?

L'expertise propose trois types d'ajustements alternatifs afin de réaligner la rentabilité sur le niveau ciblé de TRI actionnaire lors de la privatisation (7,67%), pour ASF-Escota et APRR-Area :

- une **fin anticipée des concessions en 2026** ;
- une **baisse des tarifs des péages dès 2022**, respectivement de **58% et 59%** (soit une **économie de près de 21 euros sur les trajets Marseille-Toulouse ou Paris-Lyon**) ;
- un **prélèvement par l'État sur l'excédent brut d'exploitation** de 2021 jusqu'à la fin des concessions, respectivement de **63% et 64%** (soit 32,9 Md€ et 22,5 Md€ en euros constants).

Seul le premier ajustement paraît légalement envisageable au titre de la jurisprudence Olivet, mais il "*suppose une **volonté politique forte** et aurait pour conséquence une détérioration des relations entre l'État et les SCA*".

La mission souligne par ailleurs que "*le pouvoir de négociation de l'État-concédant vis-à-vis des sociétés concessionnaires d'autoroutes doit être renforcé*".