ASFA
AUTOROUTES & OUVRAGES CONCÉDÉS

Paris, le 17 avril 2014

Le transfert du Réseau Routier National au secteur concédé

L'État a choisi dès les années 50 de déléguer à des concessionnaires la responsabilité du financement, de la construction, de la maintenance et de l'exploitation de son réseau autoroutier dont l'intégralité des coûts a été et est toujours supportée par l'usager via le péage, sans recours au contribuable.

Ce modèle vertueux pourrait s'élargir à l'ensemble du réseau routier national, dans sa configuration resserrée aux seuls grands itinéraires qui est devenue la sienne suite aux décentralisations.

1. *Les budgets d'entretien des réseaux routiers de l'État sont conséquents et leur financement n'est pas assuré*

Le réseau routier national, auquel appartiennent les autoroutes concédées, comprend les infrastructures suivantes :

Réseaux (km)	**2011**	**2012**
Autoroutes concédées	8887	8891
Autoroutes non concédées	2603	2600
RN à chaussées séparées	4126	4222
Autres RN	4764	4662
Total hors concédé	11493	11484
Total routes non concédées à 2x2 et plus	*6729*	*6822*
Total Réseau Routier National	20380	20375

L'examen des budgets alloués à l'entretien et aux investissements du réseau routier national fait ressortir des coûts significatifs, à la charge du budget de l'État. Ceci est vrai alors même que tous les experts s'accordent à dire que l'effort réalisé n'est plus suffisant pour garantir la pérennité d'un réseau, certes particulièrement performant initialement, mais qui, si l'on n'y prend garde, semble destiné à se dégrader significativement dans les prochaines années.

La France se distingue traditionnellement par la qualité de son réseau d'infrastructures routières où elle faisait jusqu'à très récemment office de leader mondial selon le World Economic Forum. Elle a symboliquement perdu sa prééminence cette année[1] à ce sujet...

[1] Cf. *The Global Competitiveness Report 2011-2012* p. 179 et 413 et *The Global Competitiveness Report 2013-2014* p. 187 et 433

ASSOCIATION PROFESSIONNELLE DES SOCIÉTÉS FRANÇAISES CONCESSIONNAIRES OU EXPLOITANTES D'AUTOROUTES OU D'OUVRAGES ROUTIERS
3, rue Edmond Valentin - 75007 Paris – Tél. 01 49 55 33 00 - Fax : 01 49 55 33 91 - Courriel : asfa@autoroutes.fr – www.autoroutes.fr

L'évaluation des données financières disponibles sur l'entretien et les investissements fait ressortir les ratios suivants :

coûts en k€ par km linéaire de voie unique	2011	2012
Non concédé		
Entretien	35,7	35,5
Investissements	35,7	43,7
Concédé		
Entretien	43,4	44,1
Investissements	44,0	44,4

Les chiffres plus élevés pour le réseau concédé s'expliquent facilement par une politique de services très supérieure à celle du réseau non concédé (patrouilles ; aires de services et repos ; gestion du trafic ; etc.) et une politique de développement du réseau significativement plus élevée que pour le réseau non concédé, où une part importante de ces fonds a de plus été consacrée à l'équipement et la modernisation des tunnels.

Ces coûts sont au linéaire de voie. Ils doivent donc être multipliés par 4 pour calculer le coût appliqué à une 2x2 voies.

Ainsi, dans le cas d'un hypothétique transfert au réseau concédé de **100 km de voirie à 2x2 voies** (comme cela a été par exemple le cas lors du transfert de la RN10 à Atlandes – A63), l'économie budgétaire possible pour l'État est de 14 M€ par an en coûts d'entretien et de 18 M€ par an en terme de besoins d'investissements, soit **32 M€ d'économie budgétaire annuelle au total**.

L'enjeu global représente 1,3 milliard d'euros par an à la charge de l'État pour l'entretien[2] du réseau routier national et 1,6 milliard d'euros par an pour l'investissement sur ce même réseau soit un total de près de 3 milliards d'euros à rapporter aux économies de 18 milliards d'euros pour l'État annoncées récemment par le Premier Ministre.

Délégué, l'entretien sur des standards de qualité de service plus élevés pérenniserait des emplois par nature non délocalisables et l'investissement accru serait même potentiellement créateur d'emplois additionnels par rapport à ceux générés par les travaux effectués directement pour le compte de l'État.

Rappelons ici que 1 milliard d'euros investis dans le secteur des travaux publics correspondent à 13 500 emplois directs et indirects.

[2] Hors charges de retraite des agents

2. ***Le SNIT a recensé de nombreux projets routiers dont le financement n'est pas acquis***

Les travaux de la commission Mobilité 21 ont conduit à établir un ordre de priorité pour la réalisation des projets inscrits préalablement au SNIT. Cependant, de l'aveu même du président de la commission Philippe Duron, le choix de critères objectifs pour le classement des projets aurait dû conduire à placer en première position les projets routiers avant tous les autres projets.

L'option concédée, avec appel à la concurrence ou via l'adossement, permet de trouver des solutions à l'équation financière de ces projets, sans recours au budget de l'État.

Liste des projets routiers inscrits au SNIT et retenus par le Ministre délégué aux transports à l'issu des travaux de la commission Mobilité 21

en M€ 2012	Estimation basse du coût du projet	Estimation haute du coût du projet
Premières priorités (à réaliser d'ici 2030)		
A56 Fos-Salon y/c contournement de Fos	240	330
Route Centre Europe Atlantique (RCEA) en Allier et Saône et Loire	640	1000
Liaison A28-A13 Contournement Est de Rouen	880	880
RN 154 – Aménagement tronc commun RN154/ RN12 Dreux Nonancourt	150	150
A54 Contournement d'Arles	510	510
A31 bis Toul – Frontière Luxembourgeoise	1 100	1 260
A45 Lyon Saint Etienne	1360	1360
Aménagement RN 126 Toulouse Castres	340	340
	5 220	**5 830**
Secondes priorités (projets sur lesquels les études peuvent se poursuivre, pour réalisation sur 2030-2050)		
A104 Méry-sur Oise Orgeval	2770	2770
A319 Langres-Vesoul	620	620
A 355 Grand Contournement Ouest de Strasbourg (GCO)	450	530
Grand contournement autoroutier de Lyon	1200	3000
Liaison Est Ouest Avignon – Tranches 2 et 3	310	310
Lille contournement Sud-Est	290	290
RN 154 - Aménagement de la section Allaines-Dreux	600	600
	6 240	**8 120**
Horizons lointains (i.e. projets arrêtés)		
A26 Troyes-Auxerre	500	500
A51 Gap-Grenoble Est ou Ouest	2300	2300
A51 La Saulce-La Bâtie Neuve	200	200
A831 Fontenay le Comte-Rochefort	750	750
Désenclavement routier du Chablais	270	270
	4 020	**4 020**
	15 480	**17 970**

Le modèle des concessions est vertueux. Il a permis de développement d'un réseau de plus de 9 000 km d'autoroutes où le niveau de sécurité et la qualité de services sont unanimement reconnus. Il semble pertinent aujourd'hui de s'appuyer sur ce modèle pour continuer à développer et moderniser les infrastructures routières indispensables à la mobilité durable et au développement économique de notre pays, tout en contribuant ainsi de façon positive à la relance économique. Cela peut – et même doit – se faire sans peser sur les finances publiques, comme le permet les vertus de ce modèle économique « made in France ».

❄

Le transfert de tout ou partie du réseau routier national est de nature à provoquer un choc budgétaire très significatif, soulageant le budget de l'État et pérennisant les capacités d'entretien du réseau. C'est donc un gage de maintien d'un haut niveau qualitatif pour un réseau d'importance vitale pour notre pays.

L'abandon programmé de l'Ecotaxe et le renoncement à la perception par l'État d'une recette pour l'usage de ce réseau est de nature à faciliter son transfert dans le réseau concédé qui n'avait pas vocation par nature à être soumis à cette redevance.

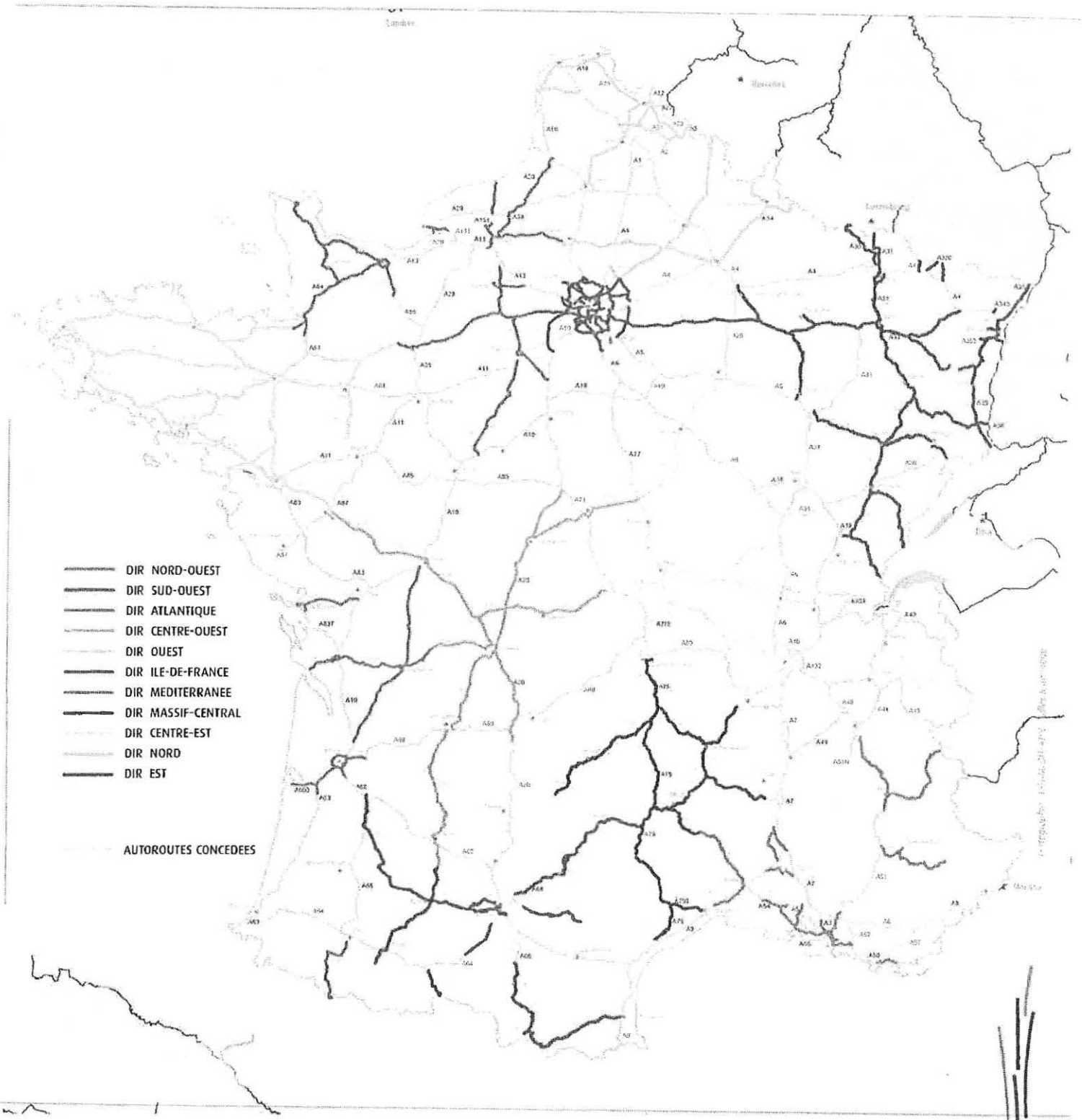
Les exemples de transfert déjà réalisés par le passé démontrent la faisabilité de telles opérations, dans des conditions qui ne lèsent ni les usagers, ni les agents, ni les contribuables.

ASFA

Annexes

1. Carte du réseau exploité par les 11 DIR
2. Carte des tunnels exploités par les DIR

Les 11 directions interdépartementales des routes (DIR)



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

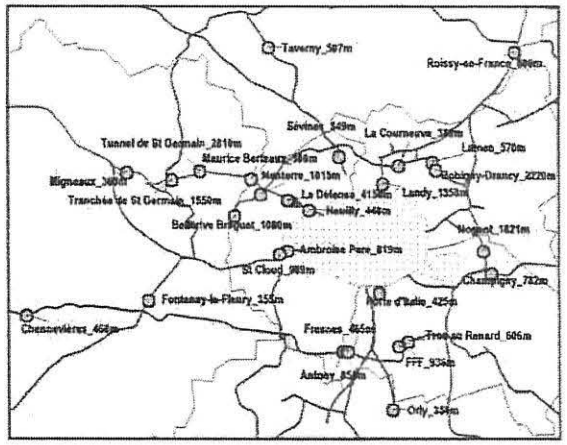
Ministère
de l'Écologie,
du Développement
durable
et de l'Énergie

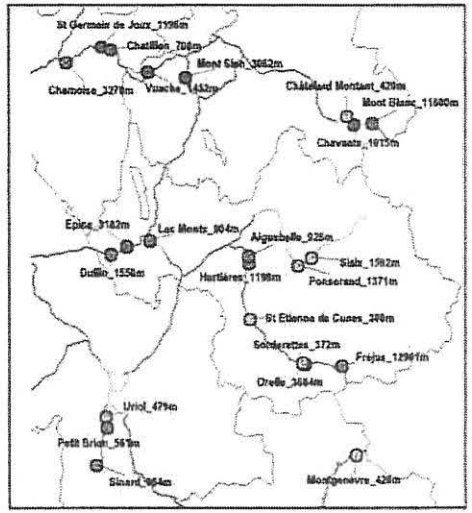
MEDDE/DGITM/DIT/
Projet en date du 01/12/2012

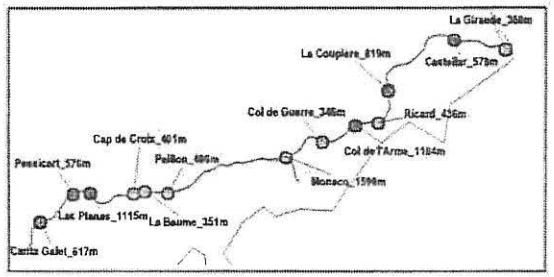
TUNNELS SUR LE RESEAU NATIONAL
(supérieurs à 300 m)

Caractéristiques des Tunnels

- Tunnels > 300m (64)
- Tunnels RTE > 500 m (31)







Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de l'Aménagement du territoire

DIT/GRT - J. Sudres
jan 2009