



Au-delà du TRI

Le modèle vertueux des concessions d'autoroutes

Au-delà du TRI

Le modèle vertueux des concessions d'autoroutes

1

Le modèle de concession privée permet à la France de disposer d'un réseau autoroutier de qualité

- Les autoroutes sont une **composante importante de l'attractivité du territoire**
- Les autoroutes françaises sont exploitées majoritairement par des sociétés concessionnaires (**modèle concédé**), mais également sous forme de régies gérées par l'Etat via les Directions Interdépartementales des Routes (**modèle non concédé**)
- Les **contraintes budgétaires** de l'Etat ont conduit à un **sous-investissement** dans le réseau routier non concédé
- Le **manque d'entretien** conduit à une **dégradation du réseau non concédé** par rapport au réseau concédé
- La **qualité du réseau concédé** s'explique par le transfert des coûts de l'autoroute **du contribuable à l'utilisateur**, ce qui permet d'**assurer l'entretien du réseau** de manière pérenne
- L'Etat a confié par contrat l'exploitation des concessions à des **opérateurs privés** qui ont la **capacité d'effectuer les investissements** nécessaires à l'entretien et au développement du réseau
- **Depuis la privatisation** des concessions, **plus de 16 Mds€** ont été consacrés à **l'extension et l'aménagement** du réseau autoroutier **sans incidence sur le budget de l'Etat**

2

Le réseau autoroutier est créateur de valeur pour la collectivité

- En **contrepartie de ces investissements**, les sociétés concessionnaires reçoivent **l'usufruit de l'exploitation** durant la durée du contrat de concession
- La **création de valeur** pour les actionnaires et créanciers d'une **société concessionnaire** est notamment mesurée par le **TRI projet**, qui permet de comprendre la **rentabilité d'un projet sur sa durée**
- Le réseau d'autoroutes est d'abord **créateur de valeur pour la collectivité**
- **Du point de vue de la collectivité**, la **création de valeur des autoroutes** est la différence entre leur coût et la valeur qu'elles apportent à **la société française au sens large**
- La **maîtrise des coûts** et la **qualité de service** sont les deux moteurs de cette création de valeur

3

L'efficience des sociétés concessionnaires privées accroît cette création de valeur

- La **privatisation des sociétés d'autoroutes** a permis une **meilleure maîtrise des coûts de construction et d'exploitation**
- Depuis la privatisation, cette maîtrise des coûts s'est traduite par une **économie de 4 Mds€**
- Cette maîtrise des coûts **ne s'est pas faite au détriment de la qualité du réseau autoroutier** concédé qui est, bien au contraire, considérée comme exemplaire au niveau Européen
- Trois **vertus du modèle de concession privée** expliquent cette amélioration de l'efficience des concessions : la **spécialisation**, la **triple exigence** (du client, de l'Etat et des actionnaires) et la **vision long terme**

4

Le partenariat Etat-sociétés concessionnaires est amené à se renforcer sous de nouvelles formes

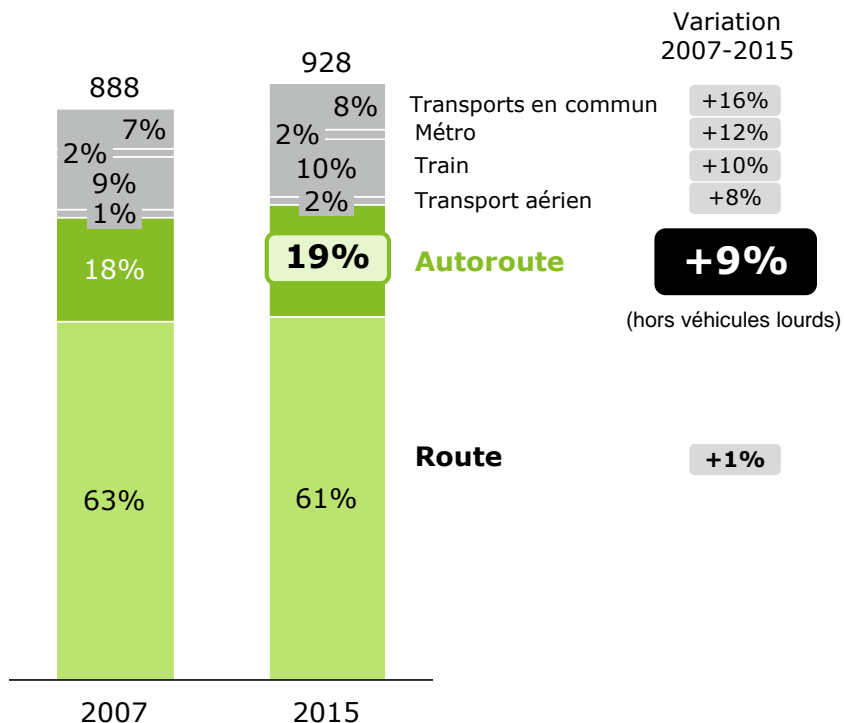
- Le **partenariat entre Etat et sociétés concessionnaires** pourrait se renforcer avec une **séparation plus claire des rôles** : l'Etat ayant un **rôle de pilotage** (planification et contrôle) et les sociétés concessionnaires ayant un **rôle de mise en œuvre** (exploitation et investissement)
- Le **partenariat Etat-sociétés concessionnaires** peut s'affirmer par **l'adossement** ou le développement des **marchés de partenariat**
- Dans son **rôle de pilotage** de l'autoroute, l'Etat est confronté à **l'évolution de la mobilité**
- L'Etat a l'opportunité de s'appuyer sur **l'innovation** et la **force de proposition des sociétés concessionnaires** afin de disposer d'un réseau répondant aux **nouveaux besoins** de mobilité

Les autoroutes sont une composante importante de l'attractivité du territoire

Le réseau autoroutier est un rouage essentiel du transport de voyageurs en France

Transport de voyageurs¹

en Mds de voyageurs-kilomètres, 2007 - 2015 



Le réseau autoroutier permet de mettre en valeur le territoire national

Valeur du réseau pour la collectivité

- Gain de temps pour les utilisateurs
- Amélioration de la sécurité
- Impact sur la démographie, le logement et le marché foncier
- Impact sur l'environnement
- Impact économique lié à la construction et l'exploitation de l'autoroute
- Impact indirect sur l'activité et l'emploi
- Impact sur le tourisme et les loisirs

L'analyse est menée à partir de 2007 car il s'agit de la première année pleine post-privatisation pour laquelle les données sur les concessions privatisées sont disponibles

Notes : 1) Hors véhicules lourds

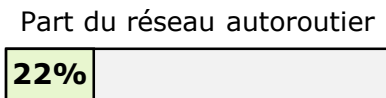
Sources : INSEE 'Parcours mensuel sur les autoroutes' ; ASFA 'Chiffres Clés 2016' ; MEEM 'Enquête nationale transports et déplacements (ENTD)' ; MEEM 'Comptes des transports 2015' ; Analyse Monitor Deloitte

Les autoroutes françaises sont exploitées majoritairement par des sociétés concessionnaires mais également sous forme de régies gérées par l'Etat

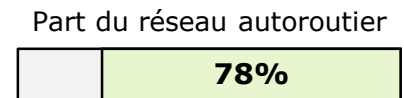
Modèle non concédé (exploitation publique financée par le contribuable)

Modèle concédé (exploitation privée financée par l'utilisateur)

Autoroutes concernées

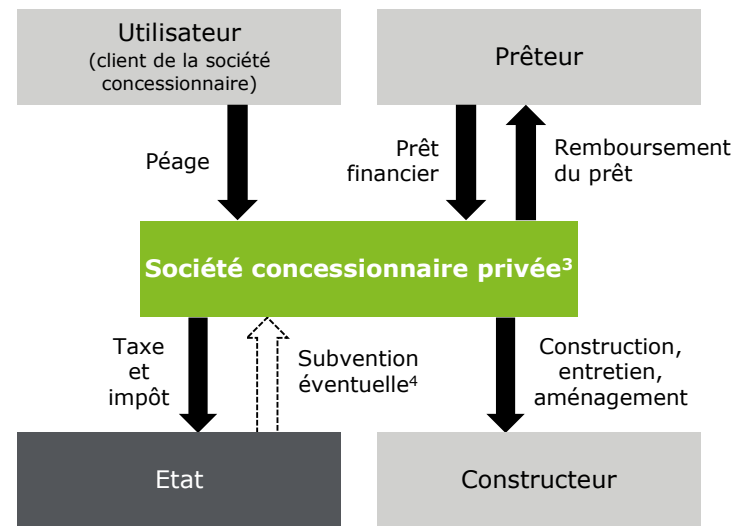
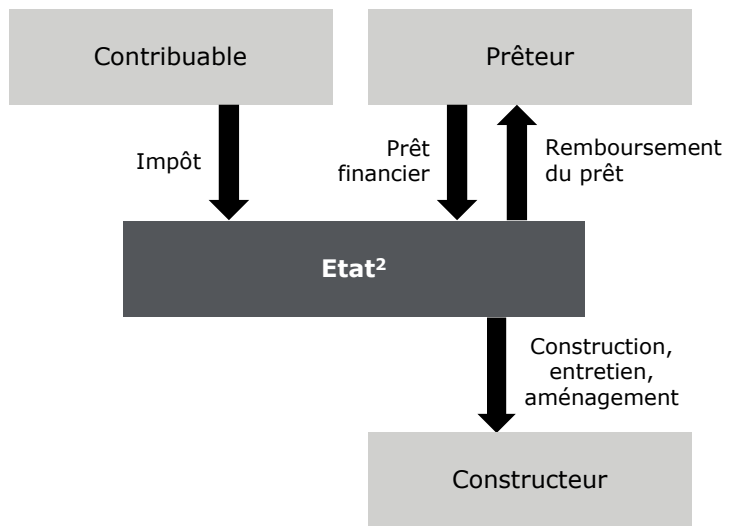


(40% de la circulation autoroutière totale)¹



(60% de la circulation autoroutière totale)¹

Flux de trésorerie (↓) entre les parties prenantes du modèle



L'actif développé et entretenu par les SCA demeure la propriété de l'Etat qui en récupère l'usufruit à la fin de la concession

Notes : 1) Chiffres 2015 ; 2) L'Etat s'entend au sens large (i.e. l'ensemble des administrations publiques, y compris certaines collectivités locales le cas échéant) ; 3) Seulement deux sociétés concessionnaires demeurent publiques après la privatisation (ATMB et SFTRF, 3% du réseau autoroutier) ; 4) Certains projets peuvent bénéficier de subventions de l'Etat dans une politique d'aménagement du territoire si l'équilibre économique ne peut être atteint sans un niveau de péage élevé (ex. terrain contraignant ou trafic faible)

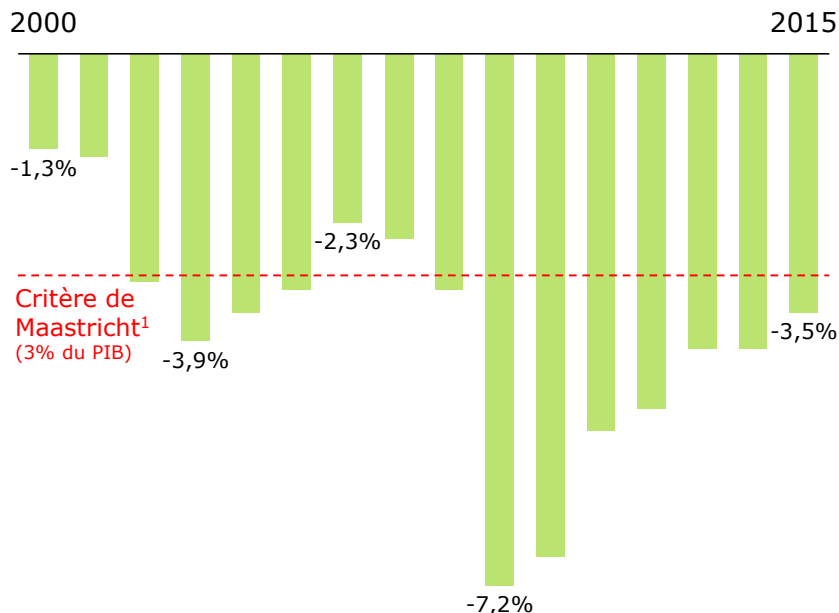
Sources : ASFA 'Chiffres Clés 2007 - 2015' ; Eurostat 'Length of Motorways and e-roads' ; Analyse Monitor Deloitte

Les contraintes budgétaires de l'Etat ont conduit à un sous-investissement dans le réseau routier non concédé

L'Etat fait face à une forte pression budgétaire

Cela conduit à un sous-investissement dans les infrastructures routières

Evolution du déficit de l'Etat
en pourcentage du PIB, 2000 - 2015



Le réseau routier n'est pas une priorité de l'investissement public

44%

La route représente 44% des investissements publics dans les infrastructures de transport²

80%

Pourtant la route représente 80% des voyageurs en France²

-38pts

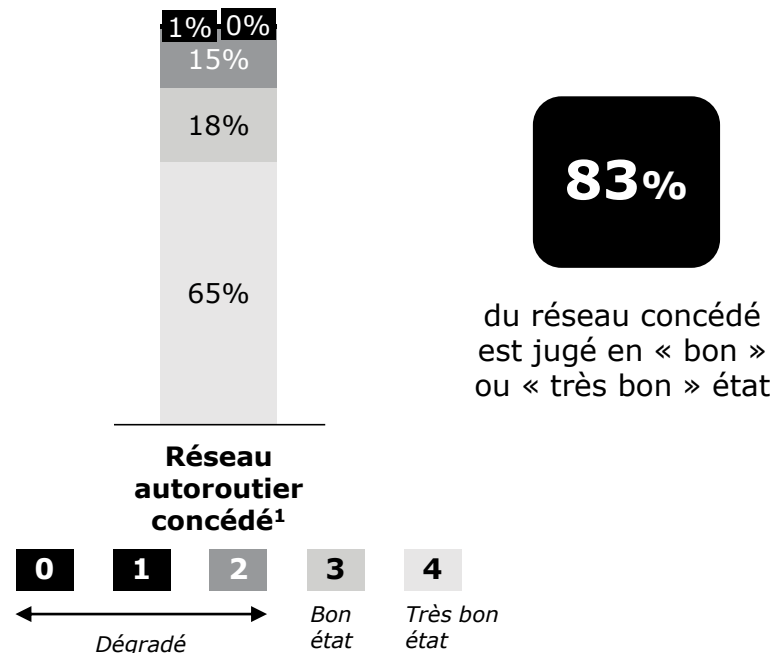
Depuis 2007, la part des routes dans les investissements publics d'infrastructures de transport a chuté de 38 points^{2,3}

Notes : 1) Le traité de Maastricht, entré en vigueur le 1er novembre 1993, a défini cinq critères de convergence que les États membres doivent respecter pour passer à l'euro, dont le déficit des finances publiques qui ne doit pas dépasser 3% du PIB pour l'ensemble des Administrations publiques ; 2) Données 2015 ; 3) L'investissement dans les routes est passé de 11,8 Mds€ en 2007 à 8,1 Mds€ en 2014 (valeurs en euros 2015)
Sources : Eurostat 'Déficit/Surplus, dette et données associées du gouvernement' ; INSEE 'Définition 'Dettes au sens de Maastricht (comptabilité nationale)'' ; MEEM - 'Compte des transports 2015' ; Analyse Monitor Deloitte

Le manque d'entretien conduit à une dégradation du réseau non concédé par rapport au réseau concédé

La grande majorité du réseau concédé est jugé en « bon » ou « très bon » état

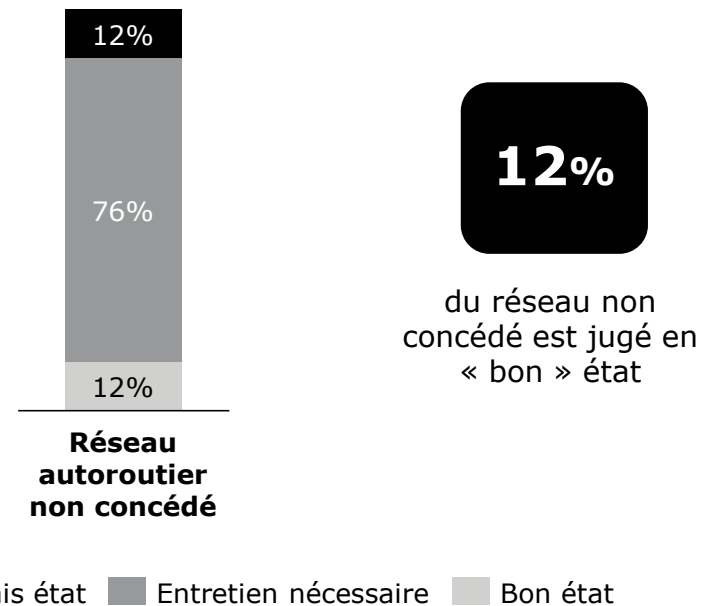
Etat IQRA¹ des chaussées
en % du réseau évalué, 2014



Evaluation de l'état des chaussées des autoroutes concédées publiée par la DGITM³ dans son rapport annuel sur l'exécution et le contrôle des contrats de concession³

En revanche, seul 1 kilomètre sur 8 du réseau non concédé est jugé en « bon » état

Etat IQRN² des chaussées
en % du réseau évalué, 2014



Analyse Monitor Deloitte limitée aux sections autoroutières non concédées à partir de l'évaluation de l'état des chaussées sur l'ensemble du réseau routier publiée par le Ministère du Développement Durable

Notes : 1) Image de Qualité du Réseau Autoroutier, ce graphique correspond aux notes de l'IQRA surface obtenues sur les réseaux des sociétés ASF, ESCOTA, APRR, AREA, SANEF, SAPN, Cofiroute ; 2) Image de Qualité du Réseau Routier National ; 3) Direction Générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer
Sources : data.gouv.fr 'Données IQRN du réseau routier national 2014' ; Sénat 'Rapport d'information du sénat n°458 du 8 Mars 2017' ; Analyse Monitor Deloitte

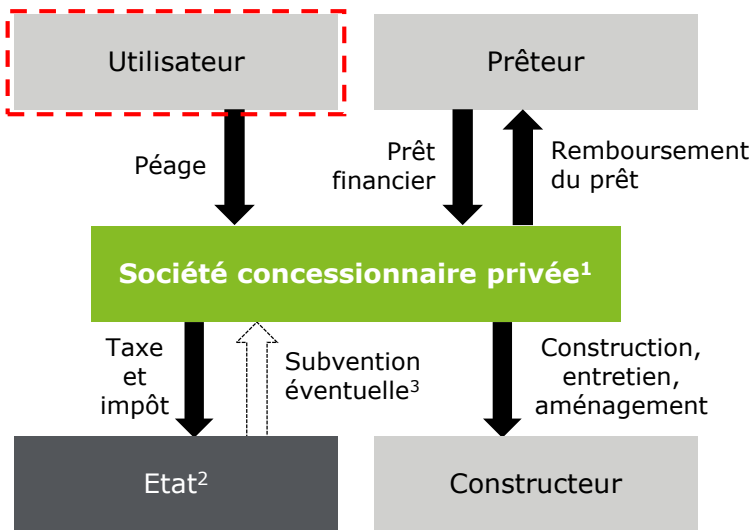
La qualité du réseau concédé s'explique par le transfert des coûts de l'autoroute du contribuable à l'utilisateur, ce qui permet d'assurer l'entretien du réseau de manière pérenne

Le modèle de concession transfère les coûts du réseau du contribuable à l'utilisateur

Les revenus des péages couvrent les dépenses d'entretien d'année en année

Exemple

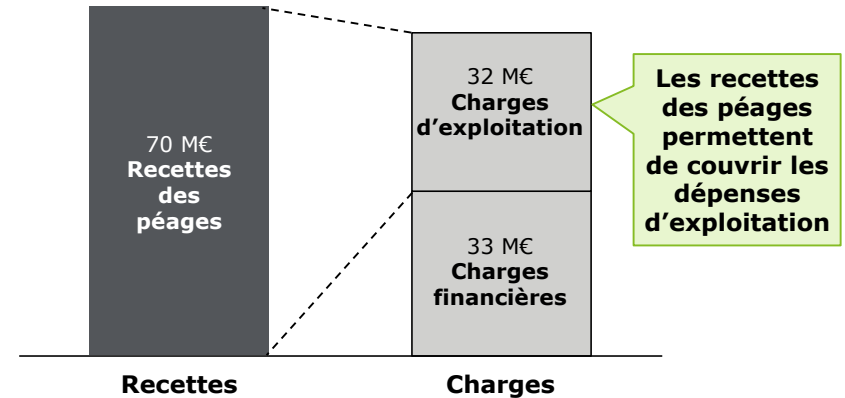
Transfert de la responsabilité de financement du réseau du contribuable à l'utilisateur



L'actif développé et entretenu par les SCA demeure la propriété de l'Etat qui en récupère l'usufruit à la fin de la concession

**Exemple de l'A28 Rouen – Alençon (ALIS)
Recettes et charges d'exploitation**

en millions d'euros, 2015



Notes : 1) Seulement deux sociétés concessionnaires demeurent publiques après la privatisation (ATMB et SFTRF, 3% du réseau autoroutier) ; 2) L'Etat s'entend au sens large (i.e. l'ensemble des administrations publiques, y compris certaines collectivités locales le cas échéant) ; 3) Certains projets peuvent bénéficier de subventions de l'Etat dans une politique d'aménagement du territoire si l'équilibre économique ne peut être atteint sans un niveau de péage élevé (ex. terrain contraignant ou trafic faible)

Sources : ARAFER 'Synthèse des comptes des concessions autoroutières, Exercice 2015' ; Analyse Monitor Deloitte

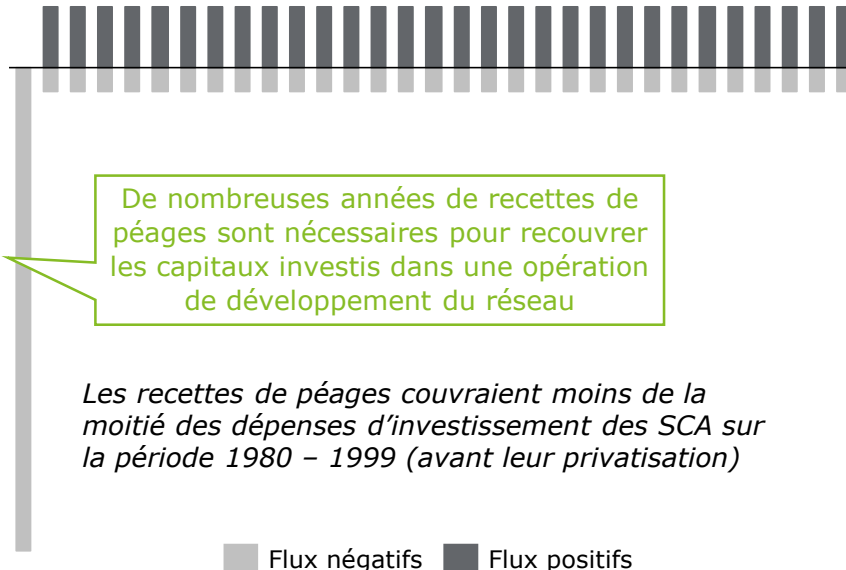
L'Etat a confié par contrat l'exploitation des concessions à des opérateurs privés qui ont la capacité d'effectuer les investissements nécessaires à l'entretien et au développement du réseau

Les investissements des concessions sont financés par l'endettement

Flux de trésorerie d'une société concessionnaire

Illustratif

Durée du contrat de concession →



L'Etat étant déjà fortement endetté, le secteur privé a été mobilisé pour porter cette dette

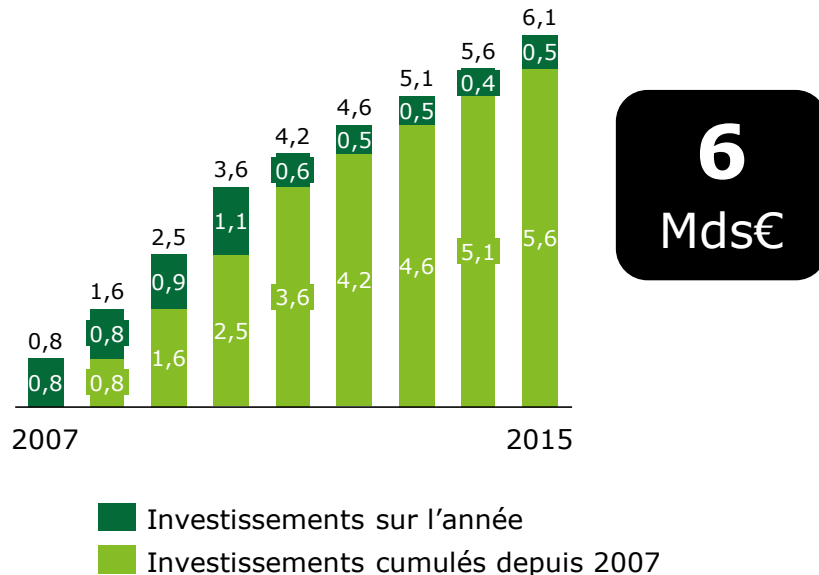
- Les capacités d'endettement de l'Etat sont limitées
 - En 15 ans, la dette publique est passé de 59% à 96% du PIB en 2015
- D'importants volumes de capitaux privés (ex. épargne individuelle, trésorerie d'entreprises) sont disponibles pour être investis dans des projets de long terme
- Le secteur privé dispose de compétences pointues en ingénierie financière
 - Recours à la technique du financement de projet qui isole la dette au niveau d'une société *ad hoc*
 - Connaissance des marchés obligataires
 - Capacité à mener un processus rapide de levée de fonds propres auprès de co-investisseurs

Depuis la privatisation des concessions, plus de 16 Mds€ ont été consacrés à l'extension et l'aménagement du réseau autoroutier sans incidence sur le budget de l'Etat

Depuis la privatisation, le secteur privé a investi 6 Mds€ dans l'extension du réseau

Capitaux investis par le secteur privé

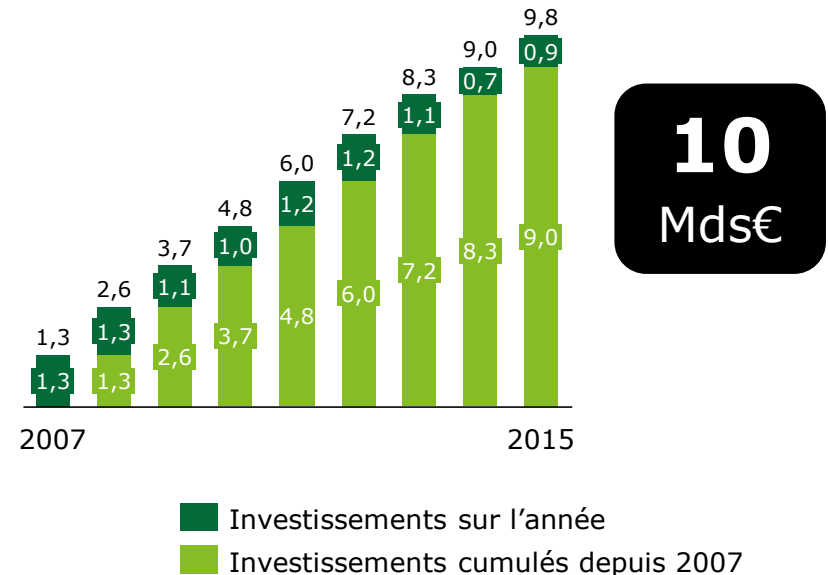
en milliards d'euros²⁰¹⁵, 2007 - 2015



Depuis la privatisation, le secteur privé a investi 10 Mds€ pour aménager le réseau

Capitaux investis par le secteur privé

en milliards d'euros²⁰¹⁵, 2007 - 2015



La prise en charge du développement du réseau autoroutier par le secteur privé assure la continuité des investissements tout en permettant à l'Etat de libérer des ressources

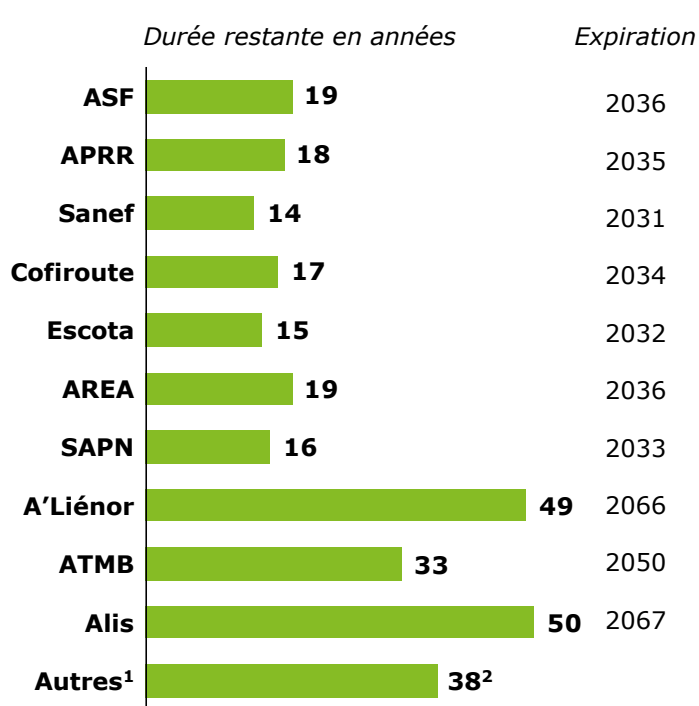
Notes : Une minorité de concessions d'autoroutes étaient sous gestion privées dès leur création avant la privatisation de 2005 (Acoba, Apel, Area et Cofiroute) ; Seulement deux sociétés concessionnaires demeurent publiques après la privatisation (ATMB et SFTRF, 3% du réseau autoroutier) ; L'analyse est menée à partir de 2007 car il s'agit de la première année pleine post-privatisation pour laquelle les données sur les concessions privatisées sont disponibles ; Valeurs converties en euros 2015 avec le taux d'inflation Travaux Publics IT08 de l'INSEE
Sources : ASFA 'Chiffres Clés 2007 - 2015' ; Analyse Monitor Deloitte

En contrepartie de ces investissements, les sociétés concessionnaires reçoivent l'usufruit de l'exploitation durant la durée du contrat de concession

La durée moyenne restante des concessions d'autoroutes est de 20 ans

A l'issue de cette période l'usufruit de la concession revient à l'Etat

Durée restante des concessions



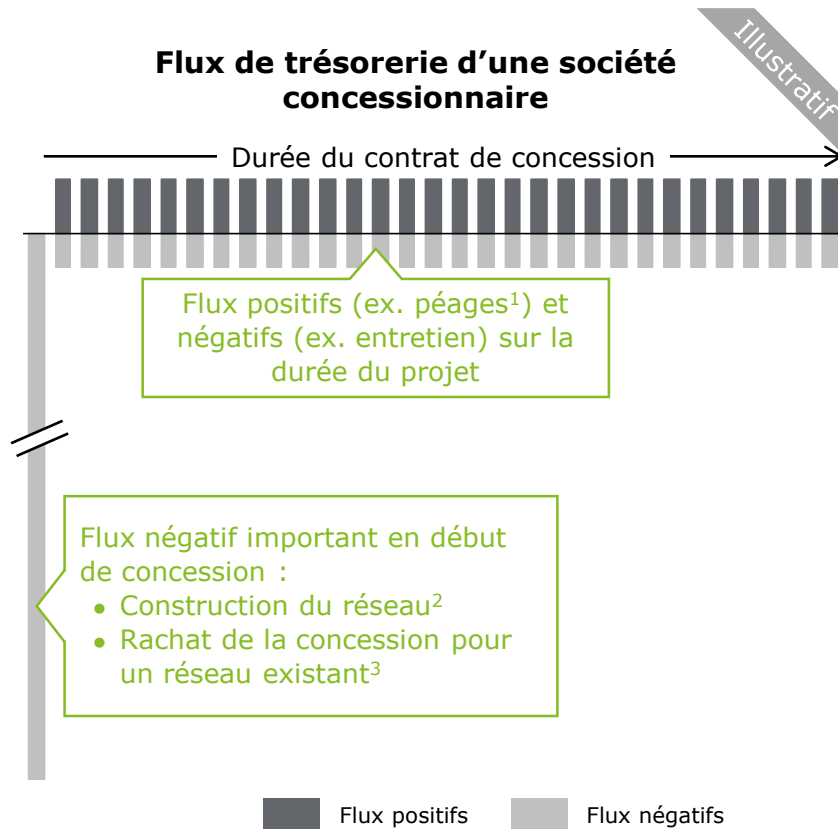
La durée moyenne restante des concessions est de 20 ans

- **L'Etat conserve la propriété des infrastructures** autoroutières tout au long de la concession
- La **société concessionnaire** peut **prélever** des **péages** pendant la durée du contrat de concession
- A **échéance du contrat**, la société concessionnaire perd les droits aux revenus de la concession et **l'Etat récupère la jouissance** des infrastructures :
 - En état de conformité (maintenue en bon état)
 - Mises à niveau (ex. en terme de capacité, d'innovations)
- Les **investissements** des sociétés concessionnaires doivent donc **être amortis sur la durée de la concession**

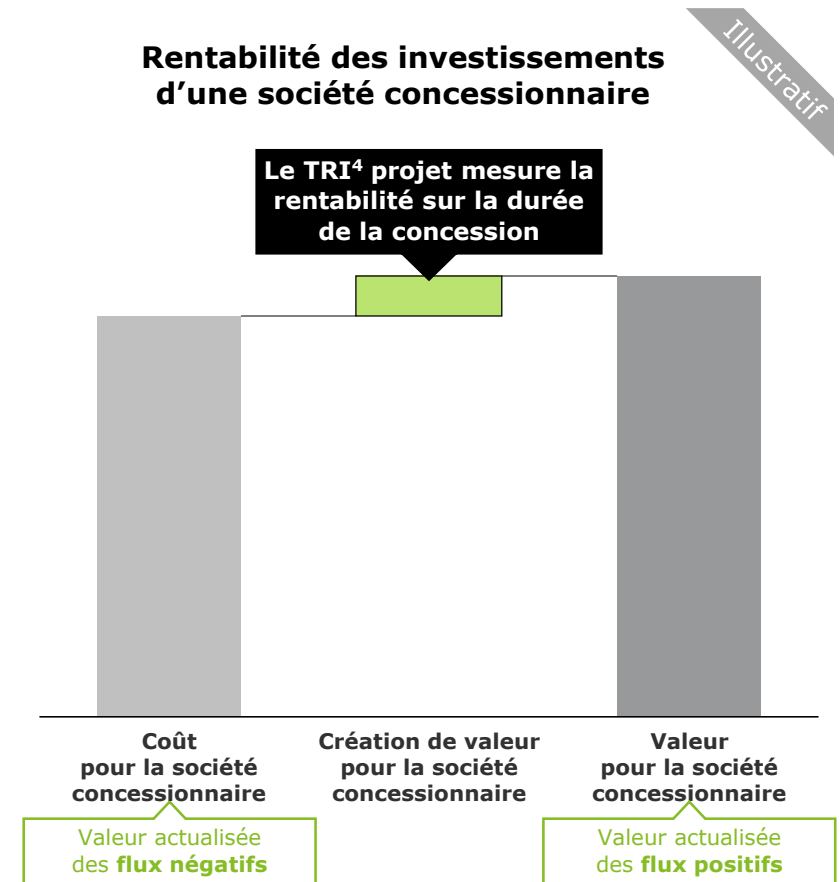
Notes : 1) 16 sociétés concessionnaires se partagent 457 km d'autoroutes ; 2) Durée de concession calculée comme moyenne pondérée par le nombre de kilomètres de réseau
Sources : ARAFER 'Synthèse des comptes des concessions autoroutières, Exercice 2015' ; WIKISARA 'Liste des sociétés concessionnaires d'autoroute françaises' ; WIKISARA 'Contrats des Sociétés Concessionnaires' ; Analyse Monitor Deloitte

La création de valeur pour les actionnaires et créanciers d'une société concessionnaire est notamment mesurée par le TRI projet, qui permet de comprendre la rentabilité d'un projet sur sa durée

La concession génère des flux positifs et négatifs tout au long de la concession



Le taux de rendement interne projet mesure la création de valeur pour les actionnaires et les créanciers d'une société concessionnaire

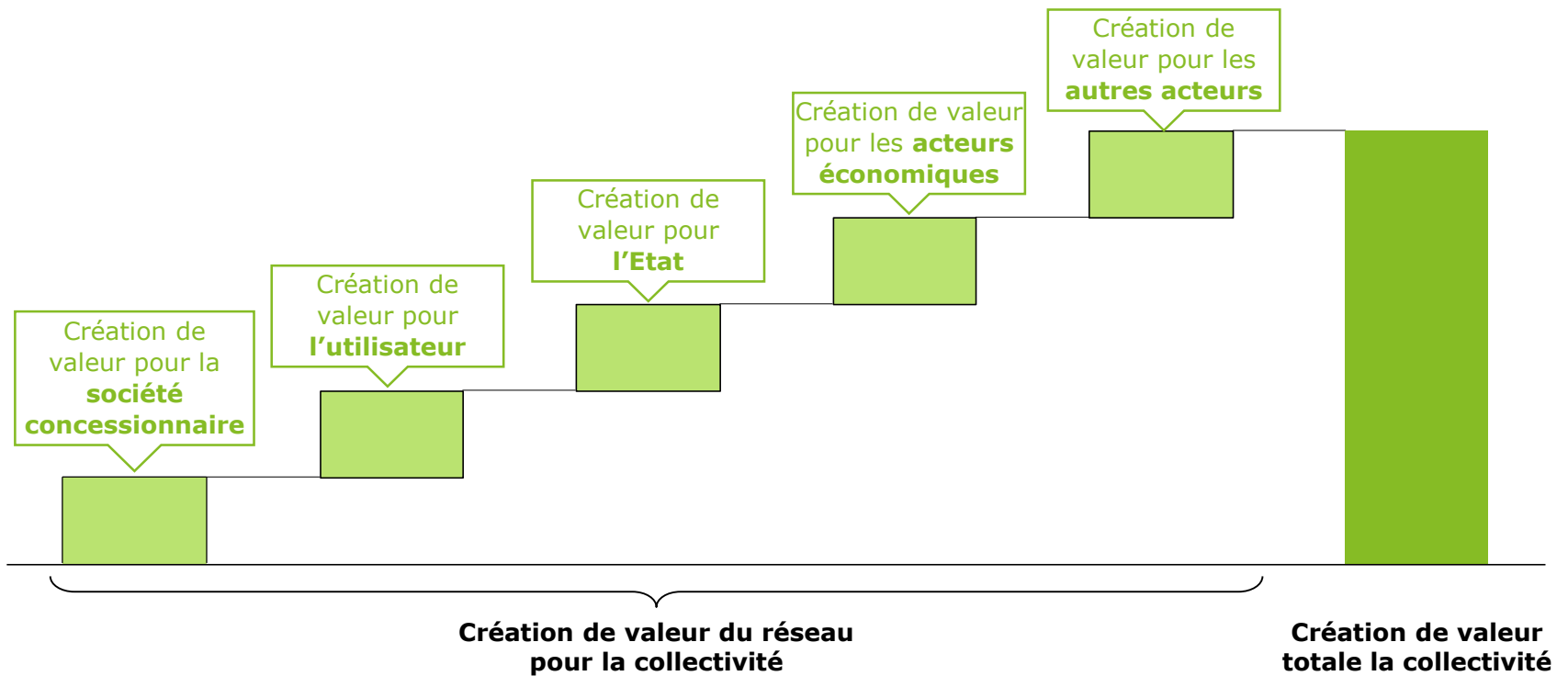


Notes : 1) Péages nets des taxes collectées par l'Etat ; 2) Création de nouvelles infrastructures (ex. nouveaux tronçons) ; 3) Rachat d'infrastructures existantes ; 4) Le Taux de Rendement Interne est défini comme le taux d'actualisation pour lequel la valeur actuelle nette des flux de trésorerie est nulle (pour davantage d'information sur le TRI, voir l'étude Monitor Deloitte - 'Perspectives stratégiques sur le modèle économique des autoroutes en France')

Sources : Analyse Monitor Deloitte

Le réseau d'autoroutes est d'abord créateur de valeur pour la collectivité

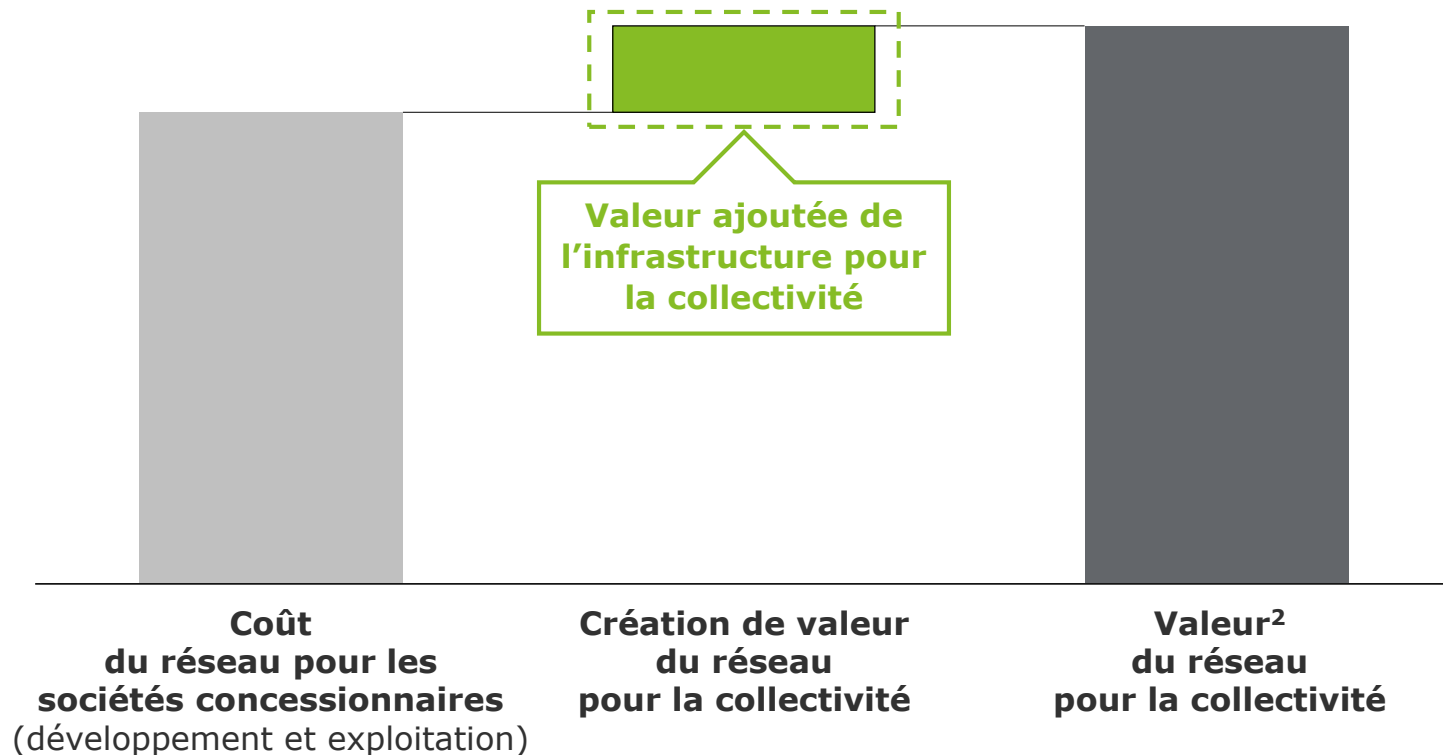
Illustratif



Du point de vue de la collectivité, la création de valeur des autoroutes est la différence entre leur coût et la valeur qu'elles apportent à la société française au sens large

Illustratif

Création de valeur du réseau autoroutier pour la collectivité¹



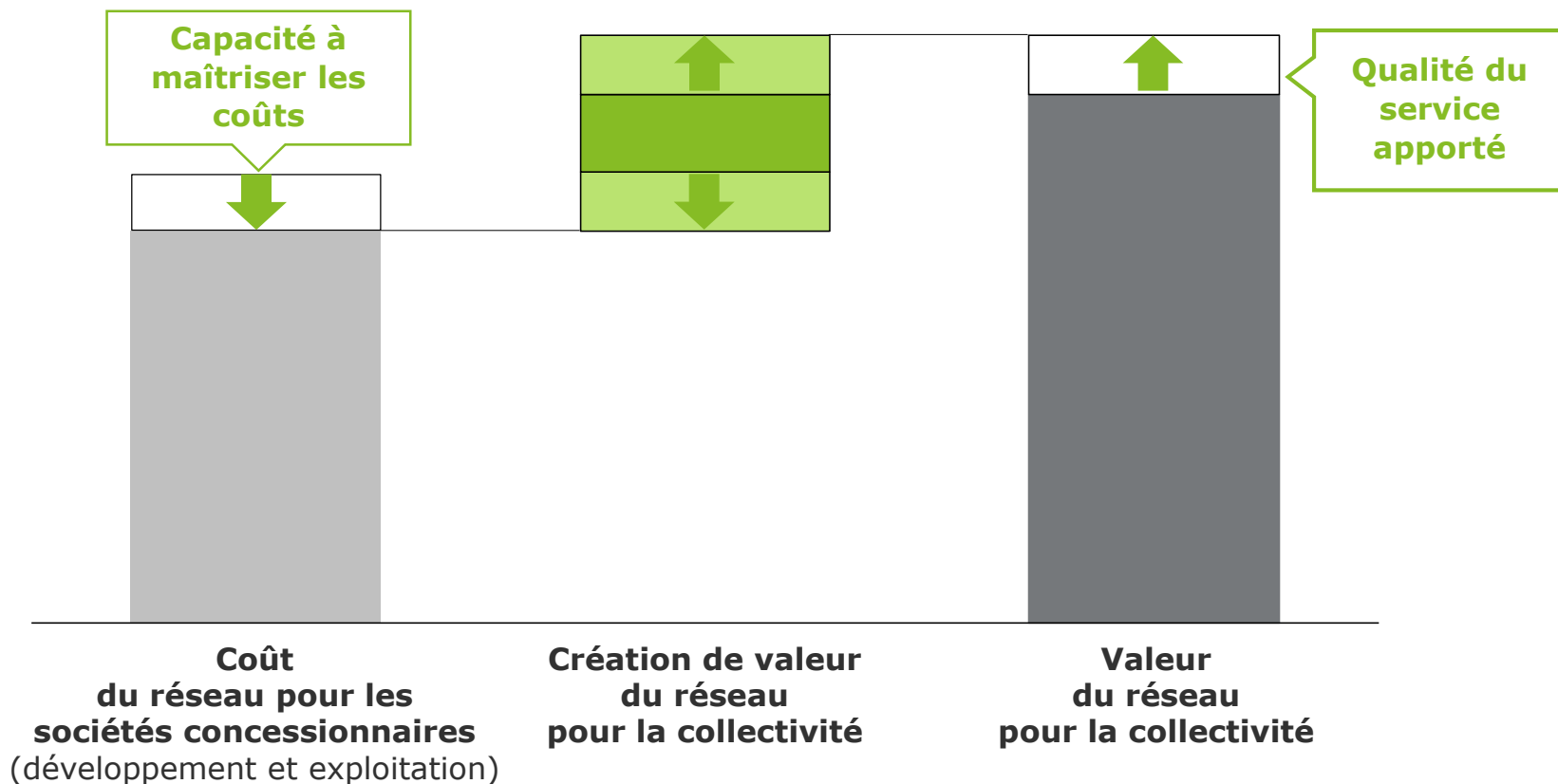
Notes : 1) En valeur actuelle nette ; 2) Valeur au-delà de la prise en compte des flux de trésorerie, incluant les impacts positifs pour la collectivité (gain de temps, amélioration de la sécurité, impact sur la démographie, le logement et le marché foncier, impact sur l'environnement, impact économique lié à la construction et l'exploitation de l'autoroute, impact indirect sur l'activité et l'emploi, impact sur le tourisme et les loisirs)

Sources : Analyse Monitor Deloitte

La maîtrise des coûts et la qualité de service sont les deux moteurs de cette création de valeur

Moteurs de la création de valeur du réseau autoroutier pour la collectivité¹

Illustratif



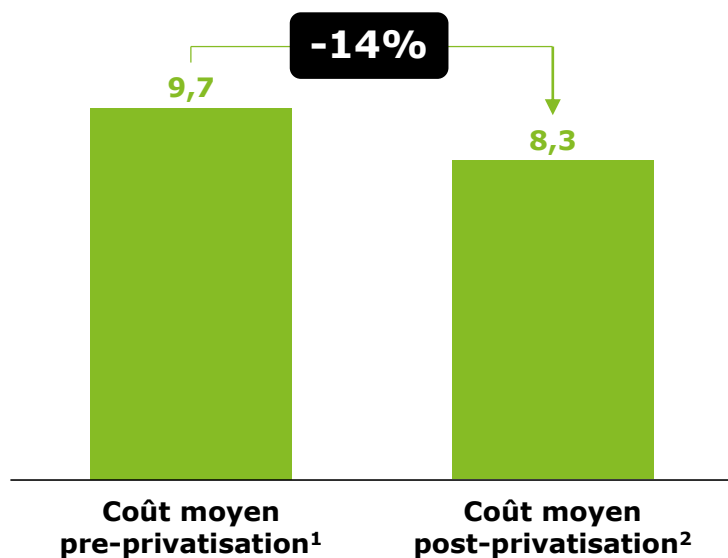
Notes : 1) En valeur actuelle nette
Sources : Analyse Monitor Deloitte

La privatisation des sociétés d'autoroutes a permis une meilleure maîtrise des coûts de construction et d'exploitation

La privatisation a permis une diminution des coûts de construction de 14%

Coûts de construction d'autoroutes par kilomètre

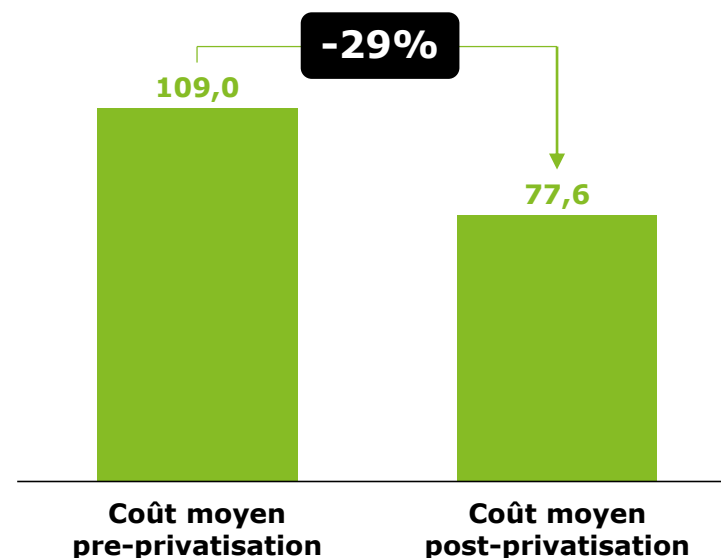
en millions d'euros²⁰¹⁵ par kilomètre



La privatisation a permis une diminution des coûts d'exploitation de 29%

Coûts d'exploitation par kilomètre pondéré³

en milliers d'euros²⁰¹⁵ par kilomètre de réseau pondéré, par an



Note: Cette maîtrise des coûts ne s'est pas faite au détriment de la qualité du réseau autoroutier concédé (voir slides suivantes)

Estimations basées sur des données publiques existantes non-exhaustives.

Des facteurs autres que la privatisation peuvent également expliquer les écarts de coûts, conduisant à une surévaluation ou une sous-évaluation des effets de la privatisation

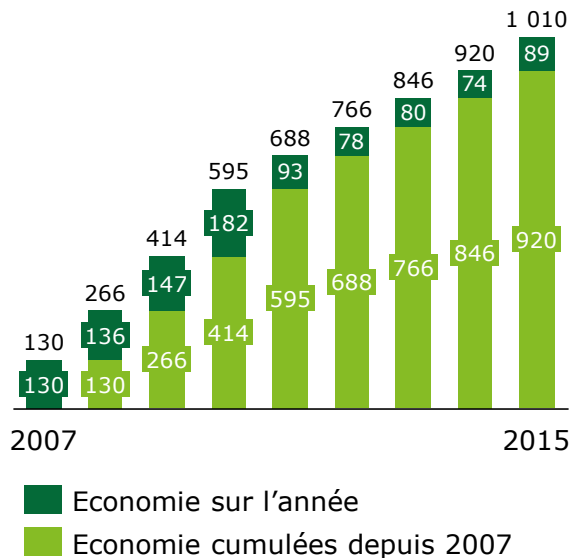
Notes : Une minorité de concessions d'autoroutes étaient sous gestion privées dès leur création avant la privatisation de 2005 (Acoba, Apel, Area et Cofiroute) ; Seulement deux sociétés concessionnaires demeurent publiques après la privatisation (ATMB et SFTRF, 3% du réseau autoroutier) ; Valeurs rapportées en euros 2015 à partir des taux d'inflation INSEE TP08 ; La comparaison s'effectue en euros 2015 et sans exclusion de projets estimés « difficiles » ; 1) Période 1985 – 2005 ; 2) Période 2007 – 2015 ; 3) Inclusion des coûts de Gros Entretien Réparation (GER) ; Le calcul des coûts d'exploitation (entretien, gestion) au kilomètre requiert la prise en compte du nombre de voies : 10 kilomètres d'autoroute à 2x4 voies sont plus coûteux à entretenir que 10 kilomètres d'autoroute à 2x2 voies. Le réseau « pondéré » correspond au réseau rapporté à un format 2x2 voies (ex. 1 km d'autoroute 2x3 voies = 1,5 kilomètre pondéré) Sources : SETRA 'Analyse transversale de bilans LOTI de projets Routiers' ; ASFA 'Chiffres Clés 2007 - 2015' ; Mission Audit Modernisation 'Rapport sur la comparaison au niveau européen des coûts de construction, d'entretien et d'exploitation des routes' ; Analyse Monitor Deloitte

Depuis la privatisation, cette maîtrise des coûts s'est traduite par une économie de 4 Mds€

La maîtrise des coûts de construction a permis une économie de 1 Mds€ post-privatisation

Capitaux investis par le secteur privé

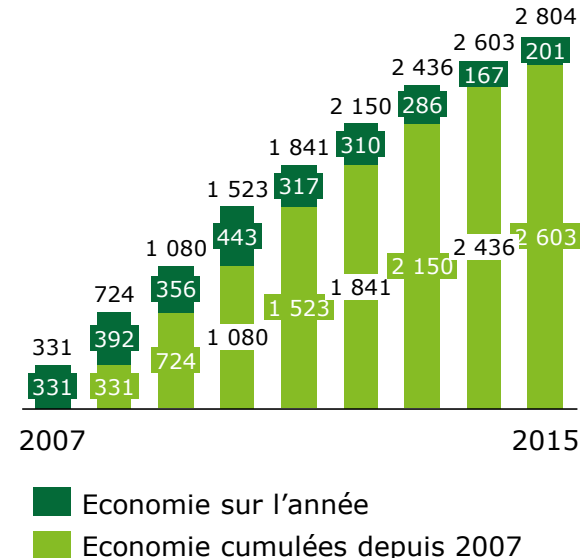
en milliards d'euros²⁰¹⁵, 2007 - 2015



La maîtrise des coûts d'exploitation a permis une économie de 3 Mds€ post-privatisation

Capitaux investis par le secteur privé

en milliards d'euros²⁰¹⁵, 2007 - 2015



Note: Cette maîtrise des coûts ne s'est pas faite au détriment de la qualité du réseau autoroutier concédé (voir slides suivantes)

Estimations basées sur des données publiques existantes non-exhaustives.

Des facteurs autres que la privatisation peuvent également expliquer les écarts de coûts, conduisant à une surévaluation ou une sous-évaluation des effets de la privatisation

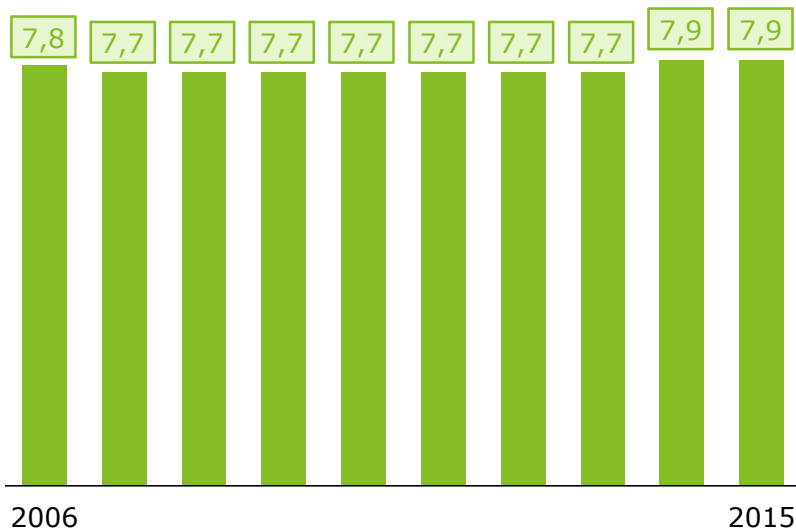
Notes : Une minorité de concessions d'autoroutes étaient sous gestion privées dès leur création avant la privatisation de 2005 (Acoba, Apel, Area et Cofiroute) ; Seulement deux sociétés concessionnaires demeurent publiques après la privatisation (ATMB et SFTRF, 3% du réseau autoroutier) ; L'analyse est menée à partir de 2007 car il s'agit de la première année pleine post-privatisation pour laquelle les données sur les concessions privatisées sont disponibles ; Valeurs converties en euros 2015 avec le taux d'inflation Travaux Publics IT08 de l'INSEE ; La meilleure maîtrise des coûts réalisée par le secteur privé ne s'est pas faite au détriment de la qualité des infrastructures (voir slides suivantes)
Sources : SETRA 'Analyse transversale de bilans LOTI de projets Routiers' ; Mission Audit Modernisation 'Rapport sur la comparaison au niveau européen des coûts de construction, d'entretien et d'exploitation des routes' ; ASFA 'Chiffres Clés 2007 - 2015' ; Analyse Monitor Deloitte

Cette maîtrise des coûts ne s'est pas faite au détriment de la qualité du réseau autoroutier concédé qui est, bien au contraire, considérée comme exemplaire au niveau Européen

Depuis la privatisation, la satisfaction globale des utilisateurs est restée très élevée

Satisfaction globale moyenne des utilisateurs du réseau autoroutier concédé

Note /10, 2006 - 2015



Le réseau autoroutier français est considéré comme l'un des meilleurs en Europe

Analyse EuroRAP comparant le niveau de sécurité de plusieurs réseaux d'autoroutes européens^{1,2}

98%

De l'échantillon de réseau autoroutier français mesuré comporte un risque sécuritaire 'faible à moyen'³ (vs 78% en Belgique et au Luxembourg)

« Les tronçons d'autoroutes françaises possèdent le niveau de sécurité le plus élevé mesuré par EuroRAP en Europe. »

Notes : Une minorité de concessions d'autoroutes étaient sous gestion privées dès leur création avant la privatisation de 2005 (Acoba, Apel, Area et Cofiroute) ; Seulement deux sociétés concessionnaires demeurent publiques après la privatisation (ATMB et SFTRF, 3% du réseau autoroutier) ; 1) Les données sélectionnées pour la mesure sont restreintes au réseau autoroutier ; 2) ONG European Road Assessment Programme ; 3) La mesure inclut une courte section d'autoroute non concédée

Sources : ASFA 'Indicateur de satisfaction' ; EuroRAP 'Les routes françaises sont-elles sûres?' ; ASECAP 'Evaluation et avenir des concessions autoroutières à péage' ; Analyse Monitor Deloitte

Trois vertus du modèle de concession privée expliquent cette amélioration de l'efficacité des concessions

Spécialisation

L'exploitation d'infrastructures autoroutières est un métier complexe et qui requiert de nombreux savoir-faire et compétences techniques



Les SCA sont des experts de l'autoroute spécialisés dans la gestion de cette complexité



Certaines SCA sont adossées à de grands groupes, leader mondiaux dans le secteur des infrastructures



Les SCA peuvent bénéficier de synergies financières et techniques avec les groupes auxquelles elles sont adossées

Triple exigence

La privatisation des concessions a conduit à une triple augmentation des exigences pesant sur les sociétés concessionnaires

1

Exigences du client

pour que la valeur perçue du service justifie le niveau du péage (acceptabilité du péage)

2

Exigences de l'Etat

qui fixe des objectifs de performance suivant des indicateurs clés

3

Exigences des actionnaires

qui sont regardants à la bonne gestion des sociétés concessionnaires

Vision long terme

Les infrastructures routières nécessitent des investissements lourds qui sont rentabilisés sur le long-terme



L'Etat a une vision annuelle de budget, influencée par une forte rotation des responsables politiques (nomination de huit ministres des transports différents en neuf ans)

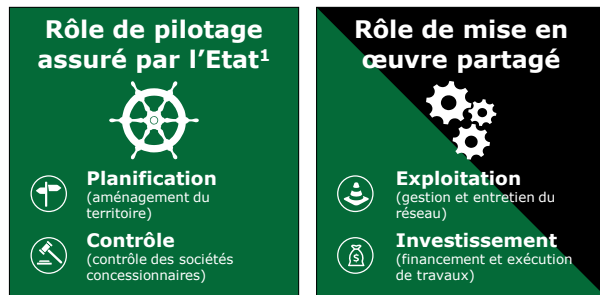


Le privé a une vision plus long-terme et prévoit ses investissements sur des plans quinquennaux

Le partenariat entre Etat et sociétés concessionnaires pourrait se renforcer avec une répartition plus claire des rôles

L'Etat assure le rôle de pilotage mais partage le rôle de mise en œuvre avec le secteur privé

Le partenariat entre Etat et sociétés concessionnaires pourrait se renforcer avec une séparation des rôles plus claire en fonction de leurs domaines d'expertise respectifs



- Avantages
- Planification d'ensemble
 - Contrôle sophistiqué

- Avantages
- Capacité de financement
 - Efficacité opérationnelle
 - Capacité d'innovation

Rôle assuré par l'Etat¹

Rôle assuré en partie par l'Etat¹ (modèle non concédé) et en partie par le secteur privé (modèle concédé)

Rôle assuré par le secteur privé




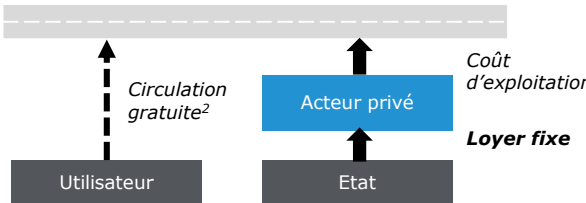

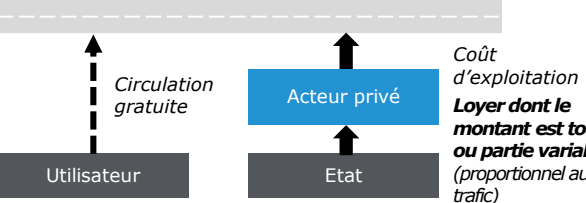

Notes : 1) L'Etat s'entend au sens large (i.e. l'ensemble des administrations publiques, y compris certaines collectivités locales le cas échéant)
Sources : Analyse Monitor Deloitte


Le partenariat Etat-sociétés concessionnaires peut s'affirmer par l'adossement ou le développement des marchés de partenariat

Trois mécanismes de partenariat pourraient permettre à l'Etat¹ de s'appuyer sur le secteur privé pour la gestion du réseau non concédé

Avantages

| Confier au secteur privé des sections d'autoroutes non concédées | Transférer le coût d'exploitation du contribuable à l'utilisateur |
|--|---|
|--|---|

| | | | |
|---|---|---|---|
| <p>Adossement</p> | <p>Exploitation d'une section d'autoroute en échange d'un allongement de la durée de concession et/ou d'une hausse de tarifs limitée sur une autoroute déjà concédée</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;"> <p>Autoroute déjà concédée</p>  <ul style="list-style-type: none"> • Section avec péages • Allongement de la durée de concession et/ou augmentation des tarifs de péages </div> <div style="text-align: center;"> <p>Section adossée</p>  <ul style="list-style-type: none"> • Section gratuite • Coût d'exploitation supporté par l'autoroute concédée </div> </div> | <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="text-align: center;">✓</div> <div style="text-align: center;">✓</div> </div> |  |
| <p>Partenariats Public-Privé (PPP)</p> | <p>Exploitation d'une section d'autoroute en échange du paiement par l'Etat d'un loyer fixe²</p> <div style="text-align: center;"> <p>Section en PPP</p>  </div> | <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="text-align: center;">✓</div> <div style="text-align: center;">✗</div> </div> |  |
| <p>Partenariat Public-Privé (PPP) avec partage des risques</p> | <p>Exploitation d'une section d'autoroute en échange du paiement par l'Etat d'un loyer proportionnel au trafic</p> <div style="text-align: center;"> <p>Section en PPP avec partage des risques</p>  </div> | <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="text-align: center;">✓</div> <div style="text-align: center;">✗</div> </div> |  |



















 Le recours à ces mécanismes est soumis à des contraintes réglementaires strictes²

Notes : 1) L'Etat s'entend au sens large (i.e. l'ensemble des administrations publiques, y compris certaines collectivités locales le cas échéant) ; 2) Certains contrats de PPP imposent l'installation de péages dont les recettes sont reversées à l'Etat ; 3) Les éléments de contexte juridiques et réglementaires sur l'adossement et les PPP ne sont pas exhaustifs et sont fournis à titre indicatif. Le recours à ces mécanismes est soumis à des contraintes réglementaires strictes

Sources : Analyse Monitor Deloitte

Dans son rôle de pilotage de l'autoroute, l'Etat est confronté à l'évolution de la mobilité

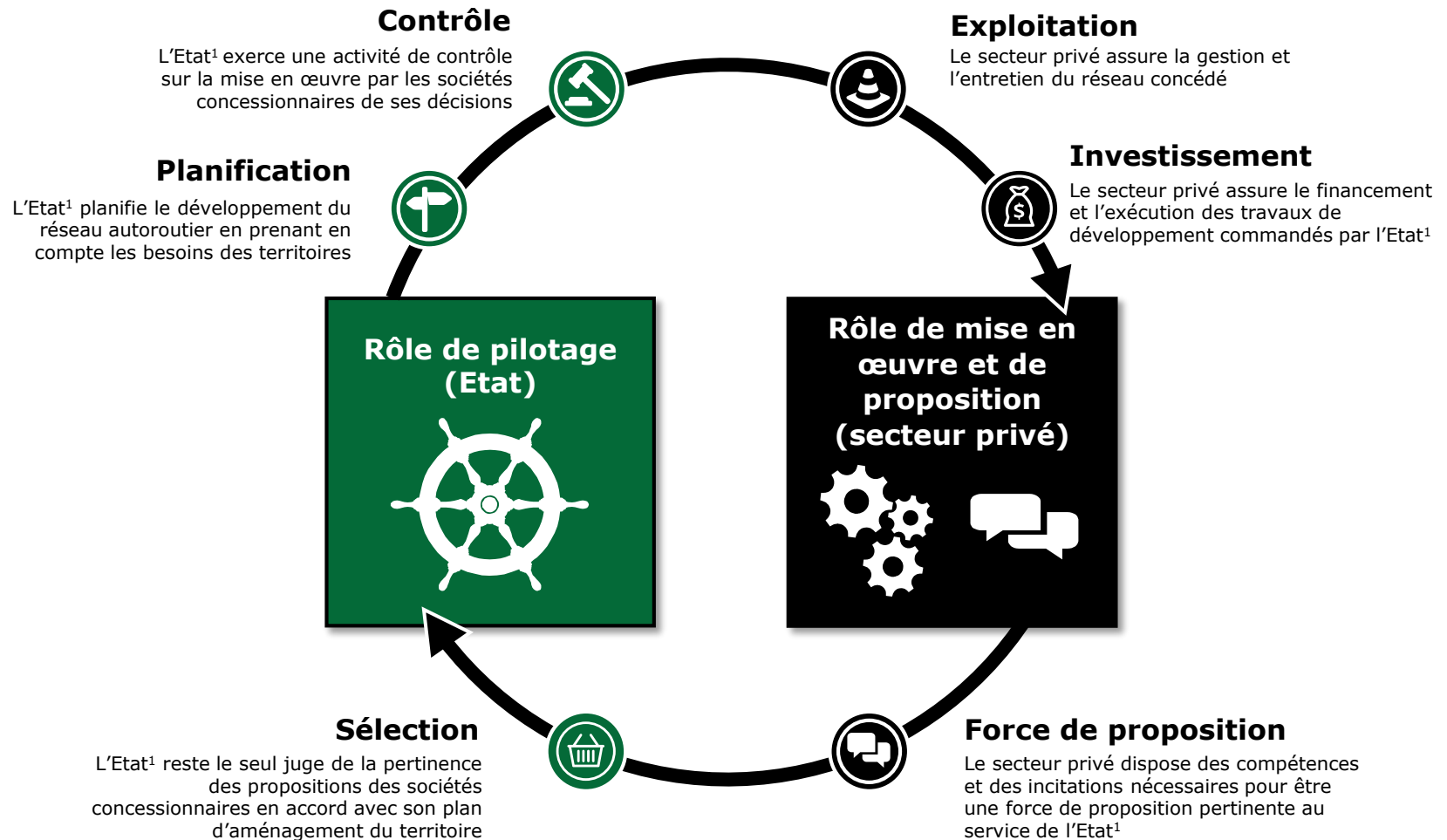
Non-exhaustif

| Nouveaux besoins de mobilité | Impacts potentiels sur les autoroutes | Illustrations | |
|--|---|--|---|
| Véhicules autonomes (légers et lourds) | Partage de données (ex. accidents, congestions, travaux) en temps réel entre la société concessionnaire et les véhicules autonomes |  Partenariat Waze – Sanef |  |
| | Création d'aires de stationnement spécialisées pour permettre la prise en charge des camions autonomes par des chauffeurs sur les « premiers et derniers » km |  OTTO self-driving trucks |  |
| Véhicules électriques | Aménagement des aires d'autoroute avec des bornes de recharge capables d'accueillir un nombre croissant de véhicules |  Programme Corri-Door |  |
| Co-voiturage | Aménagement d'aires de prise en charge sécurisées |  Parking VINCI sur l'A64 |  |
| Mobilité intra aires urbaines | Création de plateformes multimodales permettant aux passagers et aux marchandises de passer de l'autoroute vers les transports en commun |  Madrid : hub multimodal |  |
| | Aménagements destinés à accueillir un nombre croissant d'autocars sur le réseau autoroutier (voies de bus dédiées ou partagée) |  Voie de bus sur l'A48 |  |
| Route intelligente | Développement de l'interopérabilité des paiements entre les différents modes de transport (ex. validité du ticket de péage dans l'autocar) |  Etudié par L'AFIMB ¹ |  |
| | Généralisation des péages free-flow sur l'ensemble du réseau autoroutier français (ex. gain de temps, baisse des émissions de CO2) |  Péage free-flow du Golden Ears |  |
| | Installation d'éclairages intelligents (économies d'énergie, éclairage sur-mesure lors de l'approche d'un véhicule) |  Smart lights en Wallonie |  |

Les opportunités induites par les évolutions de la mobilité devront être prises en compte dans l'activité de planification menée par l'Etat²

Notes : 1) Agence française pour l'information multimodale et la billettique ; 2) L'Etat s'entend au sens large (i.e. l'ensemble des administrations publiques, y compris certaines collectivités locales le cas échéant)
 Sources : ASFA 'Autoroutes concédées et mobilité durable' ; ASFA 'Les innovations des sociétés d'autoroute' ; OTTO 'Site web officiel' ; VINCI Autoroutes 'Plus de 50 bornes de recharge électrique en service sur le réseau VINCI Autoroutes' ; Archivo Digital UPM 'Intermodal exchange stations in the city of Madrid' ; Agence française pour l'information multimodale et la billettique 'Site web officiel' ; CS 'Péage «Free-Flow» sur le pont Golden Ears (Vancouver – Canada) : Ouverture de l'«Espace Client»' ; Articles de presse ; Analyse Monitor Deloitte

L'Etat a l'opportunité de s'appuyer sur l'innovation et la force de proposition des sociétés concessionnaires afin de disposer d'un réseau répondant aux nouveaux besoins de mobilité



Notes : 1) L'Etat s'entend au sens large (i.e. l'ensemble des administrations publiques, y compris certaines collectivités locales le cas échéant)
Sources : Analyse Monitor Deloitte

Disclaimer

Cette étude a été réalisée en février et mars 2017 à partir de données, d'études publiques, d'entretiens et d'observations dont la liste figure en annexe. De fait, les données utilisées n'ont pas été auditées, ni vérifiées. Par nature, toute information qui concernerait des hypothèses futures peut ne pas se réaliser.

La présente étude est fournie au seul bénéficiaire de son destinataire. Celui-ci est seul responsable des décisions qu'il prend sur la base des constats de ladite étude laquelle est à l'exclusion de tous conseils et recommandations. Il appartient au lecteur d'évaluer si les éléments de l'étude répondent à ses propres objectifs, de se forger ses propres conclusions et de supporter les conséquences qui en découleront. Monitor Deloitte ne peut en aucun cas être tenu responsable des conséquences de ces dernières.

Monitor **Deloitte.**

LEAD PARTNER.



Jean-Marc Liduena
Senior Partner
Monitor Deloitte

Tel : +33 1 40 88 28 00
Adr : 185 avenue Charles de Gaulle,
92524 Neuilly/Seine cedex

RELATIONS PRESSE.

Sarah Lhéritier
Direction de la Communication
Tel: +33 1 55 61 48 65
Email: SLheritier@deloitte.fr

CONSULTANTS.

Constantin Fink, Director
Thomas Domenjoz
Adrien Lafargue
Christophe Wilhelm