



IHEDATE – Financer les infrastructures héritées à l’heure de la maintenance

Intervention de l’ASFA et Sanef

Christophe BOUTIN, Julien CASTRES SAINT MARTIN

1er octobre 2026

Les intervenants

Julien Castres Saint Martin, Directeur de l'Infrastructure, Sanef



Christophe Boutin, Délégué général de l'ASFA



Le réseau autoroutier concédé

L'entretien du réseau

Le modèle économique

L'avenir des autoroutes

Les investissements anticipés

Le cas espagnol

Quel avenir pour les autoroutes ?



Le réseau autoroutier concédé

Les autoroutes concédées

- Réseau routier national : 21 328 Km
 - dont réseau autoroutier : 12 000Km
 - dont réseau concédé : 9 328 km
- Sur le réseau concédé :
 - 369 aires de service équipées d'installations haute puissance de recharge électrique
 - 3 107 points de charge
 - 1059 échangeurs
 - 198 parkings de covoiturage
 - 1,71 milliard de transactions/an, soit 4,7 millions/j.
 - 2 356 passages faunes

Les sociétés concessionnaires d'autoroutes et d'ouvrages à péage



LES MEMBRES DE L'ASFA

Membres concessionnaires

ADELAC
ALBEA
ALIAÉ
ALICORNE
A'LIÉNOR
ALIS
APRR
AREA
ATLANDES
ATMB
Autoroutes et Tunnel du Mont Blanc
ATOSCA
CCI Seine Estuaire
Chambre de Commerce et
d'Industrie Seine Estuaire
CEVM
Compagnie Eiffage du Viaduc de Millau
Groupe SANEF
SANEF – SAPN
SFTRF
Société Française du Tunnel Routier du Fréjus
SMTPC
Société Marseillaise du Tunnel Prado Carénage
VINCI Autoroutes
ARCOS – ARCOUR – ASF – COFIROUTE – ESCOTA

Membres exploitants

EGIS ROAD OPERATION – A88
ROUTALIS – A28
SE BPNL
SOCIÉTÉ ROCADÉ L2 MARSEILLE – L2/A507

L'ASFA fédère l'ensemble du secteur

L'ASFA compte 26 membres

- 22 sociétés concessionnaires, dont 3 publiques
- 4 membres exploitants
- Tous les acteurs éligibles (concessionnaires, exploitants d'autoroutes et d'ouvrages d'art routiers ont vocation à rejoindre l'association)

Un rôle multiple

- Action de représentation et de promotion du secteur
- Vie de la branche professionnelle
- Back office de l'interopérabilité des péages

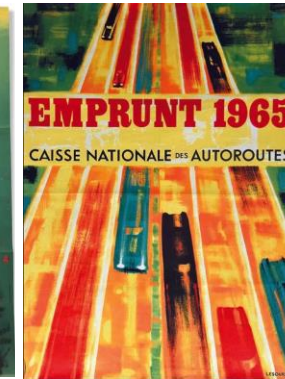
Où nous situons nous dans l'histoire des concessions d'autoroutes ?

1. Période 1960-1970 : de 50 à 810 km → x16

- Création des premières SEMCA: ESCOTA, SAVR (ASF), SAPL (APRR), SANF (SANEF), SAPN et de la première tunnelière TMB
- Création de la CNA, établissement public chargé d'émettre les emprunts nécessaires aux SEMCA

2. Période 1970-1980 : de 810 à 3 372 km → x4

- Appel au privé pour le financement des concessions
- Création, après concours, de COFIROUTE, AREA, APEL, ACOBA
- Adossement de l'autoroute du Mont Blanc à TMB
- Création de la tunnelière SFTRF
- **Chocs pétroliers** : prix du pétrole x4 puis x2, emprunts x 2...



Où nous situons-nous dans l'histoire des concessions d'autoroutes ?

3. Période 1980-1990 : de 3 372 à 5 312 km → +58%

- Sociétés privées en difficulté deviennent progressivement des SEMCA : seule COFIROUTE restera privée
- Adossement financier des « petites » sociétés aux « grosses » sociétés : Création du Groupe ASF, du Groupe APRR et du Groupe SANEF
- Création d'ADF, établissement public assurant la péréquation des ressources entre les SEMCA

Débat sur la soutenabilité financière du secteur

Le rythme de création d'autoroutes a ralenti



2^{ème} réforme autoroutière

4. Période 1990-2000 : de 5 312 à 7 182km → +35%

- Programme des autoroutes d'aménagement du territoire, financé par adossement
- Décret 95-81 du 24 janvier 1995 relatif aux péages autoroutiers et les contrats de plan

▪ le coup d'arrêt pour l'adossement

(Accord Pons Monti de 1997 et Arrêt A86/BPNL du 20 février 1998)



Où nous situons-nous dans l'histoire des concessions d'autoroutes ?

5. Période 2000-2006

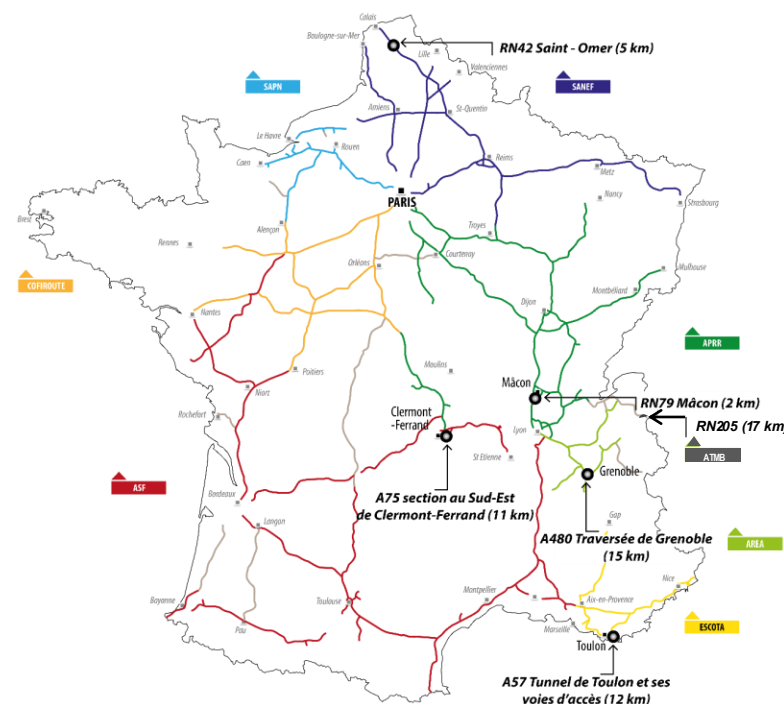
- L'impact du droit de la concurrence
 - Réforme de 2001 des SEMCA (fin de garantie dette et du mécanisme de charges différées, ... vs allongement des durées de concession)
 - Appel d'offres pour les nouvelles sections
- Ouverture du capital et privatisation des ex -SEMCA

6. Période 2007-2015 : dynamique contractuelle

- Les « orphelines », les « petits bouts » et l'allongement de la durée de concession
- Le paquet vert de 2009
- Les Contrats de Plan
- Le plan de relance de 2015

7. Depuis 2015

- Les suites de la « crise » de 2015
- Loi Macron et création de l'ARAFER devenu ART
- Le Plan d'investissement Autoroutier de 2018
- L'introduction du péage en flux libre : nouvelles concessions et A13/A14
- La gestion des fins de contrat

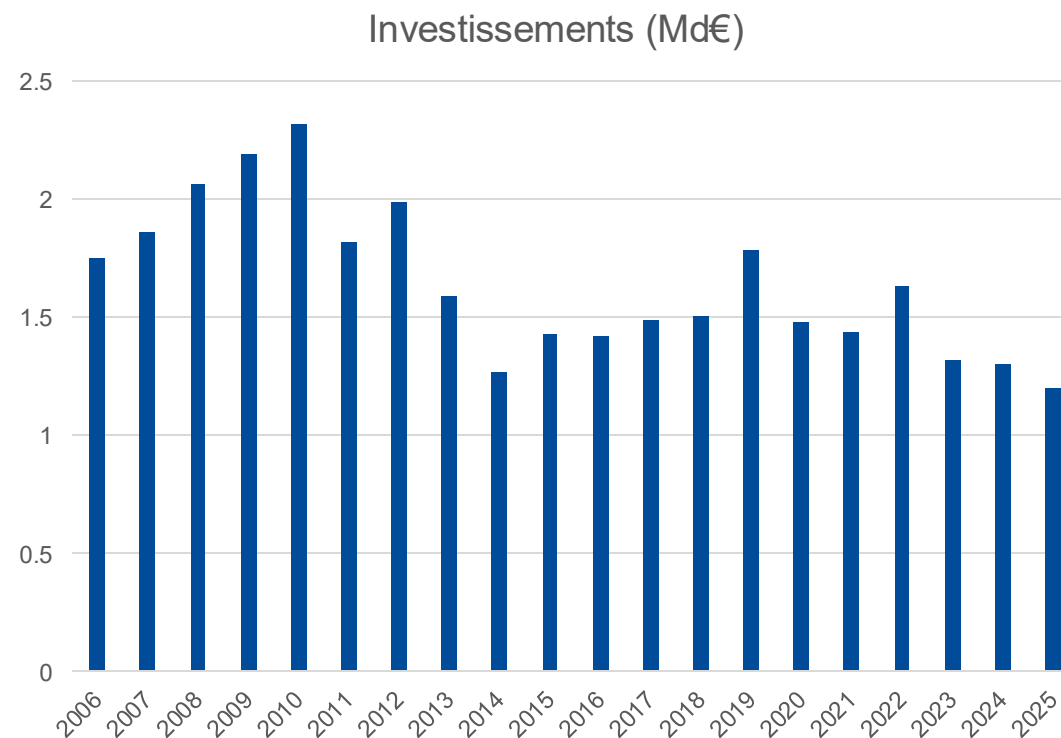


An aerial photograph showing a multi-lane highway bridge crossing a wide river. The bridge is supported by several concrete piers. The surrounding landscape is lush with green trees and vegetation. A large, open grassy field is visible on the right side of the river. The river flows from the top left towards the bottom right of the frame.

L'entretien du réseau

Un réseau entretenu et modernisé

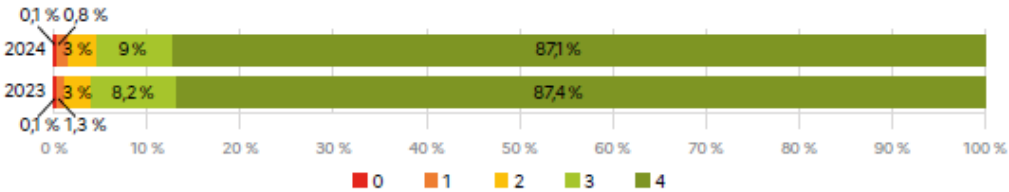
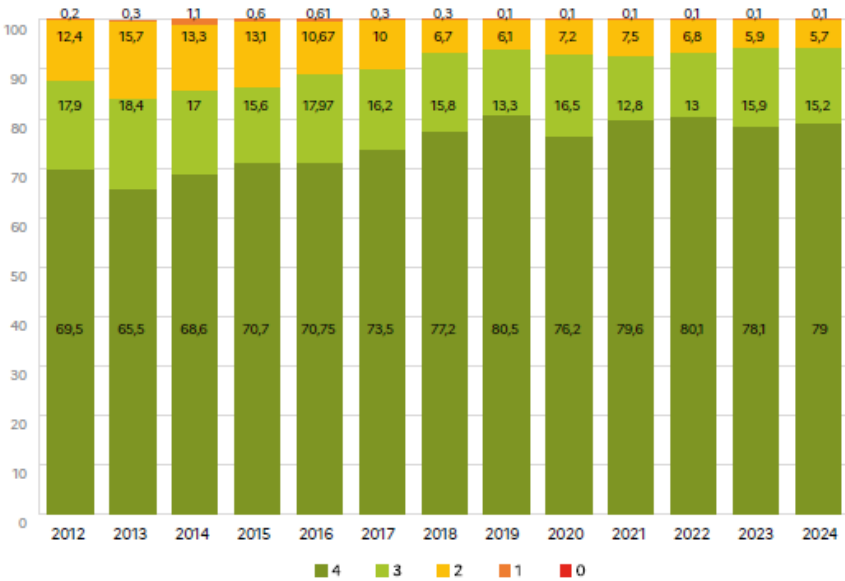
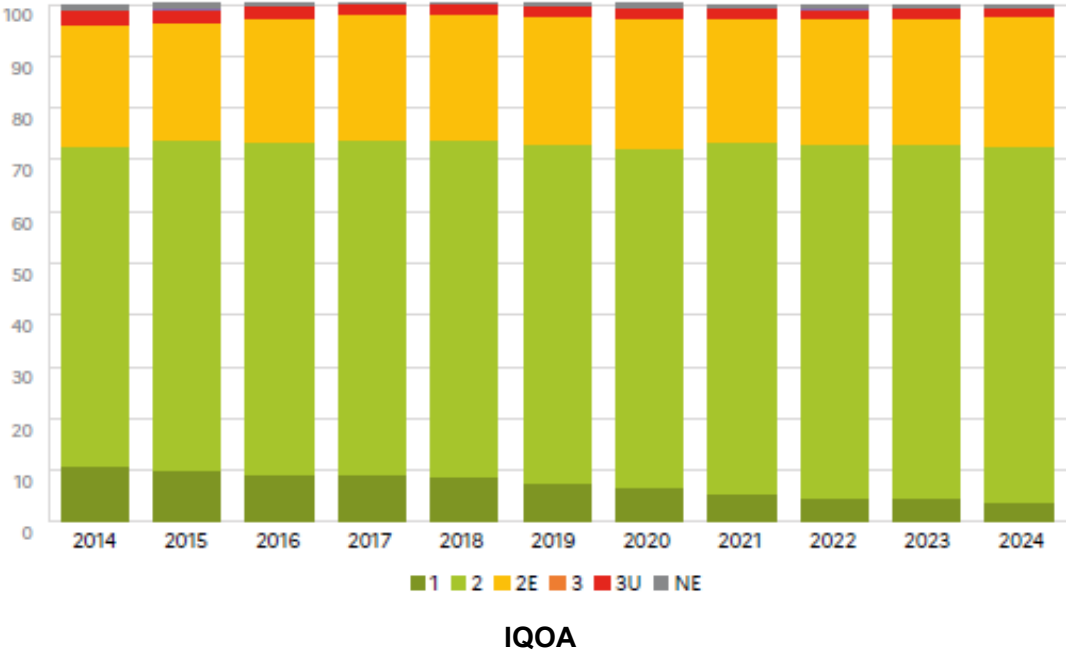
- Valeur patrimoniale du réseau dans les comptes de l'État = 198 Md€
- Depuis 2006, près de 33 milliards d'euros investis par les sociétés d'autoroutes pour entretenir et moderniser le réseau
 - 1,7 milliard d'engagements d'€ par an en moyenne, soit ~185k€/km
 - Un pic entre 2006 et 2012 correspondant à de nouvelles sections et de 2017 à 2019 correspondant au PRA*
 - Plus de 85% de ces investissements ont été réalisés par les 7 SCA privées historiques**



* ASF, ESCOTA, Cofiroute, APRR, AREA, Sanef, Sapn

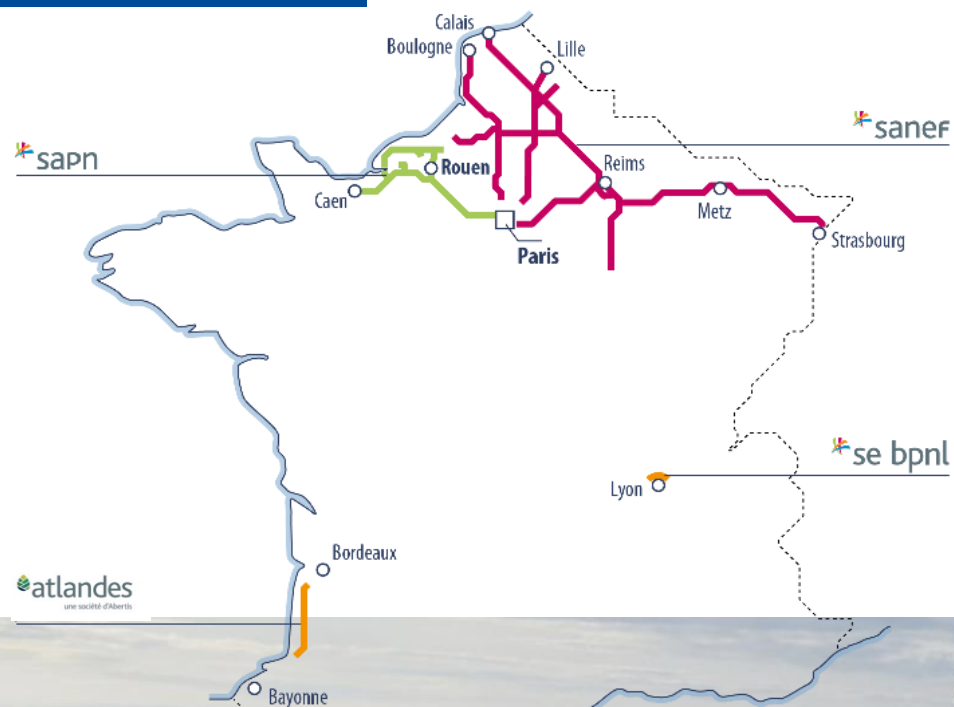
Un réseau entretenu et modernisé

- La qualité des chaussées et ouvrages du réseau concédé est très élevée et s’améliore constamment grâce à un haut niveau d’investissement
- Des indicateurs de qualité inscrits au contrat et pénalisables





L'exemple des ponts autoroutiers : préserver et adapter un patrimoine vieillissant



- 3 concessions : Sanef, SAPN, et Atlandes
- > 1 910 km d'autoroutes, ~ 2 000 collaborateurs
- Filiale du groupe espagnol Abertis (> 8 000 km d'autoroutes)
- Entreprise innovante : flux libre en Normandie (A13/A14)
- Age des ponts : jusqu'à >70 ans, moyenne ~ 40 ans



Ponts du réseau routier : un état alarmant

24 000 ponts sur le réseau routier national (RRN) dont 12 000 sur le réseau concédé
100 000 à 120 000 ponts sur les réseaux départementaux.

2019 : Première alerte du Sénat (manque de connaissance et vieillissement des ouvrages d'art, sous-investissement chronique).

2022 : malgré les actions engagées la situation se dégrade, sauf sur le réseau concédé.

2019

2 800 ponts, soit
¼ des ponts de l'État,
construits dans les
années 1950 et 1960
arriveront dans les
prochaines années en
« fin de vie »

L'État consacre
**MOINS
DE LA
MOITIÉ**
des investissements
nécessaires à
l'entretien de
son patrimoine

**5 PONTS /
DÉPARTEMENT**
en moyenne devront être
reconstruits dans les cinq
ans à venir

2022

7 % des ponts du **RRNNC** (854 ouvrages) et
12 % en surface, contre 10 % en surface en 2018
2,1 % des ponts du **RRNC** (253)

au moins **10 %** des ponts **départementaux**
(environ 10 000) contre 8,5 % estimés en 2019 par
la commission

sont en **mauvais état structurel**.

L'évaluation « IQOA » des ouvrages, notés de 1 à 3U :

- IQOA 1 : pas de défauts (« comme neuf »)
- IQOA 2 : défauts mineurs, sans gravité.
- IQOA 2E : défauts nécessitant un entretien spécialisé.
- IQOA 3 : mauvais état, la structure est altérée
- IQOA 3U : idem avec un caractère d'urgence à intervenir

Mention S : risque immédiat pour la sécurité des usagers

Sur le réseau concédé : une situation maîtrisée



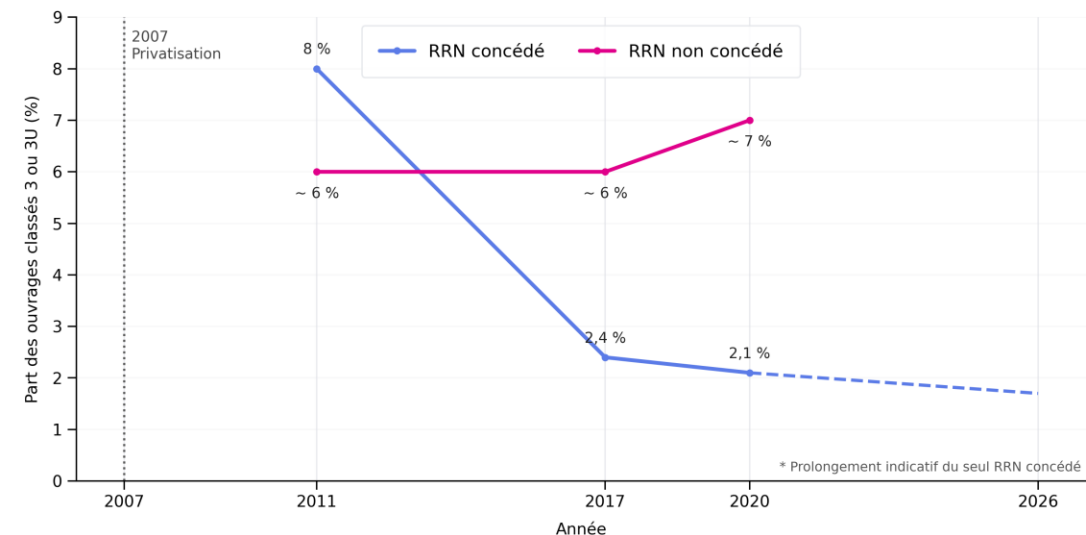
Entretien et inspection viaduc d'Echinghen ©JCSM

- Un patrimoine vieillissant mais intégralement connu et surveillé (ITSEOA de 2010) faisant l'objet d'un entretien par les sociétés concessionnaires privées sous le contrôle méticuleux de l'Etat.
- Des délais contractuels courts de réparation des ouvrages 3U et de levée des mentions S.
- Un niveau d'exigence croissant depuis la privatisation, et renforcé dans la perspective de la fin des contrats.

Divergence
depuis la
privatisation
concédé vs non-concédé

Sources : missions d'information du Sénat, 2019 et 2022

Évolution de la part des ouvrages 3/3U du réseau routier national



*NB : nombreux ponts non évalués.

RRN - Investissements considérables à long terme



Renforcement BMA4 PR 249 ©FJaubert

- **Court terme : 2-3 Md€ pour les ponts sur 10 ans, partiellement sécurisés :**
 - Non concédé : le Sénat recommande d'investir 120M€/an (x2 par rapport à 2020).
 - Concédé : programmes d'entretien et de renouvellement en fin des contrats.

Source : mission d'information du Sénat, 2022

- **Moyen-long terme : 130 Md€ à trouver sur 30 ans, dont une part importante pour les ponts, notamment :**
 - Entretien et "régénération" pour lutter contre le vieillissement (78 Md€)
 - Enjeux d'adaptation climatique, sismique et de sécurité routière (37 Md€)
 - Décarbonation et modernisation (10 Md€)

Source : Conférence Ambition France Transports – livret diagnostic DGITM

Fin des concessions : un atterrissage contrôlé (de très près)

Le contrat prévoit une clause de remise du patrimoine en « bon état d'entretien » :

- 7 ans avec le terme du contrat de concession, le concédant établit la liste des travaux que le concessionnaire doit réaliser dans les 5 dernières années de son contrat : le PER (Programme d'Entretien et de Renouvellement).
- Avant de privatiser les SCA, l'Etat a pris soin d'assortir l'obligation d'une garantie bancaire.

Le concédant est organisé pour ne rien laisser au hasard :

- Plusieurs années avant cette échéance, concédant et concessionnaires ont travaillé à la définition de critères de bon état d'entretien.
- Des moyens importants sont dédiés à l'examen du patrimoine et au contrôle de l'exécution des PER.
- Les PER comprennent non seulement des travaux de rénovation, mais également toutes les actions de surveillance et d'entretien et maintenance courants de l'infrastructure, sur tous les domaines.
- Les indicateurs de performance subsistent et sont complétés pour mieux couvrir tout le patrimoine.

Fin des concessions : une occasion unique de repenser le modèle



Reconstruction PS PRAD A4 PR 127.2 ©FJaubert

Conserver les atouts du modèle concessif :

- Seule garantie d'investissement de long terme dans l'entretien et l'adaptation des ouvrages d'art,
- Pas d'endettement public, grâce à du financement privé,
- Réviser le périmètre pour y intégrer du réseau non concédé et prendre en charge son entretien (en le maintenant gratuit),
- Préserver la ressource financière publique que représente le péage, en s'appuyant sur le principe utilisateur payeur.
- Grâce au flux libre, repenser le modèle de tarification,



Le modèle économique

Le contrat de concession

- **Un cahier des charges fixé par le concédant, à la charge du concessionnaire, à ses risques et périls**
 - Conception, financement, construction, exploitation
 - Entretien de l'autoroute
 - Retour gratuit des biens de la concession au concédant

- **Le contrat est le seul « actif » du concessionnaire**

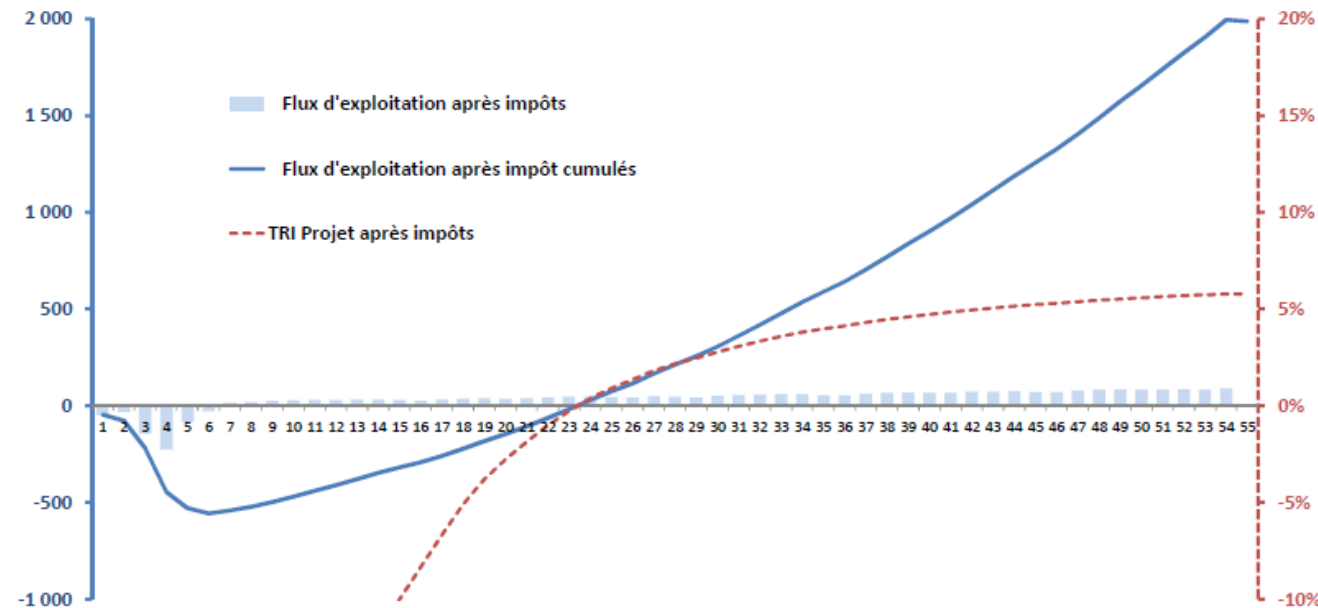
- **Un document public**
 - Signé par l'État et le concessionnaire
 - Approuvé par décret en Conseil d'État
 - Publié au Journal Officiel
 - Mis en ligne sur le site du ministère de l'écologie*

* <https://www.ecologie.gouv.fr/societes-concessionnaires-dautoroutes-sca>

Le modèle économique de la concession est bâti sur une rentabilité différée et progressive

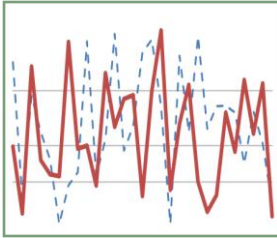
→ La rentabilité ne peut se calculer que sur la durée complète de la concession

- Le TRI « à date » est d'abord négatif, il devient positif après quelques années de bénéfice et n'atteint son niveau d'objectif qu'à la fin du contrat



Un « partage » des risques

Le concessionnaire s'engage à ses frais, risques et périls



Financement



Environnement



Travaux



Exploitation



Trafic

.... mais ne supporte pas les risques liés au « Fait du Prince »

➤ **l'État peut tout...**

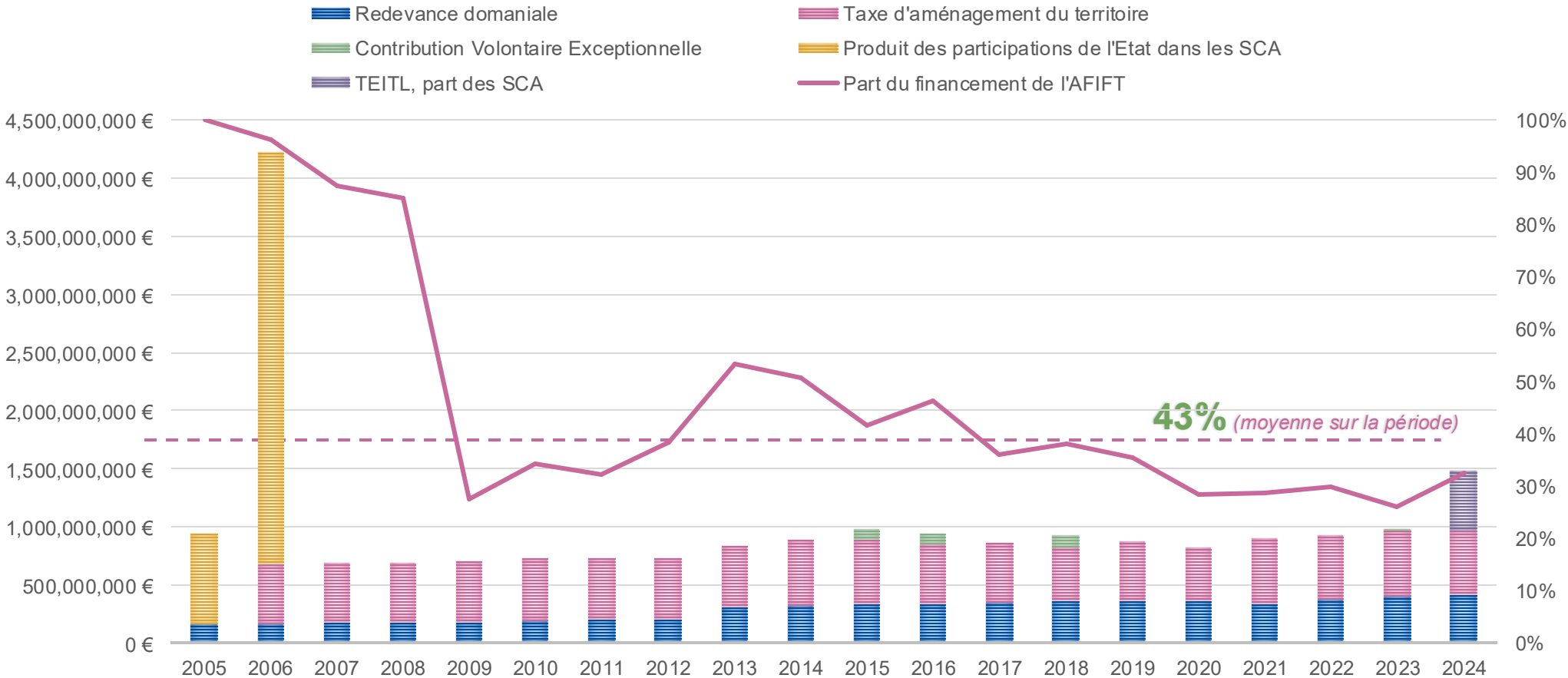
➤ **... mais le concessionnaire a droit au respect de l'équilibre économique de son contrat.**

Un cadre contractuel qui profite largement à l'État

- Sur la période 2006-2024, l'État a perçu environ **30 milliards d'€ d'impôts et taxes** en provenance des SCA, auxquels s'ajoutent environ **35 milliards d'€ de TVA** appliquée sur les péages
 - Fiscalité générale : **IS, surcote d'IS**
 - Fiscalité et contributions spécifiques : **TAT, redevance domaniale, TEITLD** (taxe sur les infrastructures de transport de longue distance), **CVE** (contribution « volontaire » exceptionnelle), largement affectées à l'AFITF
- Un basculement progressif d'un modèle **aux risques et périls vers un modèle d'encadrement économique des contrats**
 - **Les clauses de contrôle et d'information du concédant**
 - **Les clauses de paysage (fiscal notamment)**
 - **Les clauses de bonne fortune**
 - Remboursement des avances
 - Fin de concession anticipée
 - **Les clauses de pénalités (et d'indu), de déchéance ou de rachat**
 - **Les clauses d'indicateurs de qualité et de bon état d'entretien**

Entre 2005 et 2024 les autoroutes ont financé **43%** du budget de l'AFITF, soit **21 milliards d'euros**...

CONTRIBUTIONS ANNUELLES DES SOCIÉTÉS D'AUTOROUTES AU FINANCEMENT DE L'AFITF



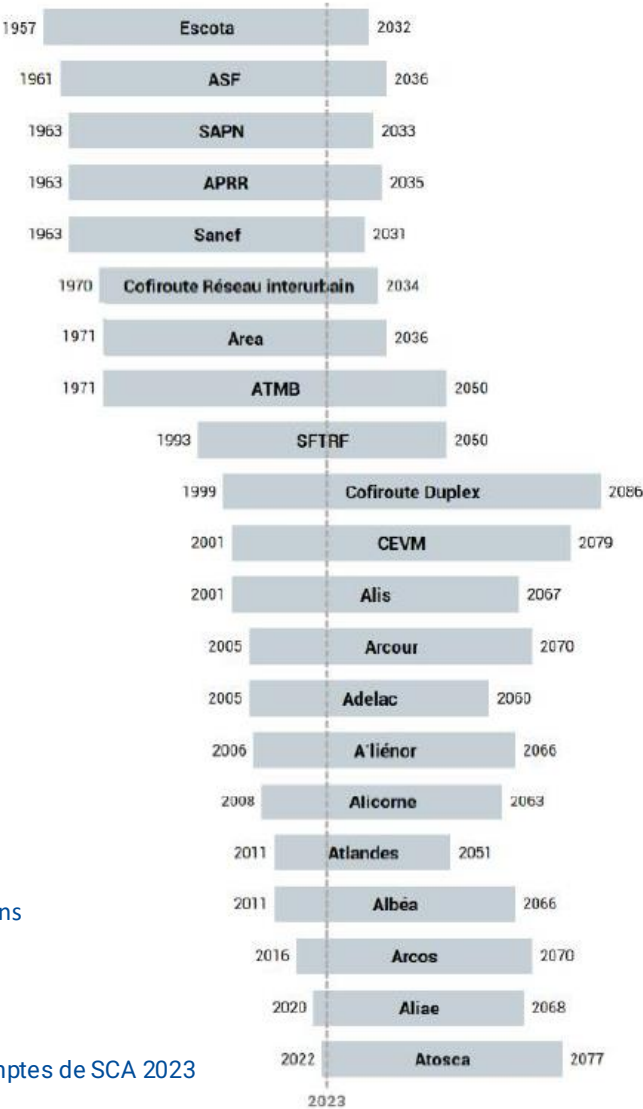


L'avenir des autoroutes : la décarbonation et la sobriété des mobilités routières impliquent des investissements sur le réseau routier

Dates de début et fin des contrats

- 10 contrats* historiques se terminent entre 2031 et 2037
- 6 contrats** autour de 2050
- 11 contrats*** après 2060

* Y compris Pont de Tancarville et Pont de Normandie, tunnel du Puymorens
** y compris les contrats des tunnels du Mont-Blanc et du Fréjus
*** y compris Amedea A412



RÉPARTITION PAR SOCIÉTÉ (en km)
Breakdown per company (in km)

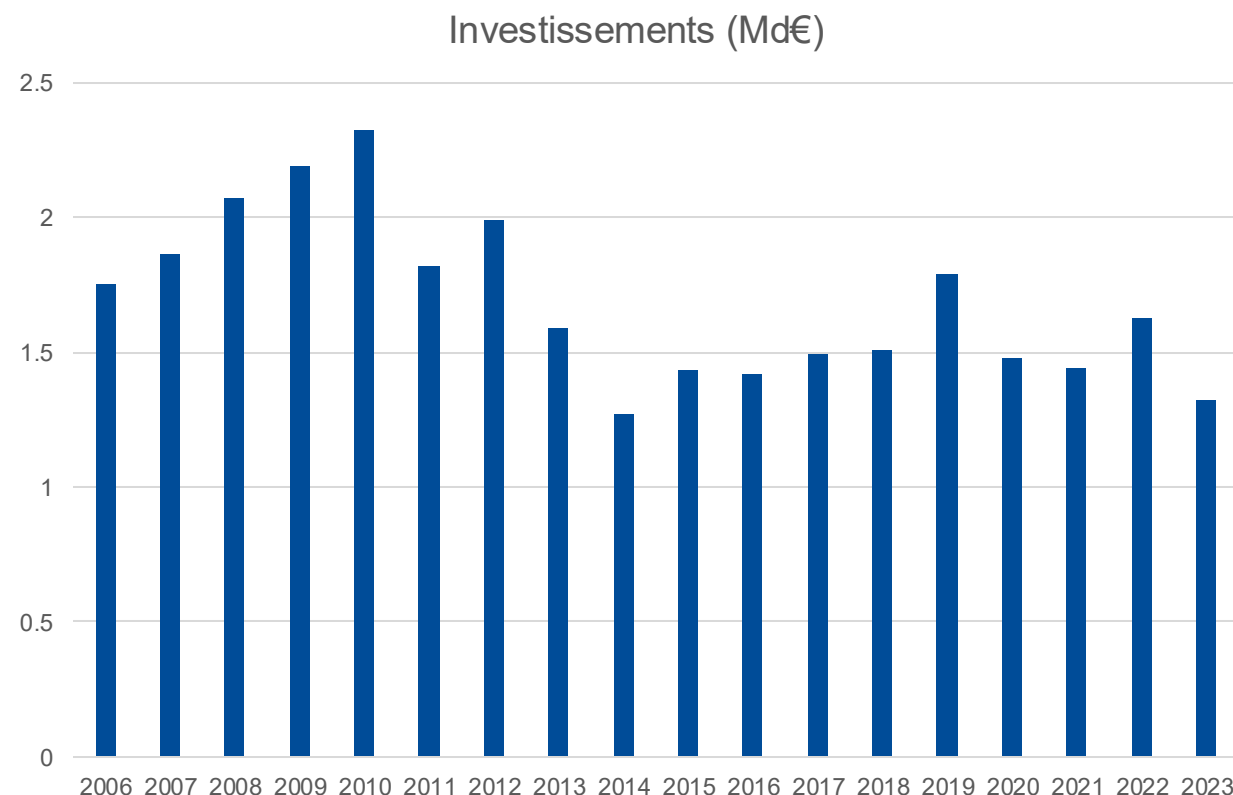
Autoroutes Toll motorways		Ouvrages Tolled facilities	
ADELAC	19,6	Pont de Tancarville CCI Seine Estuaire	3,9
ALBEA	17,8	Pont de Normandie CCI Seine Estuaire	7,5
ALIAÉ	88,4	Tunnel Boulevard Périphérique Nord de Lyon SE BPNL	10
ALICORNE	45	Tunnel Duplex A86 COFIROUTE	11
A'LIÉNOR	150	Tunnel du Fréjus SFTRF	12,8
ALIS	125	Tunnel Maurice-Lemaire APRR	11
APRR	1896,3	Tunnel du Mont Blanc ATMB	11,6
ARCOS	24	Tunnel Prado Carénage SMTPC	3,8
ARCOUR	101	Tunnel du Puymorens ASF	5,5
AREA	409,7	Viaduc de Millau CEVM	3,7
ASF	2724		
ATLANDES	104		
ATMB	126,3		
COFIROUTE	1100		
ESCOTA	471		
SANEF	1396,3		
SAPN	372,4		
SFTRF	67,5		
SRL2 Marseille	9		
Sous-total	9 247,3	Sous-total	80,8
TOTAL : 9 328,1			

Un réseau qui s'adapte aux évolutions des besoins

- Valeur patrimoniale du réseau dans les comptes de l'État = 150 Md€
- Depuis 2006, plus de 30 milliards d'euros investis par les sociétés d'autoroutes pour entretenir et moderniser le réseau
 - 1,7 milliard d'engagements d'€ par an en moyenne, soit ~185k€/km
 - Un pic entre 2006 et 2012 correspondant à de nouvelles sections et de 2017 à 2019 correspondant au PRA*
 - Plus de 85% de ces investissements ont été réalisés par les 7 SCA privées historiques**

* Plan de Relance Autoroutier

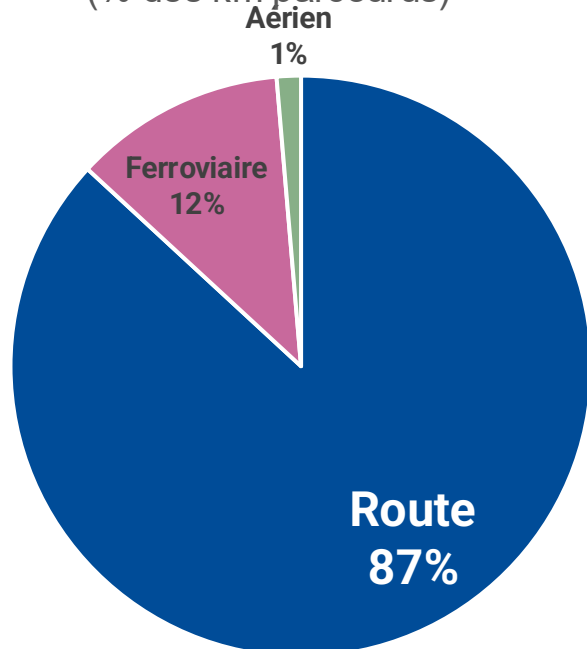
** ASF, ESCOTA, Cofiroute, APRR, AREA, Sanef, Sapn



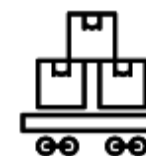
La route est le mode de transport **prédominant** en France et le restera



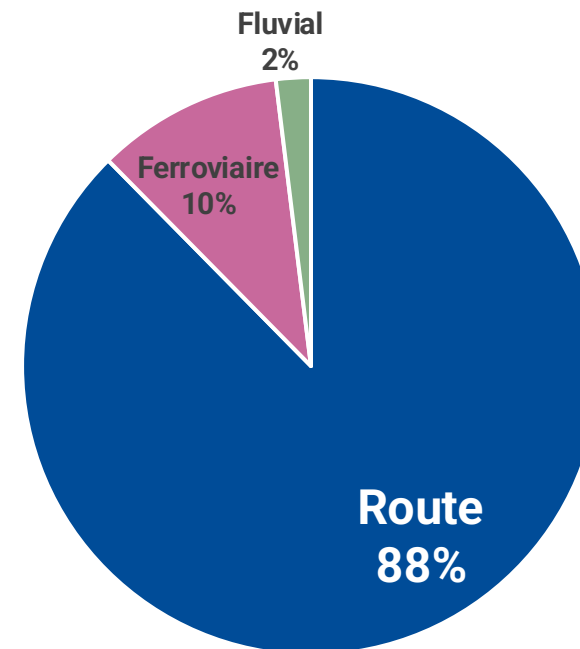
Répartition du transport de voyageurs en France en 2022
(% des km parcourus)



Part stable depuis 30 ans (88% en 1990; a oscillé entre 87% et 89% en fonction des années)



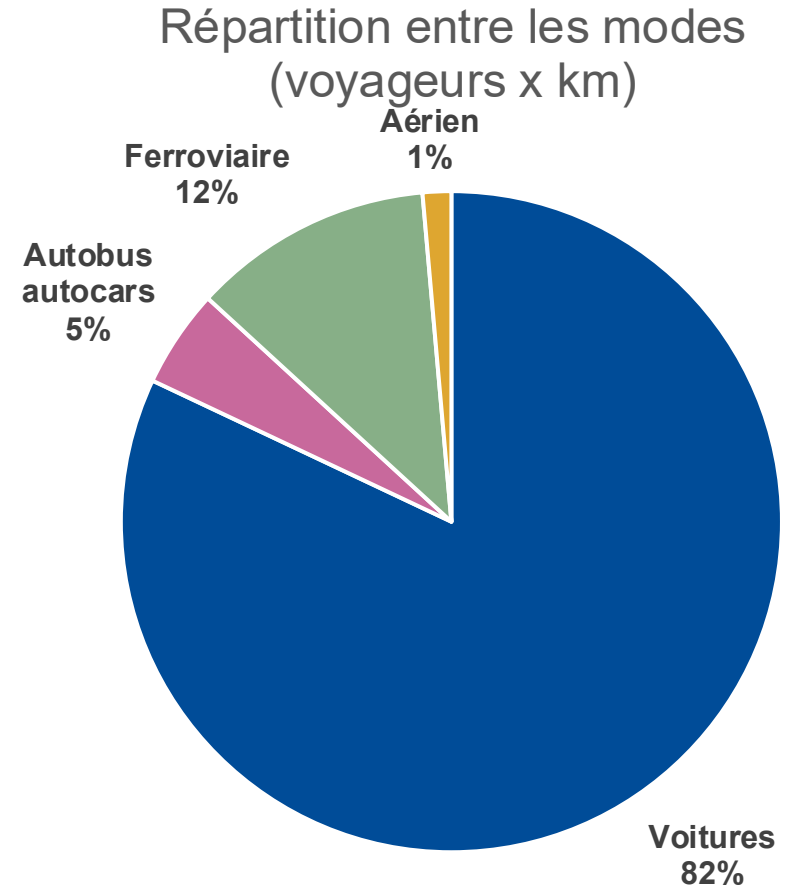
Répartition du transport de marchandises en France en 2022
(% des tonnes-km parcourus)



Part croissante depuis 35 ans (58% en 1984; progression constante sauf entre 2013 et 2015)

Les autoroutes assurent 15% du transport de voyageurs en France

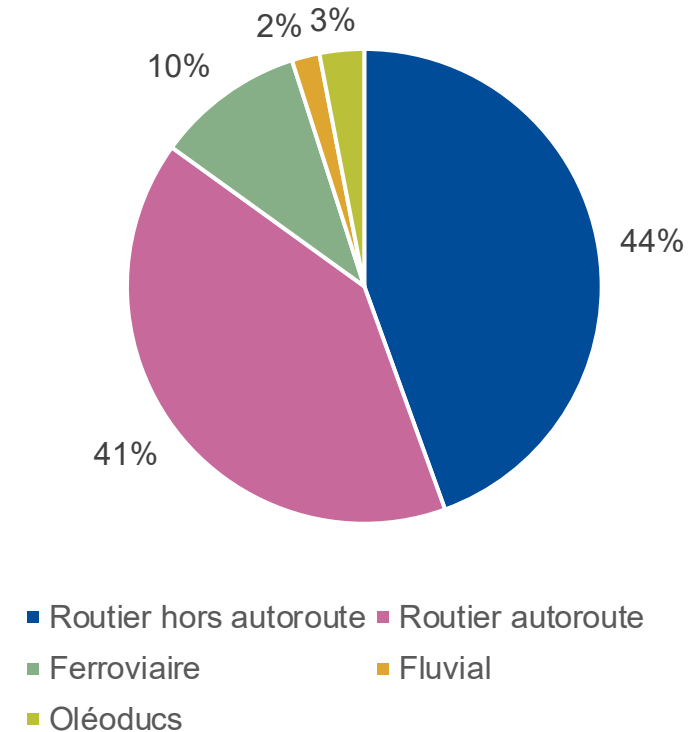
- L'autoroute est la colonne vertébrale des déplacements routiers : un outil de desserte interrégionale, d'accès aux agglomérations et de résilience nationale
- **Les autoroutes concédées** supportent environ 150 milliards de voyageurs x km par an, **soit 15% du total des déplacements voyageurs**
 - dont plus de 7 milliards ou 0,7% dans des transports en commun
- À titre de comparaison, **les TGV** représentent 72 milliards de voyageurs x km par an, **soit 7% du total**



Les autoroutes assurent 41% du transport de fret en France

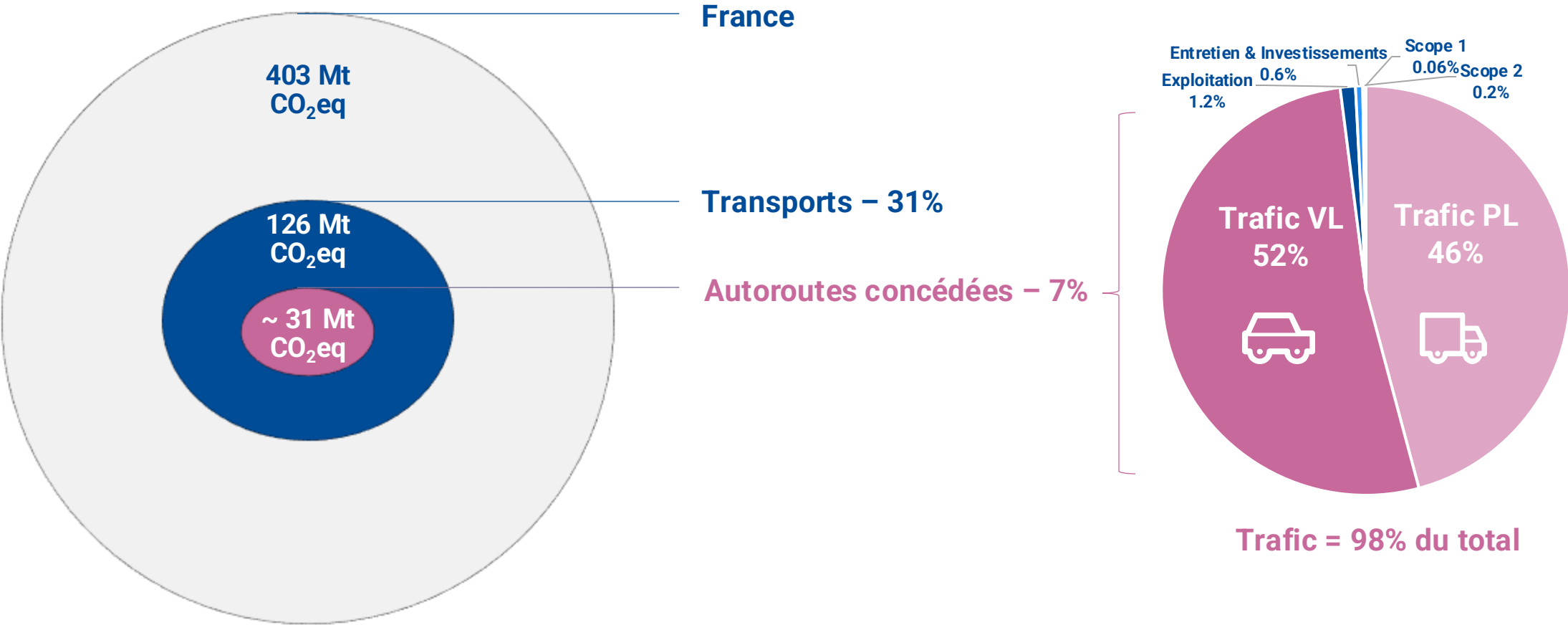
- **Les autoroutes concédées** convoient environ 141 milliards de tonnes x km par an, **soit 41% du total des transports de marchandises**
- A titre de comparaison, **le fret ferroviaire** représente 35,3 milliards de tonnes x km par an, **soit 10,1% du total**
- **La quantité de fret circulant sur les autoroutes concédées représente donc 4 fois celle du fret ferroviaire**
- **L'usage autoroutier** est prescriptif pour l'ensemble du TRM

Répartition entre les modes
(tonnes x km)



Sources : MTEL, bilan annuel des transports en 2022 <https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/bilan-annuel-des-transports-en-2022> ;
Annexe e – transport de marchandises et annexe g – bilan de la circulation
CGEDD LPS n°136, août 2012 <https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/transport-routier-de-marchandises>
Estimations ASFA

Les autoroutes concédées représentent 7% des émissions de gaz à effet de serre en France dont l'immense majorité provient du trafic des usagers





Les investissements anticipés sur le réseau autoroutier concédé

La prépondérance du mode routier en France oblige à investir dans le réseau autoroutier concédé

- Atténuation des impacts de l'infrastructure
 - Décarbonation des mobilités routières
 - Intégration environnementale des infrastructures existantes
 - Production d'énergies renouvelables
- Adaptation de l'infrastructure aux conséquences du changement climatique
 - L'autoroute est la colonne vertébrale des infrastructures de mobilité
 - Dimensionnement de l'infrastructure face aux nouvelles réalités climatiques
- Développement de nouveaux services
 - Péage en flux-libre
 - Accueil des véhicules autonomes

Les 5 leviers de la transformation de l'autoroute

- 1 Accueillir les véhicules décarbonés
- 2 Développer les services de mobilité partagée
- 3 Renforcer la résilience de l'autoroute et son intégration dans les milieux naturels
- 4 Fluidifier le trafic par l'innovation
- 5 Faire de l'autoroute un centre de production d'énergie verte



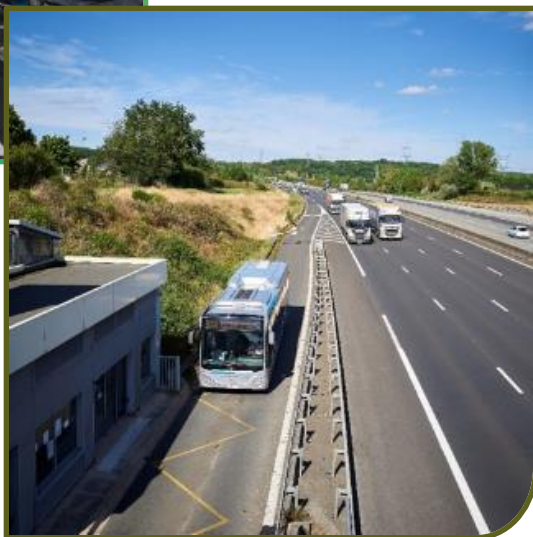
1 Stations de recharge rapide pour véhicules électriques



- **2024 : 100% des aires de services** du réseau concédé équipées de bornes de recharge pour les véhicules électriques (VL)
- **2025: 1^{ers} déploiements de bornes de recharge pour les PL**
- **Le défi reste immense avec la croissance attendue du parc** et la nécessaire reconfiguration des aires entraînée par les futures installations
 - 1^{ère} étape d'ici 2035 : multiplication par 6 ou 7 du nombre d'IRVE VL et création de 12000 IRVE PL
 - Coût total estimé :
 - **3,5 Md€ d'ici la fin des contrats**
 - **5 Md€ au-delà**
- Autres pistes pour la décarbonation du TRM
 - Les ERS
 - L'hydrogène



2 Développer les services de mobilité partagée



→ Mettre plus de personnes dans moins de véhicules

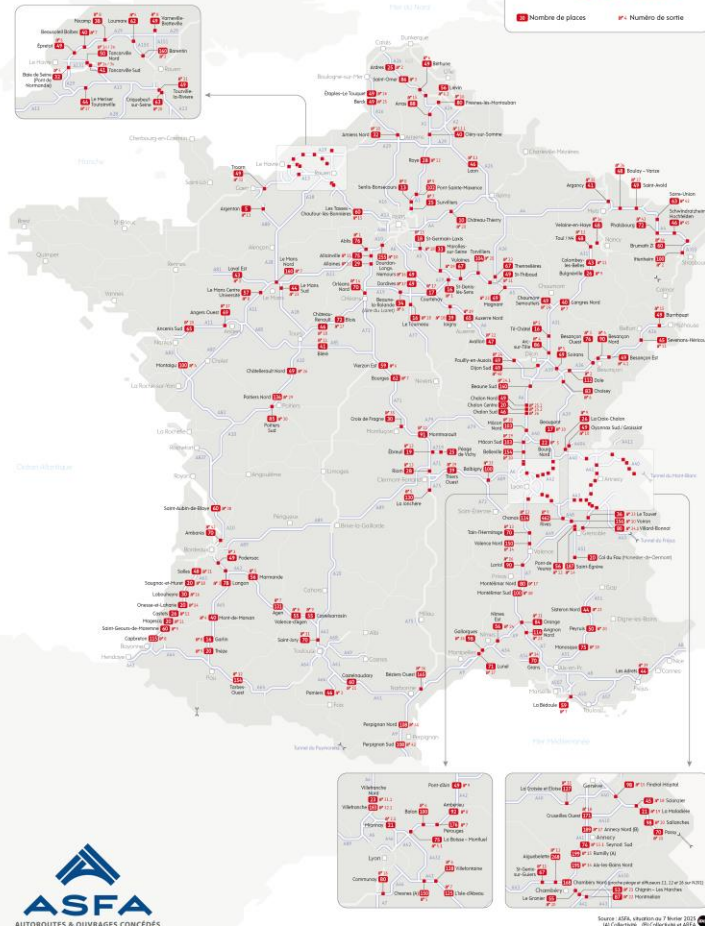


- Pôles d'échanges multimodaux
- Parkings de covoiturage
- Voies réservées aux transports en commun
- Coût total estimé
 - 340 M€ d'ici la fin des contrats
 - 1 385 M€ au-delà



2 Carte des sites de covoiturage et des projets de voies réservées

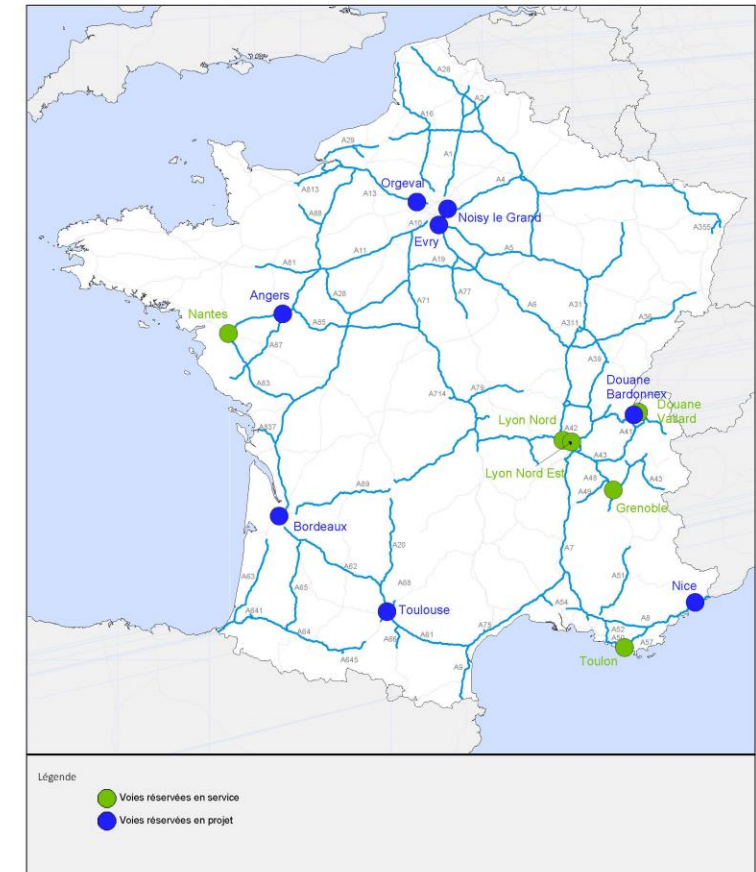
Les sites de covoiturage sur les autoroutes concédées



- Plus de 13 100 places dans les sites de covoiturage sur les autoroutes concédées
- Six voies réservées en service sur le réseau concédé
 - Une dizaine en projet
 - Potentiel de développement important : aux États-Unis, plus de 70 sites* représentant près de 1 800km de voies chez les opérateurs à péage
 - Ces projets pourraient servir de support aux futurs SERM routiers



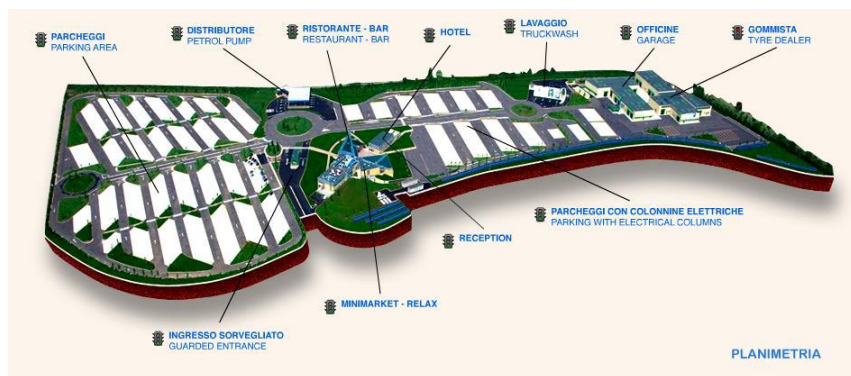
Voies réservées et covoiturage



Département Opérations - 16/05/2025

2 Développer les parkings sécurisés et des hubs logistiques

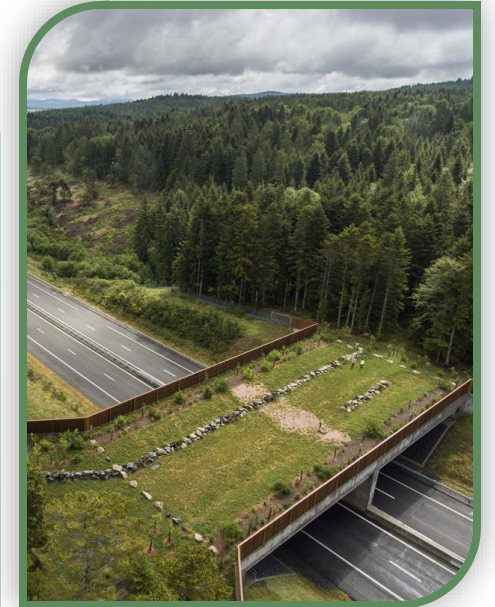
- **10 parkings en service** sur les autoroutes concédées et 7 en construction
- Projets de développement pour répondre à la demande des transporteurs, aux exigences liées à la réglementation sociale et à la croissance de la massification du TRM
- Projets à développer en lien avec les préconisations de l'atelier n°4
- Coût total estimé :
 - **50 M€ d'ici la fin des contrats**
 - **270 M€ au-delà**





3 Renforcer l'intégration de l'autoroute aux milieux naturels

- Pour atténuer les impacts de l'infrastructure autoroutière sur la biodiversité et les continuités écologiques, la démarche consiste en un large **plan de restauration écologique des milieux** traversés
- Ceci passe notamment par :
 - La réduction de la fragmentation : écopont, écoducs
 - La conversion des parcelles agricoles vers l'agro-écologie, la restauration de milieux humides
 - La mise à niveau de l'infrastructure antérieure à la Loi sur l'eau
 - La désartificialisation et la renaturation des sites éligibles, vers le zéro-artificialisation nette
- **L'investissement net est estimé à 3 Md€**



3 Améliorer l'insertion aux approches urbaines et réduire le bruit



- L'exploitation de l'autoroute dans un environnement (péri)-urbain constitue une **source importante de pollution sonore** pour les riverains
- En concertation avec les collectivités locales, les sociétés d'autoroutes peuvent équiper les linéaires les plus problématiques de **protections à la source** :
 - Murs antibruit
 - Écrans acoustiques
 - Merlons (murs végétalisés)
- Dans le cas des grandes agglomérations, **la couverture des traversées** permet de maintenir les fonctionnalités de l'axe autoroutier tout en améliorant les communications transversales, au bénéfice des riverains
- **Le coût estimé est de 360 M€**



3 Renforcer la résilience de l'autoroute

- L'autoroute tient un rôle essentiel dans la **continuité des services publics** et le transport des marchandises
- Des points du réseau autoroutier sont **vulnérables face aux événements climatiques exceptionnels**, qui peuvent affecter leur niveau de service et globalement le maintien des fonctionnalités du système de transport
- L'augmentation de la fréquence des épisodes extrêmes, canicules, tempêtes et épisodes pluvieux plus violents suppose dès aujourd'hui une analyse du risque couru par les infrastructures autoroutières
- Des facteurs aggravants : l'urbanisation et l'ancienneté des normes de protection
- Les infrastructures routières et autoroutières doivent donc renforcer leur résilience, c'est-à-dire assurer la pérennité de l'infrastructure et la continuité de service en cas d'événements critiques
- **150 M€ pourraient être investis d'ici la fin des contrats et près de 3 Md€ au-delà**
- **A terme, le coût d'entretien des infrastructures pourrait doubler par rapport à son coût actuel**, notamment du fait du renouvellement d'infrastructures en fin de vie, dont le coût peut être estimé entre 2 et 4 Md€



A9 – 14 Sept 2021 –
Période de retour de
l'évènement > 500 ans



A10 – mai 2016 –
Période de retour de
l'évènement > 100 ans



4 Péage en flux-libre

- Le péage en flux-libre permet de baisser les émissions de CO₂ liées au passage au péage, de fluidifier la circulation et d'améliorer la sécurité
- Tous les nouveaux contrats de concession sont désormais exploités sous ce mode : A79, A69, A412

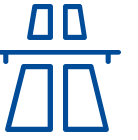


- Transformation d'un réseau existant en 2024 : A13 et A14
- Poursuite du déploiement
 - Aménagements ponctuels* du réseau existant : 240 M€
 - Transformation à l'issue des contrats: 5,2 Md€



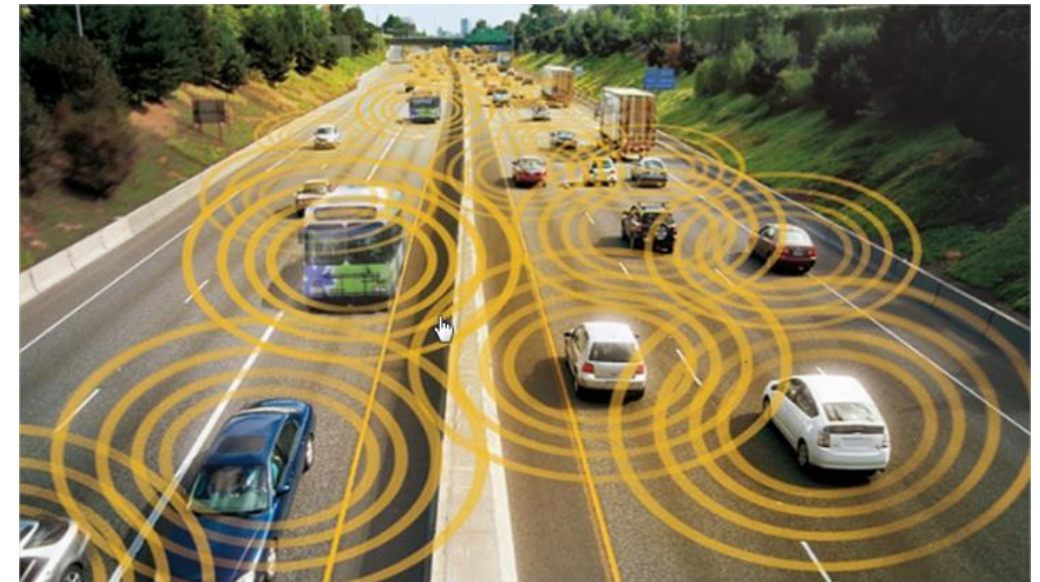
PROJET AUTOROUTE EN FLUX LIBRE PARIS-NORMANDIE





4 Déployer les solutions d'accueil des véhicules autonomes

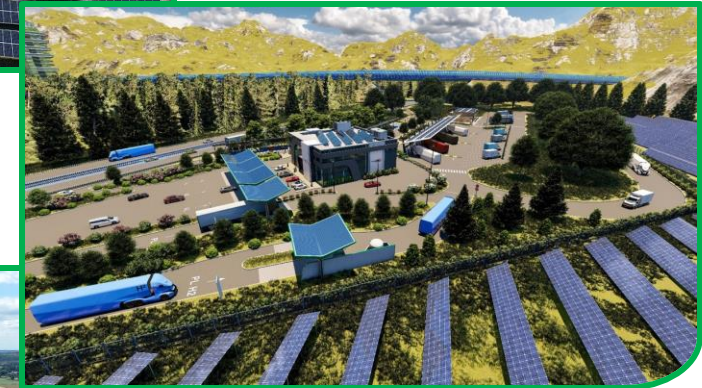
- La connexion des véhicules avec l'infrastructure est un prérequis pour développer les solutions technologiques futures telles que :
 - L'accueil des premiers **véhicules connectés**
 - Le développement des futurs **véhicules autonomes**
- Pour accompagner le déploiement de systèmes de transport intelligents et coopératifs et permettre une communication sécurisée entre l'infrastructure intelligente et les véhicules
- Coût estimé : **environ 230 M€**





5 Panneaux photovoltaïques

- Rappel : 1 ha = 1 MWc = ~0,9 M€ d'investissements en parc PV ou 2 M€ pour des ombrières
- Estimation du potentiel d'investissements : **1,4 Md€**
 - Parcs PV sur délaissés : 1,1 Md€
 - Ombrières de parkings : 320 M€
- La production électrique issue de ces installations photovoltaïques correspondrait à la consommation des véhicules électriques circulant sur le réseau autoroutier concédé en 2030
- Financé par porteurs de projets



Réalisation d'aménagements locaux et de desserte

- Les demandes d'aménagement des réseaux existants restent nombreuses pour permettre d'adapter l'infrastructure à l'évolution des territoires qu'elle dessert
 - Nouveaux diffuseurs
 - Réalisation de bretelles autoroutières
 - Aménagements de capacité
- **Un total estimé à plus de 900 M€ pour les seuls projets déjà identifiés sur nos réseaux et plus de 5 Md€ en prenant en compte les projets non encore concédés**



Synthèse : près de 27 Md€ d'investissements identifiés

	Estimations ASFA	Avant fin de contrat (M€)	Post contrat en cours (M€)
1	Accueillir les véhicules décarbonés	3 825	5 425
	IRVE VL + PL	3825	5425
	Accompagner les mutations pour une mobilité plus équitable, écoresponsable et partagée	341	1 385
	Pôles d'échanges multimodaux et parkings de covoiturage	198	703
2	VRTC & VR2+	90	412
	Hubs logistiques et parkings sécurisés PL	103	270
	Renforcer la résilience de l'autoroute et son intégration dans les milieux naturels	201	8 224
	Préserver la biodiversité, désartificialiser, restaurer des milieux et protéger la ressource en eau le long de l'autoroute	0	2978
3	Améliorer l'insertion des autoroutes dans les aires urbaines et réduire le bruit	51	313
	Réduire la vulnérabilité des infrastructures aux risques naturels	150	2933
	Prendre en compte le renouvellement de certaines infrastructures en fin de vie		2 000*
	Fluidifier le trafic par l'innovation	236	5 396
4	Déployer le péage en flux-libre sur les autoroutes concédées	236	5160
	Déployer les solutions ITS avec les véhicules pour favoriser l'accueil des véhicules connectés puis autonomes	0	236
5	Faire de l'autoroute un centre de production d'énergie verte	1 228	188
	Photovoltaïque sur délaissés	938	158
	Ombrières sur les aires	290	40
	Aménagements locaux et de desserte, hors les 5 Md€ des projets non encore concédés	315	600
	TOTAL réseau concédé hors reprise RRN	6 146	21 218



Le cas espagnol

Le cas espagnol, des concessions à un réseau public hors péage



Un réseau autoroutier **construit via des contrats de concession depuis 1970**, dont beaucoup ont expiré ou vont le faire



Entre **2018 et 2022**, **8 concessions à péage (1082 km)** ont expiré



L'Etat a choisi de **ne pas renouveler ou remettre en appel d'offres** les contrats – **les péages ont été abolis**



D'ici 2029, trois contrats de concession représentant **527 km** vont expirer

Fin des concessions autoroutières à péage en Espagne (2018-2022)

- Effets immédiats :
 - Les autoroutes sont devenues **gratuites** pour les usagers.
 - Trafic des véhicules légers : **+40 % en moyenne**, avec des pics allant jusqu'à 59 %.
 - Poids lourds (PL) : **+90 % en moyenne, jusqu'à 160 % sur certains axes**. (La part des PL est passée de 17 % à 23 % : près d'un véhicule sur quatre est désormais un poids lourd.
 - Croissance globale du trafic : **+90 %**, contre seulement +3,6 % sur les autres autoroutes.
- Un impact majeur sur la sécurité des usagers
 - Blessés non hospitalisés : +24%
 - Blessés hospitalisés : +72%
 - Décès: +46%
 - Forte augmentation des vols sur les aires, où la fréquentation a par ailleurs explosé
- L'État a perdu **409,8 M€ par an de recettes fiscales** depuis l'arrêt de l'exploitation par les concessionnaires privés,
 - et supporte **89,7 M€ de coûts d'entretien annuels supplémentaires**.
- **Ce modèle n'est plus soutenable** sur les plans économique, budgétaire ou environnemental.



Quel avenir pour les autoroutes ? Les suites d'Ambition France Transports

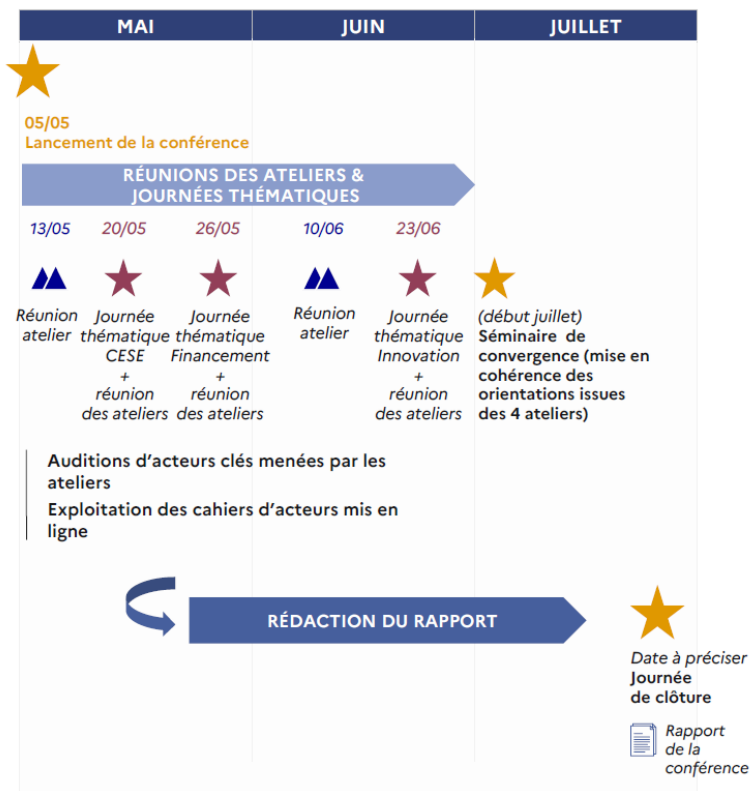
Ambition France Transports

Financer l'avenir de la mobilité en France

- Conférence lancée par le Premier ministre François Bayrou à Marseille le 5 mai 2025 et conclue à Paris par le ministre Philippe Tabarot le 9 juillet 2025
- Centrée sur le financement des infrastructures de transport (hors aéroports et ports), autour de 4 ateliers
 - Transports collectifs ; Routes ; Ferroviaire ; Logistique

Contexte

- Insuffisance de financement pour la quasi-totalité des infrastructures de transport : définir un modèle de financement à long terme
- Les principales concessions autoroutières arrivent à échéance dans les années 2030, offrant une occasion unique
 - Des infrastructures existantes entièrement amorties
 - Une très forte acceptation du péage



Principaux enjeux pour les infrastructures

Le transport est

- Un secteur ayant d'importants besoins de financement public
- Un contributeur majeur aux émissions de CO₂
- Toujours confronté à une demande croissante

Des besoins d'investissement toujours élevés

- Vieillissement des infrastructures (« dette grise »)
- L'adaptation au changement climatique devient nécessaire
- Électrification du transport routier

Contraintes budgétaires : les ressources publiques sont de plus en plus affectées aux dépenses sociales

- Une tendance préoccupante à la gratuité des services de transport, notamment dans les transports collectifs

Principes fondamentaux de la conférence

Améliorer l'efficacité

- Optimiser les infrastructures et l'exploitation
- Donner la priorité à la régénération et à la modernisation des infrastructures existantes
- Mettre fortement l'accent sur les transports collectifs et bas carbone

Nécessité d'un cadre de financement stable et de long terme

- Tarification fondée sur l'usage
 - Rejet clair des politiques de « gratuité des transports »
 - Recours accru aux tarifs et aux péages
 - Ajustements tarifaires lorsque cela est acceptable

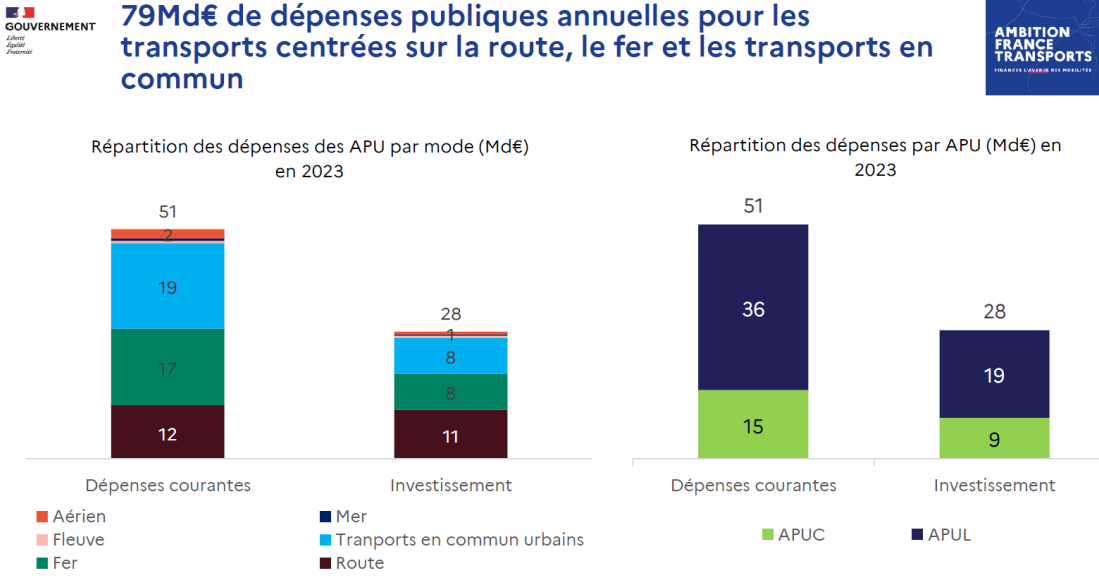
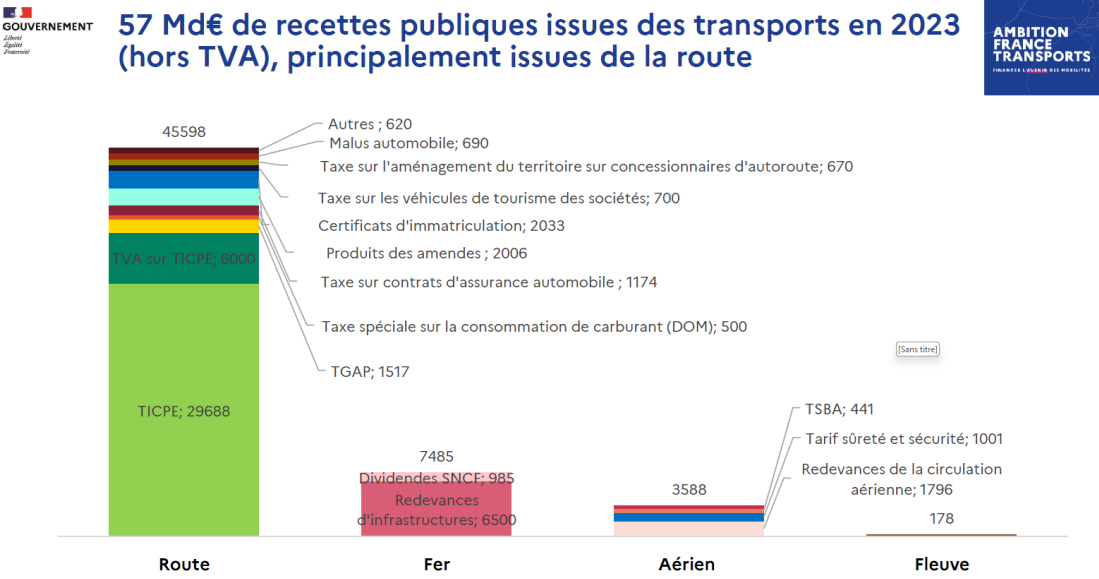
Réaffectation fiscale

- La route est le seul secteur contributeur net : 57 Md€ de recettes contre 51 Md€ de dépenses
- Réaffectation des taxes existantes

Investissement privé : PPP, concessions

- Le transport ne doit pas reposer uniquement sur les budgets publics
- Création de nouvelles sources de financement
- Rôle accru des investisseurs privés

Le financement public des transports



Source: comptes des transports de la nation
APUC = administrations centrales ; APUL = administrations locales

Besoins d'investissement

Augmenter les financements actuels consacrés à l'entretien des infrastructures existantes :

+3 Md€/an (2026-2031)

→ Ferroviaire : +1,5 Md€ ; Routes : +1 Md€ ; Fret : +0,5 Md€

Des priorités claires

- Entretien et améliorer les réseaux existants avant de lancer de nouveaux projets
- Adapter les infrastructures au changement climatique
- Estimation de l'ASFA : 27 Md€ à investir dans les prochaines années sur le réseau à péage

Mais de nombreuses demandes locales subsistent pour des projets nouveaux et non financés

- Nouvelles lignes à grande vitesse (Bordeaux/Toulouse/Dax)
- Transports collectifs dans les métropoles (SERM)
- Canal Seine Nord Europe



Modèle futur

De nouveaux contrats de concession aux caractéristiques « renforcées »

→ Une régulation renforcée

- Des contrats plus petits, plus souples et de durée plus courte
- Contrôle de la rentabilité
- Réexamens périodiques

La gestion privée privilégiée par rapport aux autres modèles

→ Une maîtrise d'ouvrage renforcée

→ Dette et risques transférés au partenaire privé

→ Limitation des interférences politiques

Gouvernance partagée

→ Les collectivités territoriales souhaitent être associées aux décisions d'investissement



Suites de la conférence

Deux lois annoncées

- Une loi-cadre traduisant le principe
- Une loi de programmation, comprenant un engagement budgétaire pluriannuel, doit suivre

Concernant les autoroutes

- À ce stade, l'administration du ministère des Transports dispose d'un mandat politique fort pour commencer à préparer les appels d'offres d'une nouvelle génération de contrats de concession
- Aucune mesure législative n'est nécessaire, mais des actes réglementaires le sont ; ils dépendront entièrement du gouvernement issu de 2027





MERCI

asfa@autoroutes.fr



Ma Belle Autoroute



@ASFAutoroutes



ASFA Autoroutes
