



*Association Européenne des Concessionnaires  
d'Autoroutes et d'Ouvrages à Péage*

*European Association of Toll Road Infrastructure Operators*

# MANIFESTE DE L'ASECAP

---

Le modèle de concession autoroutière au service d'une  
mobilité européenne équitable, résiliente, durable et  
compétitive

**IL N'Y A PAS DE ROUTE GRATUITE**



# TABLE DES MATIÈRES

- 1 Contexte
- 2 Pourquoi les concessions sont essentielles
- 3 Le péage : un outil pour l'avenir
- 4 Déficit d'investissement et urgence
- 5 Le principe utilisateur-payeur : un fondement d'équité et de durabilité
- 6 Bénéfices socioéconomiques
- 7 Les concessions autoroutières et la feuille de route de l'UE fondée sur le Green Deal et les objectifs Fit for 55
- 8 Un appel à une politique visionnaire
- 9 Le modèle de concession et les mécanismes de péage : des instruments pour construire l'infrastructure routière de demain

## 1. Contexte

Le réseau autoroutier européen constitue un atout stratégique qui soutient la croissance économique, la cohésion territoriale, l'intégration du marché, les objectifs climatiques ainsi que la libre circulation des personnes et des marchandises. Pourtant, plusieurs États membres ont récemment envisagé ou mis en œuvre une suppression partielle des péages. L'Italie, l'Irlande, les Pays-Bas et la Pologne réexaminent leurs cadres de péage, tandis que l'Espagne et le Portugal ont déjà supprimé les péages sur certains corridors.

Ces décisions nationales ne sont pas isolées : elles créent une tendance déstabilisatrice qui risque de fragiliser trois piliers de la politique européenne des transports :

- la durabilité environnementale ;
- la responsabilité budgétaire ;
- le déploiement cohérent d'infrastructures de haute qualité.

Le péage, fondé sur le principe utilisateur-payeur, est bien plus qu'un outil de financement. Il constitue la pierre angulaire d'une mobilité résiliente, alignée sur les objectifs climatiques et tournée vers l'avenir. Affaiblir ce cadre compromet la capacité de l'Europe à entretenir, moderniser et décarboner son réseau routier stratégique.

---

## 2. Pourquoi les concessions sont essentielles

Le modèle de concession est un cadre éprouvé et solide qui a permis à l'Europe de développer des infrastructures de transport de haute qualité sans peser sur les budgets publics. Le réseau exploité par les membres de l'ASECAP totalise plus de 81 000 km de routes à péage, formant l'épine dorsale du marché unique :

- 92,9 % du transport intérieur de passagers se fait par la route ;
- 74,4 % du fret intérieur dépend des autoroutes ;
- les émissions du transport routier représentent 73,2 % des émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports et 21,1 % des émissions totales de l'UE ;
- la demande de transport de marchandises a augmenté de 38,6 % depuis 2000.

Ce réseau est indispensable pour la compétitivité, le commerce, la résilience des chaînes d'approvisionnement, le tourisme, les déplacements quotidiens et la cohésion entre les régions rurales, périphériques et ultrapériphériques. Plus récemment, il s'est affirmé également comme un élément indispensable de la souveraineté européenne, mobilisé pour le déplacement d'unités militaires vers les zones de conflit.

Ces chiffres reposent sur des données probantes issues de l'étude PwC 2024 commandée par l'ASECAP.

Ce modèle garantit :

- la réalisation efficace d'infrastructures sans pression sur les budgets publics ;
- le transfert des risques opérationnels, financiers et de performance aux concessionnaires ;
- des standards élevés en matière de sécurité, d'entretien et de responsabilité environnementale ;
- des cycles d'investissement de long terme et une innovation continue ;

- la transparence grâce à des obligations contractuelles clairement définies ;
- une intégrité renforcée par des cadres de conformité d'entreprise.

Les concessionnaires financent, entretiennent et exploitent le réseau en échange des recettes provenant des usagers. Ce système aligne la responsabilité économique sur l'impact environnemental, faisant du principe utilisateur-payeur un élément essentiel du développement durable.

**Ce modèle européen s'est par ailleurs diffusé dans le monde entier.**



### 3. Le péage : un outil pour l'avenir

Le péage est bien plus qu'un mécanisme de paiement. C'est un levier stratégique pour la mobilité de nouvelle génération en Europe.

Il contribue notamment à :

- une gestion intégrée du trafic et à la réduction de la congestion ;
- la décarbonation rapide du transport routier ;
- des infrastructures résilientes face au changement climatique ;
- la digitalisation des autoroutes, y compris le déploiement des systèmes C-ITS et CCAM ;
- le développement de la mobilité militaire ;
- l'intégration des véhicules électriques, des véhicules autonomes et des services de mobilité partagée ;
- un accès équitable à une mobilité sûre et de haute qualité dans toutes les régions.

Les recettes de péage, lorsqu'elles sont réinvesties, permettent des améliorations continues : infrastructures zéro émission, systèmes de péage en flux libre, corridors numériques et adaptation à long terme aux impacts climatiques.

### 4. Déficit d'investissement et urgence

La transition vers un système routier plus vert, plus sûr et plus numérique nécessite des investissements majeurs.

Selon l'étude PwC-Strategy 2024 commandée par l'ASECAP, 71,861 milliards d'euros d'investissements supplémentaires (2025-2035) sont nécessaires, au-delà des obligations actuelles des concessions.

Répartition des besoins :

- 48,483 milliards € pour le développement durable (68 %) ;
- 17,307 milliards € pour la sécurité (24 %) ;
- 6,071 milliards € pour la digitalisation (8 %).

Ces investissements ne sont pas financés par les budgets nationaux actuels et sont indispensables pour atteindre les objectifs du Green Deal, du paquet Fit for 55 et du réseau TEN-T, ainsi que pour répondre aux priorités récentes de l'UE en matière de défense, d'intelligence artificielle, d'Industrial Green Deal et aux objectifs émergents à venir.

Sans un cadre stable de péage et de concessions, ces investissements ne se concrétiseront pas, transférant la charge vers les contribuables ou entraînant une dégradation des infrastructures.



### 5. Le principe utilisateur-payeur : un fondement d'équité et de durabilité

Depuis plus de deux décennies, l'Union européenne défend de manière constante les principes utilisateur-payeur et pollueur-payeur à travers plusieurs directives et actes législatifs, dont les plus récents sont :

- AFIR (2023) – exigeant le déploiement à grande échelle de points de recharge électrique et de stations de ravitaillement en hydrogène.
- Règlement TEN-T – imposant la modernisation des infrastructures et l'intégration multimodale.
- Directive Eurovignette (1999/62/CE) et sa dernière révision (2022/362) – supprimant progressivement les vignettes basées sur la durée, renforçant la tarification fondée sur la distance et imposant une tarification différenciée des péages pour les poids lourds en fonction des émissions de CO<sub>2</sub>.

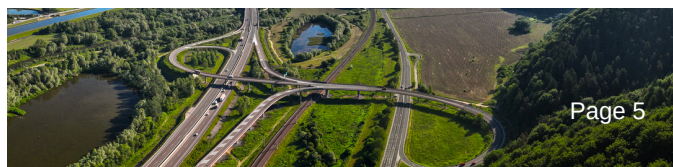
Ces mesures, intégrées dans la Stratégie pour une mobilité durable et intelligente (2020), confirment l'engagement de l'UE en faveur des principes utilisateur-payeur et pollueur-payeur en tant que pierre angulaire d'un financement durable et d'une mobilité équitable.

Le péage est le seul instrument qui permet d'internaliser pleinement les coûts, d'envoyer les bons signaux tarifaires et d'éviter de transférer la charge sur les non-utilisateurs. Le principe utilisateur-payeur garantit que ceux qui bénéficient de l'utilisation des infrastructures contribuent à leur entretien et à leur modernisation.

Il s'agit d'un mécanisme équitable qui incite à des comportements de transport plus efficaces et réduit les externalités telles que la congestion et les émissions, tout en s'alignant sur le principe pollueur-payeur.

En appliquant l'approche utilisateur-payeur, il devient également possible de créer un cadre permettant d'internaliser l'ensemble des externalités pertinentes, non seulement celles déjà reconnues (comme l'usure des routes ou les émissions), mais aussi d'éventuelles considérations futures telles que les impacts sur la sécurité routière ou le coût social de la mobilité, garantissant ainsi un système complet et adaptable de financement durable des transports.

Abandonner le péage affaiblit ce lien. Cela supprime les incitations à une mobilité responsable, compromet la capacité d'investir dans des infrastructures plus propres et transfère la charge vers les contribuables – dont beaucoup peuvent ne pas utiliser les infrastructures concernées. Cela menace également la soutenabilité budgétaire de gouvernements déjà soumis à une forte pression pour financer des services sociaux essentiels.



Les membres d'ASECAP exploitent 82 800 km d'autoroutes à travers 130 entreprises, emploient 48 000 personnes, ont généré 36,8 milliards d'euros de recettes de péage et 7,5 milliards d'euros d'investissements en 2024. Les péages ont également produit 6 milliards d'euros de TVA, permettant de reverser 13,5 milliards d'euros aux États pour d'autres priorités.

## 6. Bénéfices socioéconomiques

L'étude de PwC estime que la mise en œuvre du programme d'investissement de 71,861 milliards d'euros générerait :

- 72,665 milliards d'euros de PIB supplémentaire dans l'UE,
- 96 006 emplois équivalents temps plein par an,
- 21,211 milliards d'euros de recettes fiscales
- (53 % de cotisations sociales, 25 % d'impôt sur le revenu, 12 % de TVA, 10 % d'impôt sur les sociétés).

Les infrastructures financées par les péages ne constituent donc pas un coût, mais un levier majeur de croissance et de compétitivité, pleinement aligné avec les priorités stratégiques de l'Union européenne.

## 7. Les concessions autoroutières et la feuille de route de l'UE fondée sur le Green Deal et les objectifs Fit for 55

Le Pacte vert pour l'Europe trace une trajectoire claire : neutralité carbone d'ici 2050 et protection renforcée de la biodiversité. Atteindre ces objectifs nécessite plus que des déclarations — cela exige la mobilisation de ressources financières et techniques considérables.

Le modèle fondé sur les principes utilisateur-payeur et pollueur-payeur est déjà aligné avec ces objectifs et doit être valorisé, non démantelé.

Les concessions autoroutières à péage soutiennent directement les objectifs climatiques et de durabilité de l'UE en permettant :

- le déploiement de réseaux de recharge électrique et de ravitaillement en hydrogène conformes à l'AFIR ;
- la mise en place de péages en flux libre et de systèmes de transport intelligents (ITS) réduisant les émissions de CO<sub>2</sub>, le bruit et la congestion ;
- l'éclairage intelligent, le photovoltaïque, l'éco-conception et la protection de la biodiversité ;
- les systèmes C-ITS, la gestion des infrastructures fondée sur les données, les corridors 5G/6G, des infrastructures résilientes au climat et la préparation aux phénomènes météorologiques extrêmes.

Il convient de noter que 38 % des investissements nécessaires répondent déjà aux critères de la taxonomie européenne pour l'atténuation ou l'adaptation au changement climatique.

## 8. Un appel à une politique visionnaire

Nous appelons les institutions européennes et les gouvernements nationaux à :

- **Reconnaître le péage comme un levier stratégique de mobilité durable** et le maintenir comme pilier central de la politique des transports ;
- **Défendre les principes utilisateur-payeur et pollueur-payeur** comme mécanismes justes et équitables pour soutenir les investissements verts ;
- **Promouvoir le modèle de concession** comme un exemple réussi de partenariat public-privé permettant de fournir des infrastructures de haute qualité, efficaces et alignées sur les objectifs climatiques ;
- **Garantir la cohérence des politiques publiques** afin que des gains politiques à court terme ne compromettent pas les objectifs environnementaux et budgétaires à long terme ;
- **Renforcer les cadres de péage** afin qu'ils soient transparents, socialement acceptables et responsables sur le plan environnemental ;
- **Renforcer la cohérence entre TEN-T, AFIR, la directive Eurovignette et les textes législatifs afférents aux orientations du Green Deal.**

## 9. Le modèle de concession et les mécanismes de péage : des instruments pour construire l'infrastructure routière de demain

Le modèle de concession et les mécanismes de péage ne sont pas des reliques du passé : ce sont des instruments d'avenir. Ils ont permis à l'Europe de construire l'un des réseaux routiers les plus sûrs et les plus avancés au monde. Ils sont désormais essentiels pour transformer ce réseau afin de répondre aux exigences d'une nouvelle ère.

Décarboner les transports, soutenir le plan de mobilité militaire, améliorer la mobilité, protéger la biodiversité et garantir la cohésion économique à travers l'Europe nécessitent des actions ambitieuses et cohérentes — ainsi qu'un financement durable.

**Préservez et renforcez un modèle qui a démontré son efficacité. Renforcez-le, faisons-le évoluer et exploitons pleinement son potentiel afin de construire le système de mobilité vert, résilient et inclusif dont l'Europe a urgemment besoin.**

### Sources

Les analyses, chiffres et références politiques contenus dans ce manifeste reposent sur les sources suivantes :

- Étude PwC – (2024), étude commandée par ASECAP sur la quantification des investissements nécessaires à la modernisation du réseau autoroutier européen et l'évaluation de leur impact socio-économique.
- Données institutionnelles d'ASECAP 2024.
- Eurostat / DG MOVE.
- Cadre législatif de l'Union européenne : Directive (UE) 2022/362, Règlement sur les infrastructures pour carburants alternatifs (AFIR), Règlement TEN-T, ainsi que le Pacte vert pour l'Europe et l'initiative Fit for 55.



## À propos d'ASECAP

ASECAP est l'Association européenne des opérateurs d'infrastructures routières à péage, regroupant des membres dans 17 pays et représentant 130 entreprises.

Ces entreprises exploitent, entretiennent et gèrent un réseau de 82 800 km, avec une vision de long terme visant à garantir les normes de qualité les plus élevées, à rendre les infrastructures routières plus sûres, à réduire l'empreinte carbone et à préserver l'environnement, grâce au principe utilisateur/pollueur/payeur, qui assure un financement durable.



*Association Européenne des Concessionnaires  
d'Autoroutes et d'Ouvrages à Péage*

**Registered Office**

152 avenue de Malakoff - 75116 Paris

**Headquarters**

15, rue Guimard - 1040 Bruxelles

**Tel.** +32 2 286 26 20

**E-mail** [secretariat@asecap.com](mailto:secretariat@asecap.com)



[WWW.ASECAP.COM](http://WWW.ASECAP.COM)



[@ASECAP\\_EU](https://twitter.com/ASECAP_EU)



[ASECAP - EU ASSOCIATION](https://www.linkedin.com/company/asecap-eu-association)