

LICENCE DROIT ECONOMIE GESTION
MENTION DROIT parcours public et privé
3ème NIVEAU
SEMESTRE 6
GROUPE DE COURS N° 3
LICENCE 3^{ème} ANNEE MENTION ECONOMIE
parcours double diplômant en Economie et Droit
DROIT PUBLIC DES AFFAIRES
MARDI 9 AVRIL 2019
13 H 30 – 16 H 30

Vous accomplissez un stage au sein du cabinet de Mme Elisabeth Borne, Ministre chargée des transports. Elle vous donne connaissance de la tribune suivante parue dans le quotidien économique Les Echos, dans son édition des vendredi 22 et samedi 23 février 2019. Elle vous confie qu'elle se sent interpellée par cette tribune et qu'elle souhaite y répondre.

Avant de rédiger sa réponse, elle vous sollicite pour que vous lui prépariez une note concise, mais argumentée, de 4 à 6 pages, lui livrant votre analyse des arguments soulevés par Mr Pierre Coppey, Vice Président de l'ASFA (Association des Sociétés Françaises d'Autoroutes).

En particulier, elle vous demande de bien vouloir l'aider à répondre aux questions suivantes qu'elle se pose à la lecture de la tribune de Mr Coppey :

- Que recouvre la notion de « *concessions autoroutières* » ? (4 points)
- Dans un contrat de concession, qui décide des « *hausse tarifaires annuelles* » ? (4 points)
- L'autorité concédante peut-elle juger que les profits réalisés par son concessionnaire sont « *scandaleux* » ? (4 points)
- Lorsqu'un contrat de concession implique la construction d'un ouvrage immobilier, est-il vrai que cet ouvrage est « *rendu à son propriétaire* » au terme de la durée du contrat ? Quel est ce propriétaire ? (4 points)
- Une modération de la hausse des tarifs payés par l'utilisateur peut-elle être consentie -en contrepartie d'un « *allongement des durées de la concession* » ? (4 points)

Vous ne disposez d'aucun autre document que le texte joint.



LES ARTICLES LES PLUS PARTAGÉS SUR LES RÉSEAUX SOCIAUX

1. Des propositions chocs pour maîtriser les arrêts maladie
2. Européennes : les partenaires d'En marche jouent des coudes pour placer leurs candidats
3. L'unique usine française de Nutella à l'arrêt
4. SpaceX accuse ArianeSpace de concurrence déloyale
5. Plus d'une cinquantaine de banques renoncent à des hausses de tarifs en 2019

LE POINT DE VUE

de Pierre Coppey

Autoroutes : non, il n'y a pas de pactole !

Les commentaires sur la hausse récente des péages d'autoroutes dénotent une mauvaise compréhension du système français des concessions autoroutières. Il convient de démentir quelques contrevérités... et de rétablir certaines vérités.

Non, les tarifs de péage n'augmentent pas plus vite depuis la privatisation des sociétés d'autoroutes. Ils ont augmenté en moyenne de 1,5 % par an entre 2007 et 2019, contre 2,1 % par an entre 2000 et 2006, lorsque ces sociétés étaient publiques. Et la hausse du 1^{er} février 2019 est inférieure à l'inflation constatée depuis un an : 1,8 % en moyenne, contre 1,94 %. Les tarifs de nombreux modes de transport, y compris à gestion publique, ont augmenté bien plus vite ces dix dernières années...

Non, les sociétés d'autoroutes ne fixent pas elles-mêmes les hausses annuelles ! Les tarifs sont contractuels et administrés. Ils sont inscrits dans les contrats signés entre l'Etat et les sociétés, publiés au « Journal officiel » et approuvés par le Conseil d'Etat. Ils sont vérifiés par les ministères des Transports et de l'Economie préalablement à chaque hausse. Ces tarifs sont calculés pour payer les investissements que l'Etat demande aux sociétés concessionnaires de réaliser dans le cadre de sa politique d'équipement. Depuis 2006, plus de 24 milliards d'euros ont ainsi été investis pour étendre le réseau, l'entretenir, le rénover et améliorer son insertion écologique. Autant de dépenses au profit du patrimoine routier national que l'Etat et, donc, les contribuables n'ont

pas eu à assumer. Non, les profits des sociétés ne sont pas scandaleux. Ils correspondent au remboursement des investissements majeurs réalisés par les entreprises et à la rémunération des capitaux engagés. On oublie souvent que l'Etat, grâce à la privatisation des sociétés d'autoroutes, a non seulement perçu près de 20 milliards d'euros, mais aussi s'est délesté d'une dette de 20 milliards d'euros : les sociétés d'autoroutes supportent seules la charge de son remboursement d'ici à la fin des concessions. A cette échéance, le réseau auto-

Le système des concessions permet de sanctuariser des recettes pour assurer l'entretien des routes dans la durée.

roucier sera rendu à son propriétaire, l'Etat, qui n'aura donc rien déboursé pour le construire, l'entretenir ou l'exploiter durant près de trente ans. Oui, les sociétés d'autoroutes, même privatisées, alimentent abondamment les finances publiques. 42 % des recettes de péage reviennent directement à l'Etat sous forme de TVA, de redevance domaniale, de taxe d'aménagement du territoire, de contribution exceptionnelle ou d'impôts. Les sociétés d'autoroutes acquittent annuellement près de 5 milliards d'euros pour le budget de l'Etat. Plus de la moitié des recettes de l'Afitf (Agence de financement des infrastructures des transports) proviennent du

secteur autoroutier, qui contribue par ce biais au financement des autres modes de transport, notamment ferroviaire.

Oui, le système des concessions permet de sanctuariser des recettes pour assurer l'entretien des routes dans la durée ; il permet aussi, grâce au péage, de faire contribuer tous les utilisateurs, y compris étrangers, à cet entretien qui, sans ce système, reposerait sur les seuls contribuables français.

Oui, le réseau des autoroutes françaises est le meilleur d'Europe et le mieux entretenu. Les exigences et le contrôle de l'Etat sur le patrimoine autoroutier concédé se sont d'ailleurs considérablement renforcés depuis la privatisation.

Oui, des solutions existent pour modérer les hausses de tarifs. Conscientes des attentes de leurs concitoyens en matière de pouvoir d'achat, les sociétés concessionnaires proposent à l'Etat de limiter les hausses tarifaires en contrepartie d'un allongement des durées de concession. Il est logique en effet de financer sur le long terme des infrastructures dont la durée de vie dépasse largement la durée des concessions. Encore faut-il, pour y parvenir, sortir des fantasmes et regarder en face les réalités économiques et contractuelles qui, si elles sont complexes et lourdes au vu des montants en jeu, n'en sont pas moins transparentes pour qui ne cherche pas seulement la caricature ou la démagogie.

Pierre Coppey est vice-président de l'Asfa (Association des sociétés françaises d'autoroutes).