



ASSEMBLÉE NATIONALE

16ème législature

Modèle économique des SCA

Question écrite n° 5643

Texte de la question

M. Jean-Pierre Vigier attire l'attention de M. le ministre de l'économie, des finances et de la souveraineté industrielle et numérique sur les recommandations d'un rapport d'évaluation portant sur le modèle économique des sociétés concessionnaires d'autoroutes (SCA). Menés par l'inspection générale des finances et le service d'inspection du ministère de l'écologie, les travaux de cette mission d'expertise sont, pour l'heure, restés confidentiels. Néanmoins, la presse a fait état d'une partie de ses conclusions. Ainsi, il y aurait « une rentabilité très supérieure » à ce qui avait été prévu initialement pour le groupe Vinci et Eiffage, à la tête des deux tiers du réseau autoroutier de l'Hexagone, « ce qui va contre le principe de rémunération raisonnable ». La rentabilité réelle s'élèverait à près de 12 %, contre 7,67 % prévue en 2006. La somme des excédents correspondrait à plusieurs dizaines de milliards d'euros. À cet égard, les rapporteurs de l'IGF recommanderaient de mettre en place un réalignement de la rentabilité de ces deux sociétés, avec trois options envisagées. Soit mettre fin à la concession avant le terme du contrat, en 2026, soit baisser drastiquement les tarifs de péages de près de 60 % dès 2022, soit prélever 63 % de l'excédent brut d'exploitation de 2021 à la fin des concessions. Seule la première option serait légalement envisageable. Aussi, il souhaite savoir s'il entend rendre public ce rapport et, d'autre part, si le Gouvernement compte s'impliquer davantage dans les négociations liées aux concessions 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.

Données clés

Auteur : [M. Jean-Pierre Vigier](#)

Circonscription : Haute-Loire (2^e circonscription) - Les Républicains

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 5643

Rubrique : Transports routiers

Ministère interrogé : Économie, finances, souveraineté industrielle et numérique

Ministère attributaire : Économie, finances, souveraineté industrielle et numérique

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [14 février 2023](#), page 1316

Réponse publiée au JO le : [27 juin 2023](#), page 5811