



16ème législature

Question N° : 6834	De Mme Joëlle Mélin (Rassemblement National - Bouches-du-Rhône)	Question écrite
Ministère interrogé > Transports		Ministère attributaire > Économie, finances, souveraineté industrielle et numérique
Rubrique > transports routiers	Tête d'analyse > Transports - Superprofits autoroutiers et responsabilité de l'État	Analyse > Transports - Superprofits autoroutiers et responsabilité de l'État.
Question publiée au JO le : 28/03/2023 Réponse publiée au JO le : 27/06/2023 page : 5811 Date de changement d'attribution : 11/04/2023		

Texte de la question

Mme Joëlle Mélin interroge M. le ministre délégué auprès du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, chargé des transports, sur la publication par le magazine *Marianne* d'un rapport confidentiel de l'inspection générale des finances (IGF) qui montre comment Emmanuel Macron et Élisabeth Borne, alors respectivement ministre de l'économie et directrice de cabinet de la ministre de l'écologie, ont accepté, sinon organisé, la perception de superprofits par les sociétés d'autoroutes. L'État aurait sciemment accepté, sinon organisé, l'encaissement de surprofits par les sociétés d'autoroutes : tel est l'un des principaux enseignements du rapport confidentiel rendu en février 2021 par l'inspection générale des finances (IGF) et le conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD). Le rapport stipule que la surrentabilité est avérée, que la privatisation de 2005 s'est faite au rabais et l'IGF va même jusqu'à dire que « l'État s'est trompé de prix lors de la privatisation ». Pire encore, ses services (dans la gestion au quotidien des contrats) et leurs ministres de tutelle respectifs (lors de la prise de décisions) auraient non seulement échoué à inverser le mécanisme mais ils auraient, surtout, renforcé celui de la distribution des dividendes. Aussi, à la lecture de ces informations accablantes qui démontrent que l'État aurait sciemment accepté, sinon organisé, la génération des surprofits des autoroutiers, elle lui demande s'il peut lui indiquer quelles contreparties ont été conclues avec ces sociétés autoroutières.

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.