



## 16ème législature

<b>Question N° :</b> <b>5403</b>	<b>De M. Jérémie Jordanoff</b> ( Écologiste - NUPES - Isère )	<b>Question écrite</b>
<b>Ministère interrogé</b> > Économie, finances, souveraineté industrielle et numérique		<b>Ministère attributaire</b> > Économie, finances, souveraineté industrielle et numérique
<b>Rubrique</b> > transports routiers	<b>Tête d'analyse</b> > Bénéfices records des sociétés concessionnaires d'autoroutes	<b>Analyse</b> > Bénéfices records des sociétés concessionnaires d'autoroutes.
Question publiée au JO le : <b>07/02/2023</b> Réponse publiée au JO le : <b>27/06/2023</b> page : <b>5811</b>		

### Texte de la question

M. Jérémie Jordanoff appelle l'attention de M. le ministre de l'économie, des finances et de la souveraineté industrielle et numérique sur les révélations d'un article du *Canard Enchaîné* du 25 janvier 2023 au sujet de la surrentabilité des sociétés concessionnaires d'autoroutes (SCA). Il est ainsi dévoilé qu'un rapport sur le modèle économique des SCA a été commandé par le ministère de l'économie à l'Inspection générale des finances (IGF) et rendu en février 2021. Ce rapport met en évidence une « rentabilité très supérieure à l'attendu » pour les deux plus grosses SCA, il préconise également trois options de « réalignement de la rentabilité ». Il est ainsi proposé de mettre fin de manière anticipée aux concessions en question dès 2026, de baisser de 60 % des tarifs de péage, ou d'augmenter le prélèvement par l'État à 63 % de l'excédent brut d'exploitation. Ainsi, en cette période de hausse inquiétante du coût de la vie, M. le député demande à M. le ministre de rendre public ce rapport et ses conclusions. Il interroge également sur la prise en compte des préconisations de l'IGF et les suites que va donner M. le ministre à ce rapport.

### 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.