



16ème législature

Question N° : 5220	De M. Bryan Masson (Rassemblement National - Alpes-Maritimes)	Question écrite
Ministère interrogé > Économie, finances, souveraineté industrielle et numérique		Ministère attributaire > Économie, finances, souveraineté industrielle et numérique
Rubrique > transports routiers	Tête d'analyse > Modèle économique des sociétés concessionnaires d'autoroutes	Analyse > Modèle économique des sociétés concessionnaires d'autoroutes.
Question publiée au JO le : 31/01/2023 Réponse publiée au JO le : 27/06/2023 page : 5811		

Texte de la question

M. Bryan Masson interroge M. le ministre de l'économie, des finances et de la souveraineté industrielle et numérique sur les suites qu'il envisage au rapport conjoint de l'inspection générale des finances (IGF) et du Conseil général de l'Environnement et du Développement durable (CGEDD), service d'inspection du ministère de l'écologie, sur le modèle économique des sociétés concessionnaires d'autoroutes (SCA). Ce rapport de février 2021 relayé dans la presse pointe une rentabilité « allant au-delà du principe de rémunération raisonnable pour les gestionnaires de deux plus importants réseaux autoroutiers », l'APRR-Area du groupe Eiffage et l'ASF-Escota du groupe Vinci, ce dernier étant opérateur de l'Autoroute A8 dans le département et la circonscription des Alpes-Maritimes du député. Selon le rapport de l'IGF et du CGEDD, la rentabilité de ces concessions est très supérieure au niveau ciblé par l'État de près de 65 %. Le rapport préconise un réalignement de cette rentabilité, voire une fin anticipée des concessions accordée dès l'année 2026, ou enfin le prélèvement par l'État du surplus de l'excédent d'exploitation à hauteur du trop-perçu. En conséquence, monsieur le député souhaite demander au ministre s'il envisage de renforcer le pouvoir de négociation de l'État vis-à-vis des sociétés concessionnaires d'autoroutes ? L'État prévoit-il de s'impliquer dans les négociations futures liées aux concessions autoroutières qui touchent environ 11 milliards d'euros par an de péage ? Plus précisément, sur le réseau de l'ASF-ESCOTA, il demande à M. le ministre s'il envisage de faire enfin supprimer les péages de Nice Saint-Isidore et de Cagnes-sur-Mer sur l'A8 qui participent à un véritable racket des usagers de l'autoroute qui paient quotidiennement au péage 12 centimes du kilomètre dans les Alpes-Maritimes.

Texte de la réponse

Les sociétés concessionnaires d'autoroutes sont chargées de l'entretien et de l'exploitation du réseau autoroutier dit « concédé ». Cette gestion est opérée par voie contractuelle selon un mode concessif. Les hausses tarifaires sont inscrites dans les contrats et sont plafonnées, pour les sociétés concessionnaires historiques (SANEF, SAPN, APRR, AREA, ESCOTA, ASF, Cofiroute), à 70 % du niveau d'inflation de l'année précédente hors nouveaux travaux demandés par le concédant au concessionnaire. Ainsi, le niveau des péages évolue moins vite que l'inflation. Ces péages couvrent (i) les coûts d'exploitation et d'entretien du réseau, (ii) le remboursement des dettes contractées par le concessionnaire et les coûts de financement afférents et (iii) la rémunération du concessionnaire au titre du capital investi. Le rapport de l'IGF montre que le TRI projet est proche de celui anticipé par l'État lorsqu'il a cédé le capital qu'il détenait dans les sociétés concessionnaires d'autoroutes à des acteurs privés. En

revanche, s'agissant du TRI actionnaire, qui avait été estimé à 7,7 % pour l'ensemble des sociétés d'autoroutes, l'écart par rapport aux anticipations s'est révélé à ce stade du déroulement de la concession plus significatif, avec une différence allant de 1 à 4 points de pourcentage. Ces chiffres doivent néanmoins être considérés avec beaucoup de précaution. D'une part, il n'était pas possible, au moment de la privatisation, d'anticiper la politique monétaire qui serait menée pendant les années 2010-2020 et qui a eu pour effet de permettre aux concessionnaires de bénéficier de conditions financières particulièrement favorables. D'autre part, le TRI actionnaire ne peut s'apprécier que sur l'ensemble de la durée d'une concession, c'est-à-dire, s'agissant des sociétés concessionnaires historiques, jusqu'à leur date d'échéance, comprise, selon les concessions, entre 2031 et 2036. L'écart actuellement constaté n'est donc pas définitif. L'État n'est pas resté inactif face à l'augmentation de la rentabilité des sociétés concessionnaires d'autoroutes : le rapport que vous mentionnez a été commandé ; la hausse du prix des péages a été contenue à 2 % en 2022 ; enfin, le choix d'indexer la taxe d'aménagement du territoire sur l'inflation a permis de rapporter plus d'un milliard d'euros à l'État. Par ailleurs, j'ai saisi le Conseil d'Etat afin qu'il étudie les voies juridiques permettant d'éviter l'apparition d'une situation de rente. Parmi les pistes étudiées figurent l'augmentation de la fiscalité pesant sur les sociétés concessionnaires détenues par le groupe et la réduction de la durée des contrats de concession autoroutière.