



GOUVERNEMENT

*Liberté
Égalité
Fraternité*

**AMBITION
FRANCE
TRANSPORTS**

FINANCER L'AVENIR DES MOBILITÉS

**LIVRET
DE
DIAGNOSTIC**

MAI 2025

ATELIER
n°2

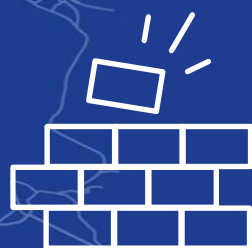
Avenir des infrastructures routières

Sommaire

1. Introduction	P. 3
• Enjeux de la conférence	P. 4
• Calendrier général	P. 5
• Objectifs du livret	P. 6
2. Présentation de l'atelier « Avenir des infrastructures routières »	P. 7
• Cadre de réflexion	P. 8
• Questions à aborder dans le cadre de l'atelier	P. 10
• Éléments d'état des lieux et de diagnostic	P. 11
3. Modalités d'organisation des travaux	P. 33
• Modalités d'organisation	P. 34
• Séquencement des travaux	P. 35
• Liste des participants	P. 36



Introduction



Enjeux de la conférence

La définition d'un modèle pérenne de financement constitue un enjeu décisif pour l'avenir des mobilités. Le secteur des transports est en effet confronté à de nombreux défis qui vont nécessiter des nouveaux investissements significatifs :



Le bon état et la disponibilité des infrastructures



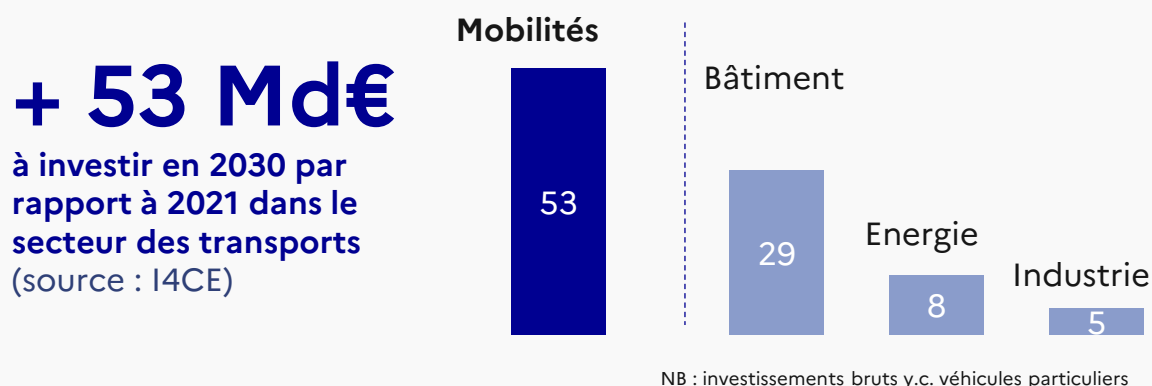
La décarbonation des transports et leur adaptation au changement climatique



Le besoin de mobilité des Français

Ainsi, le secteur des mobilités est celui qui nécessitera le plus de financements supplémentaires par an d'ici 2030 pour atteindre les cibles définies dans la stratégie nationale bas carbone (SNBC3) tout en tenant compte d'un contexte budgétaire contraint.

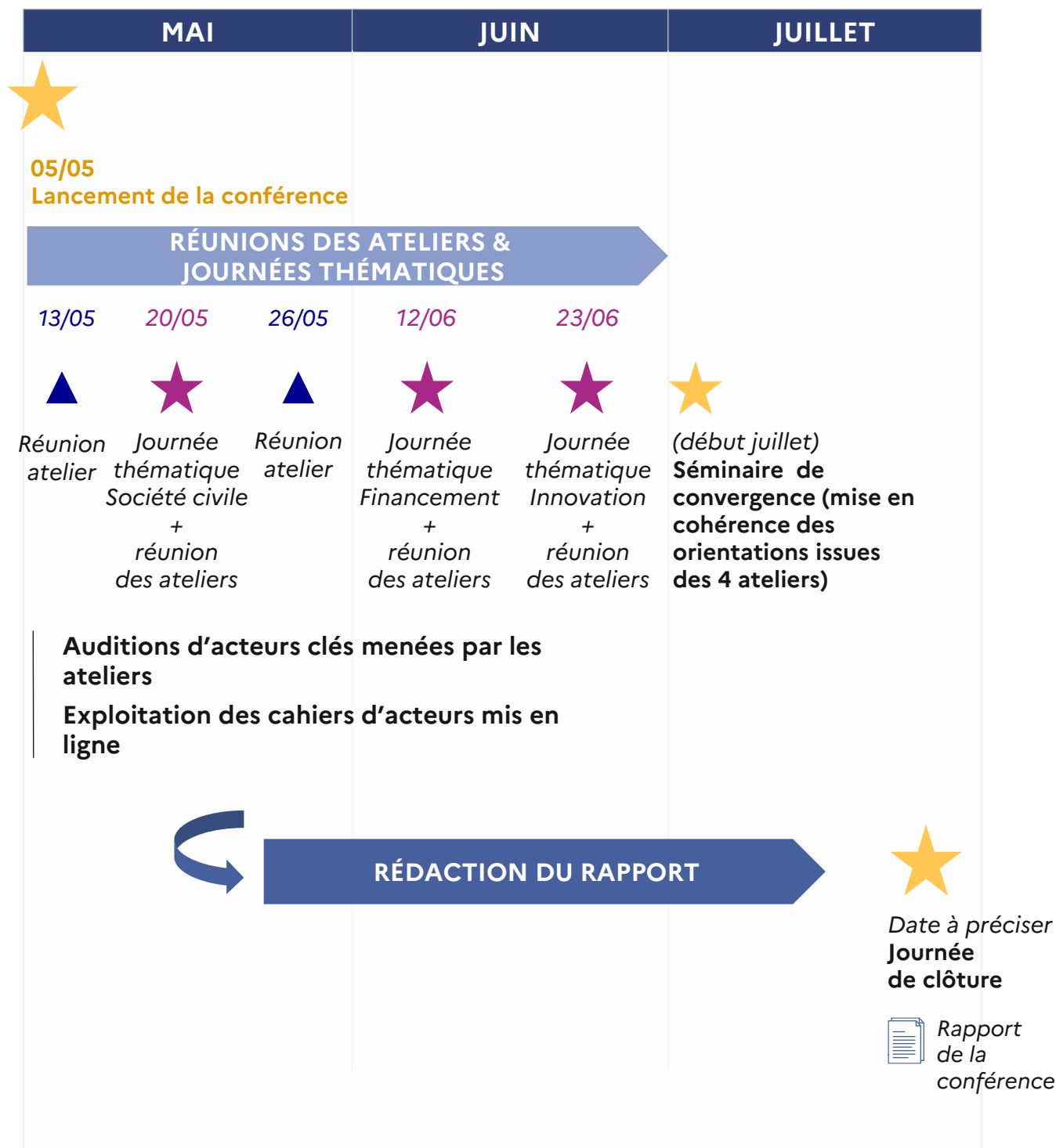
Besoins d'investissement supplémentaires annuels en 2030 pour atteindre les cibles climatiques de la SNBC3 (en Md€)



Le Premier ministre a souhaité mobiliser l'ensemble de l'écosystème des mobilités autour d'une conférence nationale de financement des mobilités. Structurée autour de quatre grands ateliers thématiques, la conférence doit permettre de mener une réflexion stratégique sur les besoins d'investissement dans les transports à horizon 20 ans, leur priorisation, la répartition possible de leur prise en charge, ainsi que les leviers mobilisables pour les financer.

Calendrier général

Pour mener à bien ces travaux, la conférence « Ambition France Transports », se déroulera de **mai à juin 2025**, pour une **finalisation des travaux courant juillet**.



Objectifs du livret

Le présent livret a pour vocation de fournir aux participants **un socle commun d'informations et de données liées aux besoins de financement et aux modalités de financement** en amont des travaux de l'atelier.

Il permet d'assurer une **compréhension partagée des constats et des enjeux** ainsi que de structurer les discussions.



TROIS OBJECTIFS PRINCIPAUX :

ORGANISER LA RÉFLEXION AUTOUR DE GRANDES QUESTIONS

- Proposition de questions structurantes pour guider les débats de l'atelier

ÉTABLIR UN ÉTAT DES LIEUX FACTUEL ET DOCUMENTÉ

- Présentation des **tendances et dynamiques passées et actuelles** (état des infrastructures, niveau des investissements, sources des financements, etc.)
- Identification des **principaux besoins d'investissement** et des **enjeux associés**

PRÉSENTER LES MODALITÉS D'ORGANISATION

- Partage des **modalités pratiques** (rôle des parties prenantes, séquençage des travaux) relatives à l'organisation des travaux de la conférence

A stylized, light blue line drawing of a map with various roads, rivers, and urban areas, serving as a background for the entire page.

2

Présentation de l'atelier n° 2

« Avenir des
infrastructures
routières »



Cadre de réflexion (1/2)

Comptant parmi les plus grands réseaux européens, le réseau routier français maille l'ensemble du territoire national et constitue un moyen de déplacement majeur, à la fois pour les voyageurs et le transport de marchandises. Alors que l'heure est à la décarbonation, la route reste un mode de déplacement incontournable, tant pour le transport individuel, notamment en milieu rural, que pour le transport de marchandises. Ainsi, en 2022, ce sont 820 milliards de voyageur-km¹ qui ont été parcourus par des véhicules particuliers sur les routes françaises, soit 82% du transport intérieur de voyageurs, et 88% des 338 milliards de tonnes-kilomètres² de marchandises qui ont été transportées. Si la baisse des émissions de gaz à effet de serre suppose une baisse de la part modale de la route dans les déplacements au profit du ferroviaire et des transports en commun à horizon 2050, la route restera le mode de transport dominant et verra circuler à long terme un parc de véhicules entièrement décarbonés.

Or, à court terme, la qualité et la disponibilité des infrastructures routières est remise en question. Si les indicateurs de qualité des autoroutes concédées se sont améliorés, les chaussées et les ouvrages d'art du réseau routier national non concédé ont connu une dégradation ces dernières années. À titre d'exemple, en 2022, la moitié des chaussées du réseau national non-concédé nécessitaient un entretien. Si l'état du réseau départemental s'est globalement amélioré au cours des cinq dernières années, la conjoncture récente de baisse des ressources des départements risque de se traduire par un sous-investissement dans leur réseau. Ce retard d'investissement génère une « dette grise », qui doit être rattrapée.



7 % des ponts du réseau national non concédé présentent une structure altérée qui nécessite des travaux de réparation et 27 % d'entre eux des défauts

Source : DGITM

Un second enjeu réside dans la définition d'une vision souhaitable du réseau routier structurant de demain et des investissements associés. La route de demain devra en effet se moderniser pour répondre à plusieurs besoins. Cela concerne en premier lieu la décarbonation, via le développement de bornes de recharge électriques pour les véhicules et le développement d'usages collectifs (déploiement de parkings de covoiturages et de voies réservées par exemple), et la réduction de l'empreinte environnementale des infrastructures. Il est également nécessaire d'améliorer la résilience du réseau, face notamment aux aléas climatiques et aux enjeux de mobilité militaire.

Des investissements sont enfin souhaitables pour réduire les inégalités territoriales en désenclavant les villes moyennes et régions rurales pour s'adapter à l'évolution des trafics et des usages, pour améliorer la sécurité routière et le cadre de vie des riverains (contournements). Pour l'ensemble des besoins d'investissements mentionnés ci-dessus, la conférence proposera des orientations en matière de priorisation.

1. Nombre de kilomètres réalisés par l'ensemble des voyageurs.

2. Nombre de tonnes transportées par l'ensemble des transporteurs.

Cadre de réflexion (2/2)

Cette vision de la route à moyen terme soulève la question de son modèle de financement et de tarification. L'arrivée à expiration des principales concessions autoroutières entre la fin de l'année 2031 et la fin de l'année 2036 constitue l'opportunité d'examiner les options possibles de tarification des autoroutes, dans le respect du cadre juridique de la directive « Eurovignette ». De plus, outre les effets négatifs en matière de report modal inversé, la fin totale des péages autoroutiers priverait de recettes totales à hauteur de 15 Md€/an avec un coût pour les finances publiques de l'ordre de 10 Md€/an, dans l'hypothèse où l'Etat financerait directement l'entretien des routes toutes choses égales par ailleurs (perte de recettes fiscales et besoins de financement).



10 Md€

Coût annuel pour les finances publiques d'une suppression des péages des autoroutes

À l'inverse, un maintien ou une baisse légère des péages par rapport à leur niveau actuel permettrait de dégager un surplus de recettes au bénéfice du financement des infrastructures au regard d'une baisse des investissements nécessaires sur le réseau routier national concédé (RRN-C) : investissements nécessaires dans les autoroutes, investissement dans le reste du réseau routier, voire financement d'autres priorités des mobilités telles que la régénération du réseau ferroviaire. La question du périmètre de la tarification de la route peut également être posée, en lien avec les expérimentations menées par certaines collectivités locales (Communauté européenne d'Alsace, région Grand Est). La tarification de la route peut se justifier également par les coûts que son usage génère pour la société (accidentologie, émissions de gaz à effet de serre, pollution locale, bruit...)

Enfin, au-delà de la tarification, la fin des principales concessions nécessite d'évaluer les avantages et inconvénients des différents modes de gestion des autoroutes. Plusieurs options coexistent, d'une reconduction du modèle concessif, qui devrait alors être amélioré (durée, périmètre, encadrement de la rentabilité) à une gestion en régie, en passant par le recours à des contrats de partenariat.

Ainsi, l'atelier de la conférence de financement devrait :

1. s'accorder sur les priorités d'investissement à court terme et à moyen terme pour le réseau national;
2. au vu de ces besoins, mais aussi en prenant en compte les enjeux de financement de l'ensemble des modes de transports, proposer des scénarios d'évolution des péages et d'évolution des modes de gestion des autoroutes à l'expiration des principales concessions.

Source : DGITM

Les travaux de l'atelier n° 2 dédié à l'avenir des infrastructures routières devraient apporter des réponses aux enjeux suivants :

1 Besoins d'investissement dans le réseau national non concédé

- Quels sont les **besoins d'investissements à court terme** dans le réseau national non concédé pour combler la dette grise ? Sur quel horizon temporel rattraper cette dette et quels **leviers de financement** associés ?
- Quels sont les **investissements souhaitables dans le réseau routier national non concédé à moyen-long terme** pour la modernisation, la décarbonation (bornes de recharge, voies partagées), l'adaptation au changement climatique et la sécurité ?

2 Besoins d'investissement dans le réseau concédé

- Quels sont les **investissements souhaitables dans le réseau routier national concédé à moyen-long terme** pour la modernisation, la décarbonation (bornes de recharge, voies partagées), l'adaptation au changement climatique et la sécurité ?

3 Financement des autoroutes à l'issue des principales concessions et financement du reste du réseau structurant

- Faut-il **faire payer aux seuls usagers** l'investissement et l'entretien des autoroutes ? Est-ce qu'un financement, alternatif ou additionnel, de ces dépenses par le contribuable national se justifie ?
- Quel est le **niveau de péage nécessaire** à la couverture des besoins d'investissement identifiés pour l'actuel réseau concédé ?
- Faut-il **maintenir le niveau actuel** pour également financer les besoins du réseau routier non concédé et d'autres besoins en matière de mobilité ?
- Faut-il **moduler davantage les péages pour certains usages** (trajets domicile-travail par exemple) **voire certaines catégories d'usagers** (CSP, lieu de résidence) ?
- Faut-il **étendre le principe d'une tarification de l'usage de la route au réseau non concédé**, sur le modèle de la région Grand Est et de la CEA ou par extension du périmètre concédé ?

4 Modèle de gestion des autoroutes à l'issue des concessions

- Quelles sont les **modèles de gestion et de régulation des autoroutes** concédées possibles à l'issue des concessions ?

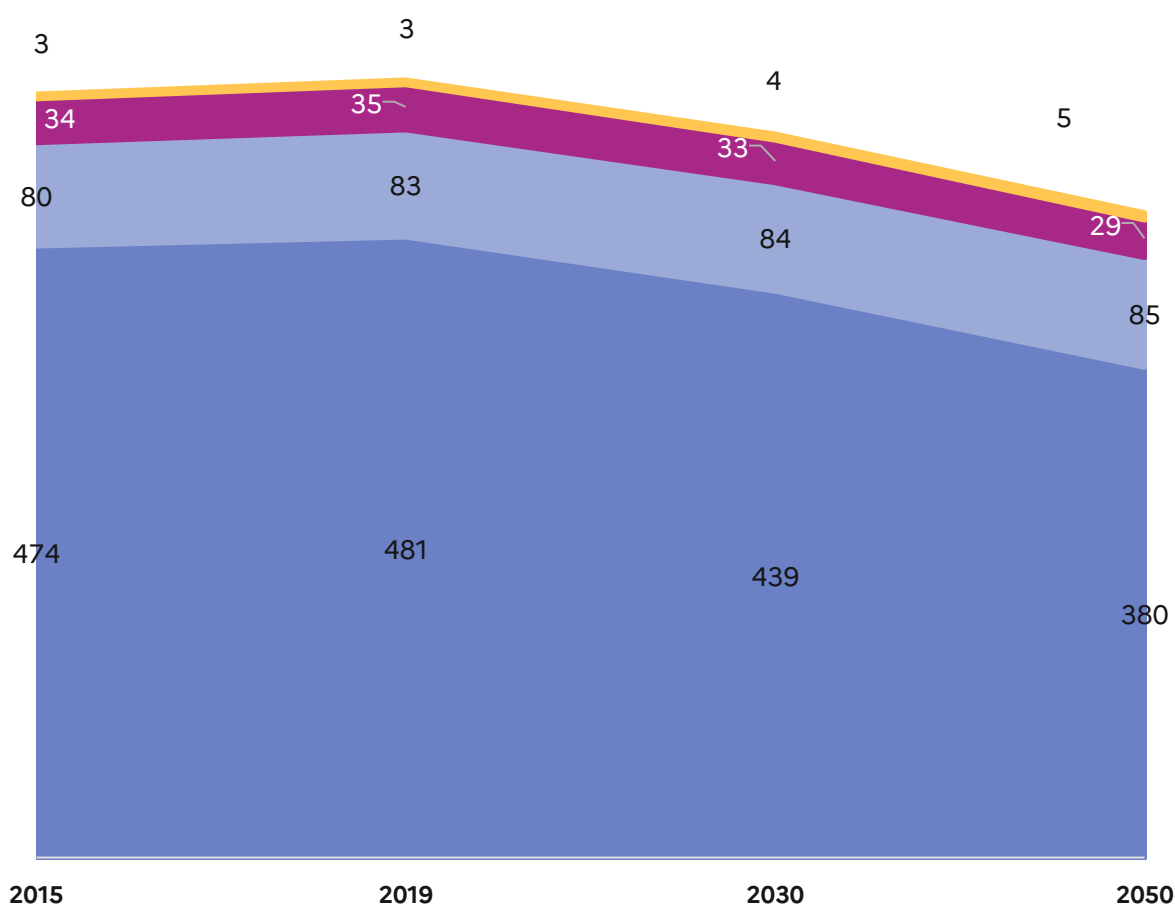
État des lieux général

État des lieux actuel des infrastructures routières et ambitions (1/3)



Un mode de transport qui restera **incontournable dans les déplacements à horizon 2050** dans un scénario ambitieux de transition écologique, **malgré une baisse de son usage liée au report modal vers les transports massifiés**

Source : SNBC



■ Véhicules particuliers ■ Véhicules utilitaires légers ■ Poids lourds ■ Bus et car

*Evolution de la circulation totale annuelle par type de véhicule dans la SNBC 3
(Md de voy-km)*

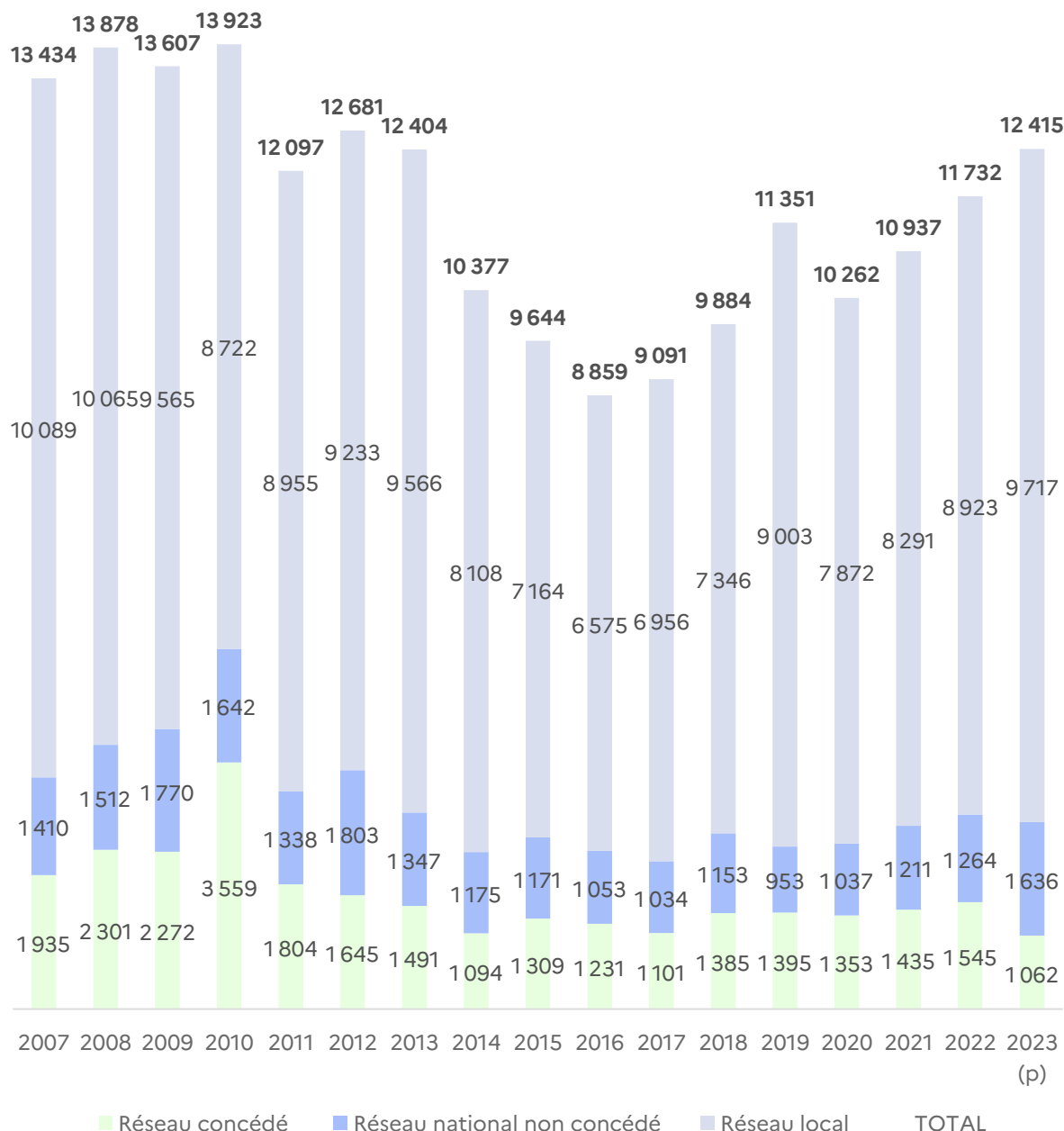
État des lieux général

État des lieux actuel des infrastructures routières et ambitions (2/3)



Une **baisse tendancielle des investissements totaux** dans le réseau routier en valeur **qui s'explique notamment par la diminution des dépenses en faveur de nouveaux projets**

Sources : SDES



Evolution des investissements dans le réseau routier (M€ courants)

État des lieux général

État des lieux actuel des infrastructures routières et ambitions (3/3)



Une amélioration de la qualité des réseaux routiers national concédé et départemental, une dégradation du réseau routier national non concédé

Source : DGITM & IDDRIM

Une qualité du réseau routier national concédé bonne et en amélioration

93%

du réseau est en bon ou très bon état de surface

Un réseau routier national non concédé qui se dégrade

50%

des chaussées nécessitent un entretien en 2022, 31,4% de surface (+ 2,1 points vs 2018) et 18,6% de structure (+ 1,8 point vs 2018)

Une qualité du réseau routier départemental en amélioration

36%

du réseau est en mauvais état ou nécessite un entretien (vs 59% en 2019)

73%

des ouvrages d'art sont en bon état apparent avec de possibles défauts mineurs voire sans gravité que l'on peut traiter par l'entretien courant ou un entretien spécialisé sans caractère d'urgence

34%

des ponts présentent un défaut voire une structure altérée qui nécessitent un entretien voire des travaux de réparation urgent (+ 5,3 points vs 2017), dont 7% une structure altérée qui nécessite des travaux de réparation et 27% des défauts

41%

des ponts présentent un défaut voire une structure altérée qui nécessitent un entretien voire des travaux de réparation urgent (vs 47% en 2019), dont 10% une structure altérée qui nécessite des travaux de réparation et 31% des défauts

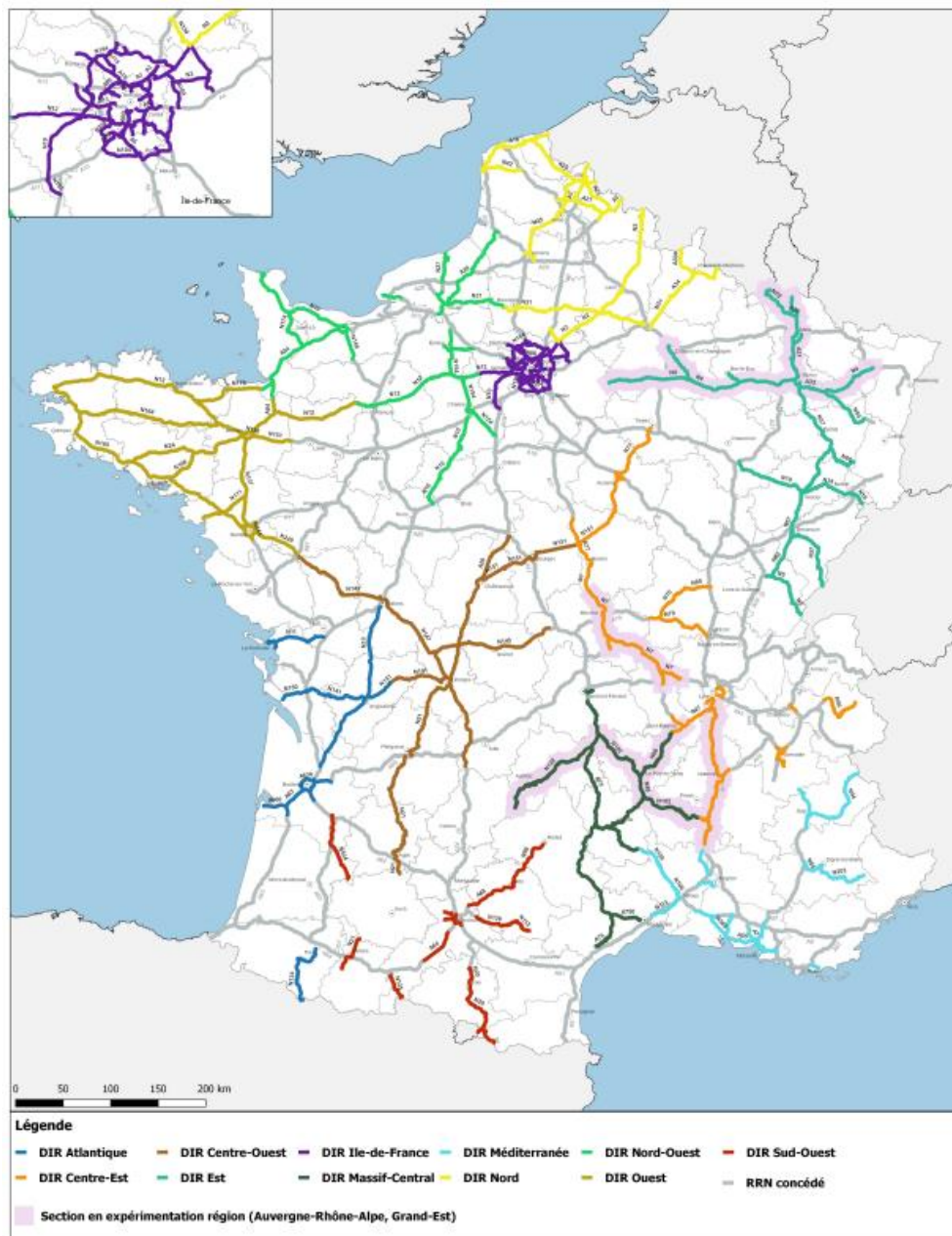
État des lieux général

Focus réseau national non concédé



Un réseau non concédé de **12 000 km**, composé d'axes structurants qui assurent **18,5% du trafic routier**, entretenu et exploité par **11 DIR**

Source : DGITM



Cartographie du RRN-NC par DIR au 1^{er} janvier 2025

État des lieux général

Focus réseau concédé (1/3)



9 200 km d'autoroutes qui sont concédées principalement à 3 groupes, Vinci (4 300 km), Eiffage (2 060 km) et Abertis (1 800 km), qui réalisent 91,5 % du chiffre d'affaires global

Source : DGITM



L'expiration des principales concessions autoroutières entre la fin de l'année 2031 et la fin de l'année 2036 concerne les 3 principaux groupes

Répartition du réseau concédé entre les différents concessionnaires

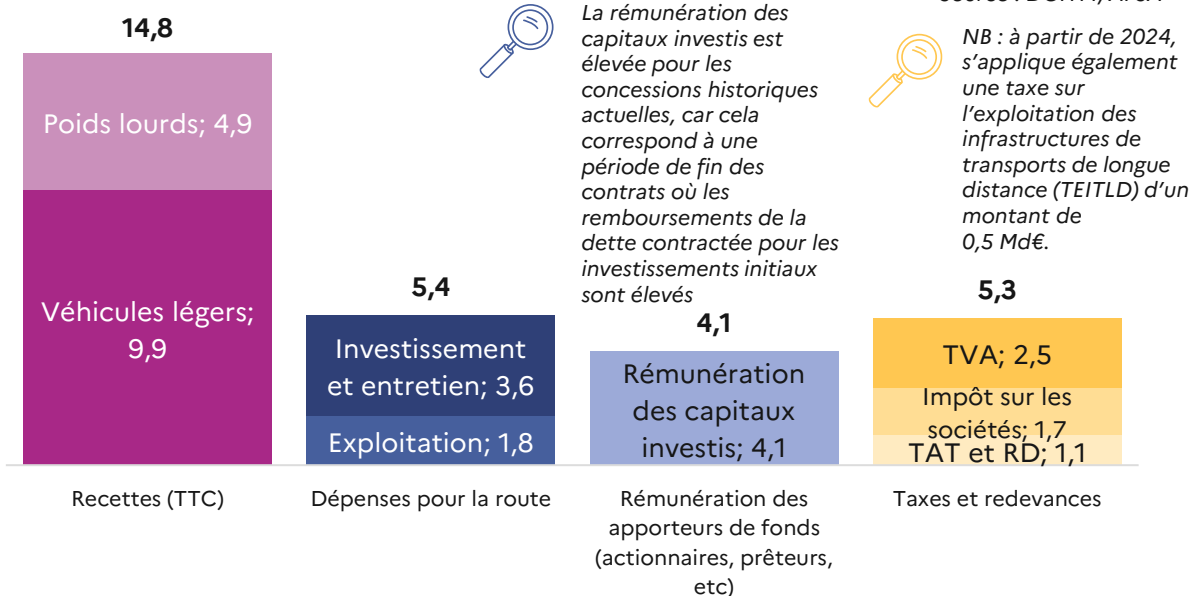
État des lieux général

Focus réseau concédé (2/3)



Sur les 14,8 Md€ de recettes de péages TTC, **9,5 Md€ consacrés aux dépenses** (investissement, exploitation et rémunération des capitaux) et **5,3 Md€ aux taxes et redevances versées à l'État**

Source : DGITM, AFSA

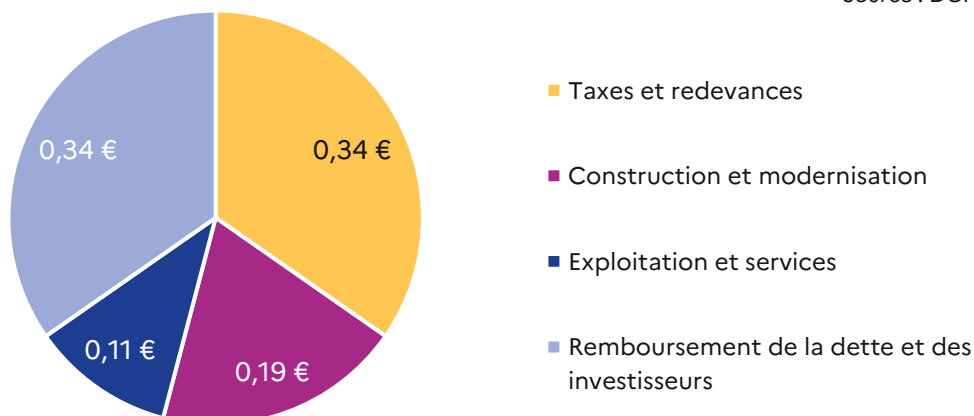


Répartition des recettes des péages en 2023 (Md€)



Un tiers des recettes des péages reversées aux finances publiques sous forme de taxes

Source : DGITM, AFSA

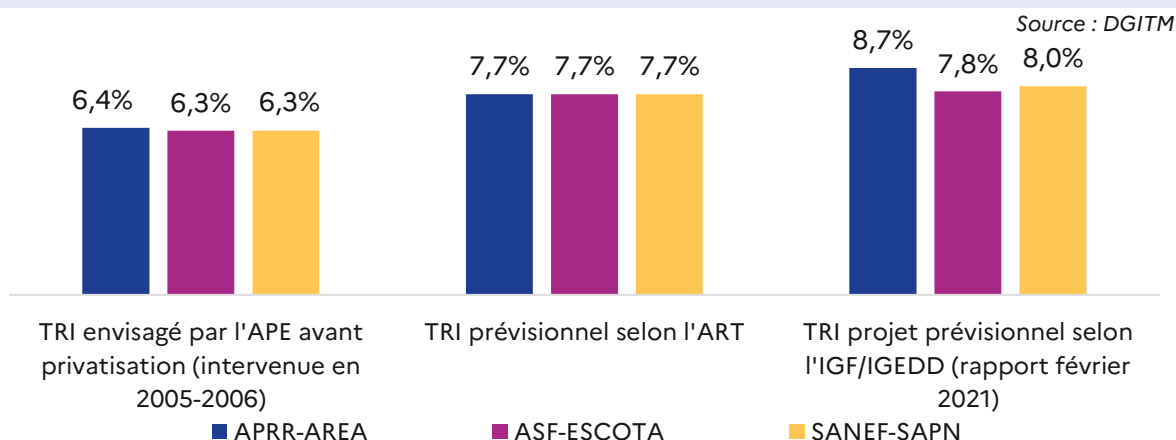


État des lieux général

Focus réseau concédé (3/3)



Un **taux de rentabilité interne (TRI) « projet »** (qui permet de rémunérer les risques) **légèrement supérieur** aux prévisions initiales

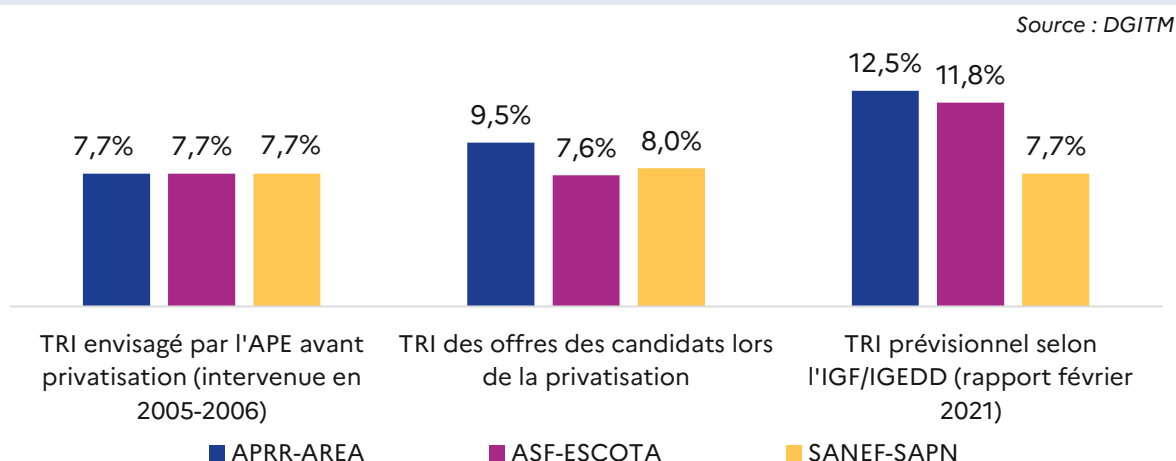


TRI projet envisagé et constaté pour les principales concessions

Ne sont présentées ici que des prévisions puisque le niveau de TRI réel ne sera constaté qu'à la fin des concessions. Cependant, au niveau européen, les TRI projet de concessions d'infrastructures de transports sont en moyenne de 7%.



Un **TRI actionnaire supérieur à celui anticipé** sous l'effet de la baisse des taux et d'une stratégie d'endettement



TRI actionnaire envisagé et constaté pour les principales concessions

Les écarts entre les prévisions initiales et les projections actuelles (1) résultent d'une stratégie d'endettement des concessionnaires et (2) reflètent la baisse des taux d'intérêt intervenue au cours de la période 2012-2020 (de 5%-6% à moins de 2%), qui a permis aux concessionnaires de refinancer leur dette dans des conditions plus intéressantes qu'anticipées au moment de la privatisation.

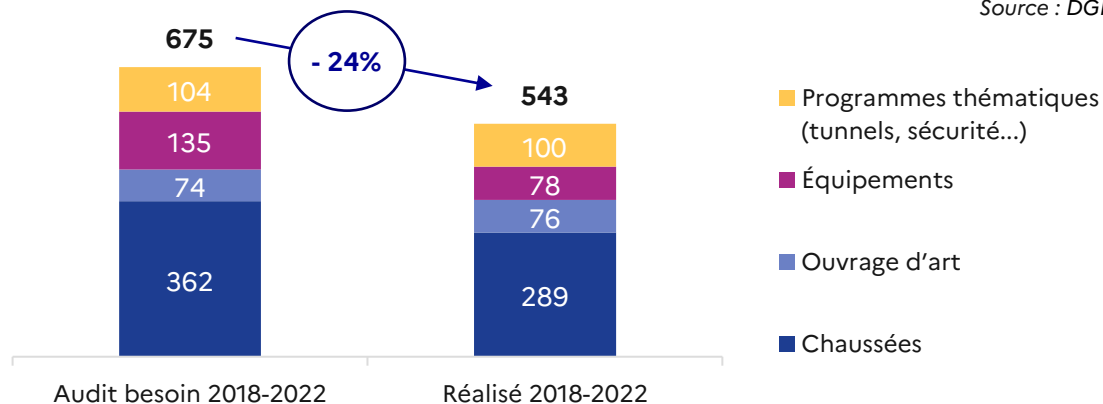
Focus par enjeu

1 Besoins d'investissement dans le réseau national non concédé à court terme (1/5)



Un sous-investissement de 24% sur ces 5 dernières années par rapport aux besoins du réseau routier national non concédé (RRN-NC) estimés par un audit indépendant en 2018

Source : DGITM

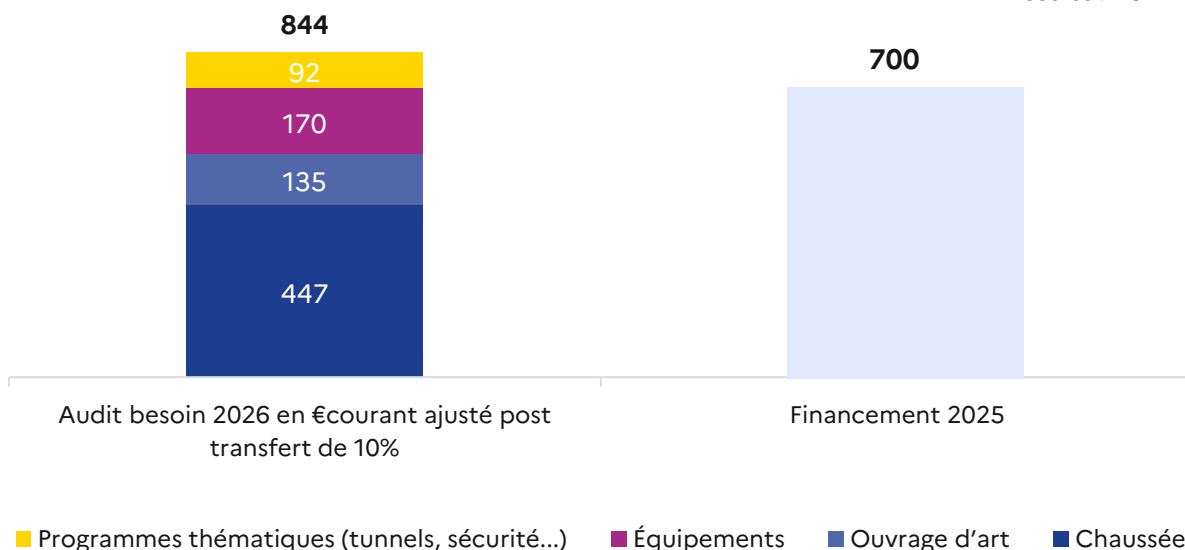


Comparaison des dépenses patrimoniales annuelles du RRN NC sur la période 2018-2022 au regard de l'optimum préconisé par l'audit de 2018 réalisé par les cabinets IMDM et Nibuxs (M€₂₀₁₇)



Des investissements pour 2026 pour répondre aux besoins de l'audit qui s'élèveraient à 850 M€, soit 150 M€ de plus que les financements de 2025

Source : DGITM



Comparaison des besoins d'investissements selon l'audit pour 2026 avec les financements 2025 (M€)

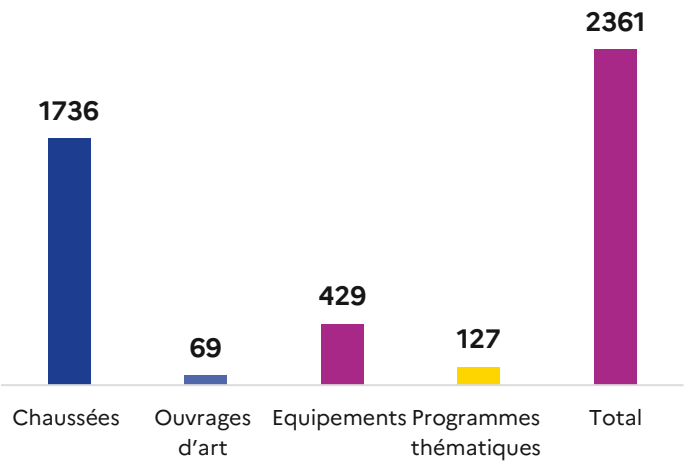
Focus par enjeu

1 Besoins d'investissement dans le réseau national non concédé à court terme (2/5)



Une « dette grise » qui s'élève à 2,4 Md€, nécessitant des besoins d'environ 300 M€/an si le rattrapage s'effectuait en 8 ans (entre 2026-2033) et une montée en charge progressive, compte tenu de la trajectoire des finances publiques

Source : DGITM



Rappel : La dette grise recouvre la **dette budgétaire actualisée**, liée au rattrapage des investissements qui n'ont pas été faits par le passé, et la **dette technique**, liée à la dégradation des actifs (les besoins d'entretien superficiels deviennent structurels), ce qui nécessite de faire évoluer la nature des travaux, qui deviennent plus coûteux.

Dette grise cumulée sur le RRN-NC en 2025 (M€₂₀₂₅)



Des nouveaux investissements possibles non prévus par l'audit de 2018 qui pourraient s'élever jusqu'à 250 M€ par an

Besoins (exemples, non exhaustifs)	Coût annuel estimé
Fin du programme de modernisation des tunnels	250 M€
Surcoûts liés à la politique de décarbonation des chaussées	
Reconnaissance amiante et désamiantage des chaussées suite à l'évolution de la réglementation	
Amélioration de la qualité des aires de repos et mise en place d'aménagements complémentaires	
Transformation du système d'information existant	

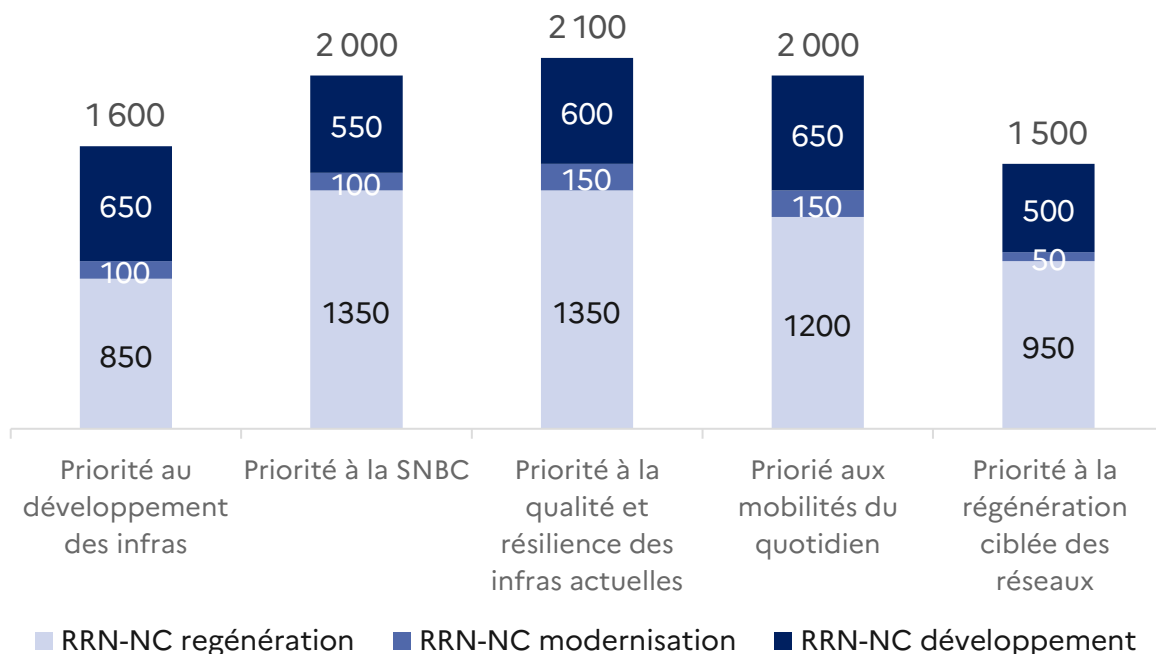
Focus par enjeu

1 Besoins d'investissement dans le réseau national non concédé à court terme (3/5)



Un besoin d'investissement annuel à court terme pour rattraper la trajectoire dont l'amplitude varie en fonction des scénarios

Source : DGITM



Investissements annuels moyens sur la période 2026-2031 (M€₂₀₂₅)

Hypothèses :

Régénération :

- Scénario développement des infras : investissement au niveau de la trajectoire préconisée par l'audit mais sans rattrapage de la dette grise et sans couverture des nouveaux besoins non identifiés par l'audit. La priorité est donnée au développement et non à la régénération.
- Scénarios SNBC et résilience : mise à niveau des investissements sur les besoins de l'audit, rattrapage de la dette grise en 8 ans, couverture des nouveaux besoins
- Scénario mobilités du quotidien : mise à niveau des investissements sur les besoins de l'audit, rattrapage de la dette grise en 12 ans, couverture des nouveaux besoins sur les axes routiers impliqués dans la mobilité du quotidien. Minoration des moyens sur les autres axes
- Scénario régénération ciblée des réseaux : mise à niveau des investissements sur les besoins de l'audit, rattrapage de la dette grise en 12 ans, mais avec une montée en charge très progressive non couverture des nouveaux besoins

Modernisation :

- Hypothèses hautes : croissance des investissements de 60M€ en 2026 à 250M€ en 2032
- Hypothèses basses : moindre croissance des investissements

Développement et aménagement : étalement plus ou moins important des CPER et des CCT

Focus par enjeu

1) Besoins d'investissement dans le réseau national non concédé à moyen-long terme (4/5)



Liste des investissements possibles sur le réseau national non-concédé,
qui peuvent faire l'objet d'une priorisation en fonction de la vision
souhaitable du réseau routier national à long terme (cf. scénarios
d'investissement)

Source : DGITM

Typologie des investissements	Actions	Coût sur 30 ans pour le réseau non concédé
Réduction de l’empreinte environnementale	Résorption des points noirs du bruit, protection de la ressource en eau des zones fortement vulnérables, rétablissement des principales continuités écologiques interrompues, régulation dynamique du trafic, etc. dont certaines relèvent d’obligations législatives	3,9 Md€ ₂₀₂₅
Usages collectifs favorisant la décarbonation	Déploiement de voies réservées, de parkings de covoiturage, de pôles d’échanges multimodaux, etc.	0,9Md€ ₂₀₂₅
Résilience	Investissement pour assurer la résilience du réseau face aux conséquences du changement climatique	3,1 Md€ ₂₀₂₅
Aménagement, sécurisation et développement du réseau	Amélioration de la sécurité routière, désenclavement des villes moyennes et des régions rurales, adaptation à l’évolution des trafics et des usages, amélioration du cadre de vie des riverains (contournements), augmentation du gabarit et places de poids lourds sécurisées (obligations législatives), etc.	16,4 Md€ ₂₀₂₅
Généralisation du flux libre	Mise en œuvre d’un système permettant la collecte du péage sans interruption du trajet des usagers	Non concerné
Décarbonation	Bornes de recharge, dont une partie relève d’obligations européennes	0,9 Md€ ₂₀₂₅
Mobilité militaire	Renforcement des ouvrages d’art	Chiffrage inconnu à date
Remise en état du réseau routier (gros entretien et régénération)	Investissements dans le renouvellement des routes	33 Md€ ₂₀₂₅

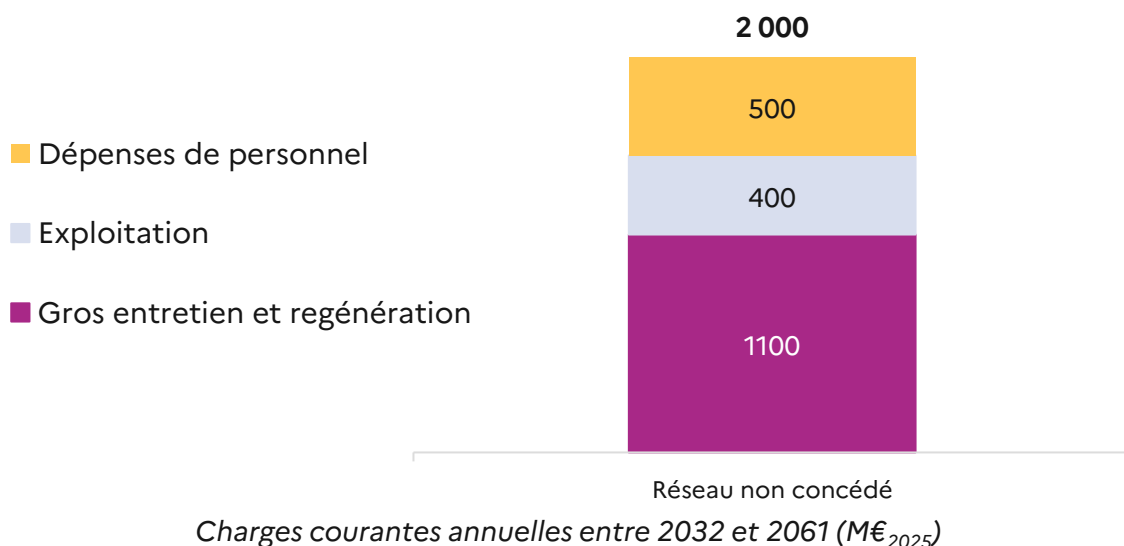
Focus par enjeu

1 Besoins d'investissement dans le réseau national non concédé à moyen-long terme (5/5)



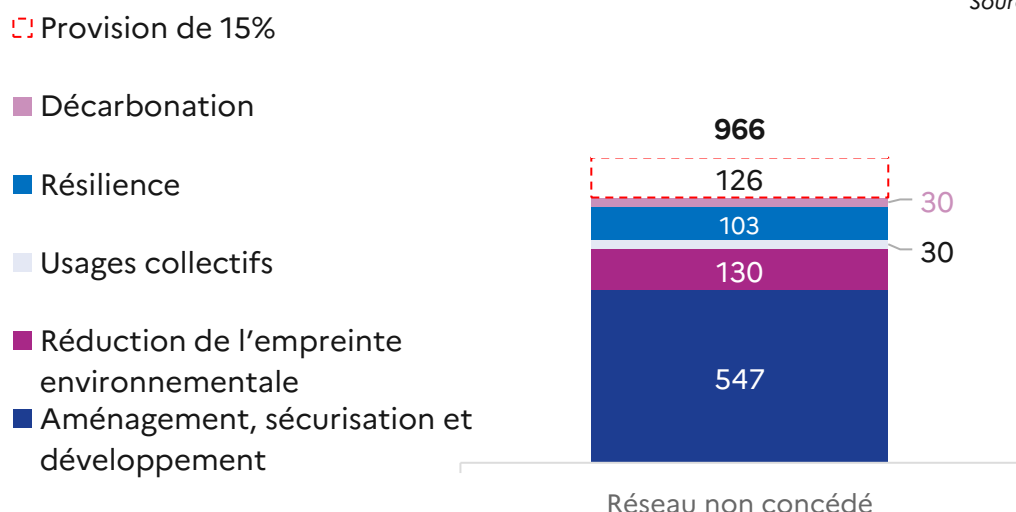
Des charges courantes pour le réseau routier non concédé estimées à **2 Md€ par an** sur 30 ans entre 2032 et 2061

Source : DGITM



Des besoins de modernisation du réseau routier non concédé qui peuvent être estimés à **1 Md€ par an** sur 30 ans entre 2032 et 2061

Source : DGITM



Focus par enjeu

2 Besoins d'investissement dans le réseau national concédé à moyen-long terme (1/2)

 **Liste des investissements possibles sur le réseau national concédé, qui peuvent faire l'objet d'une priorisation en fonction de la vision souhaitable du réseau routier national à long terme (cf. scénarios d'investissement)**

Source : DGITM

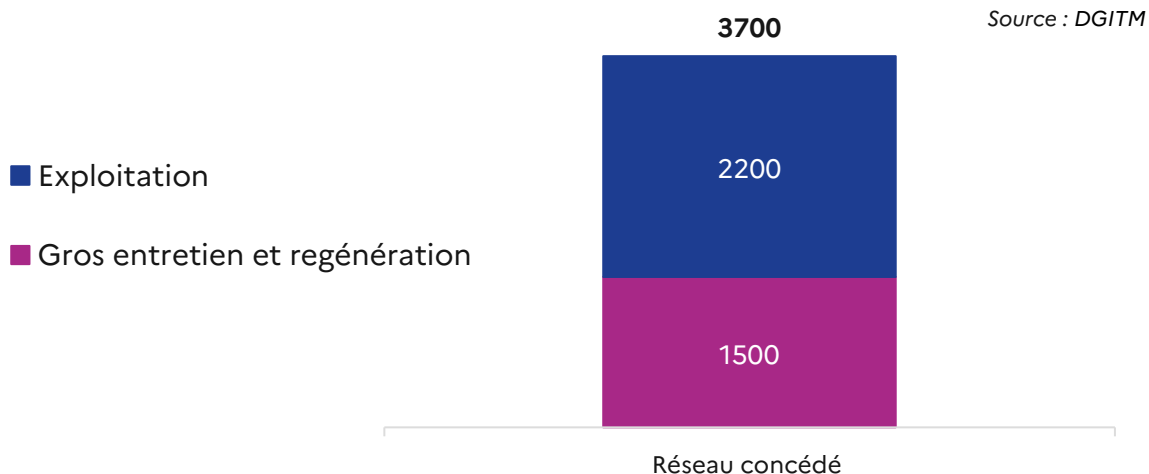
Typologie des investissements	Actions	Coût sur 30 ans pour le réseau concédé
Réduction de l'empreinte environnementale	Résorption des points noirs du bruit, rétablissement des principales continuités écologiques interrompues, régulation dynamique du trafic, etc., dont certaines relèvent d'obligations législatives	3,8 Md€₂₀₂₅
Usages collectifs favorisant la décarbonation	Déploiement de parkings de covoiturage, de pôles d'échanges multimodaux, etc.	0,8 Md€₂₀₂₅
Résilience	Investissement pour assurer la résilience du réseau face aux conséquences du changement climatique	3,8 Md€₂₀₂₅
Aménagement, sécurisation et développement du réseau	Amélioration de la sécurité routière, amélioration du cadre de vie des riverains (contournements), augmentation du gabarit et places de poids lourds sécurisés (obligations législatives), etc.	5,7 Md€₂₀₂₅
Généralisation du flux libre	Mise en œuvre d'un système permettant la collecte du péage sans interruption du trajet des usagers	5 Md€₂₀₂₅
Décarbonation	Bornes de recharge (obligations européennes)	1,9 Md€₂₀₂₅
Mobilité militaire	Renforcement des ouvrages d'art	Chiffrage inconnu à date
Remise en état du réseau routier (gros entretien et régénération)	Investissements dans le renouvellement des routes	45 Md€₂₀₂₅

Focus par enjeu

2 Besoins d'investissement dans le réseau national concédé à moyen-long terme (2/2)



Des **charges courantes** pour le réseau routier estimées à **3,7 Md€ par an** sur 30 ans entre 2032 et 2061

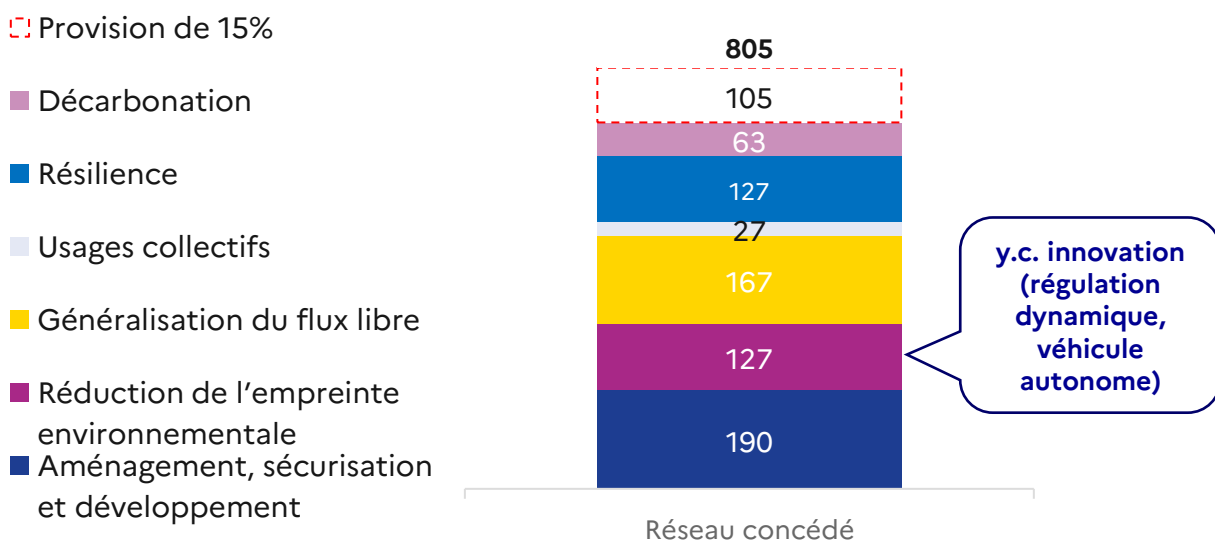


Charges courantes annuelles entre 2032 et 2061 (M€₂₀₂₅)



Des **investissements de modernisation** du réseau routier qui peuvent être estimés à **800 M€ par an** sur 30 ans entre 2032 et 2061

Source : DGITM



Besoins en investissement annuel pour le réseau routier national hors charges courantes sur 2032-2061 (M€₂₀₂₅)

Focus par enjeu

3

Financement des autoroutes à l'issue des principales concessions et financement du reste du réseau structurant (1/6)



Un cadre européen qui encadre les tarifications de la route à travers la directive Eurovignette

Une directive qui fixe de nouvelles obligations pour la tarification des poids lourds et des véhicules utilitaires légers (VUL)

- La directive votée le 24 février 2022 encadre la tarification de la route pour les poids lourds et les véhicules utilitaires légers. Les véhicules légers (voitures) sont soumis au principe général de non discrimination dans la tarification, sans application de la directive.
- Les futures taxes locales sur l'utilisation de certains axes routiers par les poids lourds et les nouvelles concessions d'autoroutes dont la procédure d'attribution a été engagée après mars 2022 sont donc encadrées par cette directive.
- Une transposition a été engagée en droit français (décret du 27 décembre 2023 et arrêté du 9 janvier 2024) pour définir les classes de véhicules en fonction des émissions CO2 (pour la modulation) et les valeurs de référence (pour la redevance pollution).

Les principaux principes fixés par Eurovignette

- Une tarification de la route qui peut emprunter deux formes non cumulatives :
 - tarification kilométrique (péages) ;
 - droits d'usage (vignette), qui ne sont possibles que sur le réseau non soumis aujourd'hui à péage.
- Un principe de proportionnalité pour la fixation des péages pour les poids lourds qui ne doivent pas dépasser la somme d'une redevance d'infrastructure, qui reflète les coûts directs de l'infrastructure, et de redevances pour coûts externes et pour congestion, qui correspondent à une couverture des externalités liées à l'usage de la route (pollution, CO2, bruit).
- Un principe de non discrimination, qui permet de mettre en œuvre une différenciation tarifaire uniquement lorsqu'elle poursuit des objectifs d'intérêt général.

Une tarification qui repose sur 3 redevances, dont certaines sont obligatoires

Obligatoires		Facultative
Infrastructure	Coûts externes	Congestion
- Coûts de construction - Coûts d'entretien - Coûts d'exploitation du réseau - Rémunération du capital	Recouvre les externalités via 3 redevances : CO2 Nuisance sonore Pollution atmosphérique	Coûts liés à la congestion, applicable sur des tronçons routiers spécifiques régulièrement saturés et sur les périodes habituelles de congestion



Loi portant diverses dispositions d'adaptation au droit de l'Union européenne (DDADUE) du 9 mars 2023 : seuls les dispositifs à caractère obligatoire (en rouge) ont été transposés ; les dispositifs facultatifs (en vert) ne l'ont pas été.

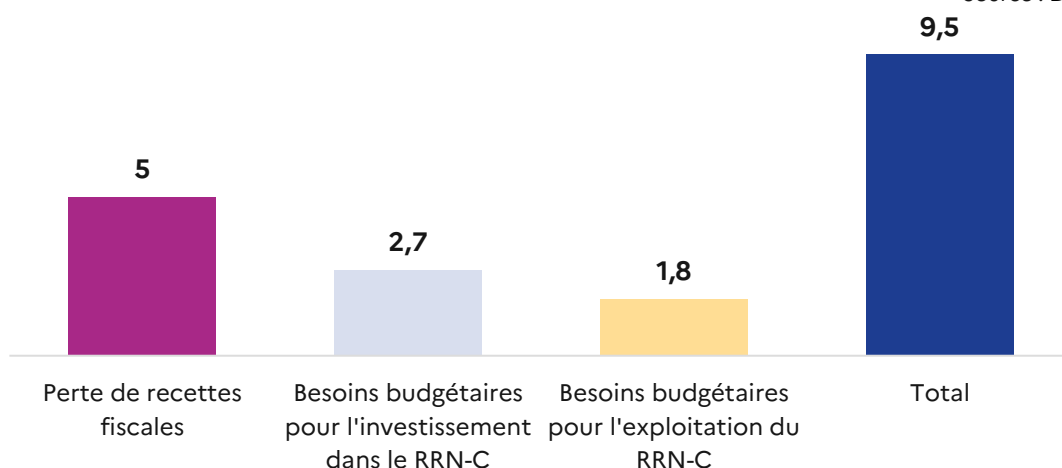
Focus par enjeu

3 Financement des autoroutes à l'issue des principales concessions et financement du reste du réseau structurant (2/6)



Une suppression des péages qui priverait le système des mobilités de recettes de 15Md€ (recettes des péages actuels), avec un coût pour les finances publiques qui peut être estimé à près de 10 Md€/an

Source : DGITM



Impact sur les finances publiques d'une suppression des péages (Md€₂₀₂₃)



Un maintien des coûts payés par l'utilisateur qui permettrait d'affecter le surplus éventuel aux investissements dans les transports jugés prioritaires

Le maintien des péages présente cinq avantages :

- couvrir les **externalités négatives** de la route ;
- financer les **investissements nécessaires pour l'entretien/modernisation des autoroutes** ;
- ne pas dégrader la **trajectoire de finances publiques** ;
- financer les **investissements nécessaires sur d'autres infrastructures** à commencer par le RRN-NC ;
- éviter un **report modal inversé**.

Pour rappel, ces ressources ne seront progressivement disponibles qu'à partir de 2032, et pleinement disponibles qu'à partir de 2037.

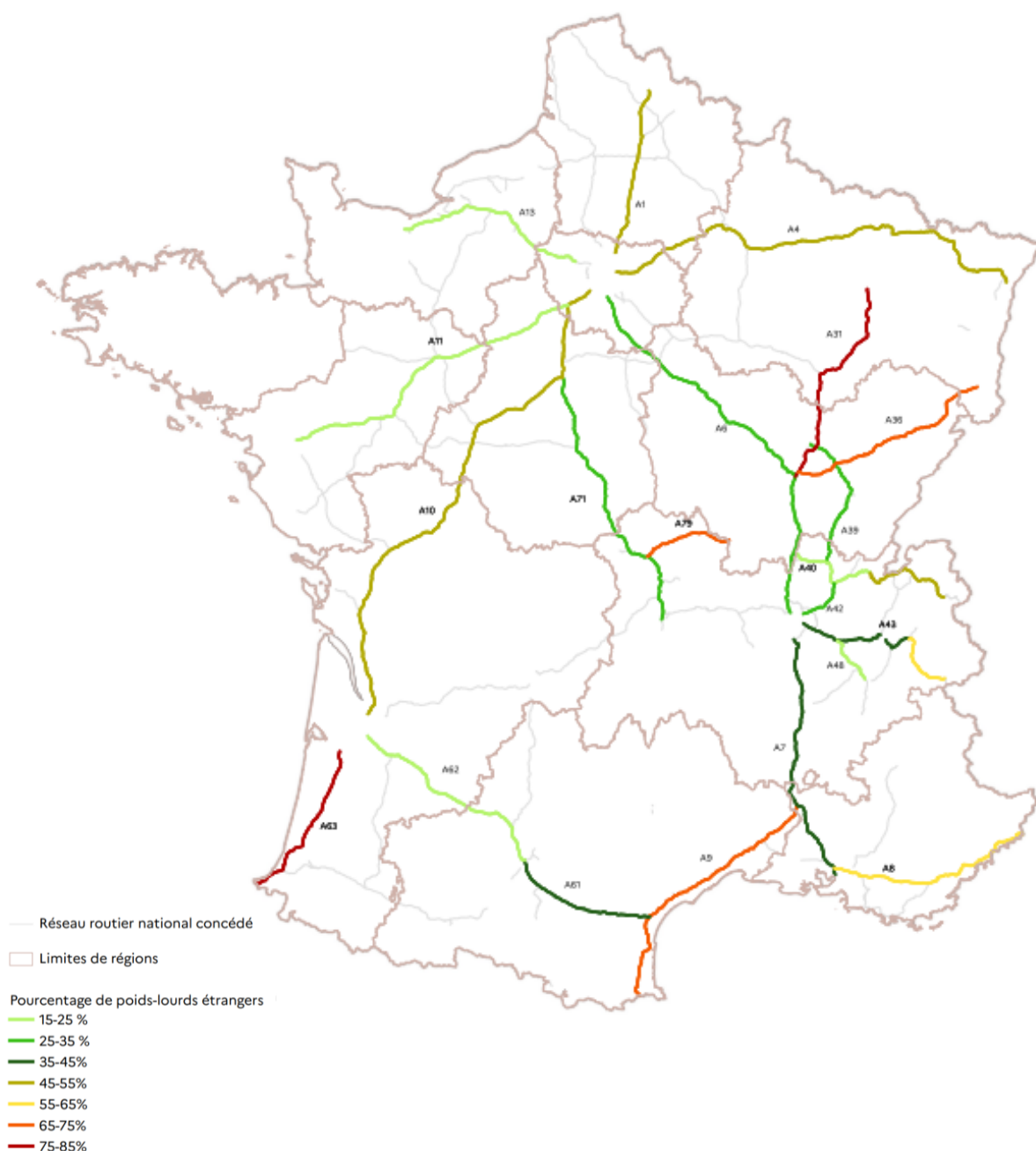
Focus par enjeu

3 Financement des autoroutes à l'issue des principales concessions et financement du reste du réseau structurant (3/6)



Des poids lourds immatriculés à l'étranger qui représentent 43% des péages prélevés sur les poids lourds, soit autant de recettes ne reposant pas sur les contribuables nationaux afin de financer le réseau routier

Source : DGITM



Focus par enjeu

3 Financement des autoroutes à l'issue des principales concessions et financement du reste du réseau structurant (4/6)



Des péages qui pourraient être **maintenus à leur niveau actuel pour les poids lourds** grâce à la mise en place d'Eurovignette

Montant des péages 2032		Péage issu des contrats en cours (ct€/ km HT)	Redevance d'infrastructure issue des nouveaux contrats	Redevance pour coûts externes CO ₂ issue des nouveaux contrats	Péage total issu des nouveaux contrats (ct€/ km HT)
PL	Diesel	29	22	16	38
	GNV	29	22	15	37
	H2	29	22	0	22
	Electrique	29	22	0	22

Hypothèses :

- Parc PL composé à 50% de PL électriques / 50% PL thermiques
- Croissance de 0,7%/an du trafic VP et de 1%/an du trafic PL à partir de 2026 et sur toute la période
- Durée des concessions : 30 ans



- Environ **5 Md€ de recettes possibles pour les poids lourds grâce au cumul des redevances pour infrastructure et coûts externes CO₂** (sous réserve de transposition), soit un montant similaire aux recettes actuelles.
- Un **enjeu en cours d'expertise juridique** : la capacité à répercuter la fiscalité spécifique (TAT, TEITLD, RD...) sur les péages (infrastructures) pour les poids lourds.
- Pour la fixation des péages acquittés par les véhicules légers, il est envisagé de mettre en place **une taxation sur les sociétés concessionnaires** à un niveau permettant de combler l'écart entre les péages à la fin des concessions et les redevances maximales d'Eurovignette. Cette taxe serait répercutée par les sociétés concessionnaires sur le niveau des péages des véhicules légers, rendant le changement imperceptible par les usagers.

Focus par enjeu

3 Financement des autoroutes à l'issue des principales concessions et financement du reste du réseau structurant (5/6)



L'exemple espagnol : une gratuité des autoroutes qui génère des coûts supplémentaires, une baisse des recettes fiscales et une augmentation du trafic

Fin de 4 concessions en 2018 (1 200 km de réseau)



Conséquences sur les recettes et les coûts

+ 73 M€

coût supplémentaire pour l'administration

- 410 M€/an

manque à gagner en termes de recettes fiscales



Conséquences sur le trafic

+ 50%

de trafic, dont +40% VL et +90% PL

Dégradation accélérée de l'état des chaussées et les infrastructures

+



Conséquences sur la qualité de service

- Augmentation de la congestion, et donc des temps de trajet usagers
- Augmentation des accidents
- Augmentation de l'insécurité : +15 à 17% de vols dans les PL stationnés pour la nuit sur les aires

+



Conséquences environnementales

- Augmentation de la consommation de carburant et des émissions de GES

Des investissements supplémentaires à prévoir en conséquence :

- Augmenter la capacité de trafic et la capacité des aires de service
- Adapter les aménagements (voies d'accès, correspondances)
- Poursuivre l'entretien du réseau

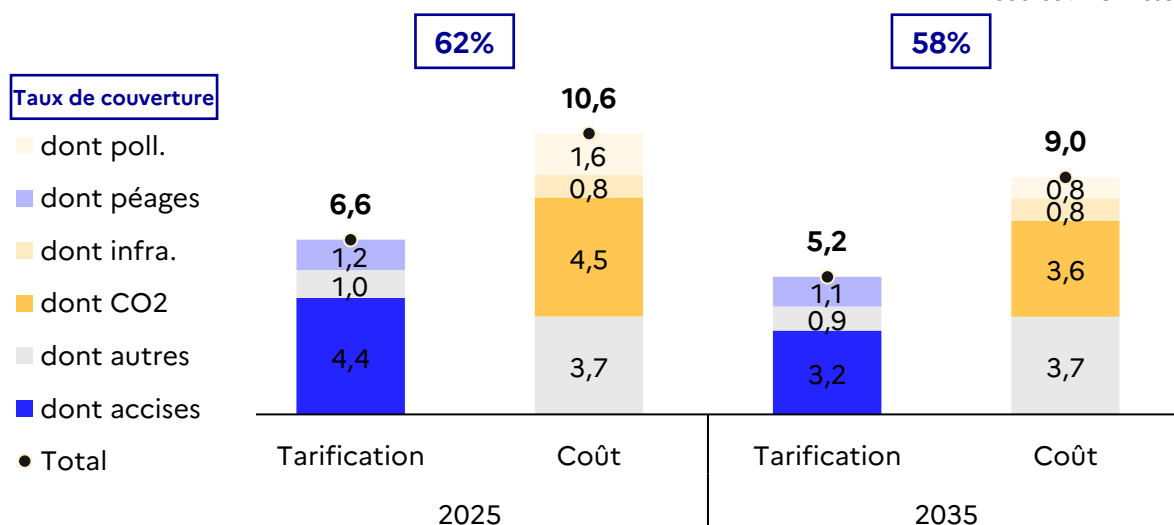
Focus par enjeu

3 Financement des autoroutes à l'issue des principales concessions et financement du reste du réseau structurant (6/6)

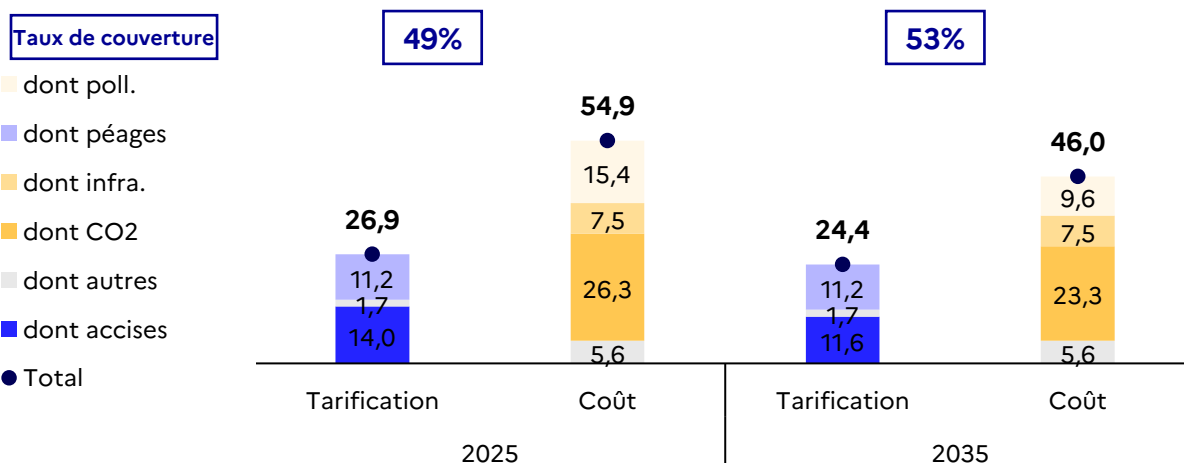


Des externalités générées par l'usage de la route dont les **coûts pour la société sont plus élevés que la tarification du transport routier** ; sur l'ensemble du réseau routier, seulement 62% des externalités des VL et 49% des externalités des PL étaient couvertes par la tarification en 2025

Source : DG Trésor



Couverture des externalités de la route pour les VL en 2025, et une projection en 2035, à mesures de tarification constante (en c€/vkm)



Couverture des externalités de la route pour les PL en 2025, et une projection en 2035, à mesures de tarification constante (en c€/vkm)

Note : la **tarification optimale d'un mode de transport** consiste à tarifier chaque externalité au niveau de son coût social tel que : coût marginal social CMS = coût d'usage (carburant, usure du véhicule) + coûts externes (usure de l'infrastructure, accidents, pollution)

Focus par enjeu

4 Modèle de gestion des autoroutes à l'issue des concessions (1/2)



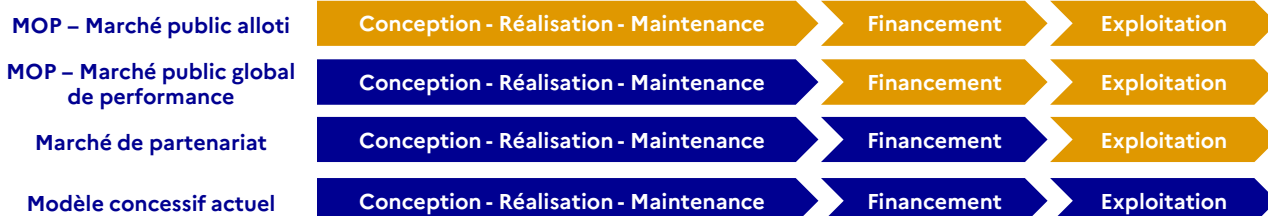
Une répartition mixte de la responsabilité et du risque entre public et privé selon les différents modes de gestion des autoroutes

Un risque porté par différents acteurs en fonction des modes de gestion et des phases du projet

Légende

Public

Privé



	Avantages	Inconvénients	Gestion de la dette
Modèle concessif actuel (MOP)	- Protection des péages des aléas politiques grâce au contrat - Approche en performance et en coût global - Risque trafic porté par le privé - Attractivité pour les compétences privées - Un investissement financé par le privé et non par l'Etat	- Coût de financement plus élevé (vs financement public direct) d'où un niveau de péage supérieur - Impossibilité de moduler les tarifs en cours de contrat (niveau et modalités d'évolution des tarifs fixés à la signature du contrat)	Dépenses non consolidées
Marché public alloti (MOP)	- Coût de financement moindre pour l'Etat par rapport au privé - Prise en compte facilitée des évolutions en cours d'exploitation - Possibilité d'une mise en place d'un opérateur national qui se verrait confier les ressources	- Risque de remise en cause des péages par simple décision gouvernementale (péage plus régi par contrat) - Enjeu de capacité à faire si maîtrise d'ouvrage portée par l'Etat - Absence d'approche globale/de performance	Consolidation des dépenses dans la dette/déficit
Marché public global de performance	- Coût de financement moindre pour l'Etat par rapport au privé - Approche en performance et en coût global - Rémunération du prestataire liée à l'atteinte des cibles de performance	- Incertitude sur la pérennité des recettes (évolution des péages possible par décision gouvernementale) - Enjeu de capacité à faire si maîtrise d'ouvrage portée par l'Etat - Pas de paiement différé (paiement par acompte)	Consolidation des dépenses dans la dette/déficit
Marché de partenariat	- Approche en performance et en coût global - Forte incitation au respect des délais et des coûts - Lissage du coût du projet sur une durée longue par le paiement différé	- Risque de remise en cause des péages par simple décision gouvernementale (péage plus régi par contrat) - Rigidité intrinsèque du contrat - Coût de financement plus élevé (vs financement public) - Dépenses sur le long terme	Consolidation des dépenses dans la dette/déficit

Source : DGITM, COI, DG Trésor

Focus par enjeu

4 Modèle de gestion des autoroutes à l'issue des concessions (2/2)



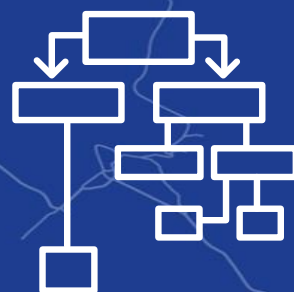
Des mécanismes d'ajustement possibles pour améliorer le modèle concessif si le choix était fait de maintenir ce mode de gestion à l'issue des concessions actuelles

Source : DGITM

Évolutions du modèle concessif	Bénéfices
Raccourcir la durée des contrats de concession	• Permet de limiter le nombre d'avenants, sources d'inefficacités car conclus sans mise en concurrence
Optimiser le périmètre du réseau concédé	• Une taille minimale pour compenser les aléas d'exploitation en : ▪ Encourageant le développement d'outils (ex : radio 107.7) ; ▪ Disposant de spécialistes par domaine ; ▪ Intégrant des investissements nouveaux. • Une taille maximale pour améliorer l'équilibre financier en : ▪ Faisant jouer la concurrence ; ▪ Améliorant l'efficacité et la cohérence des décisions en réduisant le poids des organisations.
Partager la rentabilité des concessionnaires en cas de hausse du CA au-dessus d'un certain seuil	• Réduction de la durée des concessions • Partage des gains avec le concédant
Permettre le partage des gains avec en cas de refinancement du concessionnaire	• Exemple de l'A63 dans les Landes : suite au refinancement d'Atlandes (2015), avenant au contrat et contractualisation d'un versement de 4M€ annuels à l'Etat
Faire évoluer la composition de l'actionnariat, qui ne soit plus 100 % privé	• Un actionnariat mixte (public-privé) : possibilité, par exemple, d'intégrer davantage les territoires traversés par les autoroutes • Un actionnariat 100 % public (État et/ou collectivités) : ▪ Modèle des SEMCA avant 2005 ▪ Modèle Autoroutes et tunnel du Mont Blanc, Société Française du tunnel routier du Fréjus

3

Modalités d'organisation des travaux de l'atelier



Modalités d'organisation



Objectifs

L'atelier « Avenir des infrastructures routières » a pour objectif de d'éclairer les besoins d'investissement du secteur, leurs critères de priorisation et les modalités de financement en encourageant le **partage des points de vue/expériences** entre les parties prenantes.



Modalités

Il est proposé que l'atelier se réunisse **en format plénier a minima cinq fois sous la supervision des deux copilotes (2 réunions de travail ad hoc et trois réunions de travail organisées à la suite des tables-rondes thématiques)**. Les modalités sont les suivantes :



Format : **présentiel (de préférence) ou visioconférence**



Durée : **2h30 heures**
avec un livret de diagnostic à disposition



Récurrence : **5 réunions**
avec un compte-rendu rédigé pour chaque réunion

- *Remarque : Entre ces intervalles, des **auditions de personnes qualifiées pourront être organisées** selon les besoins exprimés par le groupe, sous la responsabilité des copilotes et des membres de l'atelier intéressés et disponibles. Les comptes-rendus seront rédigés par les rapporteurs.*



Rôle des parties prenantes

CO-PILOTES

Ils jouent un rôle central dans l'**animation** et la **coordination des échanges**. Ils structurent les discussions et veillent à la **participation active des participants**.

PARTICIPANTS

Ils constituent l'élément moteur de l'atelier. Issus de divers horizons, ils **apportent leurs expériences, leurs questionnements et leurs idées**, enrichissant ainsi les débats.

ADMINISTRATIONS

Elles apportent des **éclairages techniques, répondent aux interrogations et fournissent des données fiables** pour éclairer les débats. Elles assisteront en spectateur aux réunions.

*Remarque : des rapporteurs assisteront aux ateliers pour **rédiger les comptes-rendus de chaque réunion ainsi que le rapport de la conférence**.*

Séquencement des travaux

Les travaux de l'atelier n°2 dédié à l'avenir des infrastructures routières se structureront autour de 3 séquences principales, qui permettront d'alimenter au mieux les réflexions et d'atterrir sur des résultats en phase avec les attendus de la conférence de financement.



1. EN AMONT DES RÉUNIONS 	• Réception du livret de diagnostic contenant notamment : • un état des lieux du domaine des infrastructures routières • les questions qui seront abordées lors des réunions de l'atelier • Réception de scénarios d'investissement pour alimenter les débats
2. PENDANT LES RÉUNIONS 	• Participation aux échanges autour des questions posées • Partage des points de vue des parties prenantes • Elaboration de scénarios et d'hypothèses d'investissement, notamment par rapport aux scénarios proposés initialement
3. SÉMINAIRE DE CONVERGENCE 	• Présentation des conclusions des différents ateliers de la conférence à l'ensemble des participants • Croisement des perspectives pour enrichir et compléter les propositions • Synthèse autour d'une proposition de scénarios d'investissement dans les infrastructures de mobilités



Liste des participants

Organisme	Membre	Fonction
Sénat	Hervé MAUREY	Sénateur
Expert	Yves CROZET	Economiste des transports
Assemblée nationale	Christophe PLASSARD	Député
Association des Départements de France	Nadège LEFEBVRE	Présidente
Régions de France	Michel NEUGNOT	1er Vice-président
IDDRI	Jean-Philippe HERMINE	Directeur général
ASFA	Christophe BOUTIN	Délégué général
AVERE	Clément MOLIZON	Délégué général
FNTF	Alain GRIZAUD	Président
Transport & Environnement	Diane STRAUSS	Directrice France
FNAUT	Alain RICHNER	Vice-président



**MINISTÈRE
CHARGÉ
DES TRANSPORTS**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



Mai 2025

