



## 16ème législature

<b>Question N° :</b> <b>6192</b>	De <b>M. Serge Muller</b> ( Rassemblement National - Dordogne )	<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> > voirie	<b>Tête d'analyse</b> > Profits des sociétés d'autoroutes	<b>Analyse</b> > Profits des sociétés d'autoroutes.
Question publiée au JO le : <b>07/03/2023</b> Réponse publiée au JO le : <b>27/06/2023</b> page : <b>5811</b>		

### Texte de la question

M. Serge Muller interroge M. le ministre de l'économie, des finances et de la souveraineté industrielle et numérique sur le rapport de février 2021 concernant « le modèle économique des sociétés concessionnaires d'autoroutes (CSA) ». En effet, selon un article du *Canard Enchaîné* du 25 janvier 2023, un rapport, rédigé par l'inspection générale des finances et le service d'inspection du ministère de l'écologie, commandé par le ministère, a été délibérément enterré et caché aux Français. Il faut dire que son bilan est sans appel et traduit l'échec de la privatisation des autoroutes : dividendes des actionnaires qui explosent, prix des péages en constante hausse et souvent supérieure à l'inflation, rentabilité de près de 12 % pour les gestionnaires des réseaux. C'est un véritable racket des automobilistes qui a été mis en place, au point où le rapport préconise une baisse de 60 % du tarif des péages ! À l'heure où les tarifs des péages vont encore scandaleusement augmenter malgré un contexte inflationniste qui touche grandement le pouvoir d'achat des automobilistes, il souhaiterait connaître les raisons de la dissimulation de ce rapport, d'une part, et les mesures qu'il compte mettre en œuvre pour rendre leur argent aux usagers des autoroutes, d'autre part.

### 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.