

Les autoroutes, machines à profit

La Croix, 18 septembre 2014

C'est une charge d'une rare violence que livre l'Autorité de la concurrence contre les sociétés d'autoroutes. Dans un avis, publié jeudi 18 septembre, elle les accuse d'être assises sur « une rente », qui devrait être partagée, selon elle, avec l'État et les usagers.

La privatisation des autoroutes en 2006 apparaît d'abord comme une belle affaire pour les sociétés concessionnaires, qui sont contrôlées par Vinci (ASF, Escota et Cofiroute), Eiffage (APRR et Area) et l'espagnol Abertis (Sanef, SAPN).

Des actionnaires heureux

Les sept concessionnaires historiques ont distribué entre 2006 et 2013 des dividendes représentant 136 % de leur résultat net, soit au total 16,7 milliards d'euros, dont 5 milliards d'euros de dividendes exceptionnels, souligne l'Autorité de la concurrence, dans son avis publié jeudi 18 septembre. Il y a un an, la Cour des comptes avait déjà dressé un rapport très critique sur les sociétés d'autoroutes.

Le chiffre d'affaires a progressé de manière constante

Entre 2004 et 2013, le chiffre d'affaires a progressé de 41 % passant de 5,8 milliards d'euros à 8,2 milliards. Le secteur a donc été largement épargné par la crise. L'augmentation du trafic est certes limitée (+ 4,1 % depuis 2007), mais continue.

Elle s'établirait à 0,7 % par an jusqu'en 2030, selon les prévisions. Surtout, l'augmentation du tarif des péages (+ 22 %) depuis 2004 a été quasi systématiquement supérieure à l'inflation.

« Les textes stipulent qu'ils doivent augmenter si les prix augmentent, mais il n'est pas prévu qu'ils baissent en période de déflation », rappelle un membre de l'Autorité. La hausse réglementaire doit être au moins égale à 70 % de l'inflation jusqu'à la fin des concessions.

Mais dans les faits, dans le cadre des contrats de plan, elle peut monter à 80-85 % de l'inflation à laquelle s'ajoute une compensation des investissements prévus.

Une rentabilité exceptionnelle

Résultat, les sociétés d'autoroute, qui ont bien su maîtriser leurs coûts, affichent une « rentabilité exceptionnelle ». Les ratios résultat net sur chiffre d'affaires sont compris entre 20 et 24 %.

« Pour 100 € de péages payés par l'utilisateur, entre 20 et 24 € est du bénéfice net pour les concessionnaires d'autoroutes », résume Bruno Lasserre, le président de l'Autorité de la Concurrence.

À titre de comparaison, la rentabilité nette de Vinci et d'Eiffage s'est établie, concessions autoroutières incluses, à respectivement 5,1 % et 2,3 % en 2013. Avec leurs revenus récurrents, les autoroutes compensent largement les métiers plus cycliques du BTP.

Une activité sans risques

Les sociétés concessionnaires disposent d'un monopole géographique sur les trajets autoroutiers. L'Autorité de la concurrence relève également une faible « substituabilité » avec les trajets par les routes nationales et une faible élasticité prix du trafic.

« La rentabilité de ces sociétés est totalement déconnectée des coûts et disproportionnée par rapport au risque de leur activité », souligne le patron du gendarme de la concurrence.

Avantage à s'endetter

Selon lui, même la lourde dette (23,8 milliards d'euros) ne constitue pas un risque en tant que tel pour les concessionnaires. Les péages dégagent suffisamment d'argent pour rembourser. Mieux, les sociétés ont tout intérêt à s'endetter. Elles disposent en effet d'un avantage fiscal leur permettant de déduire intégralement leurs intérêts d'emprunt. Pour l'État, le manque à gagner est évalué à 3,4 milliards d'euros, souligne l'Autorité.

Le besoin d'une plus grande régulation

L'Autorité de la concurrence demande d'encadrer davantage les activités des sociétés d'autoroute. Elle préconise une « meilleure régulation » du secteur, en imposant notamment une nouvelle formule d'indexation du tarif des péages.

Basée sur d'autres variables comme les coûts ou le trafic, elle « serait de nature à limiter leur augmentation, voire à rendre possible leur baisse », écrit l'Autorité, en formulant au total 13 recommandations. [...]

Note : L'Autorité de la Concurrence est une institution indépendante chargée de veiller au fonctionnement concurrentiel des marchés.

Exploitation pédagogique

1. Comment est organisée aujourd'hui en France l'exploitation du réseau autoroutier ? Vous préciserez les caractéristiques de ce marché : qu'est-ce qui s'échange ? Qui offre ? Qui demande ? À quel prix ? Quelle est la structure de marché ?
2. Qu'est-ce que le chiffre d'affaires ? Quelles sont les deux variables dont il dépend ?
3. Comment s'explique la croissance du chiffre d'affaires des sociétés d'autoroutes entre 2004 et 2013 ?
4. Pourquoi peut-on parler de « rentabilité exceptionnelle » dans le secteur autoroutier ?
5. Comment peut-on expliquer le pouvoir de marché des sociétés d'autoroutes ?
6. Quels sont les gagnants et les perdants de cette situation ?

Corrigé

1. Le réseau autoroutier reste la propriété de l'État mais, depuis les privatisations de 2006, l'exploitation du réseau routier est concédée à des sociétés privées contrôlées par des groupes du BTP, Vinci, Eiffage et Albertis. Sur ce marché, s'échange un service, la liaison autoroutière entre deux points, offert par les sociétés d'autoroutes et demandé par les automobilistes, les motards et les poids lourds, à un prix qui est le péage. Ce marché est très concentré, les sept sociétés citées dans le premier paragraphe de l'article se partageant le chiffre d'affaires du secteur (en fait 92 % de ce chiffre d'affaires, le reste étant réalisé par des sociétés de taille beaucoup plus réduite comme les sociétés gérant les tunnels du Mont-Blanc ou de Fréjus). Il s'agit donc d'un marché oligopolistique.
2. Le chiffre d'affaires est le montant des ventes. Comme pour toute entreprise, il dépend du volume des ventes et des prix de vente. Ici, il est donc fonction du trafic autoroutier et des tarifs de péage.
3. La croissance du chiffre d'affaires des sociétés d'autoroutes (+ 41 % entre 2004 et 2013) tient à la fois à la progression du trafic et à la hausse des péages. Mais la hausse du trafic ayant été relativement limitée, c'est surtout la forte augmentation du tarif des péages (+ 22 %) qui a soutenu le chiffre d'affaires. Cette hausse des tarifs a été supérieure à l'inflation.

4. Les données montrent que la rentabilité du secteur peut être qualifiée d'exceptionnelle. Le bénéfice net (c'est-à-dire après paiement de l'impôt sur les sociétés) représente 20 à 24 % du chiffre d'affaires. La comparaison de ce ratio avec celui des autres activités des groupes montre son niveau exceptionnellement élevé : pour l'ensemble du groupe Vinci par exemple, le bénéfice net représente 5,1 % du chiffre d'affaires. Cette rentabilité apparaît d'autant plus exceptionnelle qu'elle n'est pas justifiée par le risque encouru, y compris le risque lié à l'endettement puisque les recettes des péages garantissent aisément le remboursement de la dette et que les intérêts des emprunts sont déductibles fiscalement.
5. Le pouvoir de marché est la capacité d'une entreprise à imposer ses prix sur le marché. Il est d'autant plus fort que le marché est concentré et que la demande est peu sensible au prix. Or, chaque société d'autoroute dispose de fait d'un monopole sur les trajets de la concession (elle n'est pas concurrencée par les autres sociétés d'autoroute). De plus, chaque marché est protégé par la faible substituabilité avec les autres modes de transport (train ou avion, souvent plus chers et moins pratiques notamment quand on voyage à plusieurs et avec bagages) et avec les trajets sur les routes classiques (l'autoroute est plus rapide et plus sûre). Il s'ensuit une faible élasticité de la demande au prix : le risque de voir baisser le trafic quand le tarif des péages augmente est faible.
6. Les gagnants sont les sociétés d'autoroutes qui profitent d'une rente de monopole et leurs actionnaires qui bénéficient de généreuses distributions de dividendes. Les perdants sont les usagers et l'État propriétaire du réseau qui devrait, selon l'Autorité de la concurrence, renégocier avec les sociétés d'autoroute afin de réguler le secteur dans l'intérêt général (revoir les tarifs et partager les bénéfices).