

## Tribune

### « Les conclusions de la conférence 'Ambition France Transports' s'annoncent historiques »

Comment financer la transition écologique dans les transports et préparer la fin des contrats des concessions autoroutières ? Le think tank TDIE fait des propositions qui évitent d'augmenter la pression fiscale et que résume Thierry Dallard, ancien président du directoire de la Société du Grand Paris.



La fin des contrats de concessions est l'occasion de réorienter les flux financiers utilisés depuis soixante-dix ans pour investir dans les autoroutes vers les nouveaux besoins dans les transports, sans pression fiscale nouvelle sur les contribuables, estime Thierry Dallard. (Birgit Reitz-hofmann - Stock. ado)

Publié le 1 juil. 2025 à 18:15

Mis à jour le 1 juil. 2025 à 18:59

La conférence des financements « [Ambition France Transports](#) », lancée par le Premier ministre le 5 mai à Marseille, vise à trouver les financements pour la transition écologique dans les transports et [préparer l'après-contrats des concessions autoroutières historiques \(2031-2036\)](#). Ses conclusions s'annoncent historiques : soit elles détermineront une politique d'investissement pour les trente prochaines années, soit elles incarneront un échec comparable à l'abandon de l'écotaxe en 2014 si rien n'est décidé.

Pour préparer ces échéances (Sanef en premier en 2031, ASF en dernier en 2036), il est crucial que quelques grands principes structurants soient définis par la conférence puis validés par le Parlement, afin que l'administration puisse travailler dès 2026 à sa mise en oeuvre. Il faudra ce temps-là pour être opérationnel fin 2031, à la fin du premier contrat de concession.

**Augmenter les impôts ou pas ?**

Le régime des concessions a permis de développer en soixante-dix ans un réseau autoroutier de qualité, financé hors budget public. Il faut donc décider, maintenant, si ce réseau basculera à la fin des contrats actuels dans le régime commun du réseau routier national, où les contribuables paieraient pour les dépenses d'entretien et de modernisation, ou si le modèle des concessions sera maintenu, préservant le principe du péage : soit l'entretien des autoroutes retourne à la charge du contribuable, soit il est maintenu à la charge de ses usagers.

Dans le premier cas, ce sera une charge de 5 milliards d'euros par an de plus pour nos impôts. Dans le second cas, ça sera un potentiel significatif de financement de la mobilité qui déchargera durablement le contribuable.

### **Lire aussi :**

[Routes, rail : ces trois nouvelles pistes pour financer les besoins massifs des transports](#)

[Tarifs d'autoroute, trains : les pistes de réforme du régulateur des transports](#)

Dans son récent rapport sur le financement de la transition écologique, le think tank TDIE propose de maintenir les péages en l'état à la fin des contrats : composés pour 30 % de leur montant d'une « redevance d'usage », selon les termes techniques, pour financer les besoins d'entretien de l'autoroute empruntée, et pour 70 % d'une « redevance pour les externalités négatives » (pollution, émission carbone, bruit, etc.) qui pourrait financer les investissements de la transition écologique.

TDIE développe l'hypothèse de sociétés concessionnaires publiques dont les dividendes seraient orientés [vers la rénovation des routes nationales](#). Elles confieraient les missions opérationnelles à des entreprises privées, ces dernières ayant fait la preuve de leurs savoir-faire.

### **Combien peut-on espérer ?**

Dans son rapport, TDIE estime par ailleurs à 40 milliards d'euros par an les investissements pour la transition écologique entre 2035 et 2050, doublant ainsi le chiffre d'affaires annuel des travaux publics. La sanctuarisation des moyens nécessaires est donc essentielle pour mobiliser les entreprises et leur permettre d'investir et de recruter pour être en mesure de répondre à un doublement de leur activité dans les dix ans.

Les volumes de péages en 2037 avoisineront les 16 milliards d'euros par an (en valeur 2037). La part nécessaire à l'entretien des autoroutes devrait se limiter à 30 %, soit environ 5 milliards. Le budget général de l'Etat récupère environ 34 % des péages actuels. Il est raisonnable de préserver un taux identique en 2036 (soit 5,5 milliards d'euros).

Il restera alors un flux annuel de 5,5 milliards d'euros qui pourra être affecté et sanctuarisé pour les besoins du secteur des transports et la part mobilité de la transition écologique. En reprenant l'effet de levier financier qui a permis à la Société du Grand Paris de financer [le Grand Paris Express](#), ce flux annuel donnera accès à 280 milliards d'euros d'investissements dans de nouveaux projets ou dans les travaux de régénération.

En d'autres termes, il s'agit de réorienter les flux financiers utilisés depuis soixante-dix ans pour investir dans les autoroutes vers les nouveaux besoins dans les transports, sans pression fiscale nouvelle sur les contribuables. [Les conclusions de cette conférence seront donc bel et bien historiques.](#) d'une façon ou d'une autre.

**Thierry Dallard** est ancien président du directoire de la Société du Grand Paris et président honoraire de l'Union des ingénieurs des ponts, des eaux et des forêts.