

# LES COÛTS LIÉS À UNE MISE EN CONCESSION

## QUELS SONT LES COÛTS IMPUTABLES À LA MISE EN CONCESSION D'UNE INFRASTRUCTURE ET QUE REPRÉSENTENT-ILS ?

La mise en concession est le mode de financement qui concerne la majorité du réseau autoroutier en France ; elle a pour caractéristique principale de se distinguer de la maîtrise d'ouvrage publique par la délégation de la maîtrise d'ouvrage à un tiers. Cela consiste à réaliser l'infrastructure, la financer puis l'entretenir et l'exploiter pour une durée déterminée par contrat. Le concessionnaire est alors autorisé à percevoir des péages pour la durée du contrat en contrepartie de ses obligations

Le système concessionnaire permet :

- > de lever les contraintes budgétaires qui limitent les dépenses que l'Etat pourrait engager pour réaliser un projet autoroutier,
- > de réaliser l'ouvrage plus rapidement du fait de la nécessité pour la puissance publique de réunir progressivement sur ces dotations annuelles le montant nécessaires aux travaux avant de pouvoir les engager,
- > de faire payer l'utilisateur sans distinction de type ou de nationalité pour l'utilisation de l'infrastructure (et non les contribuables français de manière indifférenciée),
- > d'obtenir une infrastructure avec un niveau de service plus élevé pour l'utilisateur que dans le cadre d'une maîtrise d'ouvrage publique : aire de repos avec de nombreux services, renouvellement fréquent des chaussées, information et gestion du trafic par des outils variés tels que la radio 107,7 ou les panneaux à messages variables reliés par fibre optique...
- > de transférer de nombreux risques au concessionnaire : ces risques concernent les risques de dépassement liés à la construction (délais et/ou coûts supérieurs à ce que le concessionnaire a prévu), les risques liés à l'exploitation (coûts supérieurs à ce qui était envisagé), et les risques liés au trafic (trafic inférieur à ce que le concessionnaire a prévu).

De plus, contrairement à la maîtrise d'ouvrage publique, le concessionnaire n'est payé qu'une fois l'infrastructure achevée et performante, et non à l'avancement de travaux. Et si l'infrastructure ne remplit pas un certain nombre d'objectifs de performance (et non de moyens comme en maîtrise d'ouvrage publique), le concessionnaire peut être pénalisé. Enfin, le concessionnaire a plus de libertés dans ses choix techniques, mais il prend la responsabilité des surcoûts et des délais.

Ainsi, compte tenu de ces éléments, la mise en concession implique des coûts supplémentaires par rapport à une maîtrise d'ouvrage publique qui sont estimés en général à un surplus de 10%.

Dans le cadre du projet A31Bis, le linéaire mis en concession étant variable selon les scénarii considérés, le surcoût est alors intégré dans le coût moyen de chaque scénario rappelé dans le tableau ci-dessous :

	Coût moyen estimé	Contribution publique
Concession réduite	1 245 millions d'euros	900 millions d'euros
Concession étendue	1 425 millions d'euros	350 millions d'euros
Concession partielle	1 345 millions d'euros	500 millions d'euros

Il faut également considérer que le péage inclut les charges salariales des personnels, l'exploitation et l'entretien de l'infrastructure pendant la durée du contrat de concession selon des critères d'exigence élevée qui se traduisent par un confort accru pour les usagers.