



# ASSEMBLÉE NATIONALE

16ème législature

## Augmentation des prix des péages autoroutiers

Question écrite n° 7457

### Texte de la question

Mme Anne-Laure Blin appelle l'attention de M. le ministre de l'économie, des finances et de la souveraineté industrielle et numérique sur l'augmentation des tarifs des péages des autoroutes françaises. Au 1er février 2023, les prix des péages ont augmenté de 4,75 %. Une hausse qui est certes moins élevée que l'inflation (selon l'Insee, en février 2023, les prix à la consommation augmentent de 6,2 % sur un an), mais qui occasionne inmanquablement une baisse du pouvoir d'achat des Français en s'accumulant à de nombreuses autres augmentations. Dans le Maine-et-Loire, sur les axes de l'A11 et l'A85, ce sont plusieurs dizaines de milliers d'automobilistes qui empruntent ces voies. Pour eux, la voiture est un moyen de transport indispensable au quotidien. Dans un contexte économique dégradé pour les Français, ces augmentations excessives sont d'autant plus incomprises par les compatriotes alors que les sociétés qui gèrent les autoroutes obtiennent des résultats records. Les contrats signés avec l'État envisageaient une rentabilité de 7,67 %. Or l'inspection générale des finances dans un rapport de 2021, révélé par la presse, constate une rentabilité bien supérieure. Chaque année, les concessions autoroutières touchent environ 11 milliards d'euros par an des péages, avec un résultat net de 3,9 milliards d'euros. Compte tenu des enjeux forts pour la mobilité des usagers, Mme Anne-Laure Blin souhaite connaître les pistes envisagées par le Gouvernement afin d'endiguer les effets de ces fortes augmentations des prix.

### 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 :** [Mme Anne-Laure Blin](#)

**Circonscription :** Maine-et-Loire (3<sup>e</sup> circonscription) - Les Républicains

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 7457

**Rubrique :** Voirie

**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 :** [18 avril 2023](#), page 3482

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