

Avis n° 2025-005 du 6 février 2025

Relatif au projet de décret portant modification de l'article R.122-41 du code de la voirie routière

L'essentiel

Depuis plus de quatre ans, l'Autorité relève, dans ses rapports sur les marchés et contrats passés par les sociétés concessionnaires d'autoroutes, que le régime applicable aux rémunérations versées par les exploitants des installations annexes aux sociétés concessionnaires d'autoroutes présente des écueils et participe au renchérissement des prix pratiqués sur les aires d'autoroutes.

Les projets de textes réglementaires sur lesquels elle est saisie pour avis visent à modifier ce régime, afin de corriger les écueils soulevés. Désormais, la rémunération que les sociétés concessionnaires d'autoroutes perçoivent de la part des exploitants d'installations annexes serait plafonnée.

L'Autorité estime que les taux plafonds applicables aux installations de recharge de véhicules électriques et aux autres activités des exploitants – que sont, essentiellement, la restauration et les boutiques – mériteraient néanmoins d'être revus à la baisse afin de ne pas augmenter les recettes des sociétés concessionnaires, ni ralentir l'électrification du parc de véhicules. Elle relève par ailleurs que les modifications du cadre réglementaire apportées ne devraient pas remettre en cause l'équilibre économique des contrats de concession dont sont titulaires les sociétés concessionnaires d'autoroutes.

Cette synthèse a un caractère strictement informatif. Elle ne saurait se substituer aux motifs et conclusions ci-après, qui seuls font foi.

L'Autorité de régulation des transports (ci-après « l'Autorité »),

Saisie par la ministre du Partenariat avec les territoires et de la Décentralisation par courrier enregistré le 6 décembre 2024 au service de la procédure de l'Autorité ;

Vu le code de la voirie routière, notamment ses articles L. 122-23 à L. 122-28 ; et R. 122-41 ;

Vu le code général de la propriété des personnes publiques, notamment son article L. 2125-3 ;

Vu le code de la commande publique, notamment ses articles L. 6 et L. 3135-1 ;

Vu le règlement intérieur de l'Autorité, notamment son article 17 ;

Vu les autres pièces du dossier ;

Le collège en ayant délibéré le 6 février 2025 ;

Adopte l'avis suivant :

Table des matières

1. CADRE JURIDIQUE ET CONTEXTE DE LA SAISINE	4
1.1. Les contrats relatifs à l'exploitation des installations annexes sur les autoroutes concédées donnent lieu au versement d'une redevance par les titulaires de ces contrats	4
1.1.1. En application de l'article R. 122-41 du code de la voirie routière, le montant de cette redevance fait partie des critères de sélection des titulaires.....	4
1.1.2. Cette redevance constitue une redevance d'occupation domaniale, dont le montant ne peut être librement fixé par les parties.....	5
1.2. L'Autorité constate depuis plusieurs années que le mode actuel de fixation de cette redevance présente des fragilités et participe au renchérissement des prix pratiqués sur les installations annexes.....	5
2. ANALYSE.....	6
2.1. Le projet de décret dont l'Autorité est saisie modifie les modalités de détermination du montant de ces redevances.....	6
2.2. Le projet d'arrêté établissant les taux plafonds de cette redevance appelle plusieurs observations.....	7
2.2.1. Le choix des assiettes reflète correctement l'activité des sous-concessionnaires	7
2.2.2. Les plafonds proposés sont globalement élevés au regard des objectifs à prendre en compte pour l'établissement des taux	8
2.2.3. L'arrêté devrait prévoir une indexation des plafonds	10
2.3. Conclusion.....	11
Annexe – Récapitulatif des recommandations formulées par l'Autorité dans le présent avis	13

1. CADRE JURIDIQUE ET CONTEXTE DE LA SAISINE

1.1. Les contrats relatifs à l'exploitation des installations annexes sur les autoroutes concédées donnent lieu au versement d'une redevance par les titulaires de ces contrats

1. Le réseau autoroutier concédé comporte plus de 360 aires de service offrant une gamme de prestations comprenant la distribution de carburant, la restauration, ainsi que, le cas échéant, des installations de recharge de véhicules électriques (ci-après « IRVE ») et des établissements commerciaux et hôteliers. Ces activités sont majoritairement déléguées à des tiers par l'attribution de contrats, qualifiés par le juge administratif de contrats de sous-concession¹.
2. Les sous-concessionnaires versent à la société concessionnaire d'autoroute une « rémunération » en contrepartie de l'occupation du domaine autoroutier à des fins d'exploitation des installations annexes².

1.1.1. En application de l'article R. 122-41 du code de la voirie routière, le montant de cette redevance fait partie des critères de sélection des titulaires

3. En vertu des articles L. 122-23 à L. 122-25 du code de la voirie routière, les contrats de sous-concession passés par les sociétés concessionnaires d'autoroutes « *en vue de faire assurer par un tiers la construction, l'exploitation et l'entretien des installations annexes à caractère commercial situées sur le réseau autoroutier concédé* » sont attribués à l'issue d'une procédure de publicité et de mise en concurrence, permettant la présentation de plusieurs offres, dans des conditions définies par voie réglementaire.
4. À cet égard, aux termes de l'article R. 122-41, 4° du code de la voirie routière, les critères de notation des offres susmentionnées sont pondérés et sont relatifs à :
 - « *la qualité des services rendus aux usagers ;*
 - *la qualité technique et environnementale ;*
 - *l'ensemble des rémunérations versées par l'exploitant au concessionnaire ;*
 - *si le contrat porte sur la distribution de sources d'énergies usuelles³, la politique de modération tarifaire pratiquée par l'exploitant, la pondération de ce critère étant au moins égale à celle du critère relatif aux rémunérations. »*

¹ CE, Section des travaux publics, 16 mai 2002, *Demande d'avis relative aux contrats d'exploitation des installations commerciales sur les aires de service situées sur le réseau autoroutier*, n° 366305.

² Autorité de régulation des transports, « *Les marchés et les contrats passés par les sociétés concessionnaires d'autoroutes* », Exercice 2020, point 5.4.

³ Aux termes de l'article D. 122-46-1 du code de la voirie routière, constitue une source d'énergie usuelle « *respectivement pour les véhicules légers et les poids lourds, toute source d'énergie utilisée par plus de 1,5 % des véhicules à moteur immatriculés pendant deux années consécutives ou par au moins 5 % du parc de véhicules à moteur en circulation* ».

1.1.2. Cette redevance constitue une redevance d'occupation domaniale, dont le montant ne peut être librement fixé par les parties

5. Les rémunérations versées par les exploitants des installations annexes aux sociétés concessionnaires d'autoroutes en application des contrats de sous-concession sont considérées comme des redevances d'occupation domaniale, dans la mesure où il s'agit de la contrepartie financière de l'occupation privative du domaine public autoroutier⁴.
6. À ce titre, leur montant ne peut être librement fixé par les sociétés concessionnaires d'autoroutes, qui doivent tenir compte « *des avantages de toute nature* » procurés aux sous-concessionnaires, conformément à l'article L. 2125-3 du code général de la propriété des personnes publiques.
7. Dès lors, leur montant ne se limite pas à refléter la simple valeur locative du domaine, mais intègre également son utilisation effective et les avantages économiques tirés de son exploitation, en fonction du potentiel économique des dépendances domaniales concernées⁵.

1.2. L'Autorité constate depuis plusieurs années que le mode actuel de fixation de cette redevance présente des fragilités et participe au renchérissement des prix pratiqués sur les installations annexes

8. Les méthodes de notation des offres utilisées par les sociétés concessionnaires d'autoroutes (ci-après « SCA ») ont parfois tendance à inciter les candidats à privilégier le montant des redevances versées au concédant au détriment de la modération tarifaire pratiquée sur la distribution d'énergie au bénéfice des usagers. Par exemple, dans son rapport sur les marchés et contrats passés par les SCA en 2023, l'Autorité a noté que les procédures portant sur l'installation d'IRVE avaient été particulièrement concurrentielles, mais que cette concurrence accrue avait surtout poussé à une hausse des redevances versées aux SCA. Elle constatait aussi que les redevances versées aux SCA pour les sous-concessions portant sur des IRVE s'avéraient plus élevées que la moyenne, dépassant 18 %⁶ du chiffre d'affaires sur les contrats de 2023, en comparaison des 9 % observés sur les autres contrats signés la même année et des 4 %⁷ observés en 2019 sur l'ensemble des contrats.
9. C'est pourquoi l'Autorité a invité à plusieurs reprises les SCA à modifier leurs méthodes de notation des offres afin de donner plus de poids à la modération tarifaire qu'à la redevance versée aux SCA. Elle a émis des recommandations en ce sens dans son rapport sur les marchés et contrats passés par les SCA en 2021. Elle a également rendu plusieurs avis défavorables pour des appels d'offres ayant excessivement pondéré le critère de redevance versé au concédant en 2021⁸ et 2024. L'Autorité de la concurrence (ci-après « ADLC ») a repris à son compte les recommandations de l'Autorité, appelant à les mettre en œuvre⁹. À la suite de ces recommandations, certaines SCA ont revu les formules de notation des offres des exploitants d'installations annexes.

⁴ CE, 10 juin 2010, *Société des autoroutes Esterel Cote d'Azur-Provence-Alpes*, n° 305136. Voir également : Autorité de régulation des transports, « *Les marchés et les contrats passés par les sociétés concessionnaires d'autoroutes* », Exercice 2020, point 5.4.1, a.

⁵ CE, 10 février 1978, *Ministre de l'Économie et des Finances c/ Scudier*, n° 07652.

⁶ Il s'agit d'une valeur moyenne prévisionnelle, sur la durée des contrats concernés par un avis de l'Autorité en 2023.

⁷ Il s'agit d'une valeur moyenne observée en 2019 sur l'ensemble des contrats en vigueur.

⁸ Voir l'avis 2021-037, [lien](#).

⁹ Autorité de la concurrence, Avis 24-A-03 du 30 mai 2024 *relatif au secteur des infrastructures de recharge pour véhicules électriques*, Recommandation n°10.

10. Toutefois, afin de s'assurer que les appels d'offres engagés par les SCA incitent définitivement les candidats à faire porter leur effort sur la modération tarifaire, le moyen le plus efficace est d'exclure le montant de la redevance des critères de sélection des offres. En effet, dans le cadre actuel des appels d'offres, les critères de modération tarifaire et de versement des rémunérations au concédant sont strictement opposés : à qualité de service et bénéfices égaux, tout effort sur l'un des critères doit être compensé par le sous-concessionnaire en dégradant l'autre critère. De ce fait, il a intérêt à faire porter son effort sur le critère qui a le plus d'importance dans la notation des appels d'offres, ou bien, s'ils ont la même importance, sur celui des deux qui induit une moindre perte de recettes. S'il est possible d'atténuer cette tendance en concevant judicieusement les méthodes de notation, il est impossible de l'annuler : tout appel d'offres aura tendance à privilégier l'un ou l'autre des critères.
11. C'est pourquoi l'Autorité a également appelé à une refonte du cadre réglementaire en ce sens. Il s'agit de la recommandation 8 du rapport sur les marchés et les contrats passés par les SCA en 2023¹⁰ : « L'Autorité recommande de faire reposer le calcul du montant des rémunérations versées par l'exploitant au concessionnaire sur des éléments objectifs et appelle à interroger l'opportunité d'en faire un critère de notation des offres et de le faire dépendre du résultat de la consultation ». En effet, lorsque le montant des redevances est fixé par la SCA dans les documents de la consultation, les candidats ont une incitation claire à faire porter leur effort sur la modération tarifaire, à qualité égale : la concurrence joue alors pleinement dans le sens de l'utilisateur, sans que cela pénalise pour autant la SCA dont le montant de redevance est fixé.
12. Par ailleurs, l'Autorité observe que le cadre législatif dans lequel sont établies les rémunérations versées par les sous-concessionnaires a pour objet de valoriser le domaine public autoroutier, et qu'en l'absence de plafonnement, il existe un risque de détournement de cet objet au bénéfice des SCA, qui pourraient en retirer une rente indue.

2. ANALYSE

2.1. Le projet de décret dont l'Autorité est saisie modifie les modalités de détermination du montant de ces redevances

13. Par courrier, enregistré le 6 décembre 2024 par le service de la procédure de l'Autorité, le ministère du Partenariat avec les territoires et de la Décentralisation a saisi l'Autorité, en application de l'article L. 122-28 du code de la voirie routière, d'une demande d'avis sur un projet de décret modifiant l'article R. 122-41 du code de la voirie routière (ci-après, le « projet de décret »). Un projet d'arrêté relatif aux assiettes et aux taux de la redevance versée par l'exploitant d'une installation annexe sur autoroute concédée (ci-après, le « projet d'arrêté ») est joint à la saisine.
14. **En premier lieu**, le projet de décret modifie l'article R. 122-41 précité en supprimant le critère de sélection des offres relatif aux redevances versées par les sous-concessionnaires aux sociétés concessionnaires. À cet égard, le projet de décret prévoit que :
 - le projet de contrat de sous-concession soumis à la consultation fixe la redevance annuelle versée par les sous-concessionnaires aux sociétés concessionnaires ;
 - le montant de cette redevance résulte de l'application d'un taux plafond fixé par un arrêté du ministre compétent ;

¹⁰ Autorité de régulation des transports, « Rapport sur les marchés et contrats passés par les sociétés concessionnaires d'autoroutes, exercice 2023 », page 33.

- l'arrêté fixe, pour chaque type d'activité, la valeur maximale du taux.

15. **En second lieu**, et corrélativement, le projet de décret met fin à l'obligation, pour les sociétés concessionnaires, de prévoir une pondération du critère relatif à la modération tarifaire au moins égale à celle du critère relatif aux rémunérations versées. Ainsi, le soumissionnaire devra prévoir dans son offre (i) une rémunération de la société concessionnaire conforme au contrat de sous-concession et (ii) une politique de modération tarifaire compétitive vis-à-vis des offres concurrentes.
16. Le projet de décret s'appliquera à l'ensemble des contrats de sous-concession dont la publicité est engagée à compter d'un délai de six mois suivant sa publication au *Journal officiel*.
17. L'Autorité accueille favorablement le principe de l'encadrement réglementaire de la rémunération versée aux sociétés concessionnaires par les exploitants des installations annexes. Cette mesure va dans le sens des recommandations qu'elle avait formulées à cet égard et devrait résoudre les difficultés identifiées. Avec la fixation du montant de la redevance en amont de la procédure, les exploitants d'installations annexes seront incités à proposer les engagements tarifaires les plus compétitifs possibles, à qualité égale. Cette compétitivité accrue des tarifs bénéficiera aux usagers du réseau autoroutier concédé et, s'agissant des IRVE, facilitera la décarbonation du secteur.

2.2. Le projet d'arrêté établissant les taux plafonds de cette redevance appelle plusieurs observations

18. À titre liminaire, l'Autorité relève que la ministre la sollicite tant sur le projet de décret que sur le projet d'arrêté à prendre en application de ce décret, quand bien même cette seconde saisine n'est pas rendue obligatoire par l'article L. 122-28 du code de la voirie routière. Afin d'assurer un effet utile à son avis, l'Autorité estime nécessaire de se prononcer sur l'ensemble du dispositif, et en particulier sur les taux plafonds prévus par le projet d'arrêté, qui reposent sur une observation des contrats de sous-concessions, sur lesquels elle rend systématiquement des avis préalablement à l'agrément des sous-concessionnaires par le ministère chargé de la voirie routière nationale.

2.2.1. Le choix des assiettes reflète correctement l'activité des sous-concessionnaires

19. En application des projets soumis à l'Autorité, la rémunération de la SCA diffère selon l'activité exercée par l'exploitant de l'installation annexe. Le projet d'arrêté prévoit ainsi les assiettes suivantes :

Type d'activité	Assiette
Carburant (hors carburants alternatifs)	Volume vendu (en m ³)
Énergie électrique	Volume vendu (en kWh)
Autres activités	Chiffre d'affaires (en € HT)

20. Ces assiettes se réfèrent au volume de vente de carburant, d'énergie électrique et des autres activités commercialisées sur l'installation annexe. En ce sens, elles prennent correctement en compte l'activité des sous-concessionnaires et reflètent le potentiel économique de la dépendance domaniale concernée.

2.2.2. Les plafonds proposés sont globalement élevés au regard des objectifs à prendre en compte pour l'établissement des taux

- a. En principe, la fixation d'un plafond n'empêchera pas que les redevances reflètent les avantages de toute nature dont bénéficie le sous-concessionnaire
21. La procédure de mise en concurrence des contrats de sous-concession, prévue par le code de la voirie routière, garantit que l'avantage économique spécifique procuré aux exploitants d'installations annexes correspond au niveau de la redevance. En effet, l'encadrement de la redevance prévu par le décret, associé à la notation des engagements tarifaires des candidats, les poussera à proposer les tarifs les plus bas possibles tout en maintenant une rentabilité normale, afin de remporter les appels d'offres. Ainsi, ils seront amenés à proposer des engagements tarifaires qui aligneront les avantages économiques¹¹ tirés de l'exploitation du domaine public autoroutier avec le niveau de la redevance. Dès lors, quel que soit le niveau des plafonds retenu par l'arrêté, la procédure d'appel d'offres, à condition que s'exerce une réelle concurrence, garantira qu'il ne laisse pas d'avantage économique spécifique supplémentaire au sous-concessionnaire.
- b. La valeur plafond retenue dans le projet d'arrêté s'agissant de la distribution de carburant est correctement calibrée
22. L'Autorité recommande que les plafonds retenus ne conduisent pas à augmenter le montant total des redevances. En effet, au-delà du reflet des avantages de toute nature, il convient de s'assurer que le plafond fixé par arrêté ne vienne pas augmenter le montant total des redevances versé aux SCA. Une telle augmentation se traduirait par des engagements tarifaires moins avantageux de la part des sous-concessionnaires et serait donc répercutée dans les prix pratiqués sur l'aire *in fine* acquittés par les usagers. Pour les IRVE, où la pratique récente a conduit à des redevances très élevées, et sans proportion avec celles versées pour le carburant, le plafond doit permettre de ramener ces redevances à un niveau correspondant à celui des autres activités.
23. A cet égard, l'Autorité observe, s'agissant de la distribution de carburant, que l'application des plafonds aux contrats de sous-concessions à venir devrait laisser inchangé le montant de redevance perçu actuellement par les SCA.
24. Certes, le plafond retenu (40 euros par mètre cube dans le projet d'arrêté) est supérieur à la moyenne actuellement observée sur les réseaux concédés (38 euros par mètre cube¹²). Néanmoins, cet écart permet de tenir compte du fait que, dans certains cas, la redevance que peut espérer retirer le concessionnaire est limitée par le contexte économique des aires concernées. En effet, les niveaux de redevance sont parfois contraints par la faible affluence d'une aire, la concurrence des aires adjacentes ou le volume d'investissement nécessaire. En supposant que 10 % des aires de services sont dans ce cas et ont donc des redevances contraintes¹³, les SCA pourront au plus retrouver, en moyenne, une redevance de 38 euros par mètre cube soit la valeur actuellement observée sur les réseaux concédés.

¹¹ L'avantage économique se caractérise par l'écart entre les recettes et les charges sur la durée du contrat, en intégrant une juste rémunération des capitaux investis et en tenant compte d'une valorisation du foncier conforme aux conditions du marché.

¹² Le montant moyen observé en 2019 sur le réseau concédé est de 32 euros par mètre cube, ce qui donne une valeur de 38 euros après actualisation à l'année 2025. Des observations plus récentes, sur un échantillon restreint, mènent à un montant de 36 euros par mètre cube en 2023, ce qui donne la même valeur de 38 après actualisation en 2025. L'actualisation est réalisée au moyen de l'ING, un des indices proposés dans la section 2.2.3.

¹³ Un taux qui apparaît raisonnable car il est proche de la part de contrats passés par des procédures de gré à gré à la suite d'un appel d'offres infructueux (9 % d'aires en procédure de gré à gré, hors appels d'offres dédiés aux IRVE, contrats passés entre 2022 et 2024). Il est également proche de la proportion de marges opérationnelles avant amortissement annuelles négatives sur un échantillon de données de sous-concessionnaires entre 2010 et 2019 (9 %).

- c. En revanche, les montants plafonds applicables (i) aux autres activités et (ii) aux activités d'IRVE apparaissent trop élevés

25. S'agissant des autres activités, incluant les boutiques et la restauration, le plafond de 10 % du chiffre d'affaires est trop élevé par rapport à la redevance aujourd'hui perçue par les SCA. Ce taux est en effet notablement supérieur au taux moyen observé en 2019 sur le réseau concédé, qui est de 8,5 % du chiffre d'affaires hors taxes. En reprenant le taux de 10 % des aires de services qui ont des redevances contraintes ce qui empêcherait les SCA d'augmenter leur montant malgré le rehaussement du plafond, ce dernier devrait être fixé à 9 % du chiffre d'affaires hors taxes pour que le concessionnaire puisse atteindre, en moyenne, une redevance effective de 8,5 % du chiffre d'affaires hors taxes comme aujourd'hui.

L'Autorité recommande de fixer le montant plafond applicable aux autres activités à 9 % du chiffre d'affaires de ces activités (contre 10 % dans le projet d'arrêté dont elle a été saisie).

26. S'agissant des IRVE, le plafond ne peut pas être déterminé par la pratique historique. En effet, au cours des années précédentes, les redevances ont été anormalement élevées du fait de la structuration des appels d'offres. Une approche alternative consiste à construire un taux en référence aux redevances sur la distribution du carburant, cette activité pouvant être regardée comme comparable à celle de la recharge électrique. Cela apparaît pertinent car, compte-tenu de l'électrification prévisible du parc de véhicules, l'activité de distribution de carburant va diminuer au profit de l'activité de recharge électrique.

27. En s'appuyant sur un échantillon représentatif d'aires, l'Autorité observe que le montant plafond applicable aux activités d'IRVE est trop élevé au regard de celui qui devrait être appliqué aux activités de carburant. Le projet d'arrêté propose un plafond de 0,03 euro par kWh, ce qui peut être estimé, à partir d'un historique des collectes réalisées par l'Autorité, à environ 6 % du chiffre d'affaires de ces activités. Or, le ratio équivalent est de 2,7 % pour la distribution de carburant. La recharge IRVE sur autoroute coûtant environ le même prix que le carburant, avec ces plafonds, l'électrification progressive du parc roulant se traduirait mécaniquement par une hausse des redevances, au fur et à mesure que le chiffre d'affaires IRVE augmente, et que le chiffre d'affaires carburant diminue. Ainsi, si un tiers du parc de véhicules s'électrifie, la rémunération des SCA augmenterait de 40 %, toutes choses égales par ailleurs. Cette situation ne serait ni justifiée, ni souhaitable au regard des enjeux de transition écologique. Un taux compris entre 0,01 et 0,02 euro par kWh permettrait au contraire de maintenir les recettes des SCA constantes.

28. L'Autorité privilégie le bas de cette fourchette. En effet, les propriétaires d'un véhicule électrique dépendront des IRVE du réseau concédé pour leur recharge – l'autonomie des batteries limitant la possibilité de se recharger en dehors de celui-ci – si bien que les activités d'IRVE pourraient croître rapidement. Un des objectifs du dispositif étant d'éviter la constitution d'une rente fondée sur l'exploitation du domaine public, au détriment des usagers, il apparaît plus prudent de retenir un taux de 0,01 euro par kWh.

L'Autorité recommande de fixer le montant plafond applicable à la quantité d'énergie électrique distribuée à 0,01 euro par kWh pour l'année 2025, qui constitue la première année d'application (contre 0,03 euro par kWh dans le projet d'arrêté dont elle a été saisie).

d. L'introduction de taux plafonds ne remet pas en cause l'équilibre économique des contrats de concession des sociétés concessionnaires d'autoroutes

29. L'Autorité observe qu'en tout état de cause, l'équilibre économique des contrats de concession en cours d'exécution dont sont titulaires les SCA n'est pas remis en cause par l'introduction des plafonds de redevances. En effet, le montant total des redevances concernées par les modifications réglementaires, depuis l'entrée en vigueur estimée du décret jusqu'à la fin des concessions, est de 935 millions d'euros courants, ce qui est faible au regard des recettes perçues par les concessionnaires sur la durée de leur contrat. Ce montant correspond en effet à au plus 0,02 point de pourcentage de taux de rentabilité interne des SCA.

2.2.3. L'arrêté devrait prévoir une indexation des plafonds

30. Afin de maintenir le niveau réel des redevances versées aux SCA inchangé sur la durée des contrats de concession restant à courir, il est nécessaire de prévoir une méthode d'indexation du taux plafond, qui reflète l'évolution du coût des activités sur lesquelles sont établies les assiettes du taux plafond. Bien qu'aucune disposition réglementaire ou législative ne l'impose, il est préférable de prévoir une formule d'évolution automatique des taux plafonds inscrite dans l'arrêté, afin de répondre aux objectifs de transparence et de lisibilité de la redevance à fixer dans les contrats de sous-concession. À l'inverse, une révision ponctuelle de l'arrêté engendrerait une forme d'insécurité pour les exploitants d'installations annexes.

31. Le mécanisme d'évolution automatique pourrait prendre deux formes :

- Les montants plafonds pourraient être remplacés par des taux plafonds applicables au chiffre d'affaires. Les taux correspondant au projet d'arrêté pour la distribution du carburant et au plafond recommandé par l'Autorité dans la section 2.2.2 pour la distribution d'énergie électrique représentent 2,7 % du chiffre d'affaires. Avec de telles formules, applicables au chiffre d'affaires hors taxes, les variations des taux de taxe seraient neutralisées dans le calcul du montant des redevances. En revanche, les hausses du coût de l'énergie pourraient engendrer un effet d'aubaine pour les SCA et entraîner une augmentation supplémentaire du prix à la pompe en période haussière.
- Les montants plafonds proposés dans le projet d'arrêté pourraient être indexés sur un indice pertinent. Par exemple, la redevance domaniale des réseaux publics d'électricité est indexée à l'index ING¹⁴ et celle des réseaux télécom, tout comme les péages des nouvelles concessions, est indexée à l'index TP01¹⁵.

L'Autorité recommande, pour les plafonds exprimés en volumes, de prévoir une formule d'indexation des taux plafonds ou, à défaut, d'exprimer les taux plafonds en pourcentage du chiffre d'affaires.

¹⁴ L'index ING est l'un des index de construction publiés annuellement par l'INSEE. Il suit les coûts des prestations d'ingénierie. [Lien](#).

¹⁵ L'index TP01 suit le coût général des travaux publics.

2.3. Conclusion

32. En conclusion, l'Autorité accueille favorablement le principe de l'encadrement réglementaire de la rémunération versée aux sociétés concessionnaires par les exploitants des installations annexes. Elle recommande que les plafonds retenus (i) soient revus afin de ne pas conduire à augmenter le montant total des redevances et (ii) soient indexés sur un indice pertinent ou remplacés par des taux plafonds applicables au chiffre d'affaires, conformément au tableau suivant :

N°	Recommandation
1	S'agissant du taux plafond applicable à la distribution de carburant (€/m ³), l'Autorité recommande : <ul style="list-style-type: none">- soit de prévoir une formule d'indexation ;- soit de remplacer ce taux par un taux plafond applicable au chiffre d'affaires (soit 2,7 %).
2	S'agissant du taux plafond applicable à la quantité d'énergie électrique distribuée , l'Autorité recommande : <ul style="list-style-type: none">- soit d'établir un taux de 0,01 euro par kWh pour l'année 2025 (première année d'application), en prévoyant une formule d'indexation pour les années ultérieures ;- soit d'établir ce taux à 2,7 % du chiffre d'affaires pour la distribution d'énergie électrique.
3	S'agissant du taux plafond applicable aux autres activités exercées par le sous-concessionnaire, l'Autorité recommande d'établir le taux à 9 % du chiffre d'affaires.

Le présent avis sera notifié au ministre de l'Aménagement du territoire et de la Décentralisation et publié sur le site internet de l'Autorité.

L'Autorité a adopté le présent avis le 6 février 2025.

Présents :

Monsieur Thierry Guimbaud, président ;
Madame Florence Rousse, vice-présidente ;
Monsieur Patrick Vieu, vice-président.

Le président

Thierry Guimbaud

ANNEXE – RÉCAPITULATIF DES RECOMMANDATIONS FORMULÉES PAR L'AUTORITÉ DANS LE PRÉSENT AVIS

N°	Recommandation	Destinataire	Échéance
1	<p>S'agissant du taux plafond applicable à la distribution de carburant (€/m³), l'Autorité recommande :</p> <ul style="list-style-type: none"> - soit de prévoir une formule d'indexation ; - soit de remplacer ce taux par un taux plafond applicable au chiffre d'affaires (soit 2,7 %). 	Ministère de l'Aménagement du territoire et de la Décentralisation	Adoption de l'arrêté
2	<p>S'agissant du taux plafond applicable à la quantité d'énergie électrique distribuée, l'Autorité recommande :</p> <ul style="list-style-type: none"> - soit d'établir un taux de 0,01 euro par kWh pour l'année 2025 (première année d'application), en prévoyant une formule d'indexation pour les années ultérieures ; - soit d'établir ce taux à 2,7 % du chiffre d'affaires pour la distribution d'énergie électrique. 	Ministère de l'Aménagement du territoire et de la Décentralisation	Adoption de l'arrêté
3	<p>S'agissant du taux plafond applicable aux autres activités exercées par le sous-concessionnaire, l'Autorité recommande d'établir le taux à 9 % du chiffre d'affaires.</p>	Ministère de l'Aménagement du territoire et de la Décentralisation	Adoption de l'arrêté