

Nouvelle taxe sur les autoroutes : le péage va-t-il coûter plus cher aux automobilistes ?

Publié le 02 octobre 2023



Le gouvernement prévoit dans son budget 2024 une nouvelle taxe qui inclut les grands aéroports et les autoroutes. Une décision prise au nom de la transition écologique, et pour s'attaquer aux profits des sociétés d'autoroutes. Cela a déclenché la colère de Vinci qui prévient que les automobilistes paieront plus.

Le prix des péages va-t-il augmenter en 2024 ? Dans son budget pour l'an prochain, l'exécutif a mis sur pied sur taxe visant les sociétés d'autoroutes et les grands aéroports. Cet impôt « sur les infrastructures de transport de longues distances » doit rapporter **600 millions d'euros par an**, dès 2024, a précisé le ministre de l'Économie Bruno Le maire.

« *Le meilleur des financements* » pour les investissements en matière de transition écologique, « *c'est de faire en sorte que ceux qui polluent davantage contribuent davantage* », a aussi déclaré le ministre.

La **taxe sur les billets d'avion**, évoquée par le ministre des Transports Clément Beaune en revanche **est abandonnée**. Le ministre de l'Économie au cours de sa présentation a précisé : « *Chaque entreprise aérienne est libre de fixer ses tarifs, mais de son côté, le gouvernement n'imposera pas de taxe additionnelle sur les billets d'avion en 2024* ». Reste à savoir si la taxe sur les grands aéroports aura **des conséquences sur le coût des billets**.

« *Ce sont des infrastructures de transport polluantes, que ce soit la route ou l'aérien* », a ajouté Bruno Le Maire pour justifier ces orientations.

Concernant la route, Bruno Le Maire a assuré que cette augmentation de la fiscalité ne se répercuterait « *pas sur l'utilisateur* » grâce au maintien de « *la définition des tarifs de péage* ».

Pas de répercussion sur les usagers ?

Après l'annonce du gouvernement, le président de Vinci Autoroutes, Pierre Coppey, a prévenu : « **Une hausse des taxes, c'est inévitablement une hausse des tarifs des péages** ». Ce que dément Bruno Le Maire : **les automobilistes n'auront pas à supporter de surcoût.**

Le bras de fer est donc engagé. Dans le contrat qui lie l'État et les sociétés d'autoroutes, l'article 32 précise qu' « *en cas de création d'impôt ou de redevance spécifique, ces dernières ont droit à 'des mesures de compensation tarifaires'* ». C'est le Conseil d'État qui le dit. Il avait été saisi par Bruno le Maire, précisément sur ce projet de taxe. Pour Vinci Autoroutes, la solution est simple. Cette taxe « *inévitablement répercutée* », en vertu de cette clause du contrat.

L'exécutif avait déjà annoncé sa volonté de taxer des concessionnaires autoroutiers tels que Vinci, Sanef ou Eiffage en raison de leur rentabilité jugée excessive, mais le Conseil d'État avait mis en garde (*voir plus bas*) contre le risque juridique « *élevé* » de ne viser que les sociétés de ce secteur.

Pour le ministre de l'Économie, la nouvelle taxe prévue dans le budget cible « *les infrastructures de transports* », mais pas spécifiquement les autoroutes. La parade serait là : impossible donc d'augmenter les tarifs, précise Bercy : c'est encore la prérogative de l'État. On peut douter que les sociétés concessionnaires s'en tiennent à cet argument.

Pour mémoire, les tarifs des autoroutes sont liés à l'inflation. Après 2 % de hausse en 2022 et 5 % en février 2023, **les prix devraient – taxe ou pas taxe – à nouveau augmenter en février prochain.**

Pour aller plus loin ...

Dans un contexte de super profits des sociétés autoroutières, et alors que les problèmes de pouvoir d'achat, liés à une inflation galopante, s'accroissent, le gouvernement, soumis à de fortes pressions politiques, mais aussi de l'opinion publique et des médias, avait cherché des mécanismes pour faire davantage contribuer les sociétés concessionnaires détenues par Vinci, Eiffage ou Abertis. Le débat sur la privatisation de 2006 revient donc sur le devant de la scène.

Leur rentabilité est exceptionnelle et gonfle les résultats de ces géants des infrastructures et du BTP. Les parlementaires et exécutif, qui voient passer les milliards d'euros de profits de ces groupes (2,2 milliards d'euros pour les autoroutes de Vinci, 1 milliard pour APRR-AREA d'Eiffage), ne cessent de s'interroger sur la conduite à tenir.

Le sujet des superprofits de ces sociétés a été remis à l'ordre du jour par [**Le Canard enchaîné, qui a révélé, dans son édition du 25 janvier**](#), le contenu d'un rapport de l'inspection générale des finances (IGF) et du conseil général de l'environnement et du développement durable, remis en février 2021 à Bruno Le Maire, Gérald Darmanin (alors ministre chargé du budget) et Jean-Baptiste Djebbari (alors ministre délégué aux transports).

L'IGF, a calculé le « *taux de rentabilité interne pour les actionnaires* » des sociétés d'autoroutes. C'est-à-dire les Vinci, Eiffage et Abertis. Au moment de la privatisation, **l'État avait anticipé un taux cible de 7,67 %**, indique son rapport de 2021, finalement mis en ligne, le 21 mars, par les

sites *Caradisiac* et *Marianne*. L'IGF l'estime **en réalité à 11,77 % pour les autoroutes de Vinci**, et de **12,49 % pour celles d'Eiffage**. Il est en revanche de **7,7 % pour Sanef**.

Le rapport calcule que pour ramener le taux de rentabilité dont bénéficient Vinci et Eiffage au niveau anticipé en 2006, il faudrait « **une diminution des péages (...) de 58 % pour ASF-Escota et de 59 % pour APRR-AREA, ce qui représente une économie de 21 euros environ sur un trajet Marseille-Toulouse ou Paris-Lyon** ». Ce, dès 2022 et jusqu'à la fin des concessions.

Le ministre des finances, Bruno Le Maire, avait dit vouloir faire davantage contribuer les sociétés d'autoroutes et l'aérien au financement de la transition énergétique. Bercy ne donne aucun montant, mais ne semble pas prêt à réclamer aux sociétés d'autoroutes autant d'argent que ce qu'elles économiseront sur la durée des concessions grâce à la baisse de l'impôt sur les sociétés au cours du premier quinquennat d'Emmanuel Macron : **7,9 milliards d'euros** au total, selon l'ART.

Après maintes hésitations, le Gouvernement souhaitait instaurer une nouvelle taxe sur ces profits, mais avait quand même sollicité l'avis du Conseil d'État. Selon un article de Capital (ci-dessous) le Conseil d'État estime qu'il y a un « **risque élevé** » sur le plan juridique en cas d'une taxe sur les seules sociétés concessionnaires d'autoroutes.

Il semblerait que Bercy est compris le message du Conseil d'État.

La mise en garde du Conseil d'État sur une possible taxe des sociétés d'autoroutes (Capital)

Alors que le Gouvernement avait sollicité son avis, le Conseil d'État estime qu'il y a un « risque élevé » sur le plan juridique en cas d'une taxe sur les seules sociétés concessionnaires d'autoroutes.

Par Capital avec AFP – Publié le 13/09/2023 à 20h16

C'est une mise en garde à prendre très au sérieux. La création d'une taxe sur les éventuels « surprofits » des seules sociétés concessionnaires d'autoroutes présente un « **risque élevé** » **sur le plan juridique**, avertit le Conseil d'État, dans un avis sollicité par le gouvernement en amont du budget pour 2024. Face à la rentabilité des concessionnaires tels que Vinci, Sanef ou Eiffage, qu'il juge excessive, le gouvernement envisage soit de taxer exclusivement les sociétés autoroutières, soit de taxer l'ensemble des sociétés liées par un contrat de concession avec l'État, un périmètre plus large qui inclut notamment certains exploitants d'aéroports.

Pour s'assurer de la sécurité juridique de ces deux options, l'exécutif a sollicité en avril un avis du Conseil d'État, mis en ligne mardi sur le site de la juridiction administrative et relayé par le journal Les Échos. Une nouvelle taxe ciblée spécifiquement sur les concessionnaires autoroutiers ou un **alourdissement de leur fiscalité** « présenterait (...) un risque élevé d'être regardée par le juge constitutionnel comme portant une atteinte manifestement disproportionnée au droit au maintien des conventions légalement conclues », souligne le Conseil d'État.

À lire aussi : [Une taxe sur les sociétés d'autoroute et les billets d'avion ? Le gouvernement confirme son projet](#)

La question des compensations

Les concessions liant l'État à ces sociétés stipulent en effet « qu'en cas de modification, de création ou de suppression (...) d'impôt, de taxe ou de redevance spécifique aux sociétés concessionnaires d'autoroutes », ces dernières ont droit à « **des mesures de compensation**, notamment tarifaires ». De plus, les arguments d' « intérêt général » invoqués par l'État pour neutraliser cette clause sont tous écartés par les magistrats du Palais-Royal. Reste donc la possibilité de taxer plus largement les sociétés liées à l'État par un contrat de concession ou un contrat assimilé.

À lire aussi : [Tarifs des autoroutes : les concessionnaires bien décidés à les augmenter, malgré le refus du gouvernement](#)

Ces entreprises « constituent une catégorie homogène qu'il est loisible au législateur, à des fins de rendement budgétaire, d'imposer de manière spécifique », écrit le Conseil d'État. Mais elle met en garde le gouvernement : si sa taxe élargie a pour « effet pratique de peser exclusivement ou quasi exclusivement » sur les sociétés autoroutières, réputées plus rentables que les exploitants d'aéroports, Vinci, Eiffage et consorts risquent de réclamer la fameuse « compensation » prévue par les contrats de concession en cas de nouvelle taxe.

Par capital avec AFP

Documents

- [L'article de Capital \(13-09-23\)](#)
- [L'article du Canard au format PDF](#)