

CONCESSIONS AUTOROUTIÈRES : DES PROFITS FUTURS À PARTAGER ÉQUITABLEMENT AVEC L'ÉTAT ET LES USAGERS

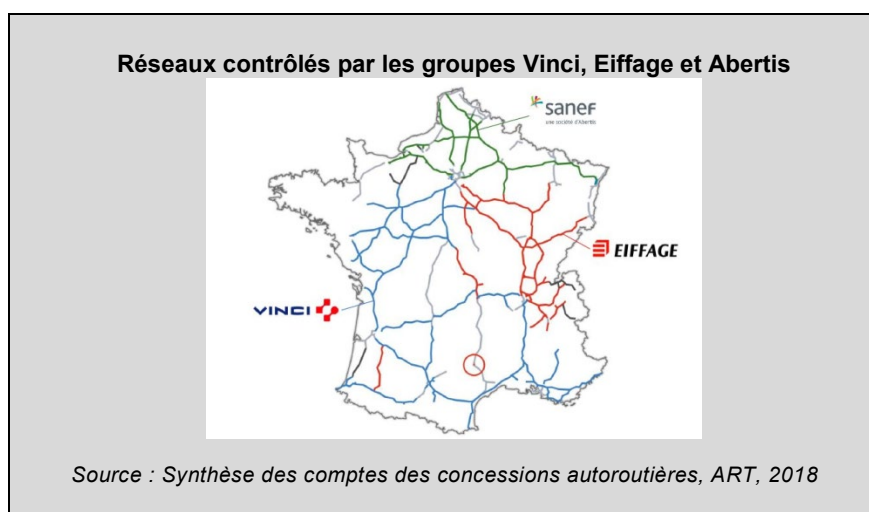
Commission d'enquête sur le contrôle, la régulation et l'évolution des concessions autoroutières

Rapport n° 709 (2019-2020) de M. Vincent Delahaye, sénateur de l'Essonne

Plus de 90 % du réseau autoroutier français concédé est géré par des sociétés concessionnaires d'autoroutes (SCA) « historiques », créées entre le milieu des années 50 et le début des années 70.

Depuis leur privatisation en 2006, ces sociétés, qui sont titulaires de concessions dont la durée a été prolongée à plusieurs reprises sans mise en concurrence, sont détenues par trois groupes privés - Vinci (ASF et Cofiroute), Eiffage (APRR) et Abertis (Sanef).

15 ans après la privatisation des SCA et alors que l'arrivée à échéance des concessions débutera dans 11 ans (entre 2031 et 2036), la commission d'enquête s'est attachée à examiner la situation de ces concessions dont la rentabilité est généralement perçue comme trop favorable.



DES SOCIÉTÉS AUTOROUTIÈRES PRIVATISÉES SANS RÉVISION PRÉALABLE DES CONTRATS DE CONCESSION

LA CONCESSION AUTOROUTIÈRE A PERMIS DE CONSTRUIRE LE RÉSEAU AUTOROUTIER

■ Choix de la concession et du financement par le péage dès la fin des années 50

Une loi de 1955 a autorisé la construction des autoroutes dans le cadre de concessions initialement attribuées à des sociétés d'économie mixte exclusivement publiques puis, à partir de 1970, à des sociétés concessionnaires privées.

À l'exception de Cofiroute, ces dernières, fortement déficitaires, sont toutefois reprises par l'État à compter de 1981.

■ 1994-1998 : allongement de la durée des concessions pour financer de nouvelles sections

L'État procède à une réorganisation des sociétés d'économie mixte concessionnaires

d'autoroutes (SEMCA) et à leur restructuration financière (recapitalisation et suppression des avances budgétaires).

Il met en place le système de l'adossement qui permet de faire financer de nouvelles sections par des sections déjà amorties en allongeant la durée de la concession, avec l'aval de la Commission européenne, sans mise en concurrence.

■ 1998-2000 : normalisation des SEMCA

La situation des SEMCA est normalisée sur les plans financier (suppression de l'adossement, du foisonnement et de la reprise de passif par l'État), comptable (abandon de la méthode des charges différées) et fiscal (TVA sur les péages). L'attribution des marchés de travaux et des sous-concessions (pour les aires d'autoroutes) est soumise à appel d'offres, conformément au droit européen.

DES SOCIÉTÉS CONCESSIONNAIRES CÉDÉES AU SECTEUR PRIVÉ EN DEUX TEMPS

■ Des ouvertures partielles du capital (2002-2005) suivies d'une privatisation (2006)

L'État a procédé à l'**ouverture partielle du capital** des sociétés concessionnaires d'autoroutes (SCA) : **ASF en 2002**, pour financer le Fonds de réserve des retraites, **APRR et Sanef en 2004 et 2005** pour renforcer leurs fonds propres.

En 2006, le gouvernement Villepin a décidé de **les privatiser** pour réduire la dette de l'État et renforcer l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF). Cette opération a **rapporté 14,8 milliards d'euros à l'État** qui s'est trouvé également **déchargé des 16,8 milliards d'euros de dette des SCA**.



■ Un processus en deux temps qui a réduit la profitabilité de la cession pour l'État

Les prix de cession lors des ouvertures du capital des SCA paraissent **peu élevés au regard de la demande** et l'on peut s'interroger sur la façon dont l'État, assisté de banques conseils, a procédé, d'autant que **la nécessité des augmentations de capital n'était pas évidente**.

La privatisation de 2006 était très contestée dans son principe à l'époque, y compris au sein du Gouvernement. Le processus, piloté par l'Agence des participations de l'État (APE), sous le contrôle de la Commission des participations et des transferts (CPT), a été très encadré et les prix de cession ont été **conformes aux règles**.

Toutefois la participation de **23 % déjà détenue par Vinci dans ASF a dissuadé les investisseurs de présenter des offres concurrentes**, ce qui a conduit à un **différentiel faible** par rapport au prix plancher si on le compare à celui des deux autres opérations.

Mais **c'est avant tout le processus de cession séquentiel des SCA et l'absence de concurrence pour ASF qui a fait perdre à l'État quelque 6,5 milliards d'euros de recettes potentielles** (7,8 milliards d'euros en valeur 2020).

UNE RÉGULATION PROGRESSIVEMENT RENFORCÉE MAIS QUI PRÉSENTE ENCORE DES LACUNES

DES RELATIONS INITIALEMENT DÉSEQUILIBRÉES ENTRE L'ÉTAT ET LES SCA HISTORIQUES

- Le « péché originel » d'un transfert mal préparé

La cession des SCA au secteur privé n'a été précédée ni d'une révision des contrats de concession, ni d'une définition de l'équilibre économique et financier des concessions ni d'une révision des relations avec l'État concédant.

- Un rééquilibrage partiel difficilement négocié entre 2013 et 2015, assorti de la mise en place d'une régulation indépendante

Après des mois de discussions et de tensions alimentées par des décisions unilatérales de l'État (augmentation de la redevance domaniale, annonce d'un prélèvement sur les profits, gel des tarifs), les rapports très critiques de la Cour des comptes (2013) et de l'Autorité de la concurrence (2014), et des travaux parlementaires, un protocole d'accord est

finallement signé le 9 avril 2015 entre l'État et les SCA « historiques ».

Il avalise :

- un programme de travaux de 3,27 milliards d'euros (Plan de relance autoroutier – PRA) ;
- un nouvel allongement de la durée des concessions accepté par la Commission européenne pour les financer ;
- le principe d'une régulation indépendante du secteur autoroutier.

La loi dite « Macron » confie cette régulation à l'Arafer (devenue Autorité de régulation des transports - ART) et subordonne tout nouvel allongement de la durée des concessions à l'autorisation du Parlement.



UNE RÉGULATION PLUS EFFICACE MAIS QUI PEUT ENCORE ÊTRE AMÉLIORÉE

- Un suivi technique de bonne qualité par les services du ministère chargé des transports

La sous-direction de la gestion et du contrôle du réseau autoroutier concédé vérifie la qualité des travaux et de l'entretien du réseau au moyen de contrôles et audits d'exploitation, de contrôles systématiques lors de la mise en service de nouvelles infrastructures et d'indicateurs de performance qui ont été progressivement enrichis et font l'objet de vérifications (avec le concours du Cerema).



MINISTÈRE
CHARGÉ DES
TRANSPORTS

Liberté
Égalité
Fraternité

De manière générale, le niveau de compétence et d'exigence de ces contrôles doit être souligné.

- Un suivi juridique et financier insuffisant

Le ministère chargé des transports et plusieurs services du ministère de l'économie et des finances interviennent dans :

- le suivi des contrats de concessions pour identifier les indus financiers résultant de hausses tarifaires alors que les travaux correspondant n'ont pas été réalisés ;
- la préparation des avenants aux contrats de concession et des contrats des nouvelles concessions ;
- le contrôle des hausses tarifaires annuelles qui s'est renforcé au cours de la dernière décennie et qui comporte :
 - une vérification systématique de la correcte application des hausses prévues par les contrats (0,80 % de l'inflation hors tabac, hausses destinées à compenser de nouveaux

travaux et compensation du gel tarifaire de 2015) et de la mise en œuvre des coefficients interclasses ;

- une réduction des distorsions tarifaires excédant 50 % du tarif kilométrique moyen (TKM).

■ *Des SCA dotées de moyens sans commune mesure*

Les SCA s'appuient sur des **compétences techniques juridiques et financières internes et externes** (conseils, experts techniques notamment) qui leur permettent de gérer les concessions, de passer des

■ *L'efficacité croissante de la régulation confiée à l'ART*

Principales missions de l'ART à l'égard du secteur autoroutier concédé

- Avis sur les nouveaux contrats de concession.
- Avis sur les avenants aux contrats de concession : caractère nouveau, nécessaire et utile des travaux et pertinence des augmentations tarifaires associées (contrôle de l'équilibre économique).
- Suivi des résultats économiques des concessions : rapport annuel sur les comptes et rapport quinquennal sur l'économie des concessions.
- Contrôle des marchés passés par les sociétés concessionnaires, en lien avec les commissions des marchés des SCA.

L'intervention de l'ART a permis **d'écarter un certain nombre d'opérations et les augmentations tarifaires afférentes**, d'assurer **une plus grande transparence des résultats économiques des concessions autoroutières**, de vérifier que **les règles d'appel d'offres étaient respectées**, y compris **les attributions de marchés de travaux à des entreprises liées** et mettre en place un suivi de la **rentabilité financière**.

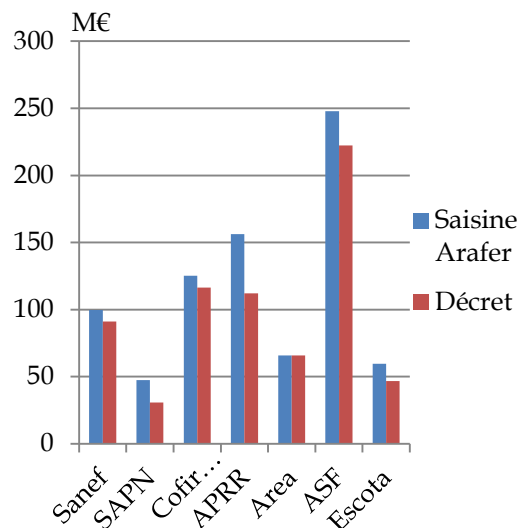
marchés et d'en contrôler l'exécution ainsi que gérer leur situation financière (dette, emprunts nouveaux et dividendes).

Dès lors, elles sont **particulièrement bien armées pour discuter avec les services de l'État dont les moyens sont beaucoup plus limités** et dont les collaborateurs sont soumis à des obligations de mobilité. Sans compter qu'elles **disposent de toutes les informations utiles auxquelles tant les services de l'État que l'ART n'ont accès que par leurs intermédiaires**.

■ *Des effets positifs sur la négociation du plan d'investissement autoroutier (PIA) en 2016-2017*

L'intervention du régulateur montre immédiatement son efficacité : elle conduit à écarter des opérations **ne répondant pas aux exigences de nécessité et d'utilité** ou qui relèvent déjà d'obligations contractuelles. Elle permet à l'État de **négoier à la baisse le taux de rentabilité interne (TRI)**.

Réduction des travaux pris en compte dans le PIA à la suite de l'intervention de l'ART



Source : Autorité de régulation des transports (ART)

UN ÉQUILIBRE ÉCONOMIQUE ET FINANCIER TOUJOURS ÉVOQUÉ, JAMAIS DÉFINI

La rentabilité des SCA « historiques » fait toujours l'objet de débats passionnés. Or la question est complexe en raison du modèle économique spécifique des concessions et des marges d'incertitude pesant sur l'évolution, à moyen et long termes, des paramètres économiques et financiers susceptibles d'impacter leur rentabilité.

UN MODÈLE ÉCONOMIQUE PARTICULIER SUR UNE DURÉE LONGUE

■ *L'appréciation du risque à la base de la rentabilité prévisionnelle*

L'appréciation de l'intensité du risque (essentiellement le risque trafic), des coûts d'investissement (qui dépendent de l'évolution des coûts des travaux publics) et des coûts de financement (qui dépendent de l'évolution des taux d'intérêts) est primordiale pour définir l'équilibre économique et financier de la concession dont la rentabilité effective est appréciée à l'échéance sur la durée de la concession. L'évolution des paramètres est d'autant plus incertaine que la durée des concessions est particulièrement longue.

Échéances des contrats de concessions autoroutières « historiques »

Sanef	Escota	SAPN	Cofiroute	APRR	ASF	AREA
2031	2032	2033	2034	2035	2036	2036

Source : Autorité de régulation des transports (ART)

Le modèle économique des concessions autoroutières

La concession transfère au concessionnaire le risque lié à la construction et à l'exploitation des infrastructures. Le concessionnaire est rémunéré par les péages sur la durée de la concession et doit *in fine* restituer les infrastructures à l'État (le concédant).

Ce modèle économique spécifique se traduit par des pertes initiales élevées pour financer les investissements et le capital, qui diminuent au fur et à mesure de la perception des péages une fois l'infrastructure mise en service avant de dégager des flux qui permettent de couvrir les coûts d'exploitation, de rembourser la dette et d'assurer, sur la dernière période, une juste rémunération des capitaux investis (« courbe en J »).

■ *Des taux de rentabilité interne (TRI) négociés particulièrement élevés*

Lors de la privatisation, l'appréciation du risque (y compris de l'endettement transféré) et du niveau de rentabilité ont été pris en compte dans la fixation du prix de cession. Ensuite, le TRI prévisionnel a, en principe, été réexaminé lors de chaque contrat de plan quinquennal ou plan de relance. En pratique, il n'a pas toujours été révisé, restant alors calé sur un niveau qui n'était plus justifié au regard des évolutions de la situation économique, ou bien il a fait l'objet de négociations pour le moins opaques entre le concédant et les concessionnaires, ainsi que la Cour des comptes l'a relevé à plusieurs reprises.

■ *La stratification peu lisible des opérations*

L'opacité et la multiplicité des négociations entre l'État et les SCA (contrats de plan quinquennaux, paquet vert autoroutier, PRA, PIA) complexifient la définition de l'équilibre économique des concessions et nuisent à la lisibilité de la politique d'investissement en matière d'infrastructures autoroutières.

■ *Une évolution positive des principaux agrégats sur 2006-2019*

- un trafic toujours en progression, même s'il a évolué moins rapidement que prévu (crise de 2008) et tend à se tasser ;

- des recettes de péage supérieures à l'évolution du TKM en raison de la base de calcul des augmentations annuelles, héritières de la pratique dite de « foisonnement » et des augmentations destinées à compenser de nouveaux travaux ;

- un endettement financier maintenu à un niveau élevé au profit de versements de dividendes importants, mais

restructuré grâce à la baisse des taux d'intérêts.

Confortées par une stabilité des prélèvements obligatoires spécifiques

maintenue au nom du respect de l'équilibre du contrat, ces évolutions ont conduit à des variations positives du TRI.

Résultats consolidés 2019 (en millions d'euros)

	Chiffre d'affaires	Taux de croissance 2019/2018	EBITDA	Marge d'EBITDA	Résultat net	Dividendes	Dividendes/résultat net
APRR-AREA	2 611	+ 2,9 %	1 942	74,4 %	875	752	86,0 %
ASF-Escota	4 038	+ 5 %	3 012	74,6 %	1 338	1 173	87,7 %
Cofiroute	1 480	+ 2,7 %	1 116	75,4 %	539	587	108,8 %
Sanef-SAPN	1 780	+ 3,1 %	1 298	72,9 %	554	516	93,06 %
TOTAL	9 909		7 368		3 306	3 028	

Source : comptes annuels

DES PERSPECTIVES DE RENTABILITÉ PROMETTEUSES

■ *Le premier rapport de l'ART sur la rentabilité des concessions*

Dans son analyse, qui repose sur une approche sous l'angle « projet », l'ART constate une **augmentation du TRI sur 2017-2019. Sans augmentation tarifaire**, le TRI aurait été **quasiment identique** (0,138 % au lieu de 0,15 %).

■ *Une analyse indépendante conclut à des perspectives de rentabilité très supérieures aux estimations initiales*

Le rapporteur a fait procéder à une analyse indépendante de la rentabilité des concessions autoroutières « historiques » appréciée **sous l'angle « actionnaires »**, qui prend appui sur les résultats publiés pour 2006-2019 et propose des projections établies à partir d'hypothèses prudentes pour la période allant de 2020 à l'échéance des concessions.

Il en résulte que la **rentabilité actionnaires attendue serait atteinte autour de 2022** (soit 16 ans après la privatisation) **pour Vinci autoroutes (ASF et Escota) et pour Eiffage (APRR et AREA)**. Autrement dit **la durée de ces concessions serait trop longue d'environ 10 ans**.

En revanche pour le **groupe Sanef (Sanef et SAPN)**, **les résultats seraient en ligne avec les prévisions**.

Quant à **Cofiroute**, sa **rentabilité apparaît particulièrement élevée** et devrait être encore confortée sur la période 2020-2034.

Au-delà de 2022, les dividendes versés atteindraient environ 40 milliards d'euros, dont 32 milliards pour Vinci et Eiffage, **à comparer avec les coûts d'acquisition des sociétés**.

Dividendes distribués par les SCA historiques privatisées entre 2006 et 2019 (en millions d'euros)

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Total
ASF	278	378	473	458	632	1332	187	784	717	1632	978	370	1033	1173	10 425
APRR	1571	652	312	0	292	11	1217	400	450	1379	581	672	766	752	9 055
Sanef	880	176	217	227	255	280	279	215	250	250	280	432	585	516	4 842
Total	2729	1206	1002	686	1179	1623	1683	1399	1417	3261	1839	1474	2384	2441	24 322

Source : Comptes annuels

UNE FIN DES CONCESSIONS À PRÉPARER, UNE GESTION FUTURE À ANTICIPER

L'impact de la crise sanitaire

Le trafic autoroutier a brutalement chuté pendant le confinement et, malgré sa reprise progressive, il demeure inférieur à celui de 2019. **L'ART estime la baisse pour 2020 à au moins 9 %.** **Les sociétés concessionnaires évoquent plutôt une baisse de l'ordre de 20 %.** Par ailleurs, la crise sanitaire génère des coûts supplémentaires, qui n'ont pu être chiffrés à ce stade.

Pour autant, **les conséquences économiques de la crise pour les sociétés « historiques » devraient être limitées.** Celles-ci devraient rester bénéficiaires en 2020. Dès lors, comme le relève l'ART, la crise sanitaire ne devrait pas remettre en cause l'équilibre économique des concessions.

PRÉPARER LA FIN DES CONCESSIONS

■ *Ne plus prolonger la durée des concessions*

■ *Le coût prohibitif d'un rachat anticipé des concessions autoroutières*

Prévu par les contrats de concession pour motif d'intérêt général, le rachat aurait un coût évalué par le ministère de l'économie et des finances **entre 45 et 50 milliards d'euros.**

Il est donc raisonnable d'aller au terme des concessions et de mettre à profit les prochaines années pour s'assurer de la remise en bon état des infrastructures et encourager les SCA à accompagner les mobilités vertueuses.

■ *Établir un inventaire des biens de retour*

Il n'a pas été dressé faute d'une définition du « bon état d'entretien ».

■ *Veiller au maintien d'un niveau d'investissement suffisant*

Les prochains contrats de plan dont la négociation va commencer doivent prévoir un niveau d'investissement assurant le bon entretien des infrastructures, inhérent aux obligations contractuelles des concessionnaires

■ *Ajuster le cadre contractuel*

En l'état de leur rédaction, les clauses d'encadrement de la rentabilité des concessions ne sont pas opérantes.

■ *Organiser un sommet des autoroutes (« La Défense des autoroutes »)*

L'État doit prendre l'initiative de discussions avec les sociétés concessionnaires pour **définir enfin l'équilibre économique et financier des concessions**, ce qui permettra d'**identifier les marges d'investissement dont pourraient bénéficier les usagers sans nouvelles augmentations tarifaires.**

■ *Inciter les SCA à accompagner le développement des modes de transport vertueux sans contrepartie financière*

La rentabilité des concessions doit également permettre des **modulations tarifaires** et des **investissements** en faveur des **véhicules propres**, du **covoiturage** et des **transports collectifs.**

Le déploiement de **bornes de recharge électriques** sur les aires d'autoroutes doit être accéléré.

Les SCA pourraient en outre être incitées à relever leur **participation** au financement de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (**AFITF**) qui finance le développement des modes de transports alternatifs.

RÉFLÉCHIR À LA GESTION DES AUTOROUTES À L'ÉCHÉANCE DES CONCESSIONS HISTORIQUES

■ *Plusieurs modèles de gestion des autoroutes sont envisageables*

La régie publique, la concession et les contrats de partenariat reposent sur un **partage différent du risque entre le concédant et le concessionnaire.**

Une analyse approfondie des avantages et des inconvénients de ces modèles, au vu des exemples étrangers (notamment espagnol), doit être menée.

■ *Toute concession doit être équilibrée et d'une durée limitée*

Si le modèle concessif était conservé, il faudrait **tenir compte du fait que le réseau est déjà construit** et rédiger **des contrats de concession qui protègent effectivement les droits du concédant.** Des clauses de revoyure tous les 5 ans, permettant de réviser les tarifs ou la durée de la concession en cas de surrentabilité, ainsi que des clauses de partage des gains d'exploitation et de refinancement pourraient être introduites ou améliorées.

PRINCIPALES PROPOSITIONS

Axe 1 : Renforcer le contrôle et la régulation du secteur autoroutier concédé

- **Renforcer les moyens de contrôle de l'ART et conforter son indépendance**
 - ***Lui donner accès à des informations utiles pour le suivi de la rentabilité et le contrôle de l'attribution des nouvelles concessions***
 - Prévoir que les services de l'État fournissent à l'ART tout élément utile relatif au concessionnaire désigné pour l'attribution d'une nouvelle concession autoroutière, en particulier les dossiers présentés par les candidats non retenus, afin de pouvoir mettre en œuvre un contrôle plus efficace sur les coûts prévisionnels.
 - Prévoir que les sociétés d'autoroutes transmettent à l'ART les informations nécessaires à l'analyse des variations de leur rentabilité depuis 2002 afin qu'elle soit en mesure de documenter l'analyse de leur rentabilité.
 - ***Maintenir l'indépendance de l'ART en relevant son plafond d'emplois***
 - **Consolider les moyens des services de l'État**
 - ***Veiller au maintien des capacités d'expertise et d'ingénierie technique élevées du ministère chargé des transports :***
 - Pour rédiger les spécifications techniques des appels d'offres, les contrats de concession et les avenants.
 - Pour contrôler la livraison des travaux, l'entretien et l'état des réseaux.
 - ***Renforcer les capacités d'expertise financière de l'État pour négocier avec les SCA***
 - Prévoir le recours, en tant que de besoin, à des conseils privés dans le cadre de la négociation des avenants aux contrats de concession et de leur suivi financier.
- **Associer plus largement les usagers et les parlementaires en renforçant le rôle et la composition du comité des usagers**

Axe 2 : Assurer un contrôle plus étroit des marchés des SCA

- **Renforcer l'effectivité des décisions de l'ART en matière de contrôle des marchés des SCA**
- Prévoir des sanctions en cas de méconnaissance des obligations de transmission des marchés des SCA à l'ART.
- **Renforcer les moyens de contrôle des marchés des concessions**
- Établir une définition claire de la notion de « besoins de la concession » afin d'empêcher les SCA de se soustraire à leurs obligations de publicité et de mise en concurrence pour la passation de certains de leurs marchés.
- Mettre en place un suivi financier systématique des avenants afin de s'assurer de l'absence de surcompensation au profit des sociétés d'autoroutes.
- Élaborer une doctrine sur le périmètre des opérations compensables dans le cadre des contrats de plan ou des plans de relance pour préciser en particulier les critères de nécessité et d'utilité.
- **Développer le contrôle des sous-concessions**
- Autoriser l'ART à collecter toute information utile auprès des sous-concessionnaires d'autoroutes pour pouvoir contrôler le respect des engagements des titulaires en matière de modération tarifaire et apprécier la pertinence de la durée des sous-concessions.
- Prévoir un suivi régulier des prix réels des carburants par les SCA.

Axe 3 : négocier une amélioration du service rendu aux usagers compte tenu de la rentabilité élevée des SCA

- **Définir l'équilibre des concessions**
- Réunir les services de l'État, les SCA et l'ART pour définir enfin l'équilibre économique et financier des contrats de concession.
- **Faire évoluer les tarifs de péage sans nouvel allongement des concessions**
 - **Verdir les tarifs des péages**
 - Accroître les réductions tarifaires pour les véhicules poids-lourds les plus performants écologiquement.
 - Demander aux SCA de mettre en œuvre, sans compensation, des modulations tarifaires à destination des véhicules légers les moins polluants et fonctionnant aux carburants alternatifs ou recourant au covoiturage.
 - **Tenir compte des trajets du quotidien**
 - Accélérer le déploiement d'une offre d'abonnement sans frais pour les trajets domicile-travail garantissant des réductions tarifaires comprises entre 30 et 50 %.
- **Négocier une augmentation de la participation des sociétés concessionnaires historiques au financement de l'AFITF**
- **Inciter les SCA à mettre en œuvre sans contrepartie des aménagements permettant le développement du covoiturage et des transports collectifs, ainsi que des véhicules électriques**

Axe 4 : assurer un suivi des conséquences de la crise sanitaire

- Veiller à ce que les retards de travaux résultant de la crise sanitaire n'entraînent pas une surcompensation tarifaire.
- Rappeler que la situation financière des concessions historiques ne saurait justifier une compensation, même partielle, des conséquences de la crise sanitaire car la poursuite de leur activité n'est pas menacée.
- Veiller à ce que l'effectivité de la concurrence en matière de travaux ne soit pas réduite par les souplesses temporaires introduites par l'ordonnance du 25 mars 2020 pour simplifier les procédures en raison de la crise sanitaire.

Axe 5 : préparer la fin des concessions

Ne plus prolonger la durée des concessions afin de pouvoir remettre à plat le cadre de gestion des autoroutes

- Établir sans tarder des inventaires précis et consensuels des biens de retour des concessions et identifier les biens de reprise qui pourraient être utiles au concédant.
- Établir rapidement une doctrine précisant les critères du bon état dans lequel doivent être restitués les biens de retour en précisant les caractéristiques du « bon état cible ».
- Veiller à ce que les SCA maintiennent un haut niveau d'investissement dans les contrats de plan 2022-2026 pour assurer un bon niveau d'entretien des infrastructures et préparer la remise en bon état des biens en fin de concession.

Axe 6 : anticiper la gestion future des autoroutes

- Lancer sans tarder la réflexion au sein des ministères chargés des transports et de l'économie sur la gestion future des autoroutes actuellement sous concession.
 - **En cas de recours à la concession, établir des contrats équilibrés**
- Limiter à quinze ans la durée des futures concessions autoroutières portant sur le réseau existant et ne nécessitant pas de travaux importants.
- Introduire des clauses de revoyure tous les cinq ans pour les futures concessions autoroutières afin de prévenir la réapparition d'une rente autoroutière.
- Encadrer l'équilibre des contrats de concession par des clauses de partage des gains d'exploitation et des gains de refinancement ainsi que des clauses de modération tarifaire, assorties d'une définition pertinente des seuils de déclenchement des clauses de plafonnement de la rentabilité.



Éric JEANSANNETAS
Président
Sénateur de la Creuse
(Groupe RDSE)

Vincent DELAHAYE
Rapporteur
Sénateur de l'Essonne
(Groupe Union Centriste)



Le présent document et le rapport complet n°709 (2019-2020) sont disponibles sur le site du Sénat :
<https://www.senat.fr/notice-rapport/2019/r19-709-1-notice.html>