

Séminaire « Evaluation des Politiques Publiques »

Le coût public de la gratuité des autoroutes en Espagne : enseignements pour la France

Yves Crozet – 13/03/2025



LABORATOIRE
AMÉNAGEMENT
ÉCONOMIE
TRANSPORTS

TRANSPORT
URBAN PLANNING
ECONOMICS
LABORATORY



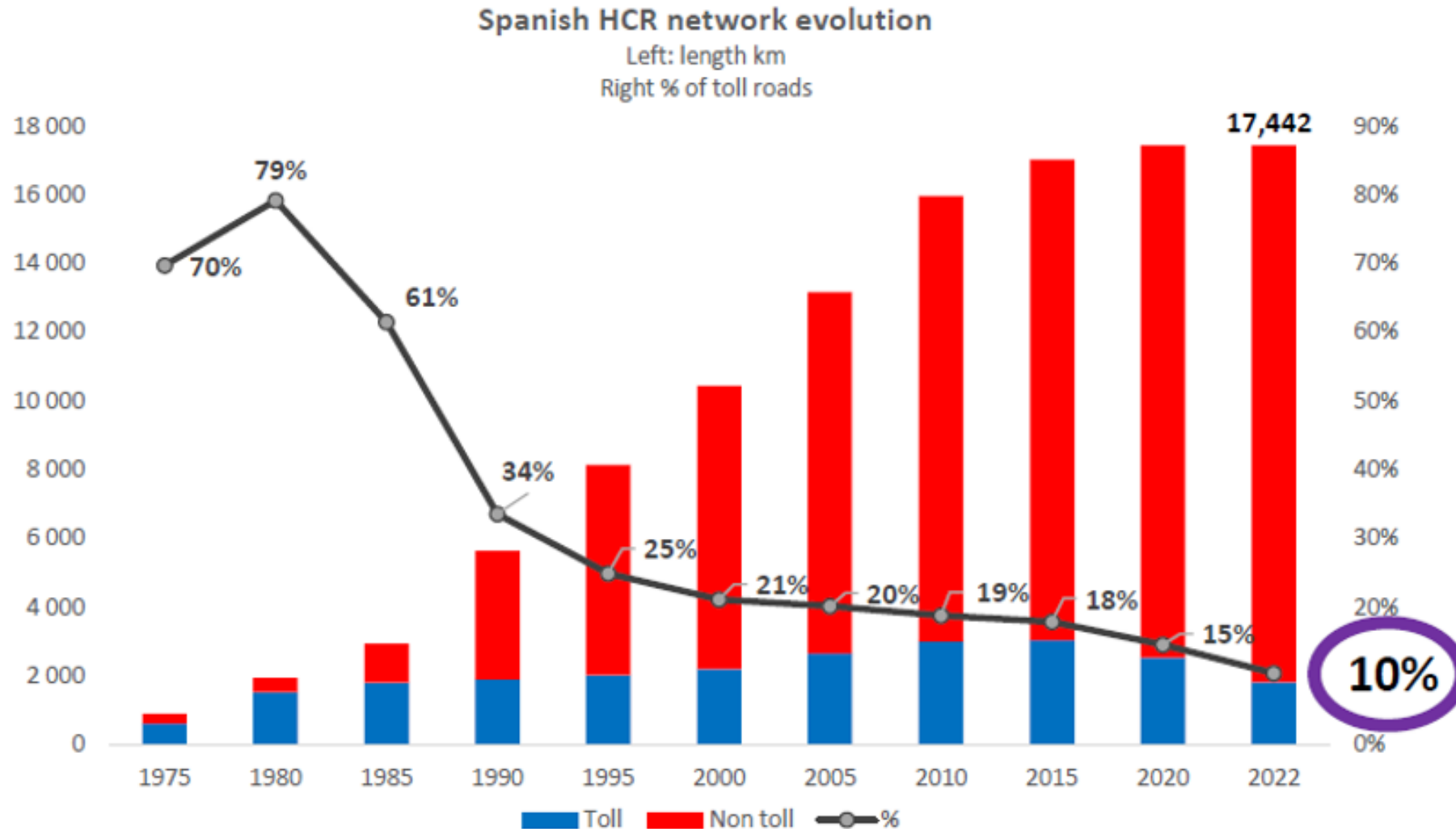
Sommaire

1) La levée des barrières de péage en Espagne

- Données générales
- Les impacts de la gratuité

2) Quel avenir pour les péages en France ?

Les autoroutes espagnoles : longueur du réseau et % à péage



Les concessions terminées

Motorway/ Concessionaire	Contract expiry date	Lenght (KM)
AP-1 Europistas	30/11/2018	84
AP-2 Acesa	31/08/2021	215
AP-4 Aumar	31/12/2019	92
AP-7 Acesa	31/08/2021	258
AP-7 Aumar	31/12/2019	362
B-23 Acesa	31/08/2021	4
C-31/C-32 Invicat	31/08/2021	53
C-33 Invicat	31/08/2021	14
		1,082



Since 2018, **4** concessionaires managing **8** toll motorways have concluded their contracts



Then, the Administration (State and Government of Catalonia) decided to operate them without tolls



The operation and maintenance of **1,082 km** of motorways rely now on public budgets

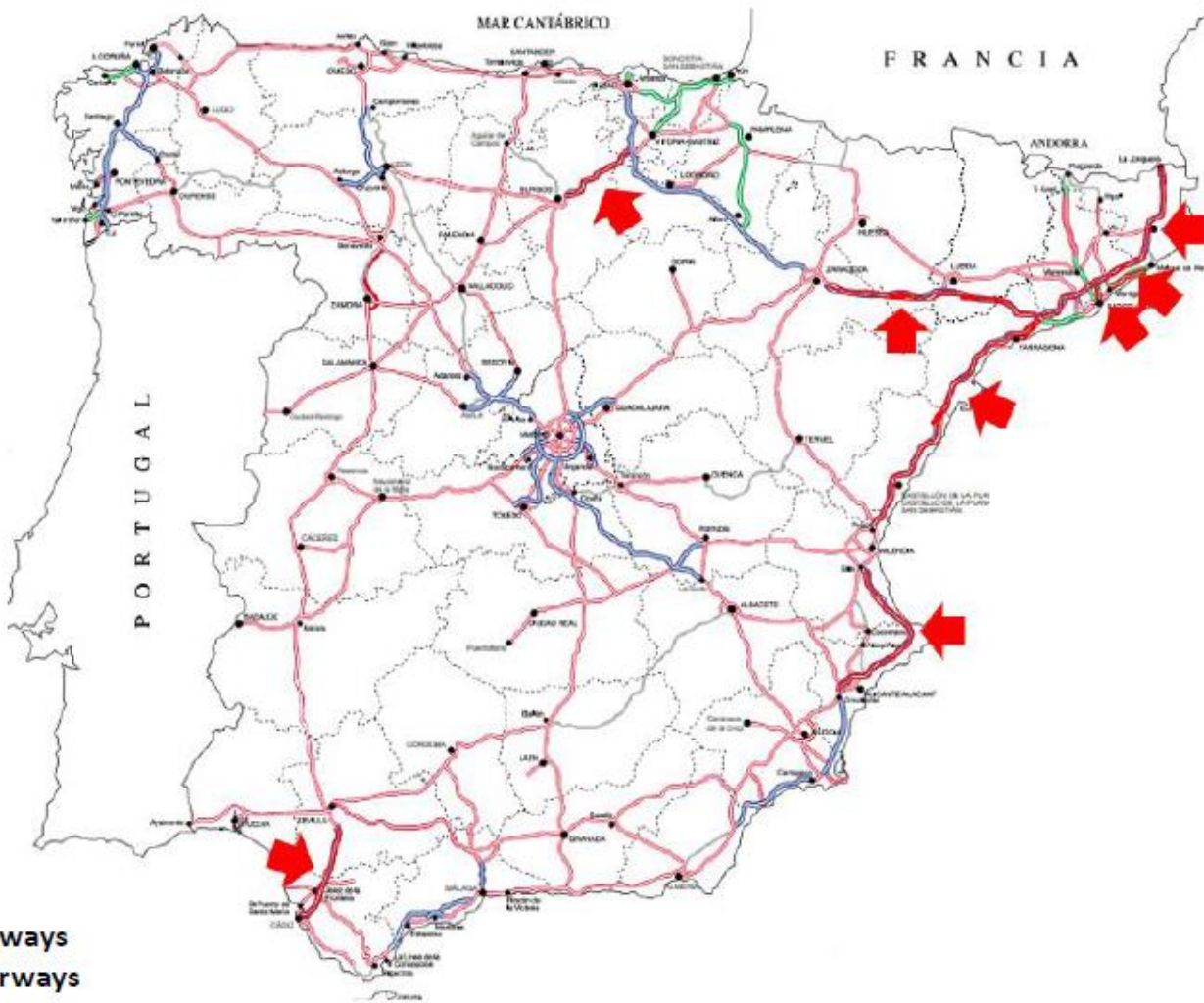
2015

Tolled network : **3,040 km**
18% of the HCR network



2022

Tolled network : **1,810 km**
10% of the HCR network



 Toll motorways
 Free motorways

Gratuité : les effets sur le trafic

VL traffic	Δ 40%
HGV traffic	Δ 90%
Total rtraffic	Δ 50%
% HGV	23%

Traffic jumps
Collapse of service áreas



Significant investments are needed to:

- increase the traffic capacity of existing motorways
- improve accesses and links
- increase the capacity of service areas
- keep appropriate road maintenance

Gratuité : les effets sur le trafic

AP-4 Sevilla-Cádiz

2019							
Ini. km	Fin. km	lenght	ADT LV	ADT HGV	Total ADT	% HGV	
Tramo 1	13,5	23,7	10,2	27.777	1.714	29.491	5,8%
Tramo 2	23,7	26,2	2,5	26.986	1.715	28.701	6,0%
Tramo 3	26,2	42	15,8	26.986	1.715	28.701	6,0%
Tramo 4	42	45,2	3,2	26.986	1.715	28.701	6,0%
Tramo 5	45,2	53,5	8,3	21.423	1.468	22.891	6,4%
Tramo 6	53,5	61,2	7,7	21.336	1.462	22.798	6,4%
Tramo 7	61,2	78,4	17,2	21.336	1.462	22.798	6,4%
Tramo 8	78,4	87,7	9,3	27.529	1.919	29.448	6,5%
Tramo 9	84,7	102	17,2	19.361	1.330	20.691	6,4%
Tramo 10	101,8	105	2,9	18.905	1.354	20.259	6,7%
Total		94		23.504	1.565	25.069	6,2%

2022							
Ini. km	Fin. km	lenght	ADT LV	ADT HGV	Total ADT	% HGV	
Tramo 1	13,5	15,4	1,9	24.748	2.485	27.233	9,1%
Tramo 2	15,4	22,9	7,5	38.749	4.807	43.556	11,0%
Tramo 3	22,9	26,7	3,8	35.497	5.670	41.167	13,8%
Tramo 4	26,7	44,4	17,7	36.090	5.753	41.843	13,7%
Tramo 5	44,4	53	8,6	27.279	4.807	32.086	15,0%
Tramo 6	53	61,2	8,2	26.754	4.702	31.456	14,9%
Tramo 7	61,2	78	16,8	26.754	4.702	31.456	14,9%
Tramo 8	78	84,3	6,3	27.810	4.354	32.164	13,5%
Tramo 9	84,3	101,4	17,1	20.262	1.882	22.144	8,5%
Tramo 10	101,4	104,2	2,8	34.868	2.291	37.159	6,2%
Total		94		27.933	4.126	32.059	12,9%

%			
ADT LV	ADT HGV	Total ADT	% HGV
-10,9%	45,0%	-7,7%	57,0%
43,6%	180,3%	51,8%	84,7%
31,5%	230,6%	43,4%	130,5%
33,7%	235,5%	45,8%	130,1%
27,3%	227,5%	40,2%	133,6%
25,4%	221,6%	38,0%	133,1%
25,4%	221,6%	38,0%	133,1%
1,0%	126,9%	9,2%	107,7%
4,7%	41,5%	7,0%	32,2%
84,4%	69,2%	83,4%	-7,8%
18,8%	163,6%	27,9%	106,1%

Increase >100%

	Variation			
	ADT LV	ADT HGV	Total ADT	% HGV
AP-1 Burgos-Armiñón	24,2%	155,5%	45,1%	76,1%
AP-2 Zaragoza-Mediterráneo	27,7%	149,0%	54,6%	61,1%
AP-4 Sevilla-Cádiz	18,8%	163,6%	27,9%	106,1%
AP-7 La Jonquera -BCN-Tarragona	21,5%	29,3%	23,2%	5,0%
AP-7 Tarragona-Valencia	51,3%	71,4%	57,0%	9,2%
AP-7 Valencia-Alicante	59,2%	51,6%	58,4%	-4,3%
Average (6 motorways)	33,8%	103,4%	44,4%	42,2%
Average (based on traffic)	39,7%	89,2%	48,9%	27,3%

% HGV
17.4% → 23.3%

Motorways with highest traffic increase

AP-7 Valencia-Alicante	58.4%
AP-7 Tarragona-Valencia	57.0%
AP-2 Zaragoza-Mediterráneo	54.6%

Motorways with highest traffic volume

AP-7 La Jonquera – BCN- Tarragona (*)	72,079
AP-7 Tarragona-Valencia	35,368
AP-4 Sevilla - Cádiz	32,059

(*) In PK 146 the total ADT reached 157.399
12 sections with ADT>100.000

Motorways with the highest % HGV ratio

AP-2 Zaragoza-Mediterráneo	35.7%
AP-7 Tarragona-Valencia	30.7%
AP-1 Burgos - Armiñón	28.1%

Increase >100%

Economic impact: fiscal contribution

FISCAL RETURN (% INCOMES)	
VAT	21.0%
TAXES	2.3%
Land taxes	1.6%
SOCIAL TAXES	1.7%
CORPORATE TAXES	15.9%
TOTAL	40.9%

En M€

	VAT	TAXES		Social taxes	Corporate taxes
		Land taxes	Other taxes		
AP1 Europistas	14.6	1.1	0.5	1.2	11.0
Acesa	109.5	8.3	3.6	8.9	82.9
Aumar	66.2	5.0	2.2	5.4	50.1
Invicat	20.2	1.5	0.7	1.6	15.3
	210.4	16.0	7.0	17.0	159.3

409.8 M€/año

Los municipios de la AP-7 dejarán de ingresar 3,75 millones por el IBI

Es tracta de la quantitat que va pagar l'any passat Abertis per l'impost als gironins per on passa el traçat i. Els consistoris admeten que suposarà un



Municipalities on the AP-7 (from Gerona province) will not collect anymore 3.75 M€ on land taxes

PUNTO EMPRESARIAL

Eliminación de peajes: los municipios catalanes dejarán de ingresar 14,4 millones de IBI al año

Algunos ayuntamientos podrían pedir entre un 10-20% de su presupuesto local



Peajes en Cataluña (Foto: El Financero)

Barcelona

El final de los peajes en Cataluña, el próximo 31 de agosto de



Toll de-activation: Catalan municipalites will stop collecting 14.4 M€ of land taxes

Some city halls ask for compensation measures

Robberies have increased between **15% and 17%**

Robos en las autopistas catalanas

Como cada verano, cientos de miles de desplazamientos están a punto de producirse durante estas vacaciones y muchos de ellos se realizan en coche. Las autopistas entre Barcelona y Perpiñán están especialmente vigiladas debido a los numerosos robos e Inco

Solamente e autoridades carga de car el interior de

Robberies in Catalans motorways

ano las de la encia en

Según la Di vacaciones en España, lo que significa que en ningún momento en Cataluña aumentará.

El truco del «neumático pinchado»

Una técnica muy utilizada por los ladrones de coches, y a veces de pasajeros, es aprovecharse de la vulnerabilidad del neumático. A partir de ahí, los ladrones intentan arrastrar el neumático hasta el interior del coche para robarlo.

The flat tire trick

esperar un momento de descuido para robar objetos del interior del coche, como un bolso de mano o una cartera que, a menudo, están sobre el asiento del pasajero. A veces incluso proponen ayudar a la víctima en la reparación del neumático.

Robos también en las áreas de servicio

La mayor parte de las veces, a

Theirs also in service areas

SUCESOS

En los últimos 15 meses, los Mossos han detenido a 221 multirreincidentes especializados en actuar en las autopistas y carreteras de Catalunya.

Los robos crecen el 17% en las autopistas tras el fin de los peajes

GERMÁN GONZÁLEZ Barcelona

Aprovechaban que los vehículos estaban estacionados para robar ob

la Unidad Operativa de Movilidad, Ivan Clotet, la liberación de los peajes en las autopistas de Catalunya ha hecho incrementar estos robos entre un 15% y un 17%. Los ladrones, precisó Clotet, son multirreincidentes y

Robberies increase 17% after the end of tolls

han detenido a 221 multirreincidentes

contra esta delincuencia en carretera.

Lorena Sobbia / Europa Press



Camiones estacionados por la noche en la autopista AP-7

ración» de agentes en la carretera, y apoyo aéreo, de drones y helicóptero. Asimismo, en los paneles informativos de la red viaria catalana se reproducirán consejos de seguridad.

Órdenes de alejamiento

miento de los delincuentes de estas vías. Desde 2017 se han concedido 60 de las principales autopistas en las que actúan los sospechosos detenidos.

La policía catalana destacó la importancia de la coordinación

vías rápidas para resolver este tipo de delitos.

Los Mossos señalan que el año pasado se registraron unos 3.900 hechos delictivos en las vías catalanas y en lo que llevamos de 2024 unos 1.000 casos, por lo que las cifras podrían aumentar a final de este año sobre un 17%, teniendo en cuenta que aún queda la campaña de verano.

En los primeros tres meses de este 2024, el 70% de la delincuencia en la autopista son hurtos en áreas de servicio, gasolineras y coches que paran en arcenes, mientras que el 20% son bandas de telefoneros, que actúan más en invierno para robar las cargas de los camiones. Hay un 25% de delitos violentos.

Una de las últimas operaciones ha sido la Operación Diablo, que culminó el 29 de mayo, tras ocho meses de investigación, con la detención de seis individuos que acumulaban un centenar de antecedentes. Se trata de una banda violenta que actuaba en el área metropolitana de Barcelona y el sur de Tarragona. Concretamente, actuaban en la AP-7, la C-58 y la C-33 durante la noche y la madrugada. Robaban vehículos de gama alta con los que acudían a áreas de servicio y descanso para asaltar camiones y vaciar su

SUCESOS

Seis detenidos en una operación contra ladrones de autopistas

G.G. Barcelona

Los Mossos d'Esquadra detuvieron ayer a seis personas por presuntamente pertenecer a una banda especializada en cometer asaltos a vehículos de carga que circulaban por autopistas catalanas.

La investigación se inició a finales del pasado octubre a partir de un asalto violento que hubo en la AP7, en las comarcas de Tarragona. Los sospechosos eran telefoneros, ladrones especializados en asaltar camiones estacionados en las áreas de servicio de las vías rápidas para robar su carga. Habitualmente, aprovechan que el conductor duerme para romper la rela

6 people arrested in a police operation against thieves

cámaras de seguridad de algunas áreas de servicio. Ayer, en una operación de la División de Tráfico de los Mossos, de la Unidad de Investigación de Rubí y de la Unidad de Investigación de Gavà, los agentes de la policía catalana realizaron seis entradas y registros en viviendas de las poblaciones de Barcelona, Badalona, L'Hospitalet de Llobregat y Cerdanyola del Vallès. En ellas encontraron a los sospechosos y hallaron documentación y otras pruebas que los vinculan con algunos de

Les effets de la gratuité : synthèse

- Une forte hausse des trafics, VL et surtout PL (élasticité prix)
- Report et induction de trafic
- Le report n'est pas en soi un problème car les autoroutes sont faites pour accueillir un important trafic.
- Mais cela suppose d'accroître les dépenses de maintenance et les investissements (aires de repos)
- Or les recettes sont nulles alors que les dépenses augmentent.
- C'est le coût de la re-budgétisation....

Sommaire

1) La fin de concessions autoroutières en Espagne

2) Quel avenir pour les péages en France ?

- **Les concessions de la débudgétisation à la privatisation**
- **Quels scénarios pour « l'après concession » ?**

1970



— Autoroute en service en 1970

1980



1990



2000



Les principaux actionnaires :

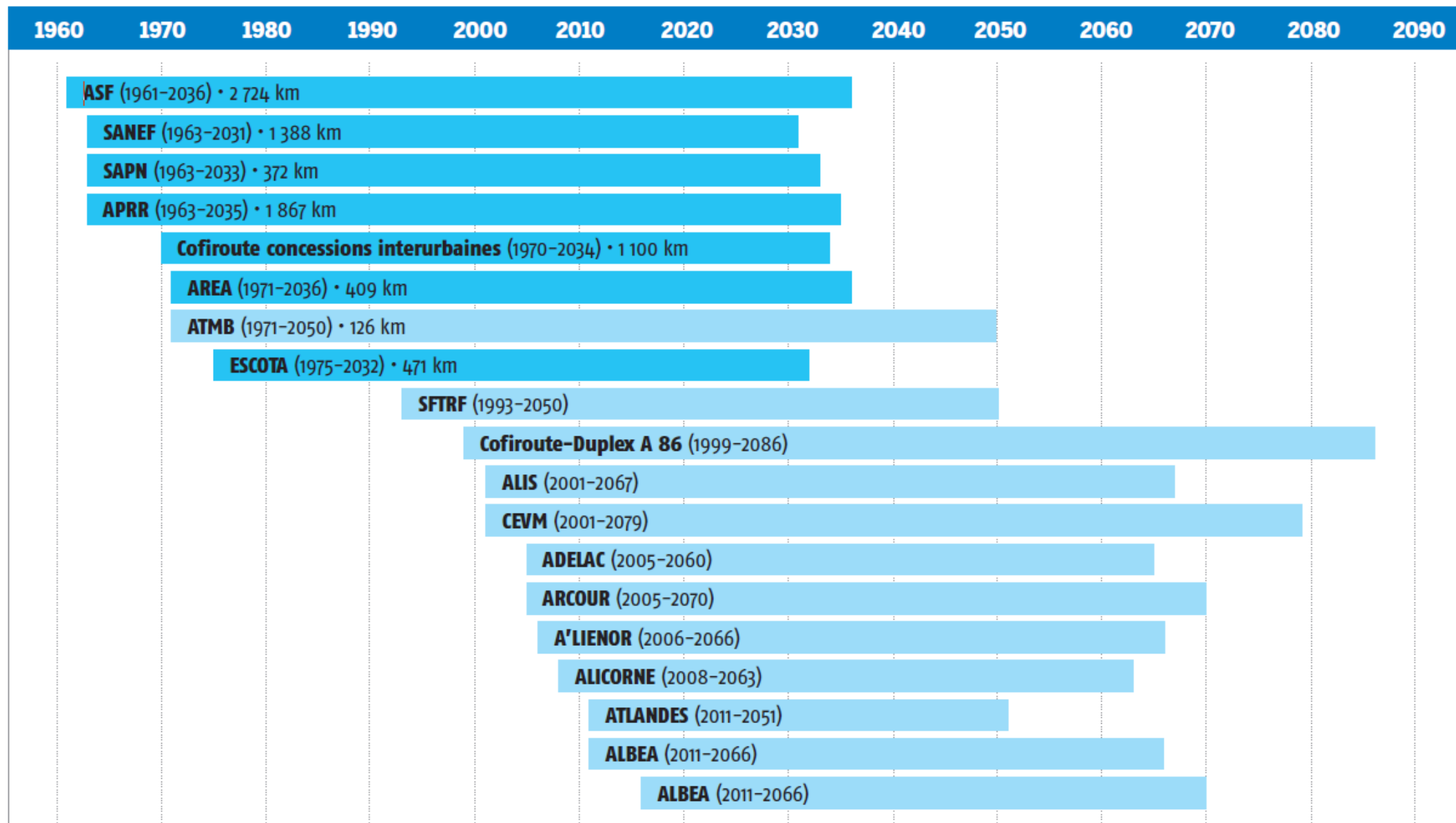
ASF + Cofiroute + Escota = **Vinci**

APRR + AREA = **Eiffage**

SANEF + SAPN = **Abertis**



Les principales concessions autoroutières en France et leur échéance



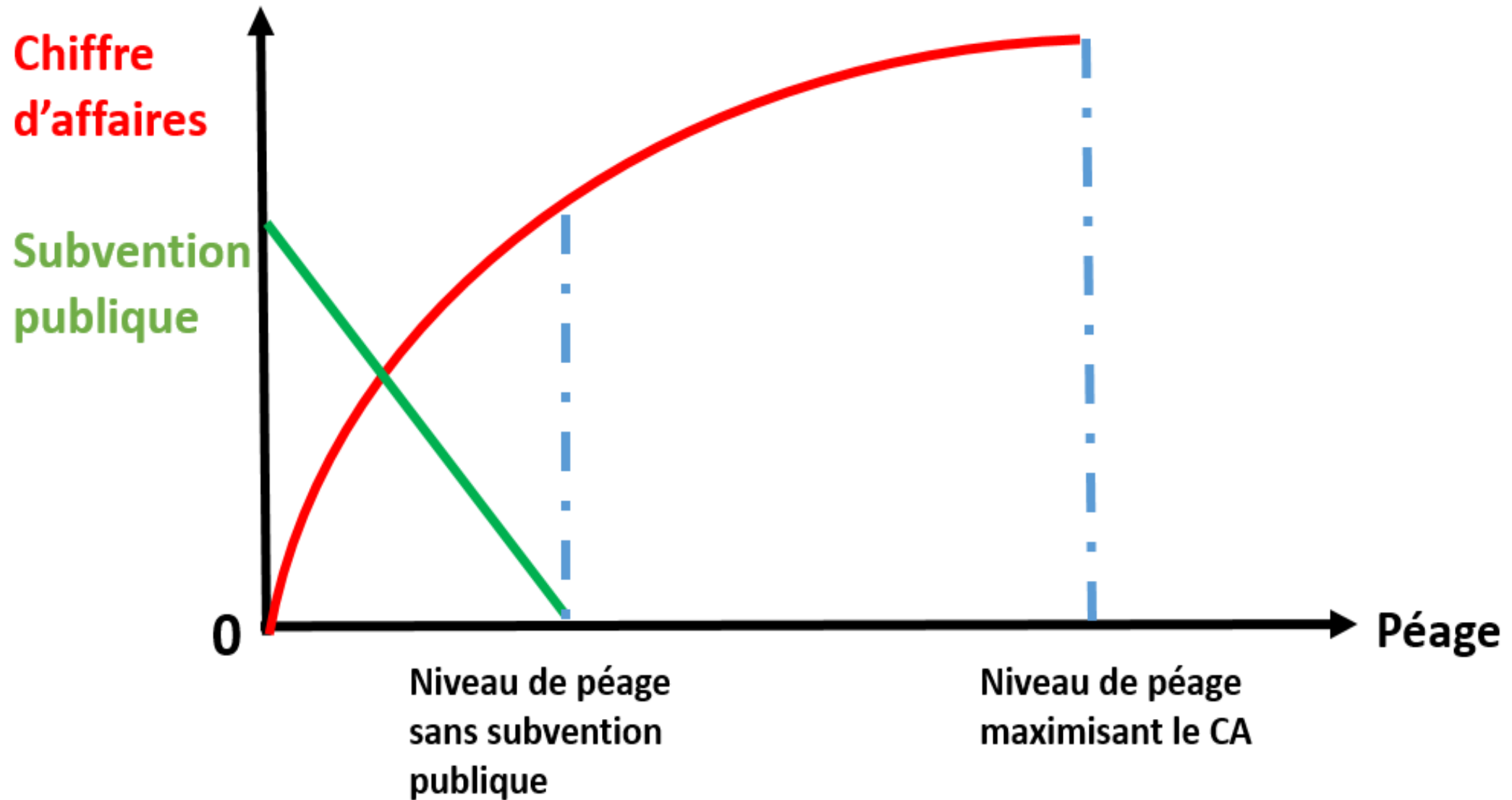
Source : ART 2023 et DGITM (Rapport d'activité 2021 de la mission d'exécution et contrôle des contrats de concession d'autoroutes et d'ouvrages d'art)

Les concessions qui arrivent à échéance dans la décennie 2030 représentent 8 457 km de linéaire sur un total concédé de 9 000 km.

La logique des concessions autoroutières

- Contrainte financière et débudgétisation
- La loi de 1955 : article 1, les routes sont gratuites... mais.....
- Le rapide développement du réseau autoroutier
- Les premières tentatives de libéralisation (Chalandon) et leurs limites
- La pratique de l'adossement et sa remise en cause (loi Sapin)
- Les concessions et leur prolongation comme solution passe-partout. Encore et toujours la débudgétisation

Quel est le péage optimal ? Trois options !

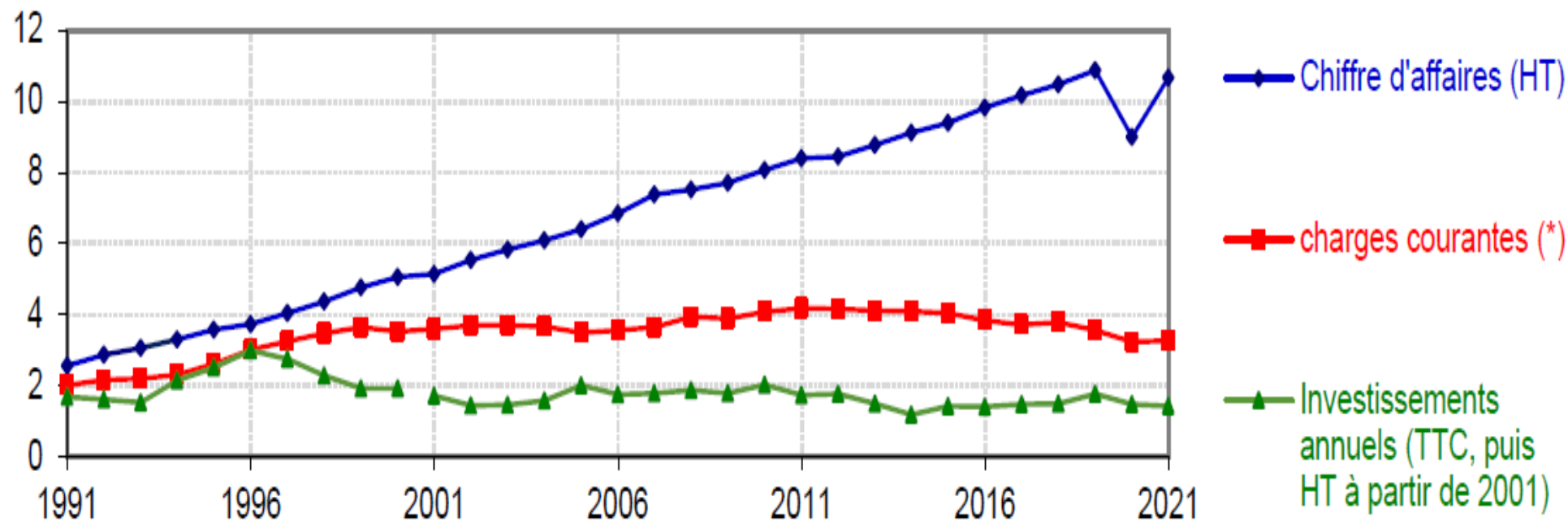


La logique des privatisations

- Accroître les recettes, unitaires et totales, pour accroître les recettes publiques
- Recettes publiques = soulte initiale + taxes annuelles (IS, TVA, Charges sociales, TAT, Redevances domaniales..) soit 40% du chiffre d'affaires
- Le concessionnaire doit, notamment en fin de concession, dégager un EBITDA important (60 à 70% du CA) pour payer les taxes et la rémunération du capital (y compris les risques...)
- Existe-t-il une rémunération optimale du capital ? Quel est le coût moyen pondéré du capital ?

La logique des privatisations

► Sociétés concessionnaires d'autoroutes : paramètres économiques (milliards d'euros courants)

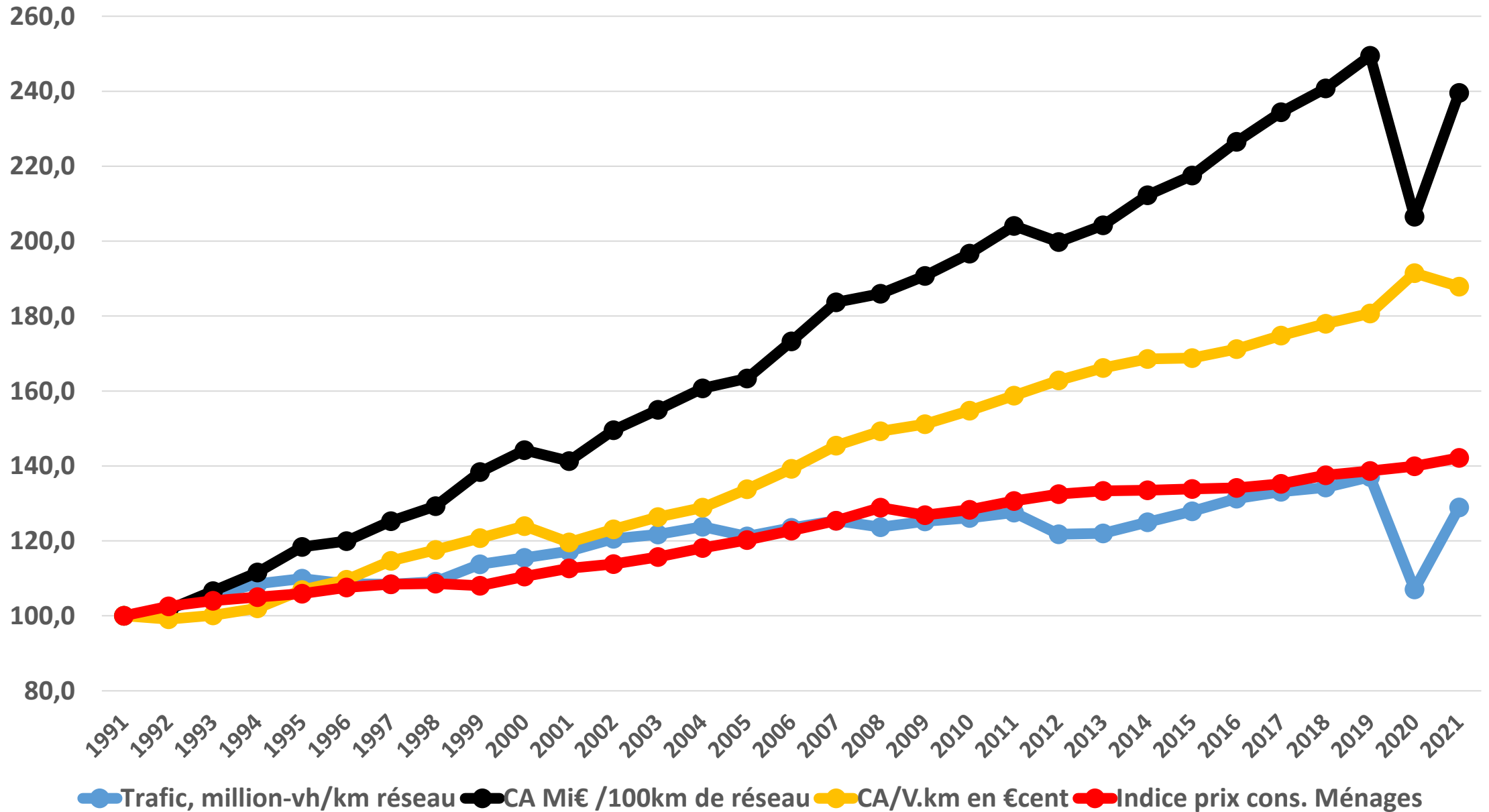


(*)Y compris TAT.

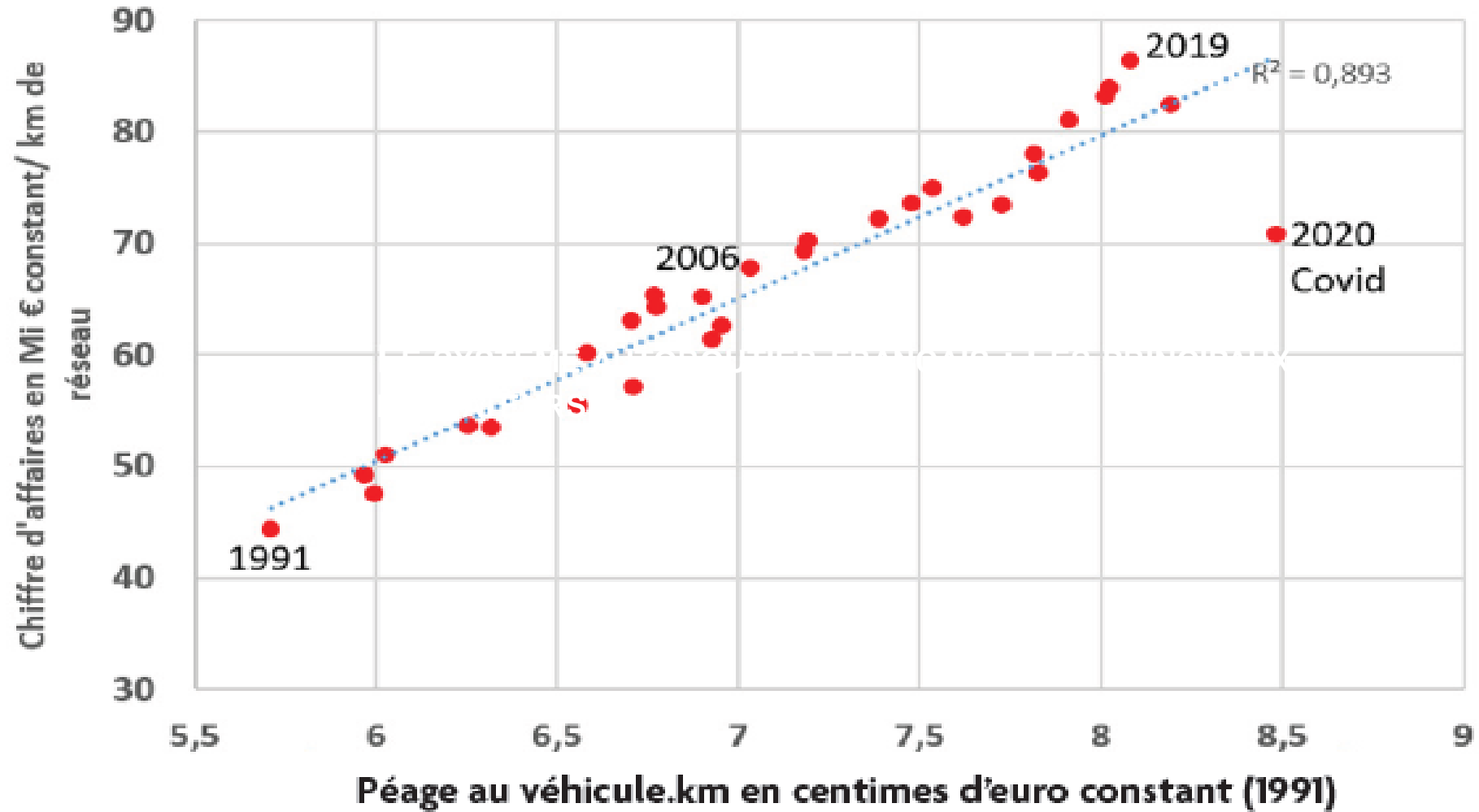
Changement de règles comptables à partir de 2000

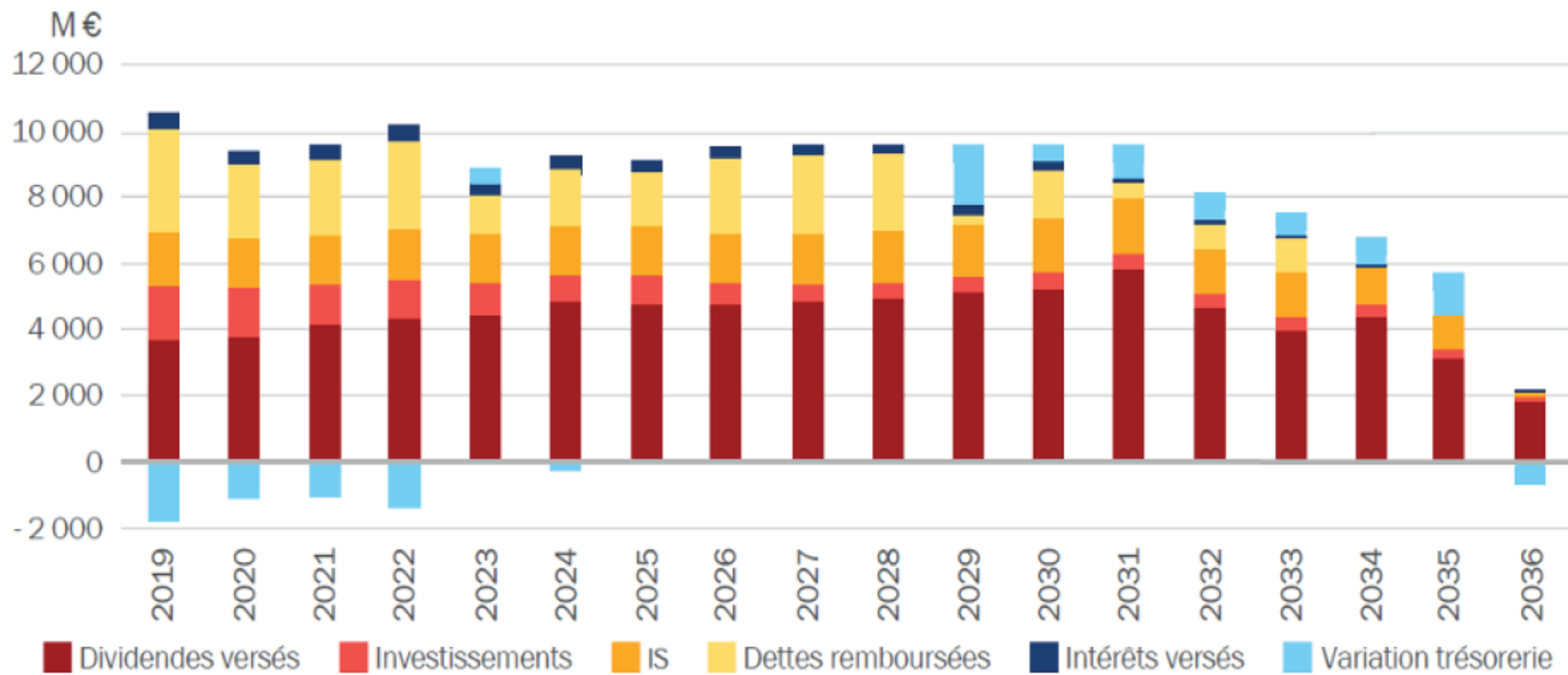
Source : ASFA

LE SYSTÈME AUTOROUTIER FRANÇAIS : LES PRINCIPAUX INDICATEURS

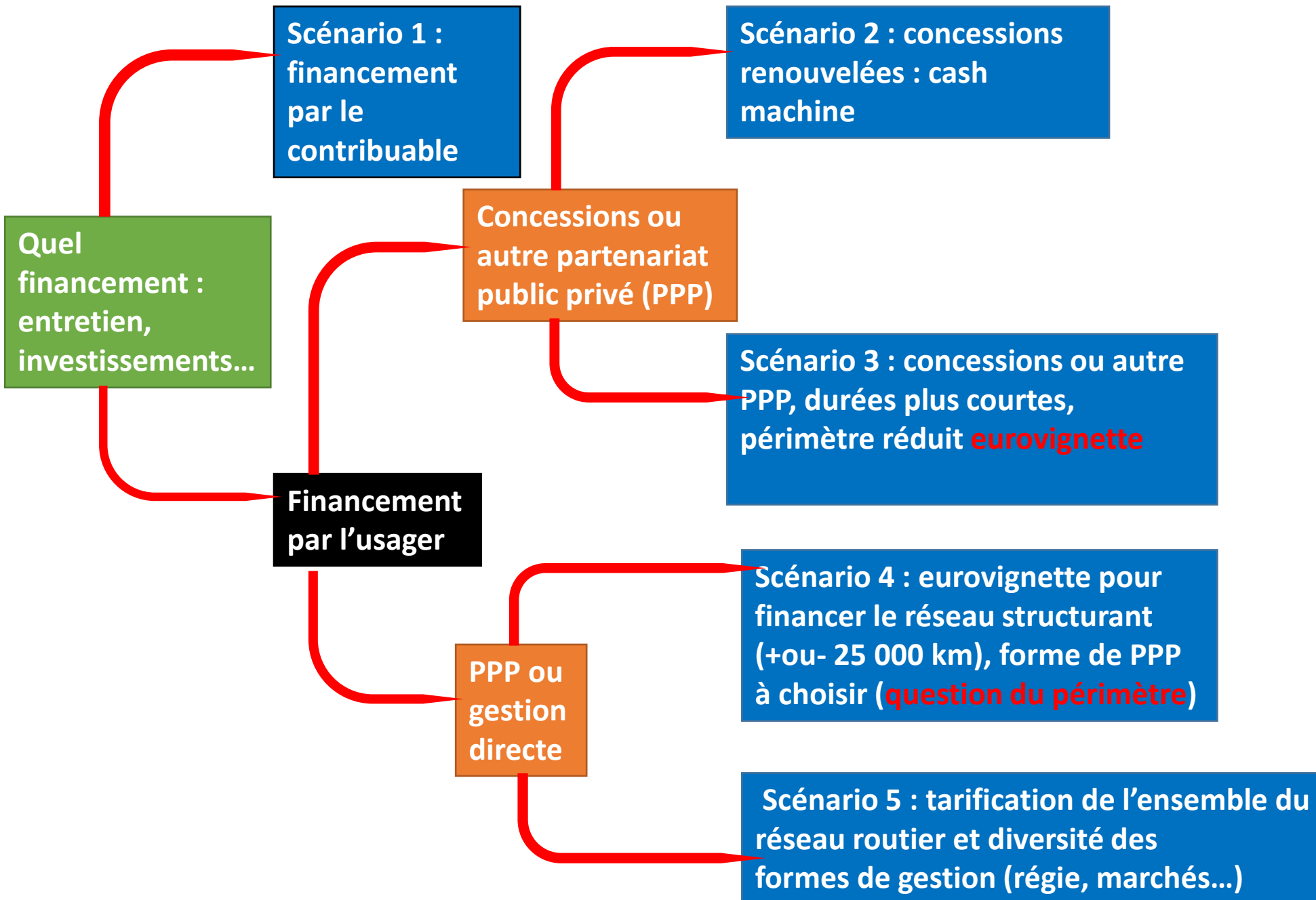


LA HAUSSE TENDANCIELLE DES PÉAGES (€ CONSTANT 1991)



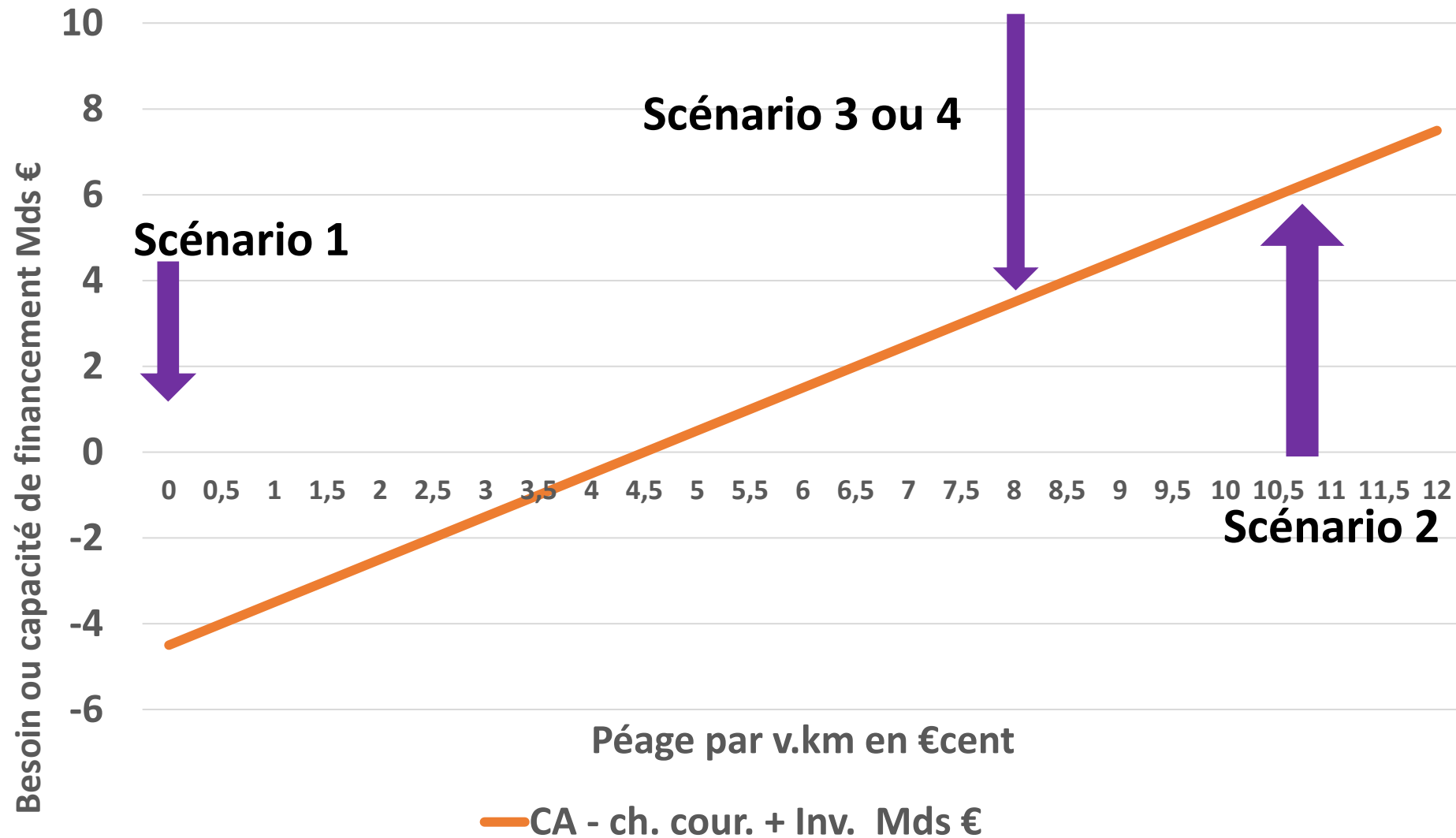


Estimation des flux de trésorerie des principales SCA. Source : ART, novembre 2020.



Scénario 1 : gratuité => besoin de financement 4,5 mds €, quelle origine des fonds ?

Mode de gestion : gestion directe, « shadow toll »,



Perspectives...

- Gratuité et coût de la re-budgétisation
- Vers un renouvellement des concessions (dépendance du sentier) comme « cash machines »
- Remplacer les concessions privées par des délégations de service public (DSP) ? Mais avec quels périmètres ?
- Comment rendre les péages compatibles avec la directive eurovignette ?

Le coût moyen pondéré du capital

$$CMPC = \frac{E \times k_E + D \times k_D \times (1 - t)}{E + D}$$

où :

- E : fonds propres ;
- D : fonds étrangers ;
- k_E : coût des fonds propres ;
- k_D : coût des fonds étrangers ;
- t : taux d'impôt ;

$$k_E = r_f + \beta_E (k_m - r_f)$$

- r_f : taux sans risque
- β_E : bêta des fonds propres
- k_m : taux de rentabilité du portefeuille de marché