

Les contrats de concession autoroutiers : principes économiques et enjeux de renouvellement

Stéphane Saussier¹

¹ IAE Paris – Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne. Email : saussier@univ-paris1.fr

Résumé :

Les concessions autoroutières constituent un mode de gestion largement utilisé pour financer, construire et exploiter des infrastructures de transport. En France, elles reposent sur un principe simple : une entreprise privée finance et exploite l'infrastructure en échange du droit de percevoir un péage auprès des usagers pendant une durée déterminée. Si ce modèle présente des avantages économiques importants, notamment en matière de financement et d'incitations à la performance, il soulève également des difficultés contractuelles bien connues, liées notamment à l'incomplétude des contrats et aux coûts de transaction. À l'approche de l'échéance de plusieurs concessions autoroutières en France, la question de leur renouvellement pose donc des enjeux majeurs de politique publique.

Ce travail doit être cité comme :

Stéphane Saussier (2026). Les contrats de concession autoroutiers : principes économiques et enjeux de renouvellement. *Encyclopédie en ligne de l'Association Française d'Economie des Transports (AFET)*. Mai 2026.

Qu'est-ce qu'une concession autoroutière ?

Une concession est un contrat de long terme par lequel une autorité publique confie, à la suite d'un appel d'offres concurrentiel, à une entreprise privée la responsabilité de financer, construire, entretenir et exploiter une infrastructure ou un service public. En contrepartie, l'opérateur se rémunère directement auprès des usagers, généralement via un péage.

Ce type de contrat appartient à la famille des partenariats public-privé (PPP) et se distingue par le fait que le risque de demande, c'est-à-dire l'incertitude sur le niveau de trafic et donc sur les recettes, est en grande partie supporté par le concessionnaire. La durée du contrat est généralement longue (souvent entre 20 et 50 ans), afin de permettre l'amortissement des investissements initiaux.

Il convient de rappeler un point souvent mal compris dans le débat public : **les concessions ne constituent pas une privatisation des infrastructures. Celles-ci demeurent la propriété de la puissance publique, qui reste responsable du bon fonctionnement du service public.** L'autorité concédante conserve notamment la possibilité de modifier unilatéralement certaines clauses contractuelles lorsque l'intérêt général l'exige, moyennant une compensation pour l'opérateur si ces modifications affectent l'équilibre économique du contrat.

Dans le secteur autoroutier français, ce modèle s'est progressivement imposé à partir des années 1960 comme le principal levier de financement de l'expansion du réseau. Aujourd'hui, les grandes sociétés concessionnaires, majoritairement détenues par des groupes privés, exploitent plus de 9,000 km sur les 12,000 km du réseau autoroutier français, dans le cadre de concessions placées sous la supervision de l'État.

La logique économique du modèle repose sur une allocation contractuelle des responsabilités : le secteur privé assure la réalisation et l'exploitation de l'infrastructure, tandis que l'État définit les règles du jeu, encadre les tarifs et contrôle l'exécution du contrat.

Les avantages économiques des concessions

Les concessions sont souvent justifiées par plusieurs arguments économiques.

Le premier tient au financement des infrastructures. Les projets autoroutiers nécessitent des investissements initiaux très importants. **Le recours à la concession permet une mise en**

concurrence¹ et la mobilisation des capitaux privés afin de lisser la charge financière dans le temps, puisque les usagers contribuent directement au financement via les péages. Notons par ailleurs que les concessions autoroutières génèrent des recettes significatives pour les finances publiques. Environ 36 % des recettes de péage, soit près de 5 milliards d'euros par an. Ces prélèvements s'appliquent à un secteur dont le chiffre d'affaires consolidé atteignait 12,8 milliards d'euros en 2024, selon la synthèse des comptes des sociétés concessionnaires publiée par l'Autorité de régulation des transports (ART 2025).

Le second avantage réside dans la logique de contrat global. Contrairement à un mode de gestion fragmenté où la construction, l'entretien et l'exploitation seraient confiés à des acteurs différents, **la concession confie l'ensemble de ces missions à un même opérateur. Cette intégration peut générer des gains d'efficacité importants.** Par exemple, un concessionnaire qui est responsable à la fois de la construction et de la maintenance a intérêt à investir davantage dans la qualité initiale de l'infrastructure afin de réduire les coûts futurs d'entretien.

Cette logique correspond à ce que la théorie des contrats et l'économie des organisations décrivent comme un alignement des incitations. En internalisant plusieurs étapes du cycle de vie de l'infrastructure, le contrat incite l'opérateur à optimiser les coûts sur le long terme (Hart 2003).

Enfin, la concession peut favoriser une certaine discipline économique. **Le concessionnaire supportant une partie du risque financier, il est incité à contrôler les coûts, à améliorer la qualité du service et à développer l'attractivité de l'infrastructure** (Hart et al. 1997).

Les limites contractuelles : contrats incomplets et coûts de transaction

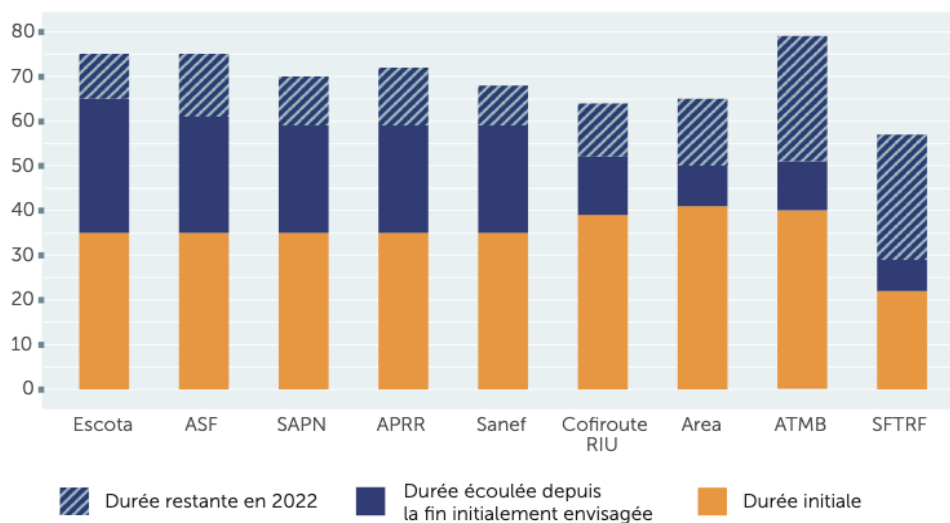
Malgré ces avantages, les concessions soulèvent également plusieurs difficultés bien identifiées par l'économie des contrats.

¹ L'argument de la mise en concurrence ne doit pas être surestimé dans le secteur autoroutier en raison du faible nombre de concurrents, du risque de malédiction du vainqueur (i.e., surestimation du trafic lors des appels d'offres) et de la possibilité d'offres agressives *ex ante* suivies de renégociations *ex post* ; si la remise en concurrence régulière constitue aussi en principe un levier disciplinaire, son efficacité est toutefois limitée par les prolongations répétées des concessions, qui en repoussent l'échéance et en atténuent la portée effective.

La première difficulté tient à la nature intrinsèquement incomplète des contrats de long terme. **Les concessions autoroutières peuvent durer plusieurs décennies. Or il est impossible d’anticiper toutes les évolutions susceptibles d’intervenir sur une période aussi longue** : évolution du trafic, nouvelles normes environnementales, innovations technologiques ou changements de politique publique.

Cette caractéristique se traduit concrètement par des adaptations contractuelles régulières au cours de la vie des concessions. Comme l’illustre le graphique 1 ci-dessous, les durées effectives des concessions ont évolué au fil du temps sous l’effet de ces ajustements contractuels. Alors que la plupart des contrats historiques étaient initialement conclus pour une durée de 20 à 40 ans, leur échéance a été systématiquement prolongée de manière significative ; dans certains cas, la durée initiale a même plus que doublé sous l’effet des renégociations.

Graphique 1 . Durées initiales, actuelles et résiduelles (en années) des contrats de concession historiques, classés par ordre de création



Source : (ART 2023)

Comme l’ont montré les travaux sur les contrats incomplets et les coûts de transaction, ces incertitudes rendent en effet inévitable l’apparition de renégociations contractuelles (Williamson 1985). Celles-ci peuvent être nécessaires pour adapter le contrat à de nouvelles circonstances, mais elles peuvent également susciter des controverses. Dans le cas français, la comparaison entre les durées initiales des concessions et leurs durées actuelles suggère d’ailleurs que ces ajustements ont été (trop ?) fréquents (Voir le graphique 1).

Un second enjeu concerne la complexité de la régulation. Les concessions autoroutières combinent des investissements irréversibles, une situation de monopole local et des contrats

très longs. **Dans ce contexte, l'autorité publique doit s'assurer que l'opérateur ne bénéficie pas d'une rente excessive² tout en préservant les incitations à investir et à entretenir l'infrastructure.**

Enfin, la relation entre l'État et le concessionnaire peut être marquée par des asymétries d'information. Les entreprises disposent souvent d'une connaissance plus fine des coûts techniques et des conditions d'exploitation, ce qui peut rendre plus difficile la supervision du contrat par l'autorité publique. En France, la supervision de ces relations contractuelles repose en partie sur une instance de régulation indépendante chargée d'assurer la transparence et l'équilibre économique du secteur.

L'encadré suivant présente le rôle de cette institution dans la régulation des concessions autoroutières. Ces éléments illustrent les mécanismes institutionnels mis en place pour encadrer le fonctionnement des concessions sans remettre en cause l'utilité des concessions.

Le rôle de l'Autorité de régulation des transports (ART)

La régulation économique des concessions autoroutières en France est assurée par l'Autorité de régulation des transports (ART), une autorité publique indépendante. Son rôle est de garantir la transparence et le bon fonctionnement du secteur, dans lequel les sociétés concessionnaires exploitent des infrastructures en situation de monopole local.

L'ART intervient à plusieurs niveaux. Elle émet des avis sur les projets de contrats de concession et sur les avenants susceptibles de modifier l'équilibre économique des contrats, notamment lorsqu'ils ont un impact sur les péages ou sur la durée des concessions. Elle contrôle également les procédures de passation des marchés de travaux et de services par les sociétés concessionnaires afin de garantir des conditions de concurrence équitables.

Enfin, l'ART publie régulièrement des analyses économiques sur le secteur autoroutier et sur la rentabilité des concessions. Par ces travaux, elle contribue à renforcer la transparence du système et à éclairer le débat public sur la gestion des infrastructures autoroutières.

² On entend ici par rente excessive une rémunération durablement supérieure à celle nécessaire pour couvrir les coûts (y compris le coût du capital) et rémunérer le risque effectivement supporté par l'opérateur. Elle peut résulter d'une asymétrie d'information, d'un pouvoir de marché ou de renégociations favorables, et se manifeste notamment par des taux de rentabilité significativement au-dessus du niveau concurrentiel.

L'enjeu du renouvellement des concessions en France

Dans ce contexte institutionnel et contractuel, la question du renouvellement des concessions prend aujourd'hui une importance particulière. **Plusieurs concessions autoroutières françaises arriveront à échéance dans les prochaines décennies. Cette perspective ouvre un débat important sur l'avenir du modèle.**

Trois grandes options sont généralement évoquées. La première consisterait à renouveler le système de concessions, éventuellement en modifiant certaines règles contractuelles afin d'améliorer la transparence ou la régulation. Eventuellement en en réduisant la durée maintenant que les infrastructures ont été installées. La seconde serait de revenir à une gestion publique directe du réseau. La troisième consisterait à expérimenter des formes hybrides combinant gestion publique et contrats privés.

Le choix entre ces options dépend de plusieurs critères, notamment la capacité à financer les investissements futurs, en particulier le déploiement d'infrastructures innovantes telles que les ERS (Electric Road Systems, ou autoroutes électriques), l'efficacité de la gestion, l'acceptabilité des péages et les objectifs de politique publique. Le débat gagnerait à sortir d'une opposition souvent stérile entre gestion publique et gestion privée. La question décisive n'est pas tant de savoir qui exploite les autoroutes que de comprendre comment organiser des contrats et une régulation capables d'aligner durablement les intérêts des opérateurs, de l'État des usagers et des citoyens.

Conclusion

Les concessions autoroutières illustrent les avantages et les limites des contrats de long terme entre secteur public et secteur privé. Elles permettent de mobiliser des financements importants du côté des acteurs privés et d'organiser efficacement la gestion des infrastructures sous certaines conditions. Elles posent en effet des défis contractuels liés à l'incomplétude des contrats et à la complexité de leur régulation.

À l'approche du renouvellement de plusieurs concessions en France, ces questions prennent une importance particulière. L'enjeu n'est pas seulement de choisir entre gestion publique et privée, mais de concevoir des institutions capables de concilier efficacité économique, qualité du service et acceptabilité sociale.

Références bibliographiques

- ART. 2023. "Economie des concessions autoroutières.", https://www.autorite-transport.fr/wp-content/uploads/2023/01/0431-22_art_rap-eco-grl-22.pdf
- ART. 2025. "Synthèse des comptes des sociétés concessionnaires d'autoroutes - exercice 2024." Autorité de régulation des transports.
- Hart, Oliver. 2003. "Incomplete Contracts and Public Ownership: Remarks, and an Application to Public Private Partnerships." *Economic Journal* 113 (485): C69–76.
- Hart, Oliver, Andrei Shleifer, and Robert W. Vishny. 1997. "The Proper Scope of Government: Theory and an Application to Prisons." *Quarterly Journal of Economics* 112 (4): 1127–61.
- Maurey, Hervé. 2024. "Échéance des concessions d'autoroutes : tenir compte des erreurs du passé pour préparer l'avenir." Rapport de contrôle budgétaire n° 65, commission des finances, Sénat.
- Williamson, Oliver E. 1985. *The Economic Institutions of Capitalism*. The Free Press.