



PETITE HISTOIRE DES AUTOROUTES

Comprendre pourquoi la baisse des tarifs autoroutiers est nécessaire

Réalisé par



www.stopauxpeagestopchers.com

SOMMAIRE

<i>I- Petite histoire des autoroutes</i>	3
<i>II- Pourquoi la privatisation des autoroutes ?</i>	5
<i>III- D'où vient le « scandale » des autoroutes ?</i>	6
<i>IV- L'action de « 40 millions d'automobilistes » : « Stop aux péages trop chers ! »</i>	8
<i>V- Résumé</i>	9
<i>Sources</i>	10

I- PETITE HISTOIRE DES AUTOROUTES

Dès les années 1950, le gouvernement français juge nécessaire une modernisation du réseau routier traditionnel, en raison de l'accroissement du parc automobile et du trafic interurbain. Cette modernisation passe par la création d'autoroutes.

Fin 1955, le ministère des Travaux publics met en place le cadre législatif et institutionnel du développement du réseau autoroutier et approuve un programme autoroutier, intégré au Plan directeur routier. Au total, ce sont dans un premier temps plus de 3 500 km d'autoroutes qui devront voir le jour.

Mais l'État est conscient des difficultés à assurer le financement d'un tel réseau sur ses seules ressources budgétaires. Il envisage alors d'avoir recours au principe de la concession, c'est-à-dire de confier la construction et l'exploitation à une SEM¹, ce qui implique le recours au péage pour apporter à la société concessionnaire les ressources nécessaires à l'entretien de l'autoroute et au remboursement des emprunts contractés pour financer sa construction. L'État reste cependant propriétaire de l'ouvrage.

Cinq SEM sont alors créées: ESCOTA pour la région Estérel-Côte d'Azur, SAPL (autoroute Paris-Lyon), SAVR en Vallée du Rhône, SAPN (autoroute Paris-Normandie) et SANF pour le Nord de la France. Jusqu'à la fin des années 1960, sous l'impulsion de ces sociétés, la

construction prend de l'essor: en 1970, la France compte près de 1 600 km d'autoroutes. Mais ce rythme de construction ne suffit pas à combler le retard de la France sur ses voisins européens et à répondre aux besoins des automobilistes français, d'autant que le parc automobile est passé de 6,2 à 13,7 millions de véhicules entre 1960 et 1970.

Pour accroître le rythme de développement du réseau, le Gouvernement a alors recours – ainsi que l'autorise la loi – à des financements privés: 4 sociétés totalement privées sont créées pour assurer la construction de certaines sections (COFIROUTE réalise les tronçons Paris-Poitier et Paris-Le Mans; AREA a la charge du développement d'autoroutes dans la région Rhône-Alpes; APEL construit l'autoroute Paris-Metz et ACOBA étend le réseau sur la Côte basque). Dans le même temps, la tutelle exercée par l'État sur les SEMCA² est allégée et le système de l'adossement est largement utilisé pour accélérer la construction des nouvelles sections: le péage perçu sur le réseau concédé existant permet de financer le coût des nouveaux tronçons.

La réforme porte ses fruits jusqu'en 1976. Mais à partir de 1977, la crise économique oblige le Gouvernement à revoir ses prévisions à la baisse: fin 1980, la France dispose d'un peu plus de 4 100 km d'autoroutes. La mauvaise conjoncture économique compromet financièrement les sociétés privées, qui sont alors contraintes (à

¹ SEM: Société d'Économie mixte. Les SEM sont des sociétés dont le capital est contrôlé à la fois par l'État (de façon majoritaire) et par une société privée, qui travaillent en partenariat.

² SEMCA: Sociétés d'Économie mixte Concessionnaires d'Autoroutes.

l'exception de COFIROUTE) de passer sous contrôle public: entre 1983 et 1991, elles fusionnent avec les SEM existantes (APEL avec la SANEF³ ; AREA et ACOBA avec l'ASF⁴).

Jusqu'en 1988, les SEMCA font face à de nombreuses difficultés, qui se traduisent par une réduction importante des mises en service des nouveaux tronçons autoroutiers. Entre 1986 et 1994, le Gouvernement adopte et révisé régulièrement le Schéma directeur routier national pour assurer la livraison de plus de 2 800 km de voies autoroutières supplémentaires par les sociétés concessionnaires.

À partir de 1995, les SEMCA sont réorganisées en 3 pôles régionaux, autour des sociétés les plus stables financièrement (SAPRR⁵, ASF et SANEF) et les rapports avec l'État sont contractualisés dans des plans quinquennaux qui fixent le niveau des investissements à réaliser par les sociétés. À la fin 1995, le réseau autoroutier français compte environ 7 400 km de voies, dont 6 300 km concédés.

En 1999, le Conseil d'État dénonce la pratique de l'adossement et contraint le Gouvernement d'y mettre fin. Dès lors, le développement du réseau autoroutier est assuré par d'autres modes de financement (partenariat public-privé ou mise en concession par appel d'offres). Mais si l'essentiel du maillage a d'ores et déjà été réalisé, ce sont souvent les collectivités

publiques qui doivent désormais subventionner la construction des autoroutes « d'aménagement du territoire ». Or, au début des années 2000, l'État français a besoin d'argent pour combler le déficit des finances publiques: la dette atteint 1 000 milliards d'euros en 2003.

« La France détient le 4^{ème} réseau autoroutier le plus important au monde.

En 2006, l'ensemble des SEMCA est alors privatisé par décret ministériel. L'État, jusqu'ici actionnaire majoritaire des principales sociétés concessionnaires (à hauteur de 70% de l'APRR, de 50,3% de l'ASF et de 74% de la SANEF), cède ses parts pour 14,8 milliards d'euros à des sociétés privées, telles Eiffage, Vinci et Abertis pour la durée restante des concessions, qui s'étend pour certains réseaux jusqu'en 2032.

Aujourd'hui, le réseau autoroutier français compte environ 12 000 km de voies, dont 9 000 km concédés. 75,5% du réseau sont donc exploités sous le régime de la concession. C'est le 4^{ème} plus long réseau autoroutier au monde, après la Chine, les États-Unis et l'Allemagne (environ 13 000 km).

³ SANEF: Société d'Autoroutes du Nord et de l'Est de la France (a remplacé la SANF).

⁴ ASF: Autoroutes du Sud de la France (a remplacé la SAVR).

⁵ SAPRR: Société d'Autoroute Paris-Rhin-Rhône (a remplacé SAPL).

II- POURQUOI LA PRIVATISATION DES AUTOROUTES ?

Le Gouvernement français a justifié la cession de ses parts dans les sociétés concessionnaires d'autoroutes à des sociétés privées par divers arguments :

- L'État n'aurait ni les moyens financiers, ni les compétences requises pour être gestionnaire des autoroutes. De plus, l'entretien et le développement du réseau ne ferait pas partie de ses prérogatives ;
- En confiant la gestion des autoroutes à des groupes privés, l'État envisage une modernisation profonde du réseau, de nombreuses créations d'emplois et la possibilité de générer de nouveaux bénéfices via les taxes pesant sur les sociétés concessionnaires ;
- La « vente » des autoroutes permettrait d'assainir les finances publiques et de réduire la dette à 3 % du PIB⁶, ainsi que l'exige l'Union européenne.

De plus, cette privatisation est temporaire : la durée des concessions s'étend sur une trentaine d'années et l'État conserve la propriété du réseau.

⁶ PIB : Produit intérieur brut.

III- D'OÙ VIENT LE « SCANDALE » DES AUTOROUTES ?

On estime aujourd'hui que la privatisation totale des autoroutes s'est faite au détriment à la fois de l'État, des Français et des usagers de la route :

- Les autoroutes ont été cédées par l'État aux sociétés privées pour un montant de 14,8 milliards d'euros. À l'époque, Dominique de Villepin – alors Premier ministre – déclarait que « tous les services de l'État et des parlementaires estimaient le montant à payer à un peu plus de 11 milliards d'euros ». L'opération aurait donc été « une bonne affaire pour l'État ». Mais aujourd'hui, **la Cour des Comptes estime à près de 24 milliards d'euros la valeur des concessions d'autoroutes pour une durée de 30 ans, soit un manque à gagner pour l'État de près de 10 milliards d'euros lors de la cession ;**
- En privatisant les autoroutes et en laissant aux sociétés concessionnaires privées la charge de la gestion et de l'exploitation du réseau, l'État a également renoncé aux dividendes générés par les droits de péage. Or, en 2005, les nouveaux investissements se font déjà de plus en plus rares et les charges des emprunts se réduisent.

« **Cédées pour 14,8 milliards d'euros, les concessions autoroutes sont aujourd'hui estimées à 24 milliards d'euros.**

En bref, l'État décide de « vendre » au moment où les frais engagés pour la construction des autoroutes sont amortis et où leur exploitation par le

biais du péage commence à devenir rentable. **Les SCA⁷ ont reversé environ 15 milliards d'euros de dividendes à leurs actionnaires depuis le début de la concession** (soit une multiplication par 8 par rapport au montant des dividendes versés avant la privatisation), soit un manque à gagner d'un ordre comparable pour l'État français. **On estime en outre de 34 à 39 milliards d'euros le montant total des bénéfices nets (soit plus d'un milliard d'euros par an) qui devraient être amassés par les entreprises privées sur la durée des concessions ;**

- Alors que le Gouvernement comptait sur l'intervention des concessionnaires pour favoriser la reprise de l'emploi, l'automatisation des péages et la réduction des personnels chargés de l'entretien du réseau conduisent au contraire à la suppression de milliers d'emplois en CDD, CDI et contrats saisonniers. **De manière générale, en 7 ans, les sociétés privées ont réduit de 18 % leurs effectifs ;**

- Dès 2008, la Cour des Comptes pointe de nombreuses incohérences dans les contrats négociés au moment de la cession, qui se traduisent par des dérives – en particulier financières – dans la gestion du système autoroutier, « devenu trop favorable aux concessions » et surtout trop pénalisant pour l'utilisateur. Alors que, selon l'ASFA⁸, le nombre de kilomètres parcourus sur autoroute n'a augmenté que de 4 % entre 2007 et 2013, soit en moyenne +0,7 % par an contre +2 à 3 % auparavant, on constate dans le même temps une forte augmentation du chiffre

⁷ SCA : Société Concessionnaire d'Autoroutes

⁸ ASFA : Association des Sociétés françaises d'Autoroutes.

d'affaire des SCA: +26% entre 2006 et 2013. **Depuis la privatisation, la progression des tarifs des péages est en effet systématiquement supérieure à l'inflation** – un décret datant de 1995 garantissant aux sociétés le droit d'appliquer une hausse minimale à hauteur de 70% de l'inflation (mais pas de maximum!). De plus, les SCA mettent en œuvre la pratique tarifaire dite du «foisonnement»: les hausses moyennes ne reflètent pas les hausses réellement subies par les usagers, dans la mesure où les hausses de tarif les plus élevées sont appliquées sur les sections les plus fréquentées. **L'augmentation du tarif**

« **La progression des tarifs des péages est systématiquement supérieure à l'inflation.** **des péages sert donc à compenser le ralentissement de la fréquentation. En 10 ans, le prix du kilomètre parcouru sur autoroute a ainsi augmenté en moyenne de 16,4%, soit deux fois plus vite que l'inflation.**

- Alors que les contrats de plan négociés entre le Gouvernement et les SCA devaient permettre à l'État de maintenir un droit de regard et une certaine autorité sur les agissements des sociétés privées (le ministre des Finances de l'époque, Thierry Breton, se voulait rassurant en affirmant: «Ne craignez rien, car c'est l'État qui contrôlera et qui fixera les tarifs»), la Cour des Comptes constate dans un rapport de juillet 2013 une relation «déséquilibrée entre les sociétés puissantes adossées à des grands groupes et le ministère des Transports, qui éprouve des difficultés à se procurer les données nécessaires». **Dans les faits, l'État français a donc très peu de pouvoir sur les pratiques mises en œuvre par les SCA et ce sont les usagers qui en subissent les conséquences à travers les prix démesurés des péages.**

- Malgré la hausse continue des tarifs et les sommes engrangées par les SCA, **les investissements réalisés par les concessionnaires régressent**: depuis 2007, la longueur du réseau autoroutier français n'a progressé que de 7% (et seulement 2% pour le réseau des 3

principaux groupes concessionnaires). **Les sommes perçues aux péages ne profitent donc pas aux usagers.**

- **Les tarifs exorbitants pratiqués au péage par les SCA dissuadent aujourd'hui un grand nombre d'usagers (en particulier les jeunes automobilistes et les ménages modestes) d'emprunter le réseau autoroutier pour leurs déplacements.** Pourtant, l'autoroute est de loin le réseau routier le plus sûr: le risque d'y être victime d'un accident mortel est en effet 5,25 fois moins important que sur une route départementale et 6,6 fois moins que sur une nationale. Malgré tout, les automobilistes français préfèrent souvent ces réseaux fortement accidentogènes (mais qui ont le mérite d'être gratuits!), au détriment de leur sécurité. Ainsi, comme le commentait un rapport de la Cour des Comptes: «le taux de satisfaction des usagers a fortement chuté».

« **Depuis 2007, le réseau autoroutier n'a progressé que de 7%, malgré les sommes engrangées par les sociétés d'autoroutes.**

IV- L'ACTION DE « 40 MILLIONS D'AUTOMOBILISTES » : « STOP AUX PÉAGES TROP CHERS! »

Épinglées à diverses reprises depuis 2008 par la Cour des Comptes et l'Autorité de la Concurrence, les SCA sont aujourd'hui dans le collimateur des pouvoirs publics, sommés par les magistrats d'agir pour obtenir un « rééquilibrage du modèle économique en faveur du concédant et des usagers ».

Depuis janvier 2014, des négociations sont en cours entre l'État et les SCA pour établir un Plan de relance autoroutier. À cette occasion, la ministre de l'Écologie et des Transports Ségolène Royal – s'appuyant sur un rapport de l'Autorité de la Concurrence dénonçant les marges exceptionnelles des sociétés d'autoroutes – entend mettre à contribution les SCA.

Le 14 octobre 2014, la Ministre se disait ainsi favorable à une baisse d'au moins 10% du prix des péages et faisait part de son intention d'entamer des discussions pour « mettre les sociétés devant leurs responsabilités ».

Aujourd'hui, l'association « 40 millions d'automobilistes » se fait l'écho des intentions louables de Ségolène Royal et souhaite vivement voir de telles paroles se transformer en actes, dans l'intérêt des Français.

« Sur 100 euros de péage payés par l'utilisateur, 22 sont du profit net pour les sociétés d'autoroute » arguait la Ministre. **Pour « 40 millions d'automobilistes », il est maintenant temps que les sociétés concessionnaires rendent cet argent aux usagers des autoroutes.** Comme le souligne Olivier Faure, rapporteur spécial des infrastructures

de transport, il s'agit maintenant de « rééquilibrer le rapport de force au profit de l'intérêt général, via la détermination d'un prix juste ». Et Najat Vallaud-Belkacem – porte-parole du Gouvernement – d'ajouter : **« l'État doit renforcer son pouvoir de pilotage (...) pour protéger le pouvoir d'achat des Français ».**

PÉTITION NOTRE ACTION LES POLITIQUES RALLIÉS À NOTRE CAUSE PRESSE

STOP AUX PÉAGES TROP CHERS!
Agissons-ensemble pour la baisse des tarifs autoroutiers

FAIRE UN DON >

STOP IL EST TEMPS DE RENDRE L'ARGENT AUX AUTOMOBILISTES !

Le 28 novembre 2014, le Comité des usagers a annoncé une hausse de X % des tarifs de péage. Depuis des années, la hausse des tarifs autoroutiers est largement supérieure à l'inflation. Selon un rapport de la Cour des comptes, les sociétés d'autoroutes ont engrangé un trop perçu de 20 % ; pour 100 € de péages réglés par les automobilistes, 20 € sont empochés comme bénéfice net.

L'autoroute est le réseau routier le plus sécuritaire : ses tarifs exorbitants dissuadent les automobilistes de l'emprunter. **Redonnons à tous les moyens de circuler sur les routes les plus sûres !**

Il est temps que les sociétés d'autoroutes prennent leurs responsabilités et rendent l'argent aux usagers de la route.

Vous aussi, dites STOP aux prix exorbitants pratiqués aux péages et exigez la baisse des tarifs !

En signant notre pétition, vous générez un e-ticket de péage qui sera remis à la ministre des Transports afin de lui présenter la note de frais des automobilistes !

En savoir >

EXIGE LA BAISSSE DES TARIFS AUTOROUTIERS
avec « 40 millions d'automobilistes », en signant notre pétition :

Prénom
Entrez votre prénom

Nom
Entrez votre nom

Email
Entrez votre adresse email

Confirmation de l'email
Confirmez votre adresse email

Pour rester informé de la mobilisation ainsi que de nos actions, cochez la case ci-contre.

SIGNER

Vos coordonnées restent strictement confidentielles et ne sont ni échangées ni louées à des tiers.

A propos : « 40 millions d'automobilistes » est une association d'intérêt général régie par la loi de 1901, active tant sur le plan national qu'europpéen. L'association est également le premier représentant national des automobilistes auprès des pouvoirs publics et du secteur économique de la route.
www.40millionsdautomobilistes.com
FAIRE UN DON >

Contact particuliers : 02 43 50 06 30 - contact@40ma.com

Contact presse : 02 43 50 04 35 - 06 10 07 48 26 - presse@40ma.com

FAIRE CONNAÎTRE LA PÉTITION >

Faites passer le mot ! #PEAGESSTOPCHERS

> Mentions légales

www.stopauxpeagestopchers.com

www.stopauxpeagestopchers.com

www.40millionsdautomobilistes.com

V- RÉSUMÉ

Pourquoi la baisse du prix des péages est-elle nécessaire ?

La privatisation totale des autoroutes s'est faite au détriment à la fois de l'État, des Français et des usagers de la route :

- 1.** Les autoroutes ont été cédées par l'État aux sociétés privées pour un montant de 14,8 milliards d'euros. Mais aujourd'hui, la Cour des Comptes estime à près de 24 milliards d'euros la valeur des concessions pour une durée de 30 ans, soit **un manque à gagner de près de 10 milliards d'euros pour l'État lors de la cession.**
- 2.** En privatisant les autoroutes, l'État a renoncé aux bénéfices générés par les droits de péages. Or, les sociétés privées ont reversé environ 15 milliards d'euros de dividendes à leurs actionnaires depuis la privatisation et **on estime de 34 à 39 milliards d'euros le montant total des dividendes** qui devraient être amassés par les entreprises sur la durée de la concession.
- 3.** Alors que le Gouvernement comptait sur l'intervention des concessionnaires pour favoriser la reprise de l'emploi, la généralisation de l'automatisation des péages et la réduction des personnels chargés de l'entretien du réseau ont conduit au contraire à la suppression de milliers d'emplois. **En 7 ans, les sociétés privées ont réduit leurs effectifs de 18%.**
- 4.** Depuis la privatisation, la progression des tarifs des péages est systématiquement supérieure à l'inflation : ces augmentations servent à compenser le ralentissement de la fréquentation des réseaux autoroutiers. Ainsi, **en 10 ans, le prix du kilomètre parcouru sur autoroute a augmenté en moyenne de 16,4%, soit deux fois plus vite que l'inflation.**
- 5.** Les tarifs exorbitants pratiqués par les sociétés dissuadent un grand nombre d'usagers d'emprunter le réseau autoroutier pour leurs déplacements. Pourtant, **l'autoroute est de loin le réseau routier le plus sûr : le risque d'y être victime d'un accident mortel est 5,25 fois moins important que sur une route départementale et 6,6 fois moins que sur une nationale.**

Rapports gouvernementaux et sources officielles

- *Avis sur le secteur des autoroutes après la privatisation des sociétés concessionnaires*, Autorité de la Concurrence, septembre 2014.
- *Les relations entre l'État et les sociétés concessionnaires d'autoroutes*, Cour des Comptes, juillet 2013.
- « Principe et évolution des tarifs de péage », www.developpement-durable.gouv.fr.

Presse écrite (par ordre chronologique de publication)

- *Privatisation sans bruit des autoroutes françaises*, Colette Thomas, www1.rfi.fr, juillet 2005.
- *De l'autoroute publique aux péages privés*, Philippe Descamps, www.monde-diplomatique.fr, juillet 2012.
- *Deux rapports dénoncent la rente autoroutière*, Hervé Guedard, www.lesechos.fr, juillet 2013.
- *L'utilisateur, grand perdant de la privatisation*, Dominique Richard, www.sudouest.fr, août 2013.
- *Autoroutes: Le double scandale de la privatisation*, Philippe Jérôme, www.humanite.fr, août 2013.
- *Attaqué sur la privatisation des autoroutes*, Dominique de Villepin se défend, www.20minutes.fr, octobre 2014.
- *Autoroutes: vers une scandaleuse prolongation des concessions?*, Emmanuel Lévy, www.marianne.net, octobre 2014.
- *La renationalisation des sociétés d'autoroutes encouragée par plusieurs partis*, www.huffingtonpost.fr, octobre 2014.
- *Autoroute: comment les tarifs des péages sont-ils déterminés?*, Olivier Decarre, www.argent.boursier.com, octobre 2014.

Essais

- *Quelques données statistiques et spatiales sur la genèse du réseau autoroutier français*, Alain Barré, 1997.
- Wikipédia: articles « Réseau autoroutier français » et « Sociétés concessionnaires d'autoroutes en France ».