

# ASSEMBLÉE NATIONALE

3 octobre 2014

---

PLF POUR 2015 - (N° 2234)

Non soutenu

## AMENDEMENT

N ° I-CF157

présenté par  
Mme Sas et M. Alauzet  
-----

### ARTICLE ADDITIONNEL

#### APRÈS L'ARTICLE 6 , insérer l'article suivant:

Ajouter à la fin du 2° du V de l'article 212 *bis* du code général des impôts les mots ainsi rédigés :  
« à l'exception des contrats passés entre l'État et les Sociétés concessionnaires d'autoroutes. » :

### EXPOSÉ SOMMAIRE

En France, le principe est celui de la libre déductibilité des charges financières supportées par les entreprises.

La loi de finances pour 2013 a instauré une réintégration aux résultats de 15 % des charges financières, mais, dans le même temps, elle a exempté les sociétés concessionnaires d'autoroutes de cette réintégration, alors même qu'elles dégagent de très importants bénéfices. L'Excédent Brut d'Exploitation des sept sociétés historiques d'autoroute, qui représentent à elles seules 95 % du Chiffre d'Affaire du secteur, a ainsi progressé, en moyenne, de 5,1 % par an sur la période 2006-2011, quand celui de l'ensemble des sociétés non-financières stagnait et régressait même à partir de 2008. En pratique, la déduction des frais financiers conduit à réduire du 14 points le taux de pression fiscale des grandes entreprises.

Le présent amendement a donc pour but de faire contribuer ces sociétés à l'effort national simplement au même niveau que les autres sociétés, sans même qu'elles y contribuent plus, alors qu'elles bénéficient largement du manque de contrôle des pouvoirs publics sur leurs tarifs comme souligne le rapport de la Cour des comptes du 24/07/13.

L'autorité de la concurrence rappelle que les sociétés concessionnaires d'autoroute (SCA) « affichent toutes une rentabilité exceptionnelle, comprise entre 20 et 24%, nourrie par l'augmentation continue du tarif des péages ».

Surtout, l'autorité de la concurrence montre que ce niveau de rentabilité exceptionnel est largement déconnecté de leurs coûts et disproportionné par rapport au risque de leur activité et donc qu'elle est assimilable à une rente.

En particulier, leur risque est faible, en effet :

- le risque de voir baisser les prix est inexistant, puisque la hausse réglementaire annuelle est désormais autour de 85 % de l'inflation, à laquelle s'ajoute la compensation des investissements engagés ;
- le risque trafic est théorique du fait de la situation de monopole géographique. D'ailleurs note l'Autorité de la concurrence, même lorsque le niveau de circulation a baissé fortement, comme ce fut le cas lors de la crise financière de 2008, le chiffre d'affaires des sociétés d'autoroutes a continué à croître, par le seul effet de l'augmentation du tarif des péages. Les prix ont augmenté de 21,7 % en dix ans, une hausse quasi systématiquement supérieure à l'inflation alors que l'augmentation du trafic est limitée depuis 2007 (+4,1%).
- Quant à la dette des sociétés d'autoroutes, bien que très lourde, elle ne constitue pas un danger. La trésorerie générée permettra de rembourser tous les emprunts à la fin de la concession.

Il est donc urgent que l'État renégocie les clauses de ces contrats.