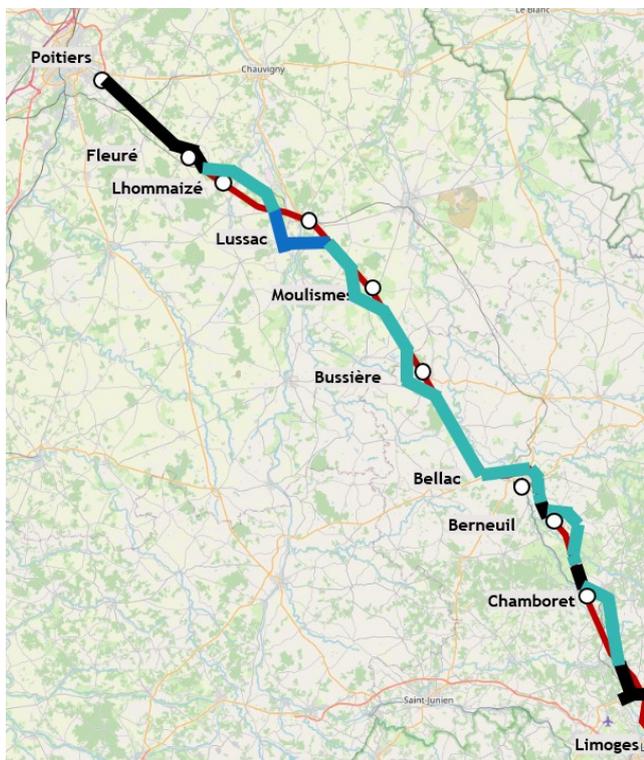


Concession autoroutière

Préambule – le scénario autoroutier

Le scénario autoroutier prévoit la réalisation d'un aménagement continu, à 2x2 voies entre Limoges et Poitiers. Il inclut l'ensemble des opérations CPER déjà prévues à 2x2 voies, ainsi que la mise à niveau à 2x2 voies de la déviation de Lussac. Dans ce scénario, 11 viaducs verraient leur profil réduit à 2x1 voies.



- RN147
- Aménagement CPER 2x2 voies
- Aménagement CPER mis à niveau à 2x2 voies
- Aménagement Scénario autoroutier 2x2 voies

Qu'est-ce qu'une concession ?

Une concession est un mécanisme de délégation par l'État de la maîtrise d'ouvrage d'un projet à un concessionnaire. Ce dernier est alors chargé de financer, concevoir, construire, exploiter et entretenir l'ouvrage concédé, **à ses frais, risques et périls** (en

particulier le risque trafic) pendant la concession.

En contrepartie, le concessionnaire perçoit auprès des usagers un **péage dont le tarif est régulé par le contrat de concession**.

Le concessionnaire est sélectionné après une phase d'appel d'offres, au regard de critères environnementaux, financiers et techniques. Les candidats élaborent des offres qui déterminent les modalités techniques précises, le coût des travaux, le niveau des péages ou encore le montant de la subvention d'équilibre. Le contrat de concession est un contrat de long terme (classiquement 55 ans).

Calculer le bilan socio-économique d'une concession

Le calcul du bilan socio-économique d'une autoroute met en relation ses effets positifs et ses effets négatifs.

La méthodologie adoptée pour la calculer est la même pour tous les projets d'infrastructures de transport. Elle est **définie dans un document officiel** : l'instruction du gouvernement du 16 juin 2014 relative à l'évaluation des projets de transport. Cette évaluation socio-économique s'appuie aussi sur des hypothèses socio-économiques : scénario AMS (Avec Mesures Supplémentaires), évolution du trafic ou encore croissance du PIB et de la population.

La VAN-SE : un indicateur d'efficacité socio-économique

Le bilan socio-économique se traduit par un indicateur synthétique, la **Valeur Actualisée Nette Socio-Economique** (VAN-SE). Pour la calculer, il faut comparer une situation projet à une situation de référence, à un horizon choisi (2035). Cet indicateur est utilisé (parmi d'autres) pour juger de l'intérêt de réaliser un projet ou non. **Il demeure partiel, tous les effets n'étant pas monétarisables**

(amélioration de l'accessibilité des territoires, effets sur l'environnement etc.).

Pour le scénario autoroutier, la VAN-SE a été estimé à +172 M€. Pour information, la VAN-SE du projet alternatif est estimée à -175.5 M€.

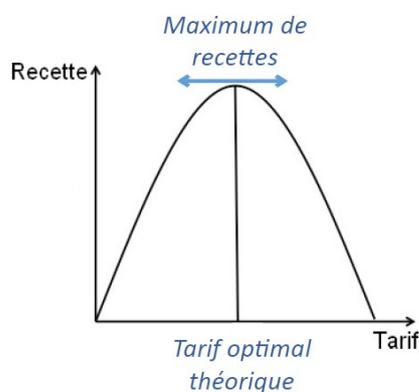
Le bilan socio-économique d'un projet autoroutier repose en grande partie sur l'articulation entre **trafic capté par le projet, gain de temps offert à l'ensemble des usagers en comparaison de l'infrastructure existante et tarification des péages**.

Le modèle économique d'une concession

Le consentement au péage

Le consentement à payer des usagers est d'autant plus important que les gains (notamment de temps) offerts par l'infrastructure sont importants. Pour le scénario autoroutier, les gains de temps des véhicules légers et des poids-lourds par rapport à la situation actuelle sont respectivement de 51 minutes et de 38 minutes.

Le consentement à payer dépend donc de **l'articulation entre gain de temps et niveau de péage**. Classiquement, le niveau de péage est déterminé par chaque candidat dans son offre au-dessous de l'optimum de tarif qu'il aura déterminé.



Au-dessus d'un certain niveau de péage, le trafic – et donc le niveau de recette – diminue. Il faut néanmoins noter que l'optimum de tarif

dépend de nombreux facteurs socio-économiques.

Evolution des tarifs au cours de la concession et abonnements

Les tarifs sont proposés par les candidats pour toute la durée de la concession. Un plafond d'indexation annuelle du tarif est fixé dans le contrat. L'indexation dépend en général d'un panier d'indices, dont l'IPC (Indice des Prix à la Consommation).

Les évolutions tarifaires sont soumises à un **contrôle annuel de l'État**, et elles sont validées par arrêté tarifaire conjoint de la Direction Générale de la Concurrence, de la Consommation et de la Répression des Fraudes (DGCCRF), et du Ministère des Transports.

Les candidats à la concession peuvent proposer des **abonnements permettant de réduire le coût du péage**. Ces dispositifs ne peuvent pas discriminer selon le lieu d'habitation ni selon l'itinéraire choisi. Le principal modèle est l'abonnement « fréquentiel » : plus l'utilisateur utilise l'autoroute, plus le tarif unitaire baisse. Les collectivités territoriales peuvent compléter ce dispositif par des abonnements locaux ciblant certains usagers.

Equilibre économique d'une concession

Chaque candidat à la concession définit dans son offre :

- Une **hypothèse de revenus** sur la base d'un couple Tarif/Trafic qui détermine le niveau de recettes collectées auprès des usagers
- Une **hypothèse de coûts** : coûts de construction en phase investissement et coûts d'exploitation/maintenance en phase exploitation pour la durée de la concession
- Des **paramètres financiers spécifiques à son offre** : coûts de la dette, rémunération des fonds propres

Le montant de la subvention d'équilibre proposée par chaque candidat résulte donc essentiellement de la combinaison de

l'ensemble de ces paramètres, déterminant ainsi l'équilibre économique de la concession. Si le trafic est plus faible que prévu par le concessionnaire en tant que candidat à la concession, ce dernier aura simplement moins de revenu et la concession sera donc moins rentable. Si le niveau de revenu devient trop faible et si le concessionnaire n'est plus capable de rembourser la dette du projet (en cas de faillite), il peut se produire une reprise de la concession par ses créanciers sous le contrôle de l'État ou une éventuelle résiliation au motif de déchéance de la concession. Dans les deux cas, *ceci ne devrait pas avoir d'influence sur les usagers (tarifs)*.

Zoom sur le freeflow en système fermé

Il existe plusieurs types de péages :

- Péage à système ouvert : tarification unique pour tous les usagers, quel que soit le nombre de kilomètres parcourus
- Péage à système fermé (plus courant) : tarification proportionnelle à la distance parcourue



La solution envisagée pour le scénario autoroutier est un *système de péage fermé fonctionnant en flux libre (free flow)*. Avec ce dispositif, le système de reconnaissance des plaques d'immatriculation

ou du badge de télépéage permet de réduire les ralentissements que l'on retrouve au niveau des plates-formes de péage classiques.

Fonctionnement du système de péage fermé à flux libre¹

Cette sous-partie traite du fonctionnement du système de péage fermé à flux libre, sur la base des retours d'expérience de projets en cours en France.

Lors d'un trajet sur une autoroute disposant d'un dispositif de péage fermé en flux libre, deux portiques détectent le badge de télépéage ou la plaque d'immatriculation du véhicule : une première fois à l'entrée du véhicule sur l'autoroute et une seconde fois à sa sortie.

Si l'utilisateur de l'autoroute est abonné au télépéage – s'il possède un badge de télépéage – une facture lui est envoyée à la fin du mois (avec possibilité de prélèvement automatique).

Si l'utilisateur de l'autoroute n'est pas abonné au télépéage, le portique détecte la plaque d'immatriculation et le règlement peut se faire en ligne dans un délai prédéfini, par téléphone auprès d'un conseiller, ou via une borne de paiement sur le réseau autoroutier (avec possibilité de paiement de plusieurs trajets en une seule fois).

Le fonctionnement du dispositif et les modalités de paiement pour un système freeflow peuvent évoluer d'un concessionnaire à un autre, également en fonction du type de péage (péage flux libre en système fermé, péage flux libre en système ouvert etc...).

Toutes les nouvelles autoroutes programmées sont prévues d'être à flux libre. La première autoroute qui sera mise en service sur la base d'un tel système est l'A79 (RCEA).

¹ Pour plus d'informations : Le Free flow, le péage sans barrière [en ligne], <https://uly.vinci-autoroutes.com/freeflow/> ; Autoroute en flux libre Paris Normandie (A13) [en ligne], <https://www.sanef.com/fr/flux-libre/voyage-paris-normandie-a13>

Financement du projet autoroutier

Le tableau ci-dessous donne, pour le scénario autoroutier, le montant de l'investissement total et des financements publics à mobiliser.

	Scénario autoroutier
Investissement total	De 823 M€ à 1208 M€ TTC
Dont financements publics	De 449 M€ à 771 M€

Il a été décidé de porter à la concertation le scénario autoroutier avec coût total de 1014 M€ TTC, en prenant la fourchette basse de 450 M€ de subvention publique comme base de négociation avec les potentiels cofinanceurs. Classiquement, les candidats à une concession autoroutière proposent dans leur offre un plan de financement donnant une subvention d'équilibre inférieure au seuil estimé par l'État dans ses estimations.

A ce stade des études très amont, il est courant (comparativement à d'autres projets autoroutiers en cours) de ne pas avoir encore acté le plan de financement pour le scénario autoroutier. Toutefois, si le scénario autoroutier devait se poursuivre, il serait préférable que les principes de cofinancement soient formalisés préalablement au lancement de l'enquête publique, idéalement par l'élaboration d'un protocole signé des cofinanceurs.

Dans le cadre de la procédure autoroutière, le Conseil d'Etat sera amené à émettre un avis sur le projet de décret de déclaration d'utilité publique avant qu'il ne soit pris. Le Conseil d'Etat vérifiera que l'information du public est suffisante et que les hypothèses de financement sont réalistes.