

Le modèle concessif : inscrire la décarbonation dans le temps long

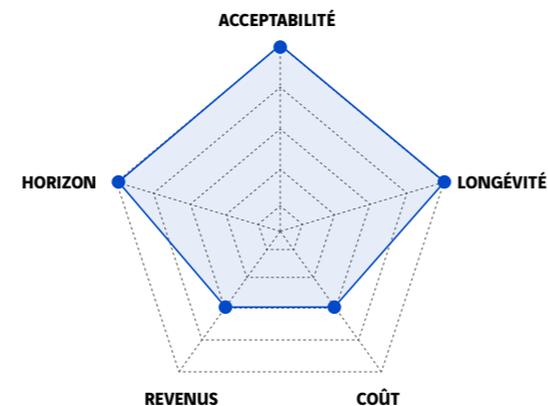
De nombreuses solutions existent pour réduire les émissions du secteur des transports dans les zones denses et sur les courtes distances. Toutefois, un grand nombre de ces mécanismes sont inopérants pour ce qui concerne les moyennes distances (comprises entre 10 et 100 km). S'agissant des déplacements domicile-travail en France, deux tiers des actifs travaillent hors de leur commune de résidence. Bien que la part des déplacements motivés par une activité professionnelle ne représente que 29 % du nombre total de déplacements, ils représentent néanmoins une part importante des distances totales parcourues. Sur le réseau autoroutier concédé à VINCI Autoroutes, 41 % des distances parcourues le sont pour un déplacement domicile-travail.

La décarbonation de la mobilité ne peut faire l'impasse sur les déplacements autoroutiers sur les moyennes et longues distances. En effet, les trajets effectués sur l'autoroute représentent 6% des émissions totales de CO₂ en France et 20% des émissions de CO₂ du secteur des transports. Dans quelle mesure le modèle concessif peut-il permettre d'accélérer la décarbonation des mobilités sur les moyennes et longues distances ?

→ FINANCER TOUT EN RÉGULANT LA CIRCULATION AUTOMOBILE

Le contrat de concession est un outil permettant à l'État de réaliser une mission de service public (investissement, construction, gestion de services) grâce à un concessionnaire. Par ce biais, l'État transfère une grande partie des risques (risques travaux, risque de financement, risque trafic) au concessionnaire. En contrepartie, ce dernier se rémunère par l'installation d'un péage dont l'objectif est de couvrir les coûts de construction, d'exploitation, d'entretien et d'amélioration de l'infrastructure²⁰⁷. Le péage permet également d'instaurer un coût d'usage de l'infrastructure. Le modèle concessif est fondé sur le principe de « l'utilisateur-payeur »²⁰⁸, limitant de fait l'utilisation de l'infrastructure. Le péage constitue en effet un instrument de régulation permettant par ailleurs de couvrir les coûts externes totaux liés à la circulation automobile. Un document de travail de la Direction générale du Trésor indiquait que seul le réseau interurbain approchait la couverture quasi (87%) voire totale (125%) des coûts externes totaux²⁰⁹ de la circulation automobile²¹⁰.

Les péages d'infrastructure sur le réseau concédé permettent d'internaliser une grande partie voire l'ensemble des externalités engendrées par la circulation automobile ; les montants des péages permettent par exemple de couvrir les coûts externes engendrés par la pollution ou la congestion. Sur le réseau non concédé, ces coûts ne sont que peu couverts, faute de mécanisme permettant de les internaliser.



→ INSCRIRE LA DÉCARBONATION DANS LE TEMPS LONG

Le modèle concessif est un contrat global permettant de créer des synergies entre l'exploitation de l'infrastructure et les investissements réalisés.

En concédant une infrastructure, l'État peut également promouvoir le développement d'innovations en matière de construction et de gestion des infrastructures routières.

En effet, différentes innovations permettent d'agir sur l'ensemble des *scopes*. Ces derniers sont analysés dans le cadre des bilans de gaz à effet de serre des entreprises. La classification en *scopes* permet de catégoriser les émissions selon différents périmètres opérationnels et de séparer les émissions directes liées à l'activité de l'entreprise des émissions indirectes. Ainsi, les *scopes* 1 et 2 se concentrent sur les émissions directes et indirectes liées aux consommations énergétiques ; le *scope* 3 se concentre, lui, sur les autres émissions indirectes, qui, dans le cas des concessions autoroutières, représentent la part majoritaire des émissions, puisqu'il s'agit de celles des clients.

En novembre 2019, VINCI Autoroutes et la Région Sud ont signé une convention de partenariat en faveur de l'Autoroute Bas Carbone²¹¹. Cette approche ambitieuse de réduire l'empreinte carbone du secteur autoroutier. Elle s'organise en quatre axes permettant d'agir sur l'ensemble des *scopes*.

Pour ce qui concerne les *scopes* 1 et 2, la stratégie vise à réduire les émissions liées aux consommations énergétiques des bâtiments et véhicules dédiés à l'exploitation du réseau et favoriser la production d'énergies renouvelables à proximité des emprises autoroutières (péages, aires de services, etc.) et des zones agricoles, le recyclage des déchets non dangereux collectés sur le réseau et des matériaux utilisés pour les revêtements autoroutiers ainsi que la création de continuités écologiques.

Sur le *scope* 3, l'enjeu pour les concessionnaires autoroutiers est d'encourager la décarbonation des mobilités du quotidien. Concrètement, le concessionnaire souhaite capitaliser sur le réseau maillé d'autoroutes pour développer de nouveaux usages de mobilité décarbonée, en particulier dans les zones rurales et périurbaines. L'objectif est de promouvoir une offre de mobilité satisfaisant

les besoins et attentes des Français afin de réduire la part des déplacements automobiles. Les concessionnaires autoroutiers s'appuient notamment sur le développement des transports collectifs (bus express, covoiturage) ou mutualisés (autopartage) pour décarboner les déplacements sur le réseau concédé. Cette ambition montre également le rôle central joué par l'infrastructure, et donc le concessionnaire, dans l'accélération d'une transition par le biais de plusieurs réalisations (parkings de covoiturage, voies prioritaires, pôles d'échanges multimodaux, etc.). Par ailleurs, d'autres innovations permettent de réduire les émissions liées à la circulation elle-même. Ainsi, la présence de 675 voies sans arrêt sur le réseau autoroutier concédé français a permis d'éviter l'émission de plus de 124 000 tonnes d'équivalent CO₂ en 2019²¹². À terme, le développement des voies dites *free flow*, garantissant la vitesse maximale de passage sous la barrière de péage, permettra de réaliser des économies supplémentaires en termes d'émissions de CO₂. Le modèle de la concession permet ainsi au concessionnaire, qui a la charge de l'exploitation du réseau, d'entreprendre et de financer des dispositifs permettant de décarboner la mobilité²¹³.

→ LE RISQUE D'UNE DISTINCTION ENTRE PERCEPTEUR ET EXPLOITANT

Les évolutions actuelles en matière de tarification routière, notamment en direction des camions, créent une distinction claire entre la gestion et l'exploitation de l'infrastructure d'une part et la perception du péage de l'autre. Dans le cadre de l'écotaxe française, qui devait s'appliquer aux poids lourds sur le réseau non concédé, l'entreprise perceptrice du péage (Ecomouv) aurait normalement dû entretenir uniquement les portiques. Cette séparation entre le percepateur et l'exploitant peut faire peser un risque sur la pérennité du modèle concessif dès lors que le concédant décide de ne plus affecter les recettes à l'entretien routier. Elle rend impossible l'action systémique sur les mobilités et l'exploitation des infrastructures que permet la concession.



→ RETROUVEZ L'INTÉGRALITÉ DE NOTRE RAPPORT SUR NOTRE SITE INTERNET EN SCANNANT CE QR CODE.

Qui paie ?



ÉTAT



PRIVÉ

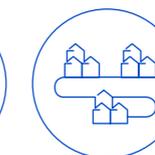


USAGER

À quelle échelle ?



LOCALE



RÉGIONALE



NATIONALE