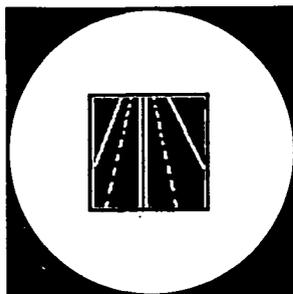


FINANCEMENT DES AUTOROUTES ET PEAGES REFLEXIONS

Georges HONORE

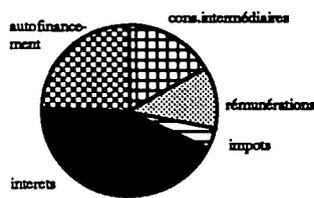


**Une augmentation
du trafic spectaculaire**

En 1989, le trafic sur autoroutes concédées progresse au rythme soutenu de 12% (13,3 % pour les véhicules utilitaires). En éliminant l'effet d'extension du réseau (355 km en 1989, un record depuis 1976), l'augmentation de l'intensité kilométrique totale est de 9,5 % à "réseau constant", (les nouveaux tronçons sont certes moins chargés, ils induisent une augmentation globale des trafics malgré la saturation fréquente de certains axes).

Ceci permet au système autoroutier, malgré la faible augmentation des tarifs des péages (les péages augmentent moins que l'indice des prix), de disposer de moyens croissants pour financer le développement du réseau.

Cependant, un débat s'est engagé récemment sur le rythme prévu de construction (200 ou 300 km par an), compte tenu des capacités limitées de financement de l'économie et de l'appel important des sociétés d'autoroute au marché financier.



De son côté, le **Cour des comptes** considère dans son rapport annuel que les sociétés bénéficient d'une rente considérable, mais s'endettent tout en favorisant les axes rentables au détriment de l'aménagement du territoire.

De son côté, la **Commission des Comptes des Transports de la Nation** a introduit dans son rapport annuel, un compte intermédiaire du secteur des autoroutes, défini selon les normes de la comptabilité nationale (SECN).

**Mais des frais
financiers élevés**

Ceci permet de dresser un premier bilan, certes partiel:

En 1989, les résultats des sociétés d'autoroutes ont continué à s'améliorer, après la situation déficitaire des années 1984-87, ceci grâce à l'augmentation du trafic, et malgré la modération de la hausse des péages. La croissance des recettes est de 5 milliards en 4 ans. Mais l'augmentation importante des intérêts versés, et celle des consommations intermédiaires (qui se poursuit en 89 avec de 11 à 17 % d'augmentation des frais de fonctionnement pour les 3 principales sociétés, ceci sans évoquer les besoins croissants du gros entretien) restent préoccupantes, d'autant que la récente crise du moyen-orient risque de freiner la croissance de la circulation.

Ainsi, le doublement des "charges différées" en 4 ans (de 19 à 37 milliards de report de découvert - voir encadré méthodologique), montre la difficulté d'amortir les investissements (dotations aux provisions pour caducité). De même, l'auto-financement (3 milliards de F en 88) ne permet pas de couvrir les nouveaux investissements (6 milliards de F).

Certaines difficultés pour "amortir" le réseau

La situation actuelle est pourtant bien meilleure qu'en 1984-85, où, après péréquation des charges, le déficit restant devait être comblé par des avances des pouvoirs publics de 2 milliards par an (sans oublier l'augmentation de capital de 740 MF en 88), alors que cette année, les autoroutes ont réussi à diminuer de 0,6 milliards le cumul de 11 milliards d'avances (dont la moitié sont indéchues). L'endettement reste cependant très important. Sa croissance à un rythme annuel de 5 milliards de F montre bien les limites actuelles de l'auto-financement.

INFRASTRUCTURES

Comment évaluer les gains et les nuisances d'une autoroute?

Certes, ce bilan comptable ne peut inclure les gains sociaux (en vies humaines sauvées par exemple, car l'autoroute tue de trois à quatre fois moins, malgré une vitesse autorisée supérieure, mais aussi en décongestion du réseau national et des traversées urbaines...) ni les nuisances induites par le réseau (modification des paysages, des forêts,....).

Methodes de calcul dans les comptes des transports de la nation

Chaque année, l'OEST présente, des données du système intermédiaire d'entreprises de l'INSEE, basé sur les données fiscales des Bénéfices industriels et commerciaux (BIC), contrôlées par l'INSEE puis intégrées dans les comptes de secteurs (cf: *Rapport sur les Comptes des Transports de la Nation - INSEE résultats n° 72 de juin 90, en vente à l'OEST - 80F*). Ces données ne sont malheureusement disponibles qu'avec 1 an de délai, mais peuvent être actualisées à l'aide du rapport d'Autoroutes de France (qui exclut Cofiroute).

Notons certains aspects spécifiques de la comptabilité des sociétés concessionnaires.

-Les «provisions pour caducité», portant sur l'ensemble des immobilisations concédées, renouvelables ou non, doivent permettre la remise gratuite aux pouvoirs publics des immobilisations en fin de concession (normalement 30 ans).

-Des «provisions pour grosses réparations», ajustées à chaque exercice en fonction d'un plan quinquennal, garantissent le maintien en bon état des infrastructures. De même, des provisions spécifiques assurent la revalorisation des apports à titre gratuit du concédant.

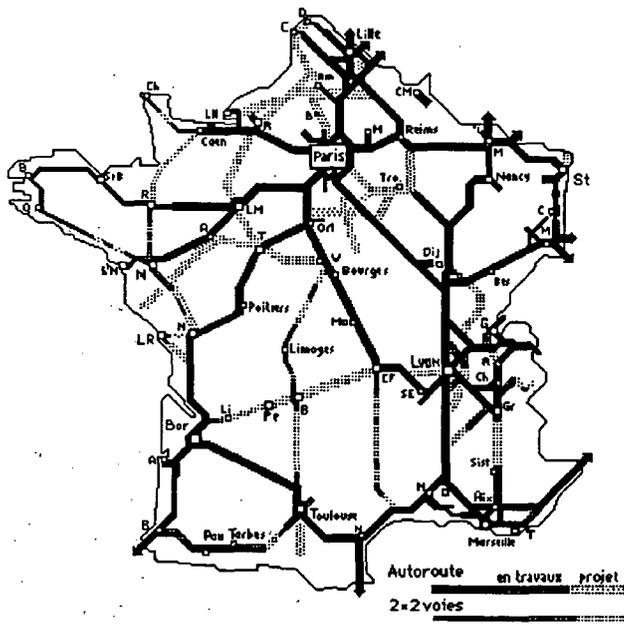
-Une «péréquation des résultats» est pratiquée (en 1989 trois sociétés bénéficieront de transfert prélevés sur les excédent des autres) afin de modérer les différences des tarifs entre les autoroutes à fort débit et les autres.

Mais le problème principal d'équilibre des comptes est structurel : les emprunts lancés sur le marché, et a fortiori les charges de caducité, ne peuvent être amortis en début de concession. Il en résulte un déséquilibre des comptes tant que le "seuil de rentabilité" du tronçon d'autoroute n'est pas atteint. Ce déficit est alors reporté en "charges différées" dans le bilan. Une partie de ce déficit était donc financée par des «avances» des pouvoirs publics. L'interprétation du bilan des sociétés est difficile. Il dépend des taux d'intérêt, des taux d'indexation, des fluctuations des changes pour les emprunts en devises, de l'inflation, des travaux d'entretien, etc....

Péages : une solution européenne ?

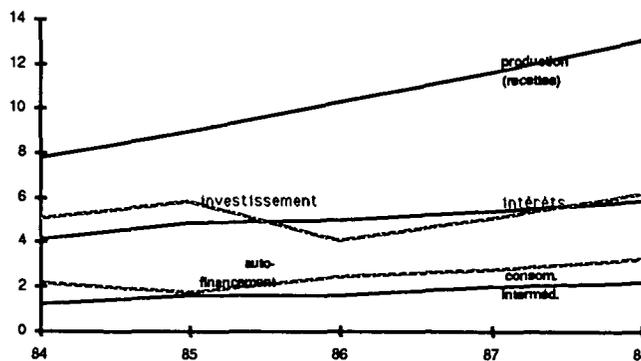
Face aux difficultés de financement des grands travaux d'infrastructure, la politique du péage semble faire de nouveaux adeptes, elle est même envisagée en zone urbaine. Solution actuellement retenue dans plusieurs états américains, le péage sera t-il demain une solution retenue par la communauté européenne ?

Un réseau de moins en moins étoilé autour de Paris



© O.E.S.T.
Novembre 1990

Recettes et charges des sociétés d'autoroute en milliards de F (source: comptes des transports)



Kilométrage mis en service chaque année

