Direction Générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer

Direction des infrastructures de transport

Département PPP infrastructures & transports

Concertation A31bis :

Focus thématique sur le financement

Les principes d'une concession autoroutière

20 Mai 2015

Ressources, territoires et habitats
Énergie et climat
Développement durable
Prévention des risques
Infrastructures, transports et mer

Présent pour l'avenir

Les différents modes de mise en place des infrastructures routières

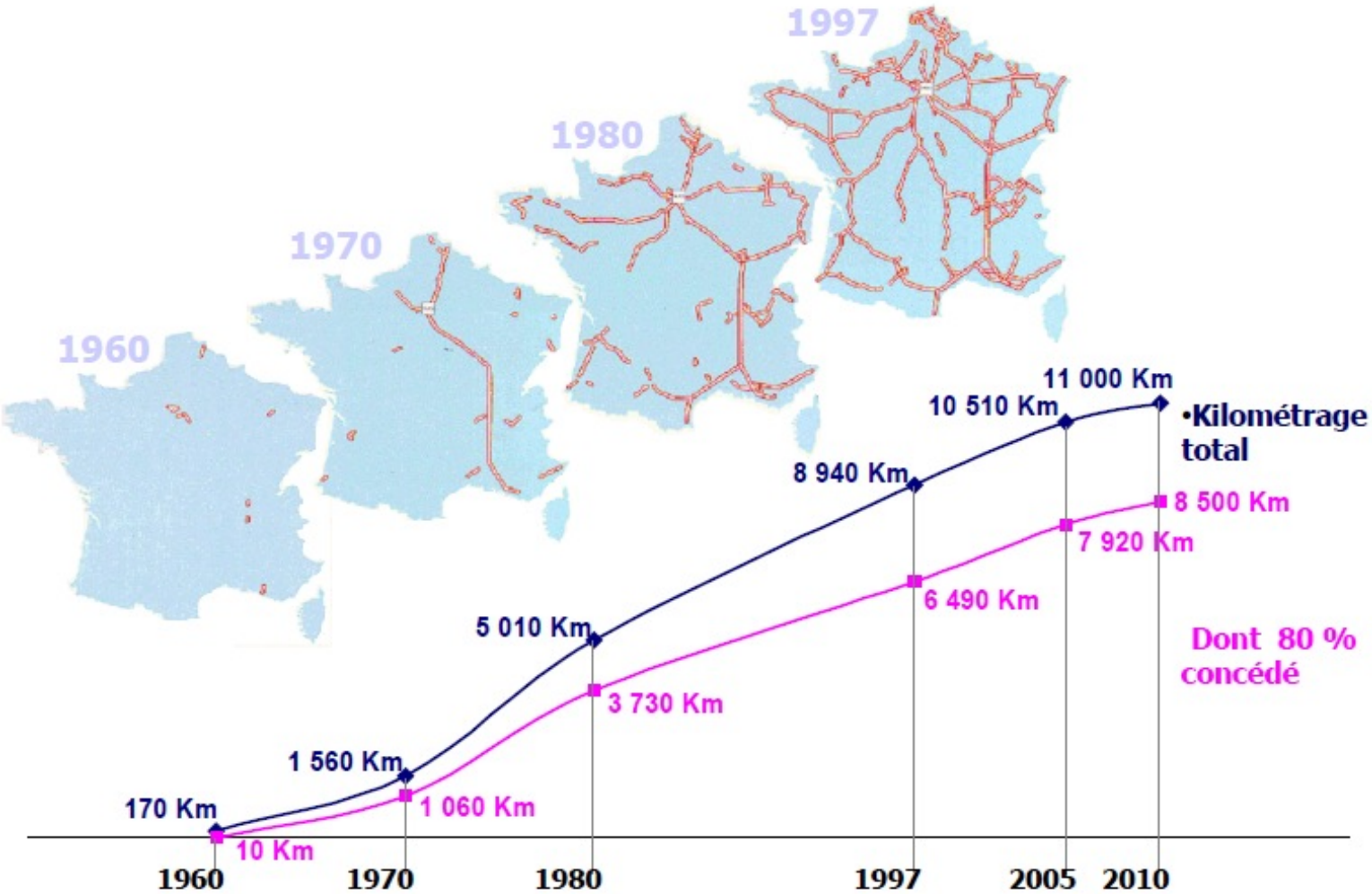
- La maîtrise d'ouvrage publique : pour mémoire: le mode le plus usité pour la plupart des ouvrages routiers

- Le contrat de partenariat : un mode d'achat dérogatoire au code des marchés publics, réservé à des cas particuliers

- **La concession : concerne plus de 80% du réseau autoroutier français**

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie

50 ans de concessions autoroutières



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie

La concession autoroutière

•Contrat global par lequel la personne publique délègue la maitrise d'ouvrage à un tiers.

•Le marché couvre

- la conception,
- la construction,
- l'entretien et la maintenance,
- mais aussi l'exploitation
- et le financement pour la totalité des prestations sur la durée du contrat.

•A l'exception de la subvention d'équilibre éventuelle, le coût de la construction et de l'exploitation est supporté par l'usager et non par le budget des personnes publiques.

Mode de réalisation privilégié pour les ouvrages autoroutiers

La concession autoroutière

- Le concessionnaire assure la totalité des risques liées à la conception, à la construction et à l'exploitation de l'infrastructure.
- En particulier, le concessionnaire assure la totalité du risque de recettes (risque de baisse du trafic).
- La rémunération du concessionnaire provient substantiellement de l'exploitation et de la perception d'une redevance « pour service rendu » auprès des usagers.
- L'évolution des tarifs de péage est encadrée dans le contrat sous forme de plafonds
- L'existence du péage et son impact sur le trafic est pris en compte dans l'évaluation de l'intérêt socio économique du projet.

Mode de réalisation privilégié pour les ouvrages autoroutiers

Zoom sur les concessions autoroutières

- Les principes généraux du péage
- La procédure de mise en concession
- La logique financière des concessions

Les principes généraux du péage

Les principes généraux du péage : règles françaises et européennes

- **Le code de la voirie routière prévoit que le péage sur autoroute peut couvrir tout ou partie des dépenses de construction, exploitation, entretien, aménagement... La couverture des frais financiers est intégrable au péage en cas de concession.**

- **Le conseil d'Etat a instauré par jurisprudence deux principes fondateurs : le péage doit être la contrepartie effective du service rendu et traduire l'égalité de traitement des usagers.**

- **Le droit européen (Directive Eurovignette1999/62/CE modifiée) impose l'absence de discrimination et une imputation équitable des coûts pour les véhicules de transports de marchandises.**

Le contrat de concession ne peut pas prévoir des obligations sans lien avec l'objet de la concession.

Le recouvrement des coûts peut intégrer les coûts du financement privé nécessaire à la concession.

Aucun usager (VL ou PL) ne doit payer plus que le coût du service dont il est bénéficiaire.

La procédure de passation et le contrat

La procédure de passation et le contrat

- Les contrats autoroutiers sont des concessions de travaux publics passés après mise en concurrence
- Les règles de passation doivent répondre aux obligations liées au traité européen : « Egalité de traitement, proportionnalité, transparence, non discrimination ».
- Les contraintes formelles en droit français sont issues du décret 2010-406 : La DIT cherche à préserver pour les autoroutes une procédure « standard »
- Cette procédure « standard » impose notamment un contrat de concession exigeant pour le concessionnaire dont les possibilités d'adaptation au cours de la procédure sont très limitées.
- Le concessionnaire s'engage financièrement de manière définitive lors de la signature du contrat.
- L'Etat met en place des moyens humains et organisationnels importants pour le contrôle des prestations du concessionnaire.

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie

Déroulé de la procédure de passation

Appel à candidature et sélection des candidats
- Envoi du dossier de consultation

Réception des offres des candidats, analyse et choix du pressenti

Négociation du contrat de concession (notamment projet technique)

Approbation et publication du contrat de concession

Les critères de choix des offres comprennent notamment :

- Le montant de la subvention publique demandée
- Le tarif des péages sur la durée de la concession
- La qualité notamment environnementale de l'offre technique
- Le niveau de service et la qualité de l'entretien et de la maintenance
- La robustesse économique et financière de l'offre

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie

La logique financière des concessions

Principe des offres financières

Phase de construction

Période de construction de l'autoroute (environ 5 ans)

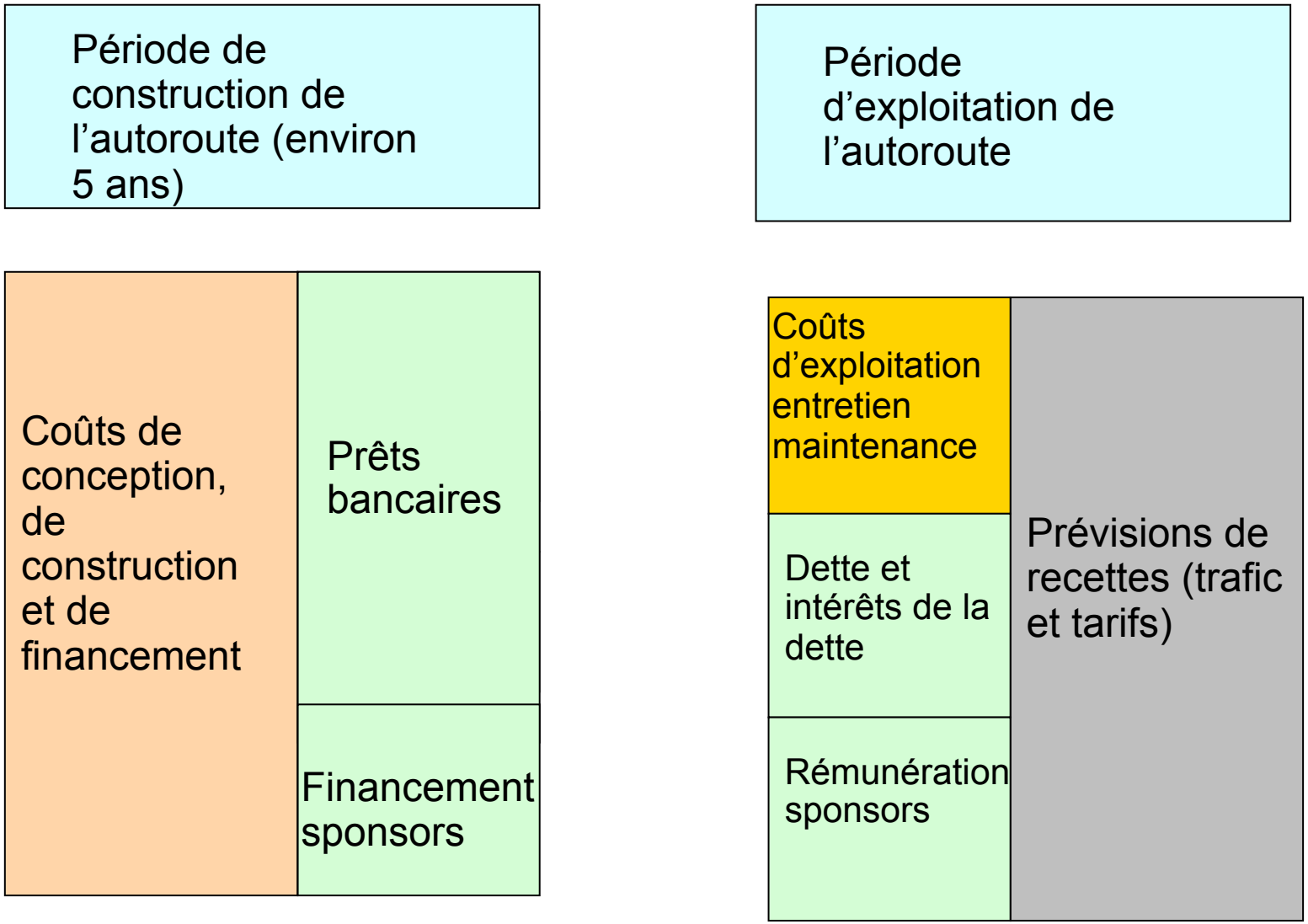
Coûts de conception, de construction et de financement

Prêts bancaires

Financement sponsors

Principe des offres financières

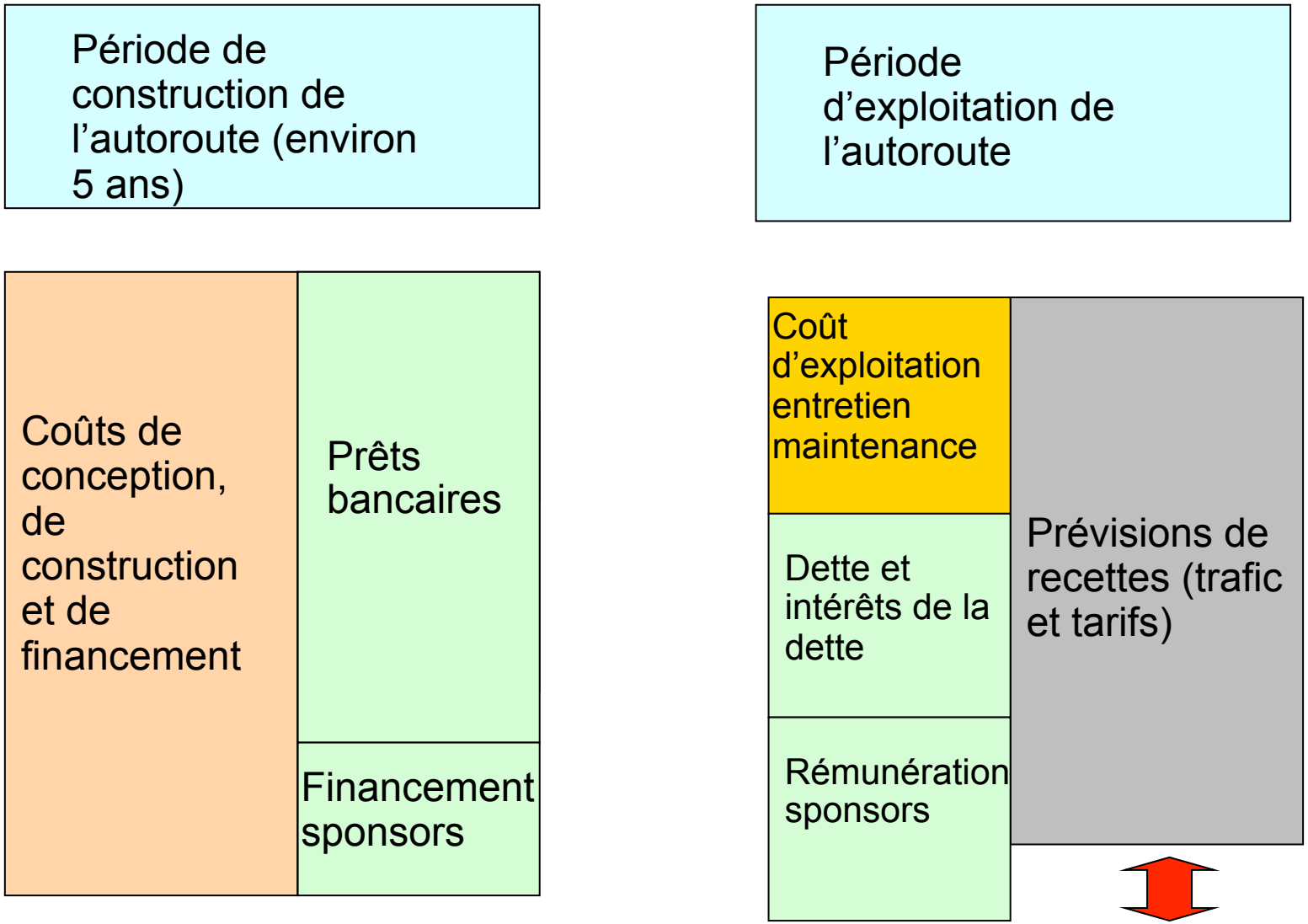
Phases de construction et d'exploitation



Les volumes du graphique n'ont pas vocation à représenter les volumes financiers correspondants.

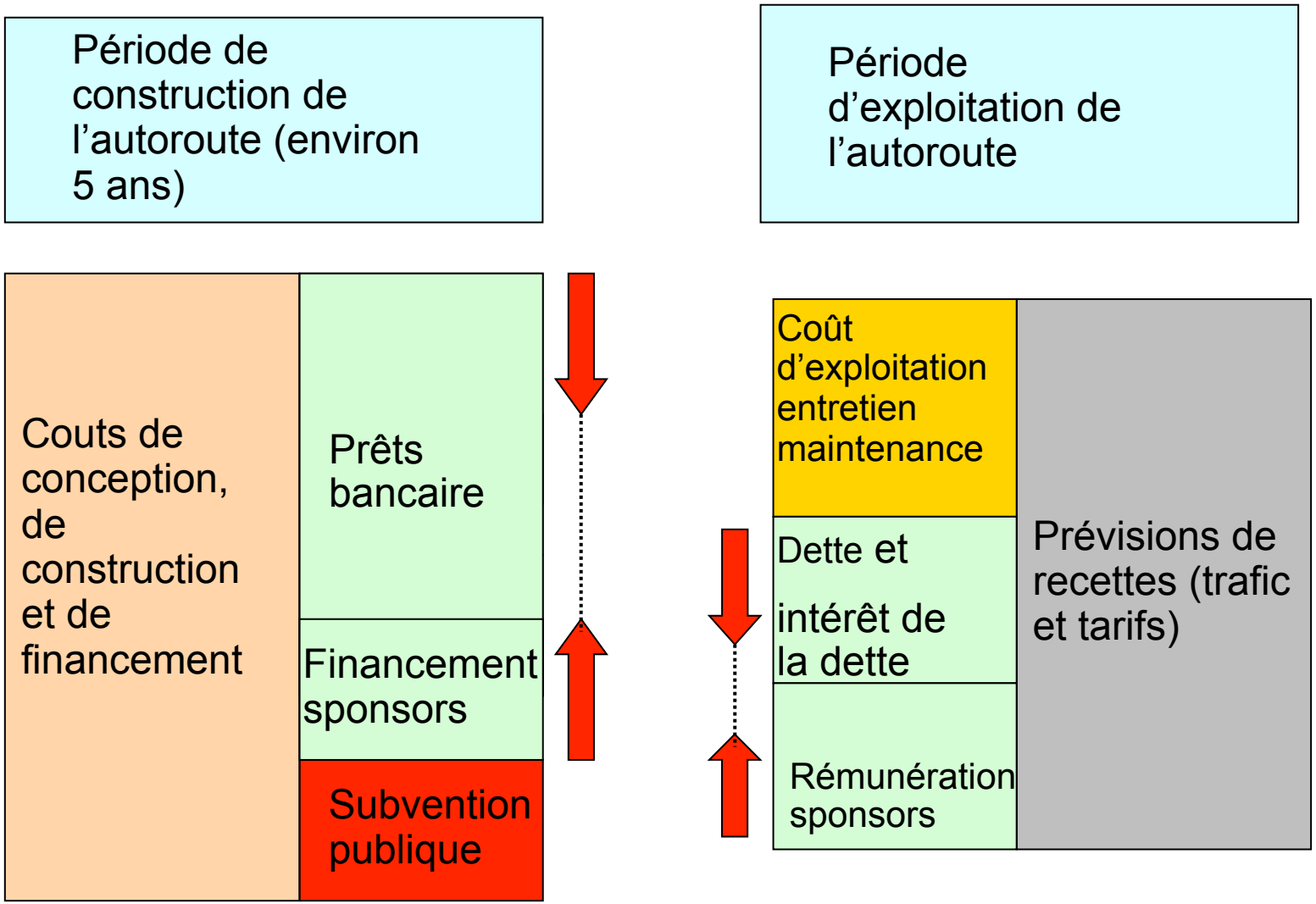
Principe des offres financières

Phases de construction et d'exploitation



Les volumes du graphique n'ont pas vocation à représenter les volumes financiers correspondants.

Principe des offres financières
Dimensionnement de la subvention



Les volumes du graphique n'ont pas vocation à représenter les volumes financiers correspondants.

Principe de financement

L'offre du candidat retenu après appel d'offres est reprise dans le contrat :

- Le montant de la subvention ne peut pas évoluer même en cas de difficultés de réalisation ou de trafic inférieur au trafic présenté dans son offre
- La durée du contrat est fixe et comprend la période de construction.

- Le niveau des tarifs de péage est déterminé par un tarif initial et une loi d'évolution encadrant les possibilités d'évolution pendant la durée du contrat.
  - Cette règle est imposée par le décret de 95-81 du 24 janvier 1995 relatif aux péages autoroutiers et est contrôlée par le conseil d'état lors de l'approbation du contrat.
- Lorsqu'une subvention est nécessaire, celle-ci est répartie entre l'Etat et les collectivités territoriales

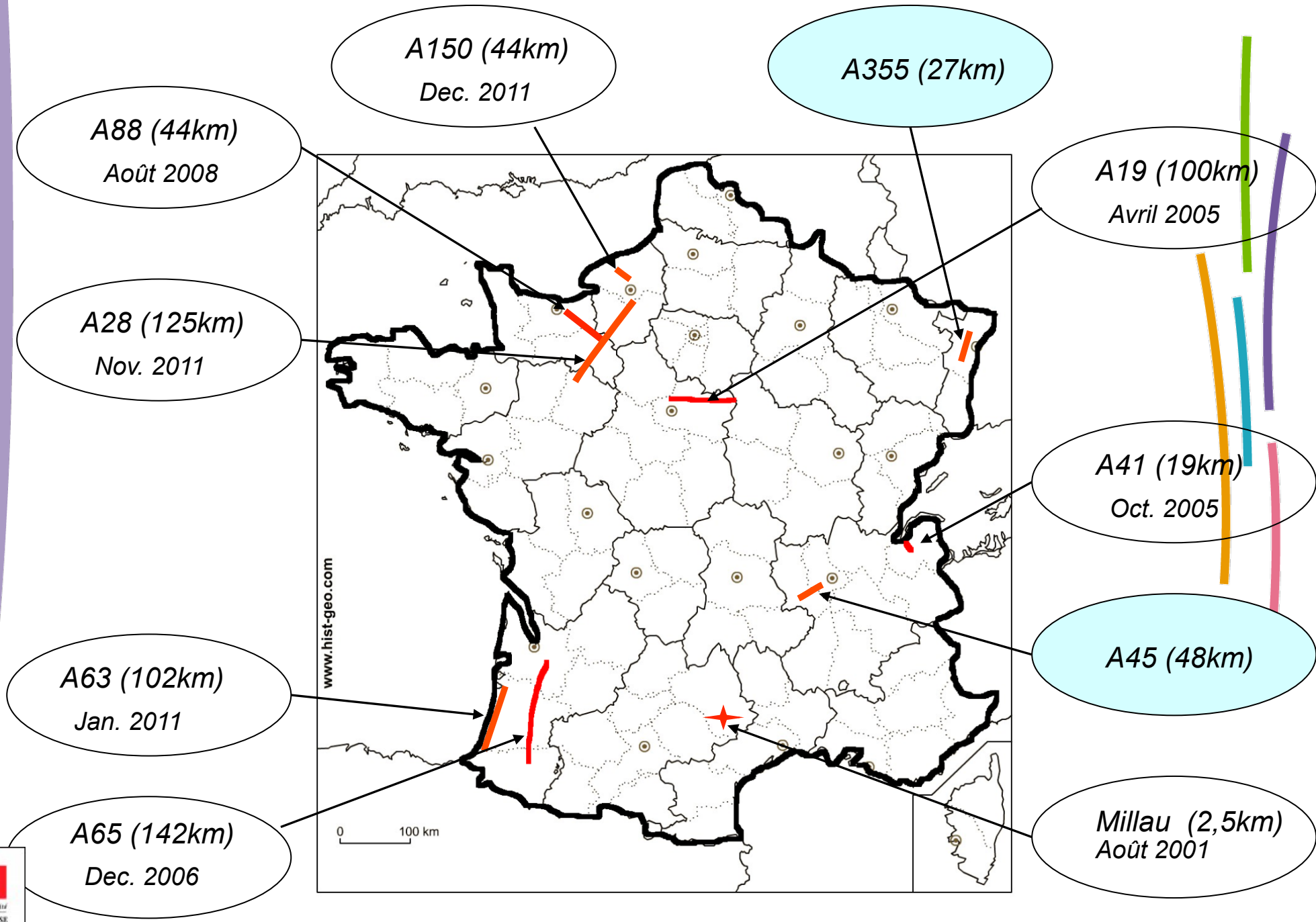
Merci de votre attention

Olivier Genain : Responsable du département PPP-IT : DGITM DIT

olivier.genain@developpement-durable.gouv.fr

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Ministère
de l'Écologie,
du Développement
durable
et de l'Énergie



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie

A14/SAPN
exploitée par la
ALBEA
se a14
sapn
CCI LE HAVRE
Port de Normandie
Port de Tancarville
sanef
ALICORNE
ALIS
Exploitée par
APRR
COFIROUTE
ARCOUR
ADELAC
ATMB
SFTRF
ATLANDES
AREA
A'LIÉNOR
Exploitée par
sanef
ASF
VIADUC DE MILLAU
ESCOTA
SMTPC
Tunnel du Puymorens
Tunnel du Mont Blanc
Tunnel du Fréjus
Viaduc de Millau
Brest
Caen
Le Havre
Rouen
Calais
Lille
Valenciennes
Amiens
St Quentin
Reims
Metz
Nancy
Strasbourg
Mulhouse
Paris
Alençon
Le Mans
Rennes
Angers
Nantes
Cholet
La Roche-sur-Yon
Tours
Poitiers
Niort
Rochefort
Orléans
Troyes
Courtenay
Cosne
Bourges
Montbéliard
Dijon
Besançon
Beaune
Lons-le-Saunier
Moulins
Montluçon
Mâcon
Clermont-Ferrand
Chamonix
Chambéry
Albertville
Lyon
St Etienne
Grenoble
Modane
Valence
Gap
Bordeaux
Mussidan
Thiers
Brive-la-Gaillarde
Cahors
Toulouse
Tarbes
Pamiers
Bayonne
Narbonne
Perpignan
Montpellier
Sisteron
Orange
Aix-en-Pce
Marseille
Toulon
Nice
Bastia
Ajaccio

La logique financière des concessions

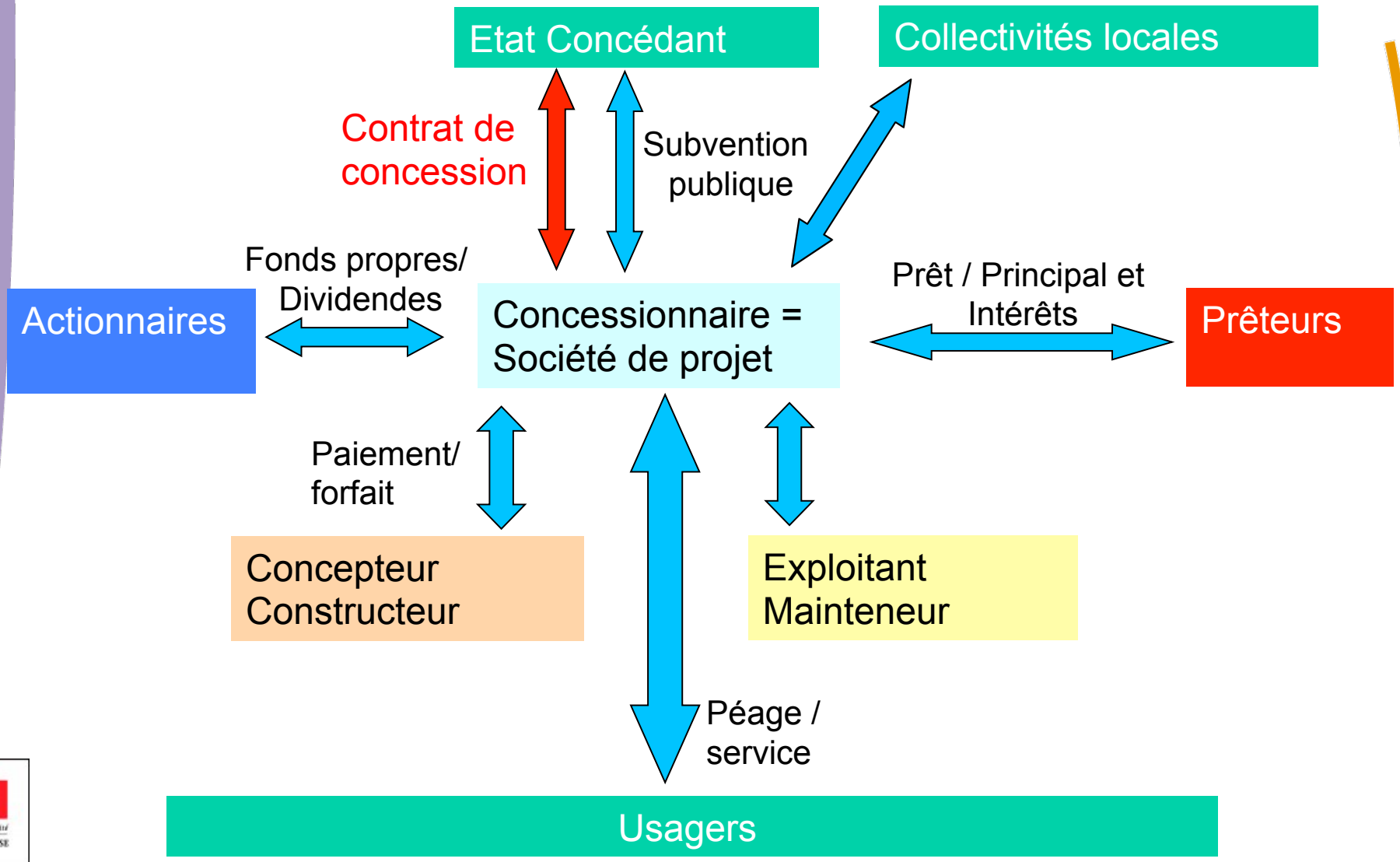
- Le concessionnaire s'engage sur l'ensemble des prestations conception/ construction et exploitation/maintenance pendant toute la durée du contrat.
- Le concessionnaire met en place un financement comportant un financement apportés par les sponsors et une dette bancaire (autour de 70% en général).
- La perception du péage doit couvrir le coût d'exploitation entretien/maintenance, permettre le remboursement des intérêts et de la dette et la rémunération des sponsors.
- Une subvention peut être demandée dans son offre par le concessionnaire pour assurer cet équilibre.
- La société concessionnaire ne peut prétendre à aucune indemnité de la part de l'Etat pour des dépassements de coûts (construction ou exploitation), de délais, ou une recette inférieure aux prévisions ayant servi à établir son offre.

Le contrat de partenariat

- **Marché global par lequel la personne publique délègue la maitrise d'ouvrage à un tiers (le marché couvre la conception, la construction, l'entretien et la maintenance)**
- **Le partenaire privé met en place le financement nécessaire à la construction de l'ouvrage. Les éventuels surcoûts ne sont pas compensés**
- **Après construction, la personne publique rémunère sur son budget le partenaire sous forme de loyers trimestriels ou semestriels couvrant à la fois les coûts de construction et d'entretien maintenance mais aussi les frais financiers.**
- **Des pénalités sont appliquées si l'infrastructure n'est pas disponible ou si les performances offertes sont insuffisantes.**
- **La possibilité de recourir à ce type de marché dérogatoire est limitée et strictement encadrée.**

Mode de réalisation ayant un impact budgétaire élevé et réservé à des cas très particuliers (complexité particulière de l'ouvrage notamment).

Dispositif contractuel



Transfert de risques

Risques		SPV	Concepteur constructeur	Exploitant mainteneur	Prêteurs
Période de conception construction	Risque de conception	Oui	Oui	Non	Non
	Coûts et délais de manière générale	Oui	Oui	Non	Non
	Risques géologique, archéologiques, foncier	Oui	Oui	Non	Non
	Risque autorisations administratives	Oui	Oui	Non	Non
	Modification réglementaire	En partie	En partie	En partie	Non
Période d'exploitation	Risque de trafic / recettes	Oui	Non	En partie	En partie
	Risque de disponibilité	Oui	Non	Oui	Non
	Risque de coût d'exploitation	Oui	Non	Oui	Non
	Risque de coût d'entretien maintenance	Oui	Non	Oui	Non
Risques financiers	Risque inflation	En partie	Non	Non	En partie
	Risque de taux/refinancement	En partie	Non	Non	Non

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie

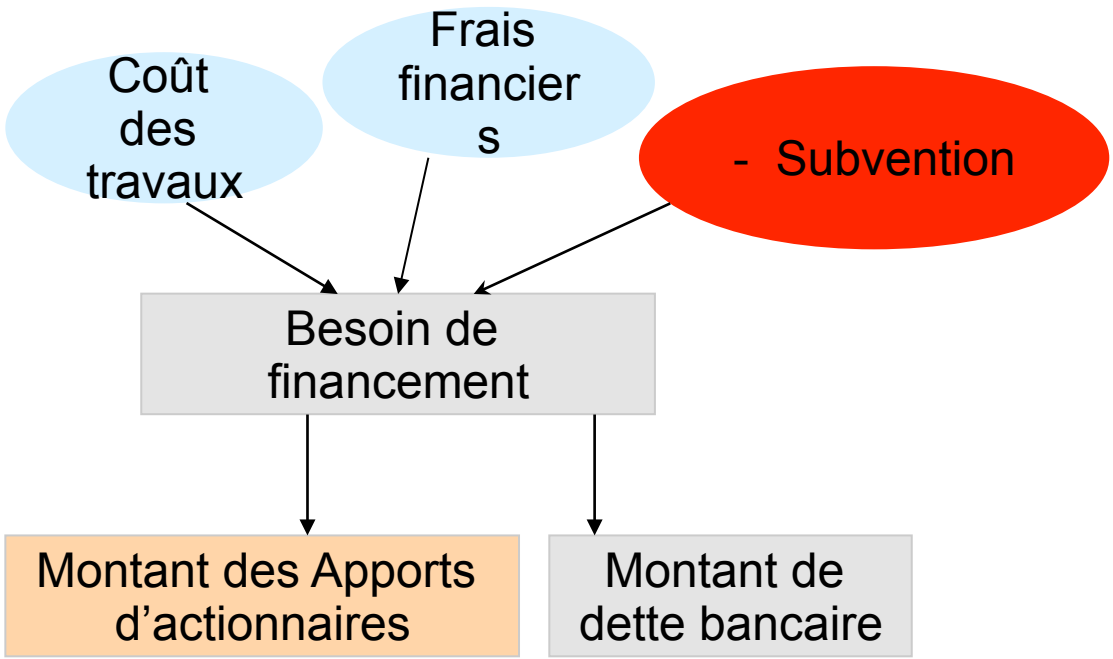
Principe de calcul de la subvention

La subvention mesure un écart entre la capacité sur la durée de la concession de rembourser la dette et d'assurer la rémunération des actionnaires et le coût total des travaux, y compris frais financiers :

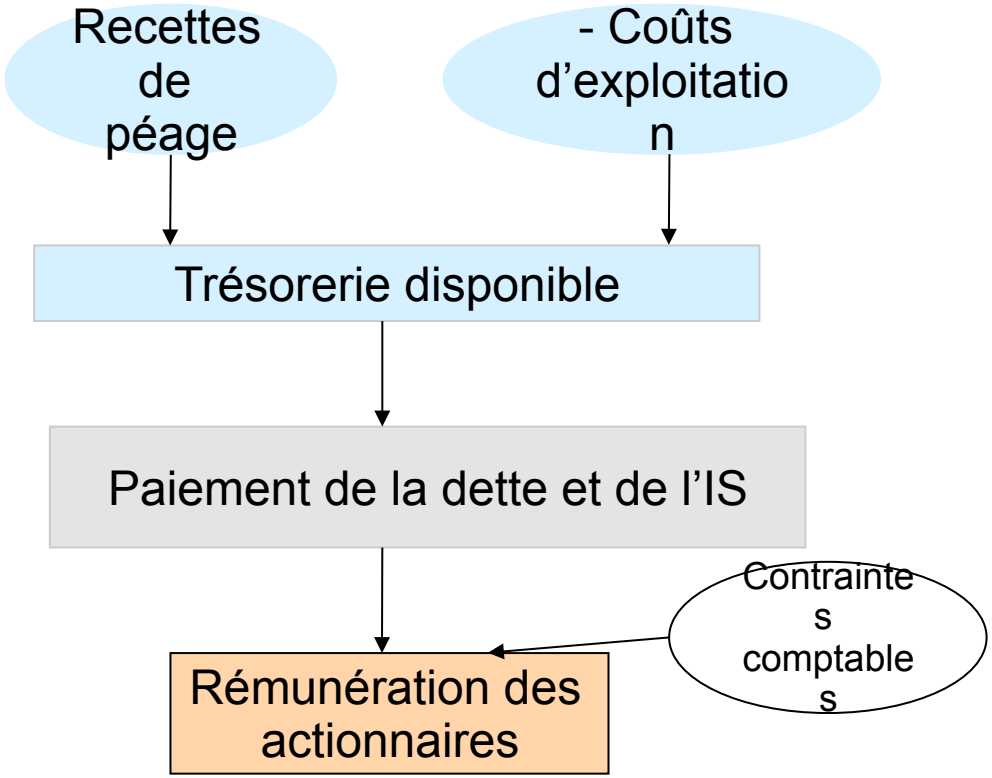
- Elle est très sensible à l'évolution des conditions financières et notamment disponibilité et coût de la dette, souhait de rémunération des actionnaire
- Elle intègre les conséquences financières possibles des risques transférés au concessionnaire, notamment en matière de fréquentation (risque trafic)
- Toutes choses égales par ailleurs, toute augmentation des travaux ou des obligations du concessionnaire conduira à une augmentation au moins identique de la subvention

Il est nécessaire lors des études amont de raisonner sur des fourchettes de subvention possible.

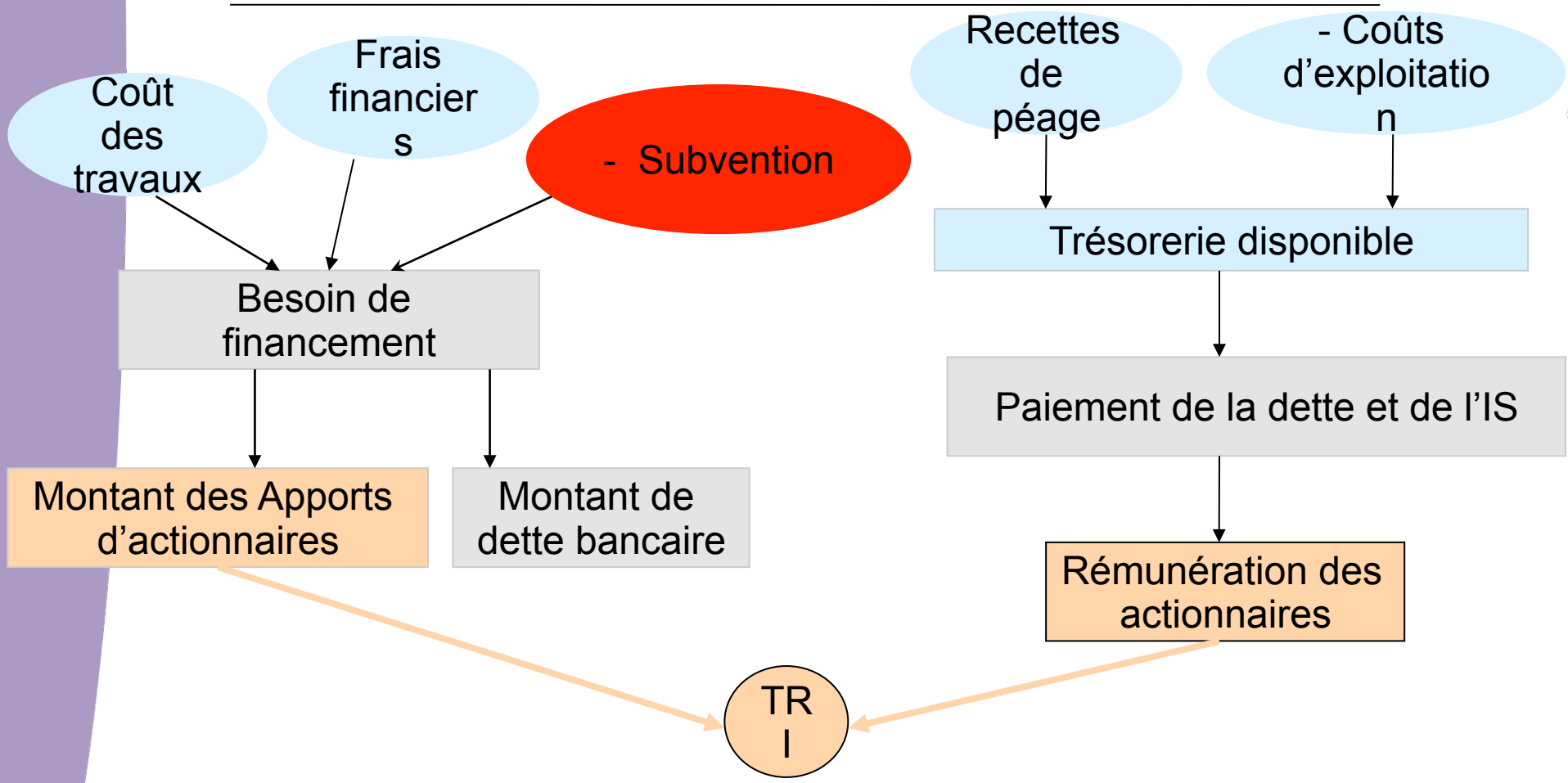
Principe de financement
Phase de construction



Principe de financement
Phase d'exploitation



Principe de calcul de la subvention



La subvention mesure un écart entre la capacité sur la durée de la concession de rembourser la dette et d'assurer la rémunération des actionnaires et le coût total des travaux, y compris frais financiers :

Le décret de 95-81 du 24 janvier 1995 aux péages autoroutiers

« Le cahier des charges de la société concessionnaire prévu par l'article L. 122-4 du code de la voirie routière définit les règles de fixation des tarifs de péages, notamment **les modalités de calcul d'un tarif kilométrique moyen servant de base aux tarifs de péages** et qui tient compte de la structure du réseau, des charges d'exploitation et des charges financières de la société, ainsi que les possibilités de modulation de ce tarif kilométrique moyen. »

Le cahier des charges prévoit un TKM qui sert de pivot au calcul des péages.

Le TKM du contrat est mis à niveau une première fois à la mise en service sur un premier panier d'indices. (IPC +TP)

Après MES, il est réactualisé chaque année sur un deuxième panier d'indices (IPC + TP 01 et TP 09.)

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie