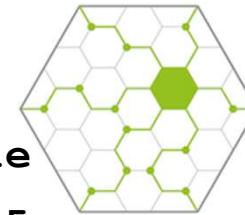


3ème conférence annuelle
Lyon, 19-20 novembre 2025



AFET

Association Française d'Économie des Transports

Faut il casser la tirelire des péages autoroutiers?

Alain Bonnafous - LAET

Lionel Clément - Transae

Préambule

- La forme écrite de cette communication a été publiée par TI&M.
- Elle est en ligne sur :
<https://hal.science/hal-05151168v1>
- La démonstration du péage optimal est présentée dans :
Bonnafeous A., « A new theoretical approach to highway tolls : a Jules Dupuit toll », 2024.
<https://shs.hal.science/halshs-04426303v1>

DOSSIER

Dossier 2025 - Bloc 2.1 : Fiscalité et climat



ALAIN BONNAFEOUS
Professeur honoraire de l'université de Lyon LAIT
LIONEL CLÉMENT
Docteur en sciences économiques, Transport

FAUT-IL CASSER LA TIROLEUSE DES PÉAGES AUTOROUTIERS ?

Les plus importantes des concessions autoroutières arriveront à échéance entre 2031 et 2036. À supposer que les péages soient conservés, la part de la recette qui couvre aujourd'hui la rémunération des capitaux engagés par les concessionnaires et l'amortissement de leurs emprunts deviendrait disponible. On peut imaginer toute sorte d'usages de cette ressource financière et ce n'est pas un hasard si l'un des quatre ateliers de la conférence nationale Ambition France Transports doit traiter principalement de cette vaste question. Dénommé « Avenir des infrastructures routières », il bénéficie d'un « livret de diagnostic » d'une grande clarté qui délivre les informations nécessaires à ce débat. Cet article ne prétend pas le trancher, mais il propose quelques éléments d'analyse qui pourraient être utiles pour un choix raisonné et éclairé de la future tarification.

Il convient de situer dans un premier temps les montants qui sont en jeu avec les recettes de péage à venir puis de s'interroger sur les contraintes réglementaires et politiques auxquelles sera soumis tout nouveau dispositif. La ressource financière qu'il pourrait dégager et à comparer aux besoins du secteur qu'il convient de rappeler. Nous ne pourrions ensuite faire abstraction des principes de tarification optimale qui seront rappelés sur la base de la problématique des péages telle que l'a formulée Jules Dupuit il y a presque deux siècles. Nous concluons sur les questions qui restent à résoudre pour établir des règles précises sur le montant des péages de l'après-concession.

95 % du trafic de véhicules légers et de poids lourds, soit 96 milliards de véhicules-km en 2023. Ces concessions concernent sept sociétés et cinq actionnaires principaux. Elles absorbent une intensité kilométrique moyenne de 11,5 milliards de véhicules-km par kilomètre de linéaire, traduisant une massification des flux marquée pour certaines d'entre-elles comme (ESCOTA, AREA, ASF) et surtout sans commune mesure avec celle des dernières concessions mises en service.

“ Les concessions autoroutières historiques représentent plus de 90 % de la longueur du réseau concédé français et plus de 95 % du trafic de véhicules légers et de poids lourds. ”

Selon l'Autorité de régulation des transports (ART), l'ensemble des sociétés concessionnaires d'autoroutes (SCA) génèrent en 2023, 11,9 Md€ de recettes de péage hors taxes. Après déduction des charges et impôts ou taxes, leur EBITDA s'élevait à 9,1 Md€. Le résultat net était quant à lui à 4,4 Md€, après prise en compte des déductions sur amortissement et provisions sur charges ainsi que des frais financiers et des impôts sur les sociétés. Les dividendes versés aux actionnaires s'élevaient à 4,1 Md€ en 2023. Ce montant n'est que le reflet de flux

DE QUOI LA TIROLEUSE EST-ELLE FAITE ?

Les concessions autoroutières dites « historiques » se termineront entre 2031 et 2036. Elles représentent plus de 90 % de la longueur du réseau concédé français et plus de

NOTES
1. Ambition France Transports (mai 2025), livret de diagnostic, Atelier n° 2 – Avenir des infrastructures routières.
2. Synthèse des comptes des sociétés concessionnaires d'autoroutes – exercice 2023 – ART.

30 TI&M – N° 531 – MAI & JUIN 2025

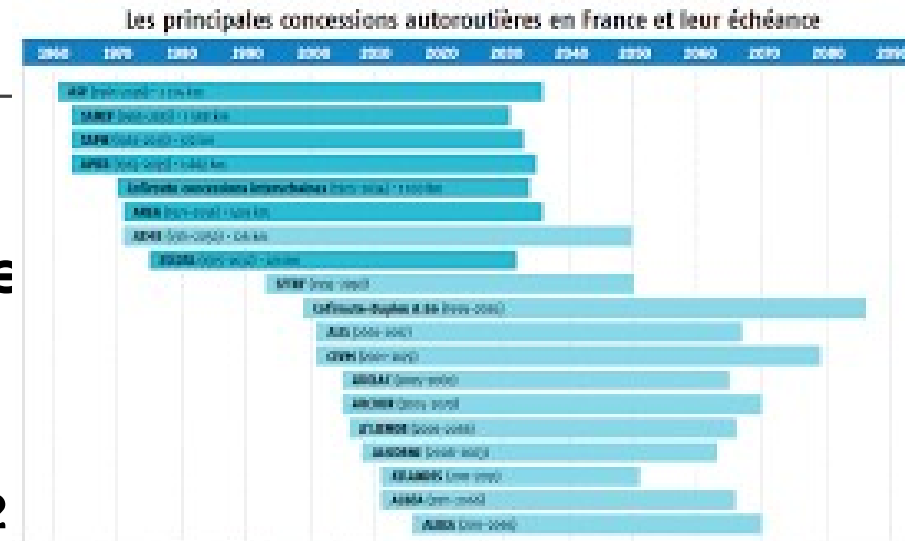
QUATRE POINTS :

- 1. Une situation singulière.
- 2. Estimation de la tirelire.
- 3. Quel niveau de péage?
- 4. Cas pratique.

1. Une situation singulière

- Échéances SCA historiques: 2031-2032
- La part de la recette qui couvre rémunération des capitaux engagé concessionnaires et l'amortissement emprunts deviendrait disponible.
- Quel(s) usage(s) de cette ressource ?
(un des quatre ateliers de la commission nationale *Ambition France Transports* traitera principalement de cette question à la baguette.)

- **Échéances SCA historiques:2031-2**
- **La part de la recette qui couvre la rémunération des capitaux engagés par les concessionnaires et l'amortissement de leurs emprunts deviendrait disponible.**
- **Quel(s) usage(s) de cette ressource financière ?**
(un des quatre ateliers de la conférence nationale *Ambition France Transports*, a traité principalement de cette question avec Yves Crozet à la baguette.)

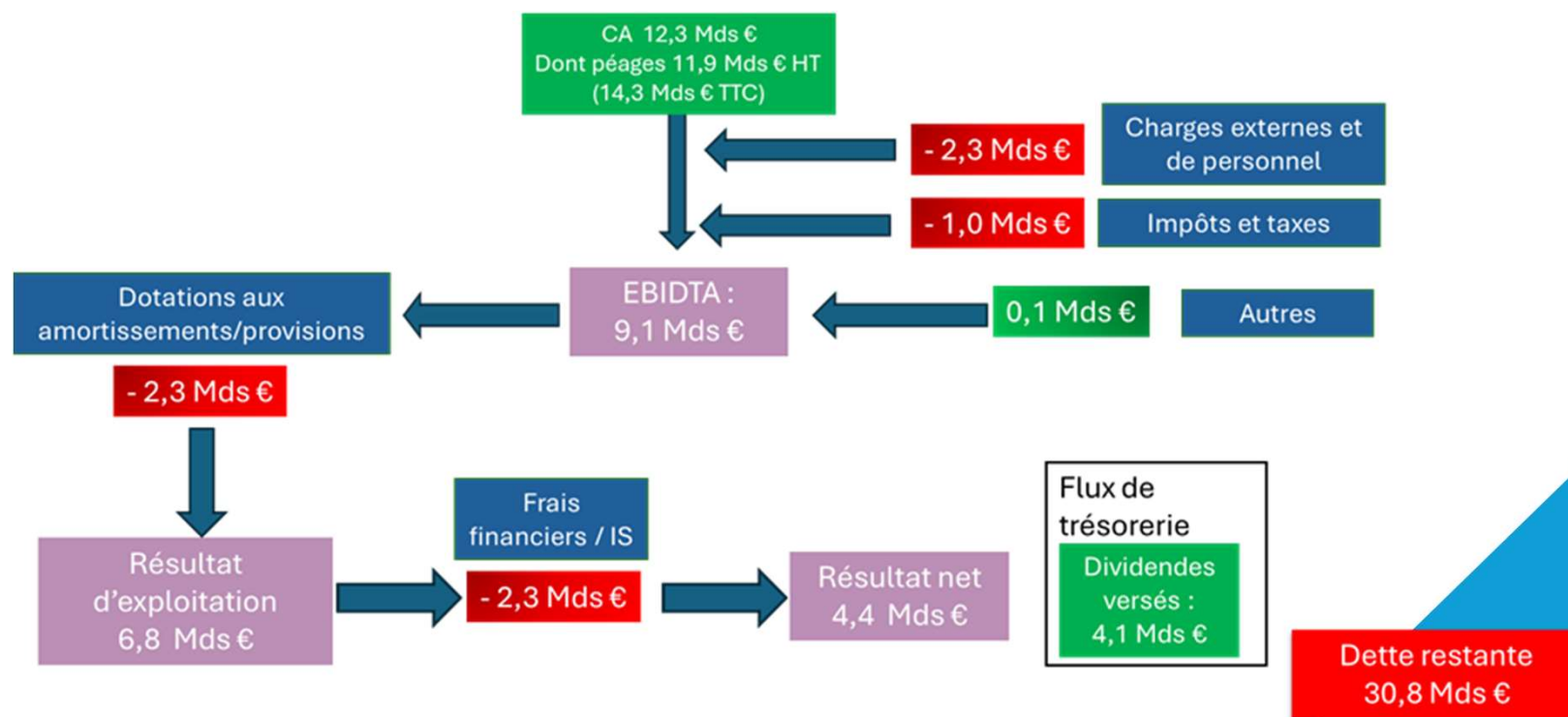


Les rivières qui arrosent le delta ont, en décembre 2010, transporté 11,4 millions de tonnes de sédiments, soit un total annuel de 9 000 km³.

Caractéristiques des SCA historiques

Société	Actionnaire principal	Date de fin de concession	Longueur (hors ouvrages payants), en km	Trafic en Millions de véhicules-km			Intensité kilométrique
				VL	PL	VL+ PL	Trafic /Longueur
SANEF	Abertis	31/12/2031	1396	10 660	2 409	13 069	9,36
ESCOTA	Vinci	29/02/2032	471	6 913	716	7 629	16,20
SAPN	Abertis	31/08/2033	372	3 258	456	3 714	9,98
COFIROUTE	Vinci	30/06/2034	1100	10 293	1 717	12 010	10,92
APRR	Eiffage	31/01/2035	1896	16 366	3 494	19 860	10,47
ASF	Vinci	30/04/2036	2 724	28 978	4 981	33 959	12,47
AREA	Eiffage	30/09/2036	410	5 305	510	5 815	14,18
Total sociétés historiques	Total (1)		8 369	81 773	14 283	96 056	11,48
Autres sociétés d'autoroutes	Total (2)		878	3 895	900	4 795	5,46
	Total général (3)		9 247	85 668	15 183	100 851	
	% (1)/ (3)		90,5%	95,5%	94,1%	95,2%	

Les comptes des SCA en 2023



2. Estimation de la tirelire.

Entre le péage minimum 2,2 Md € correspondant aux dépenses Opex et le péage aujourd'hui consenti 11,2 Md€ il y a une différence de recette de 9 Md€ (HT).

Pas d'objection réglementaire à ce que le péage actuellement consenti soit repris, voire augmenté dès lors que le cadre juridique de la tarification est respecté.

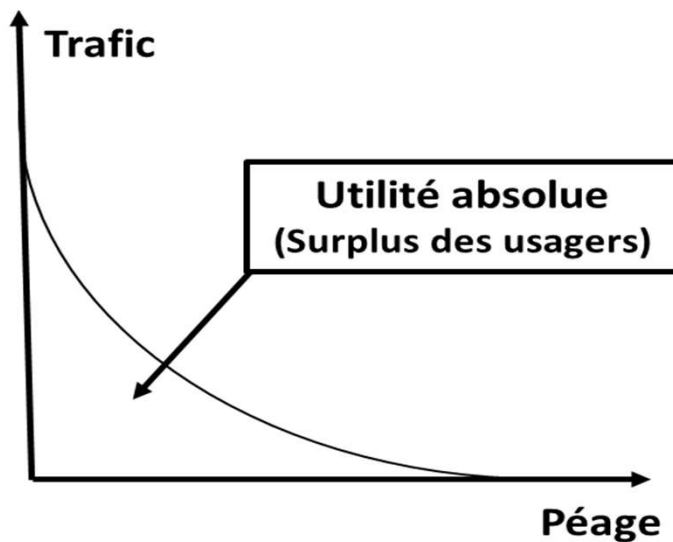
Cinq bonnes raisons de conserver les péages

- Textes européens = une grande liberté.
- Acceptabilité (démontrée) des usagers.
- Tarification des externalités de la route.
- Des besoins de financement du système de transport considérables.
- Etat des finances publiques (endettement, déficits publics).

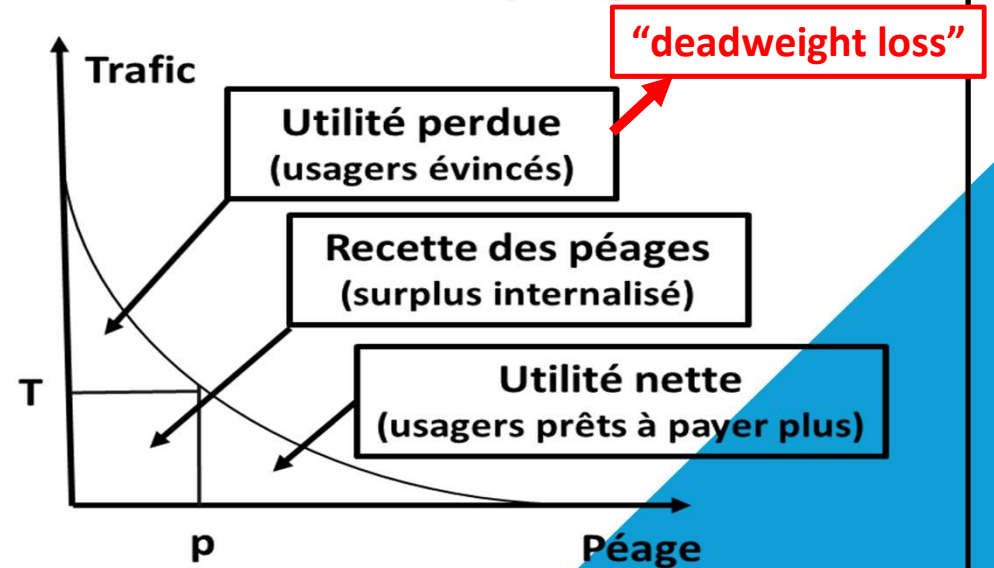
3. Quel niveau de péage ?

L'analyse séminale de Jules Dupuit

Usage gratuit



Avec péage



La phrase qui, dans l'article de Jules Dupuit de 1844, va fonder la théorie marginale de l'utilité des équipements publics :

« Il est entendu que pour traiter la question de savoir s'il faut ou non imposer des péages, il faut examiner par quels impôts ils doivent être remplacés et quels seront les effets de ces impôts ; ce ne serait rien de moins qu'une théorie généralisée des impôts. »

Il y a seulement cinquante ans que ce programme de recherche a été entrepris (il nécessitait un modèle d'équilibre général calculable pour estimer le coût marginal social des fonds publics).

Nous utiliserons la notion de coefficient de rareté noté φ .

Les valeurs actualisées fondamentales d'un projet d'autoroute

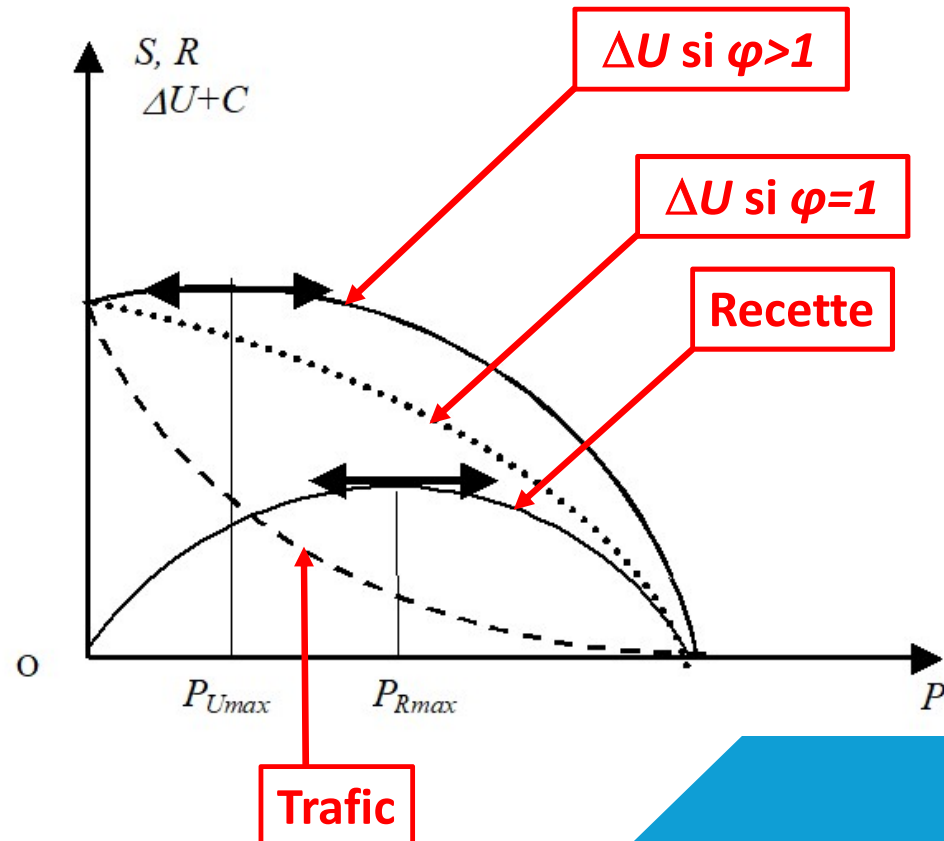
P = niveau de péage

R = recette des péages actualisée

S = surplus des usagers actualisé

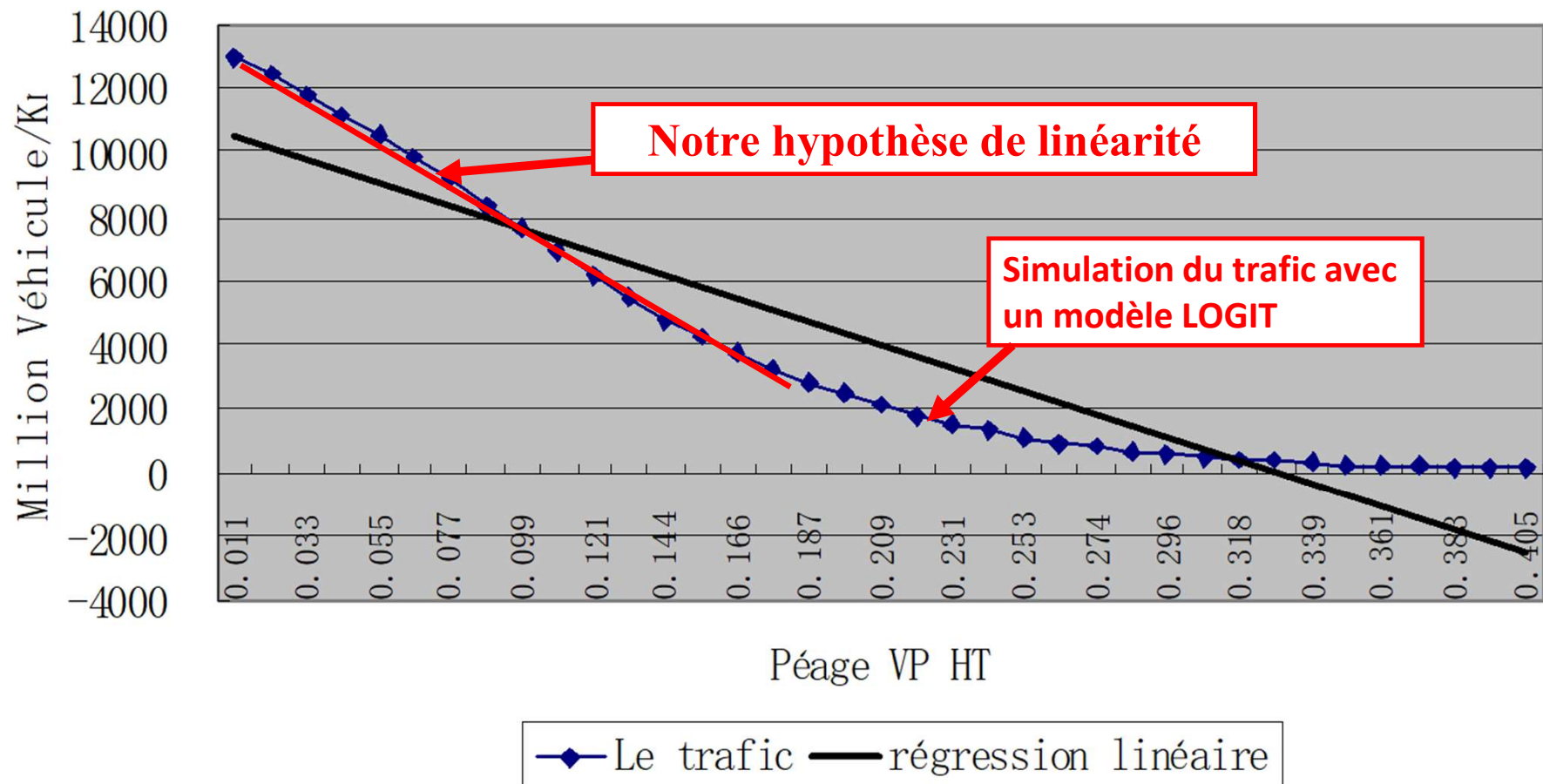
ΔU = Variation de l'utilité collective actualisée

C = coût actualisé total

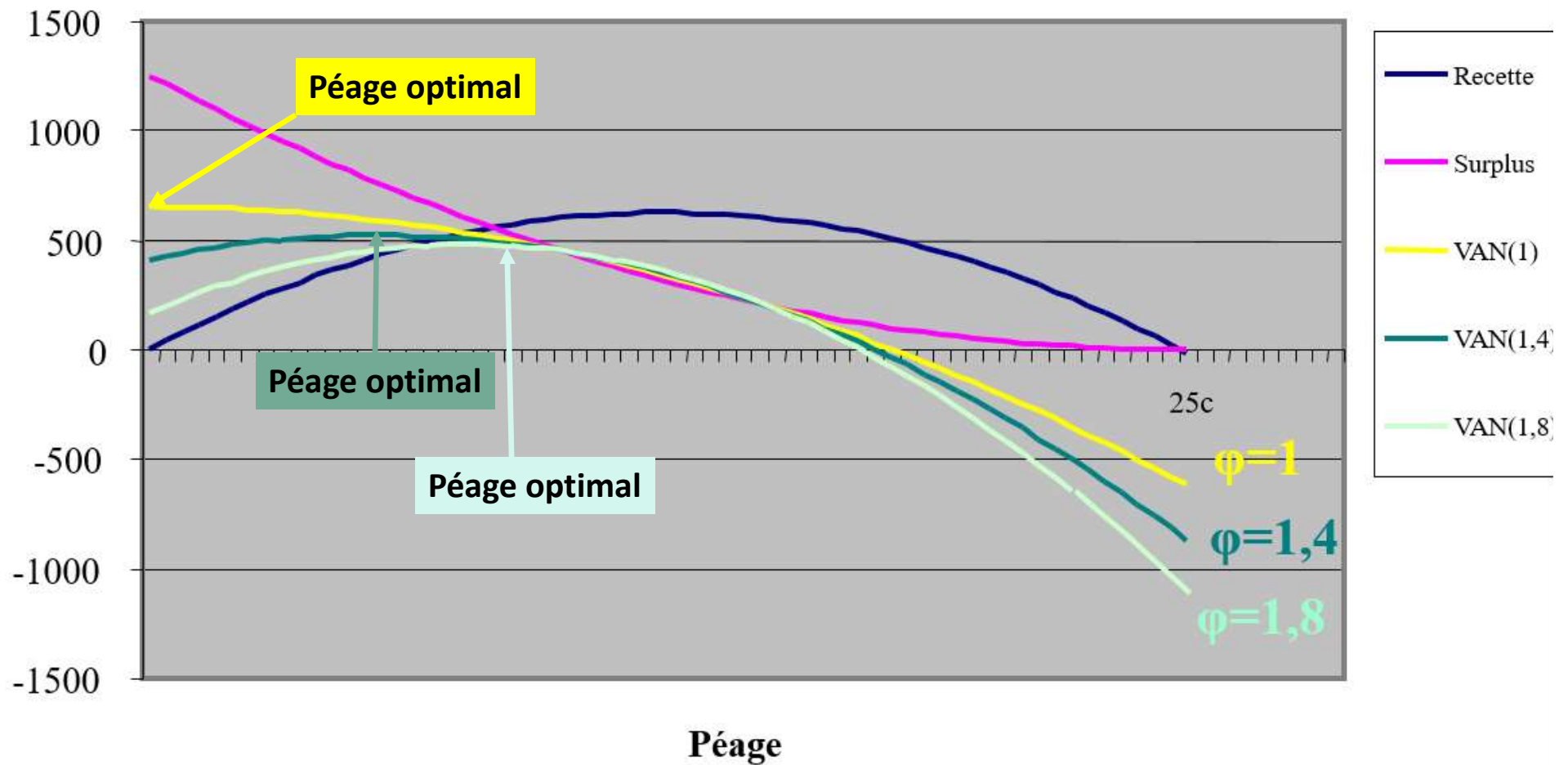


4. Cas pratique (pour un projet standard).

Le trafic en fonction du péage VP



Recette, Surplus d'usagers et VAN fonction du péage (Cent/V-km)



Les deux péages optimaux pour le projet considéré

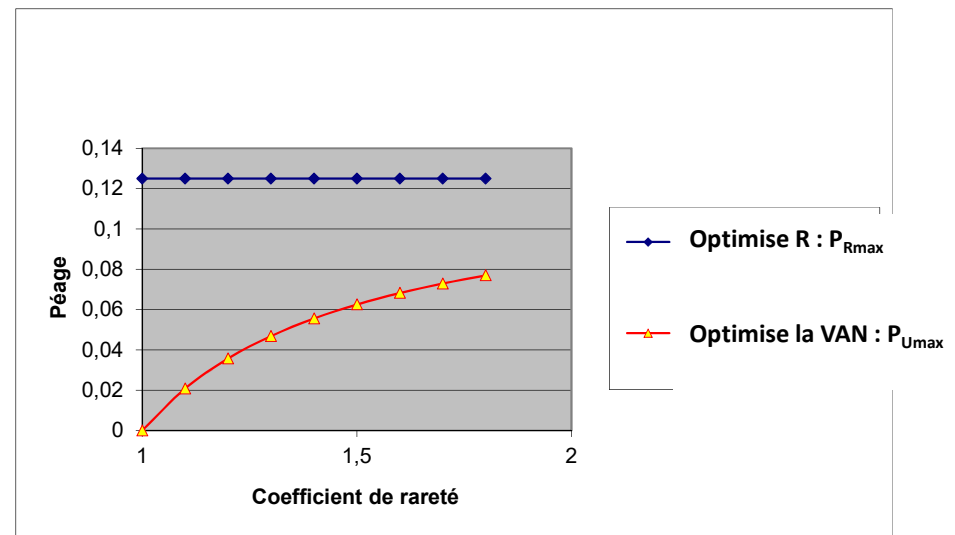
Avec un fonction de demande (droite rouge ci-dessus) qui s'écrit :

$$d = d_0 - \beta \cdot p$$

La VAN du projet s'écrit :

$$\Delta U = -\varphi \cdot C + \frac{d_0^2}{2\beta} + (\varphi - 1) \cdot d_0 \cdot p + \beta \cdot \left(\frac{1}{2} - \varphi\right) \cdot p^2$$

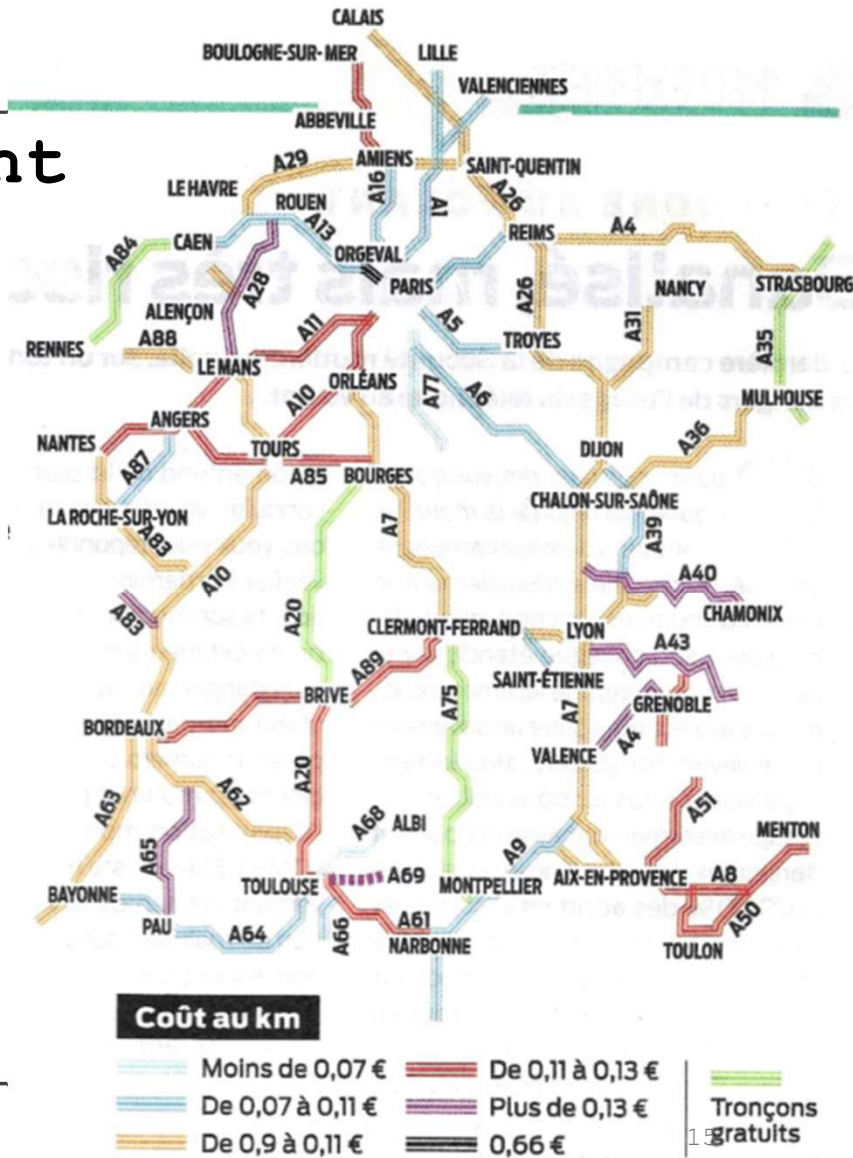
Les valeurs de p qui optimisent cette fonction dépendent alors de φ .



Les péages observés peuvent être lus sur cette base.

Autoroutes récentes = Péage à proximité de P_{Rmax} .

Autoroutes anciennes = Péage proche de P_{Umax} , avec un coefficient de rareté des fonds publics proche de 1,5.

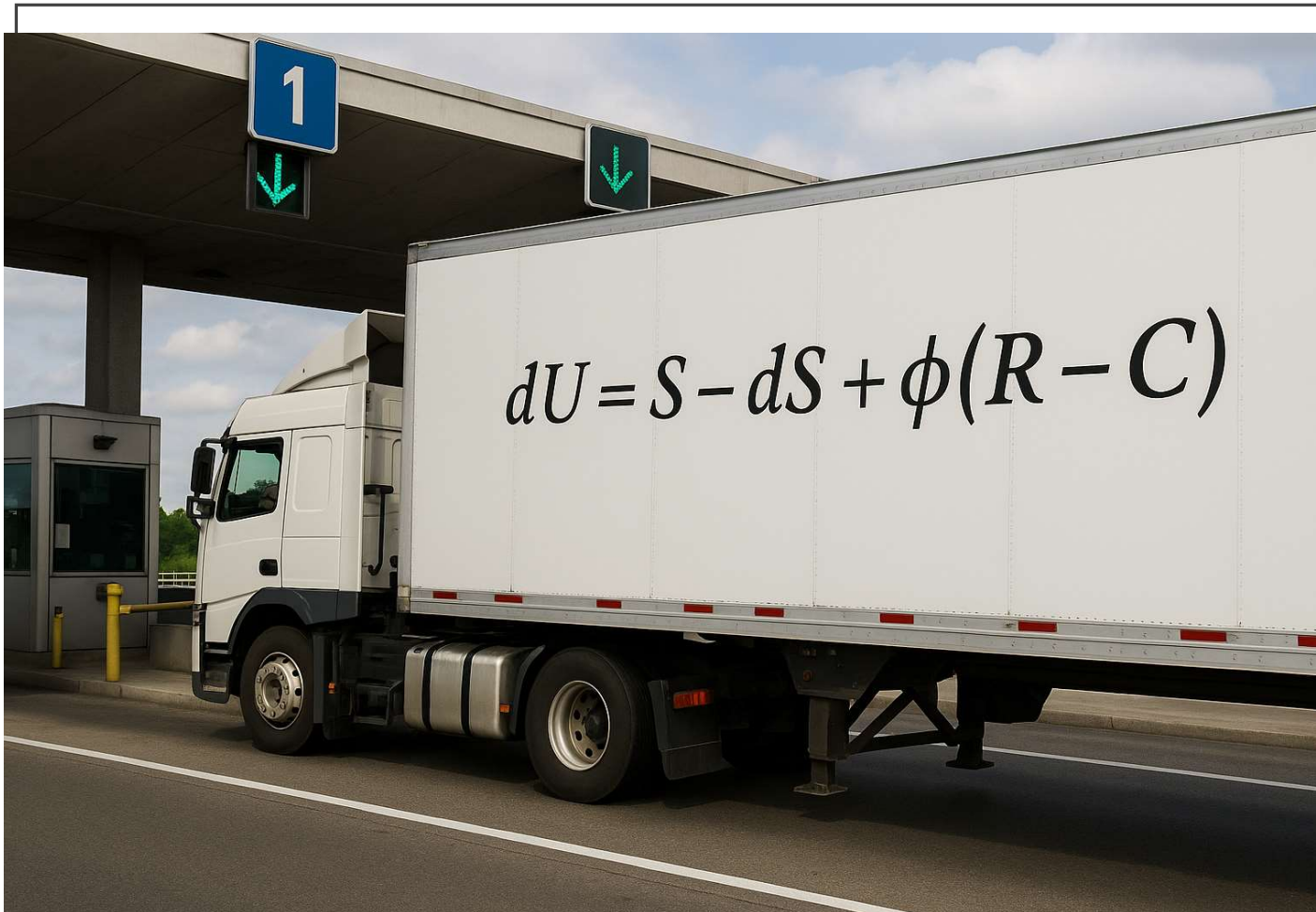


Trois questions à résoudre pour passer aux actes

A quel réseau les péages doivent-ils contribuer ? seulement les autoroutes, ou également les routes secondaires voire les autres modes ?

Pour quelle fonction objectif (U ou R) calculer le bon niveau de péage ?

Doit-on intégrer des considérations environnementales pour tenir compte des externalités du transport routier ou financer la transition vers l'électrique ?



Merci
de votre
attention