



La vérité sur les concessions autoroutières

Octobre 2014.

- ↗ Quelques idées simples pour rétablir une juste appréciation du système autoroutier concédé
- ↗ Depuis la privatisation ... un réseau, des services
- ↗ Que penser des treize recommandations de l'Autorité de la concurrence ?

QUELQUES IDÉES SIMPLES POUR RÉTABLIR

UNE JUSTE APPRÉCIATION

DU SYSTÈME AUTOROUTIER CONCÉDÉ

1 – La privatisation a été une rupture

Non. Les sociétés concessionnaires font le même métier depuis plus de cinquante ans, et l'exerceront pendant encore vingt ans suivant leurs cahiers des charges. Elles ont construit un réseau de 9 000 km, et portent une dette de 30 Milliards d'euros pour le compte de l'État. De ce point de vue, la privatisation n'a rien changé, elles sont et seront délégataires du service public de l'État, investisseurs et constructeurs pour le compte de l'État, fournisseurs de services de mobilité pour les citoyens, et... endettées en confiance pour éviter que l'État ne le soit.

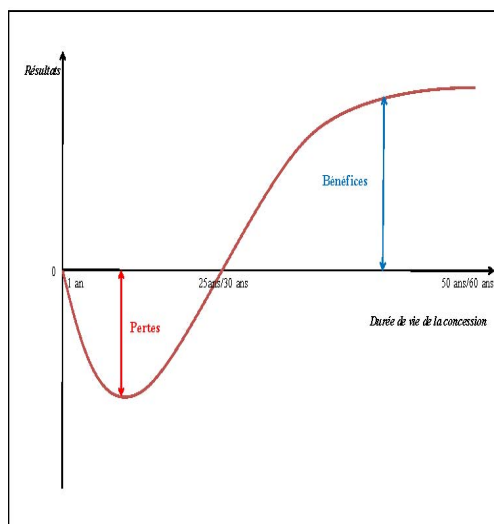
Bien sûr, leur actionnariat a changé en 2006 lors de la privatisation ; mais pour le reste, rien n'a été modifié. Enfin si : leurs cahiers de charges ont été durcis au passage, ainsi que les contrats de plan qui définissent les investissements et les tarifs, les contrôles ont été multipliés, la transparence s'est généralisée. Tout ceci, conformément à une recommandation de l'Autorité de la concurrence de 2005.

2 – Les sociétés ont été bradées lors de la privatisation

Non. La privatisation a été une excellente affaire pour l'État. Elle s'est faite à une époque de « pic boursier » de l'économie française et mondiale, qui a permis à l'État, dans un processus ouvert, de valoriser au mieux le flux de dividendes futur et d'optimiser le versement immédiat, sur le budget 2006, d'un montant de 15 Milliards d'euros, portant à 19 Milliards le montant total de la privatisation en comptant l'ouverture de capital de 2002 et l'augmentation de capital de 2005. Il faut rappeler que, lors de la privatisation, les sociétés étaient cotées en bourse, et que les évaluations se sont faites sur la base des cours de bourse du moment, et d'un taux d'actualisation de 8 %, largement inférieur aux taux pratiqués en général pour ce genre d'opérations.

3 – L'activité des sociétés génère des marges très élevées

Oui. Et c'est le modèle de la concession qui, structurellement l'exige. C'est d'ailleurs précisément ce qui a été vendu par l'État en 2006 : un outil de financement d'une dette qu'il faut rembourser deux fois, puisque les autoroutes sont rendues gratuitement à l'État en fin de concession, mais aussi capable de financer de nouveaux investissements – 1,8 Milliard d'euros par an. Le modèle de la concession est une courbe en V où l'on commence par perdre beaucoup d'argent pendant de longues années, puis à en gagner beaucoup pendant moins d'années pour rembourser les dettes contractées dans la première phase. En 2006, les acheteurs ont, pour acquérir les sociétés, mobilisé une dette équivalente à celle... qu'ils ont achetée.



4 – Les marges, si elles ne sont pas illégales, sont immorales

Non, mille fois non. Il n’y a rien d’immoral à dégager des résultats pour payer les intérêts de la dette et la rembourser progressivement, et pour rémunérer le capital. Il n’y a rien d’immoral à gérer avec le souci de la rentabilité la plus grosse dette du CAC 40. Car le taux de rentabilité interne des concessions, calculé sur leur durée entière comme il se doit, et non de façon instantanée ce qui n’a pas de sens, est situé entre 6,5 et 8,5 % ; un tel taux est considéré, même par des investisseurs publics comme la CDC ou les caisses d’épargne, comme insuffisant pour justifier des projets d’investissement, des TRI à deux chiffres étant exigés.

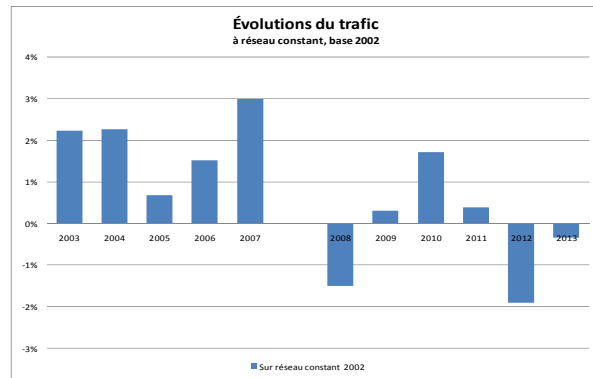
Alors des marges instantanées de 20 à 25 %, non, ce n’est pas immoral ; et c’est même en dessous du modèle d’acquisition de 2006, précisément celui qui a été vendu par l’État à cette date, au juste prix. Quant à comparer ces marges instantanées avec celles de l’industrie classique ou du commerce, c’est tout simplement oublier le poids de la dette dans le secteur autoroutier : dans ce secteur, il faut investir en moyenne 5 euros pour 1 euro de chiffre d’affaires, une marge instantanée de 25 % correspond à une rentabilité ramenée à la valeur de l’actif de 5 %.

5 – Le risque est inexistant, si l’on regarde le passé

Cette affirmation est absurde. Évidemment, on doit apprécier le risque du futur en analysant l’historique passé, mais si l’histoire était linéaire, les banqueroutes ou les catastrophes naturelles n’existeraient pas. De plus, le passé le plus récent a montré la sensibilité extrême de l’activité autoroutière aux crises, qu’il s’agisse de la flambée des cours du pétrole ou de la chute de l’activité industrielle française. Aujourd’hui, le trafic poids lourds constaté sur les réseaux est revenu à l’identique de celui du début des années 2000.

On est loin des prévisions optimistes faites lors de la privatisation, on est loin aussi des prévisions de recettes faites à cette époque. Il en va de même des paramètres financiers, puisque, la crise des instruments financiers en 2008 a lourdement impacté la dette et son refinancement.

Cette sensibilité du modèle aux aléas conjoncturels est directement liée à l’évolution du PIB, mais aussi à



celle de la consommation des ménages. La période qui s’est ouverte avec la crise de 2008 n’augure malheureusement pas, à court terme, d’amélioration rapide de ces indicateurs, et l’investissement de long terme sur le transport routier est aujourd’hui un acte de foi dans l’avenir qui relève du pari.

6 - La rémunération du risque est trop importante dans le schéma concessif autoroutier

Non. La rémunération du risque est appréciée par le concédant en fonction d’hypothèses économiques et financières qui font l’objet d’une discussion contradictoire lors des négociations contractuelles. Cette confrontation a eu lieu en 2006 lors de la privatisation, elle a été suivie lors de la signature de chacun des contrats de plan quinquennaux. Depuis, le trafic s’est constamment maintenu sous les prévisions initiales, et il y a peu de chances qu’il les rattrape un jour. Depuis, l’économie s’est dégradée, l’inflation baissant de façon constante au point que la déflation menace, ce qui est le scénario le pire pour des investisseurs de long terme.

Les concessionnaires et leurs actionnaires assument ce risque sur leurs capitaux. Il est naturel qu’il soit rémunéré, sinon les investisseurs n’assureraient pas la couverture de la dette. Tout récemment, dans le cadre du plan de relance en cours de finalisation, une mission conjointe Ministère de l’Écologie-Ministère des Finances a validé des objectifs de TRI, qui ont été soumis à la Commission Européenne, et se situent dans la fourchette de 6 à 9 % de rémunération du capital, ce qui, on l’a vu, est en-dessous des taux théoriques de la CDC.

7 – Les relations entre l’État et ses concessionnaires sont influencées par la puissance des grands groupes actionnaires

Oui, évidemment, à raison de l’avantage que l’État peut en tirer. Car la puissance des grands groupes actionnaires permet à l’État de faire jouer à plein l’effet de levier par leur capacité à emprunter sur les marchés financiers. C’est un avantage considérable pour l’État, dont il profite largement au travers de ses contrats avec les concessionnaires.

En revanche, le contrôle exercé par l’État au travers des outils mis en place par son administration n’autorise pas les chemins de traverse, d’autant que les résultats de ces contrôles sont maintenant communiqués en transparence totale au Comité des Usagers du Réseau Routier national.

8 – Les concessionnaires ont bénéficié d’une aubaine de 3,6 Milliards d’euros du fait de la déductibilité des intérêts des emprunts

Non, cette affirmation est fautive. Le régime de la déductibilité totale des intérêts d’emprunt était le régime fiscal normal jusqu’en 2013 pour toutes les entreprises. C’est à cette date seulement que le Parlement a institué un plafonnement de cette déductibilité ; néanmoins, les délégations de service public, structurellement lourdement endettées, en ont été exemptées par le Gouvernement. Cette exonération a permis le maintien de l’équilibre des contrats en cours et peut être valorisée de l’ordre de 60 à 100 Millions d’euros par an seulement depuis 2013.

De plus, considérer cette exemption du plafonnement comme un « avantage » ou une aubaine est tout simplement oublier que la déductibilité des intérêts a été l’un des paramètres de la valorisation du système lorsqu’il a été privatisé, constituant un des éléments du « package » global vendu par l’État en 2006.

9 – Les concessionnaires font payer l’autoroute deux fois à l’usager

Non. Lors de la privatisation, les autoroutes étaient loin d’être amorties. En effet, les revenus des autoroutes les plus anciennes, dites matures, ont été utilisés entre 1990 et 2000 pour asseoir le financement des autoroutes d’aménagement du territoire, moins fréquentées et plus onéreuses. Cet adossement a d’ailleurs permis d’appliquer à ces nouvelles autoroutes des tarifs harmonisés avec les plus anciennes, bien inférieurs à ceux des autoroutes construites depuis 2000 sous le régime imposé par la législation européenne.

10 – Les tarifs de péage sont 20% trop élevés

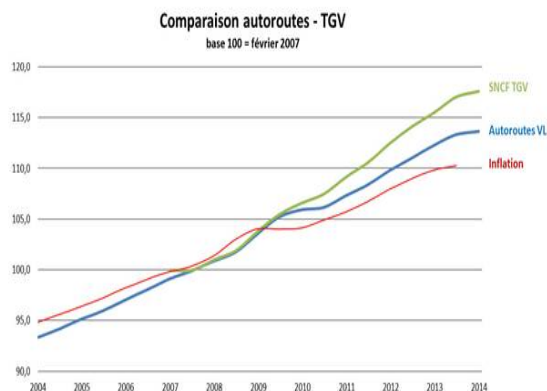
Non, les ministres des finances n’ont pas approuvé, depuis des générations, des tarifs spoliant les Français. Non seulement les concessionnaires ne font pas payer l’autoroute deux fois à l’usager, mais depuis la privatisation, ils ont investi 14 Milliards d’euros dans le réseau autoroutier, et ils ont versé 15 Milliards d’impôts et taxes à l’État ; en plus des 17 Milliards qu’ils ont acquitté lors de la privatisation, et des 30 Milliards de dettes contractées.

La concession est donc un système gagnant-gagnant : pour l’État, qui encaisse des montants substantiels – inégalés au sein des entreprises du CAC 40 ; pour les usagers du réseau, qui bénéficient d’infrastructures à haut niveau de service, bien entretenues et sûres ; pour les sociétés concessionnaires et leurs actionnaires, qui bénéficient d’une base d’activité leur permettant de rayonner dans le monde entier.

11 – Les tarifs ont plus progressé après la privatisation qu’ils ne progressaient auparavant

Non. Ils ont moins progressé après la privatisation qu’ils ne progressaient auparavant. Entre 2000 et 2006, pour une inflation moyenne de 1,63 %, l’augmentation moyenne des tarifs des sept sociétés « historiques » a été de 2,06 %. De 2007 à 2014, pour une inflation moyenne de 1,43 %, l’augmentation moyenne a été de 1,81 %. Sur cette période, l’augmentation tarifaire inclut un effet externe qui est l’augmentation de la Taxe d’aménagement du territoire perçue par l’État sur les automobilistes acquittant le péage, pour financer les trains d’équilibre des territoires (0,5 %).

Par comparaison, l’augmentation moyenne des tarifs du TGV a été, dans le même temps, de 2,3 %.



12 – Les contrats de plan compensent par des augmentations de tarif indues des opérations d’investissement non éligibles à la compensation

Non. L’éligibilité des opérations à compensation incluses dans les contrats de plan n’est pas le fruit de négociations, mais l’application du cahier des charges de concession. Le Conseil d’État vérifie le bien-fondé de cette compensation lors de l’examen qu’il fait des avenants au cahier des charges qui concrétisent ces contrats. Il n’existe donc pas de marge d’interprétation qui serait laissée à la libre décision des concessionnaires.

Lorsque l’État demande la réalisation d’investissements non prévus par le cahier des charges, la formule tarifaire est ajustée pour les compenser en effectuant un calcul contradictoire de Valeur actualisée nette (VAN) : en d’autres termes, on calcule le péage nécessaire pour rembourser l’investissement supplémentaire sur la durée de concession restante.

13 – Les plans de relance négociés en 2009 et 2013 sont trop favorables aux concessionnaires et compensent en bonne partie des opérations non éligibles à la compensation

Non. Le plan de relance de 2009, dit « Paquet vert », a permis de réaliser en moins de trois ans une modernisation environnementale des autoroutes construites il y a plus de trente ans, qui ne s’imposait nullement au titre de leurs cahiers des charges, voire même de la réglementation applicable à ces anciens réseaux. Il a permis de faire d’une pierre deux coups, un gagnant-gagnant économie/environnement, et a apporté un formidable coup de fouet à une période très grave pour l’activité et l’emploi. Ce plan de relance a été scruté par les services de la Commission Européenne, et approuvé par le Collège des Commissaires en 2009.

Pour le deuxième plan de relance négocié en 2013, l’État et ses concessionnaires ont tiré les conséquences du rapport de la Cour des Comptes, émis suite à son contrôle de la réalisation du premier plan. Les hypothèses économiques de long terme ont été fixées par une mission interministérielle, sans laisser de marges de manœuvre aux concessionnaires ; la compensabilité des investissements a été scrutée et contrôlée par les services du Ministère de l’Écologie.

Ce plan de relance a été contrôlé, et l’éligibilité des opérations scrutée à nouveau par la Commission Européenne au titre des deux directives 2004/18 et 2014/23

14 – Les marchés de travaux sont prioritairement attribués aux entreprises des groupes actionnaires

Non. Les dirigeants des concessionnaires sont, comme les autres, soumis au droit et ne s’exposent pas à l’abus de biens sociaux. Et c’est bien le contraire, car l’État leur a même imposé, lors de la privatisation, des règles de passation des marchés qui sont plus contraignantes que celles de ses propres marchés publics ou de ceux des collectivités, en fixant des seuils largement inférieurs.

Non, car l’attribution des marchés est contrôlée par des commissions des marchés où siège l’administration, qui rendent compte à une commission nationale des marchés.

Non, car les procédures sont transparentes ; elles sont diversifiées et fixées de façon indépendante par chaque commission des marchés de chaque société.

15 – Le télépéage sans arrêt n’aurait pas dû être compensé par l’État, car il bénéficie aux sociétés concessionnaires

Si. La mise en place du télépéage sans arrêt sur les voies de péage est une avancée majeure pour les économies d’énergie des consommateurs, comme pour le confort des automobilistes. C’est pourquoi les sociétés ont proposé sa mise en place dans le cadre du Paquet vert et des contrats de plan. Cette mise en place nécessite la transformation lourde de voies traditionnelles – déjà équipées en télépéage – en les dotant d’automatismes complexes et d’installations permettant de garantir la sécurité des utilisateurs ainsi que celle des personnels de péage. Pour autant, le télépéage sans arrêt n’augmente ni le débit ni la productivité des barrières, dans la mesure où dès le milieu de la décennie 2000-2010, le taux d’équipement en antennes de télépéage était optimal. L’investissement réalisé pour l’adaptation des barrières n’allait donc pas de soi, aucune raison économique ou financière propre à la gestion des sociétés ne l’imposant. C’est pour cette raison que l’État a considéré qu’il est compensable.



DEPUIS LA PRIVATISATION ... UN RÉSEAU, DES SERVICES

Un secteur qui contribue fortement au financement des infrastructures de transport

Les sociétés concessionnaires se caractérisent comme le contributeur principal pour l'investissement dans les infrastructures de transport en France, au bénéfice de l'aménagement des territoires.

Sans elles et sans le péage acquitté par leurs usagers, non seulement le réseau autoroutier ne se serait pas développé, mais toutes les grandes infrastructures de transport, comme les lignes de TGV, les canaux ou les transports en commun des agglomérations de notre pays, auraient vu leur développement compromis.

Entre 2005 et 2013, **10 Milliards d'euros provenant des concessions d'autoroutes ont abondé le budget de l'AFITF** : d'abord grâce au produit de leur vente, ensuite grâce aux versements annuels (Taxe d'aménagement du territoire, redevance domaniale, redevance spécifique pour les TER). Cela constitue environ 60% du budget cumulé de l'agence. Les sociétés concessionnaires en sont donc le financeur majoritaire.

Entre 2006 et 2013, **14 Milliards d'euros ont été investis par les sociétés d'autoroutes sur leur réseau** soit 1,8 Milliard chaque année. Ceci a permis le développement du réseau, au bénéfice de la desserte des territoires, de l'intégration environnementale de ces infrastructures et du développement économique du pays, dont elles constituent les artères principales.

Au total, **plus de 24 Milliards d'euros ont été affectés aux infrastructures de transport** en provenance des concessions autoroutières.

Sur la même période, **15 Milliards d'euros ont été versés par les sociétés d'autoroutes à l'État** sous forme d'impôts et taxes. A ces sommes s'ajoute la TVA perçue sur les péages autoroutiers pour un montant au moins équivalent. Au total, la contribution des péages autoroutiers au budget de l'État correspond à 1,4% de son budget alors que le poids dans l'économie du secteur autoroutier est de l'ordre de 0,4%. Les sociétés concessionnaires sont donc des contribuables très au-dessus de la moyenne.

C'est à tout cela que sert le péage acquitté par les utilisateurs du réseau

Des technologies de pointe au service de la sécurité routière

L'amélioration de la sécurité routière est une préoccupation majeure des sociétés d'autoroutes.

Elles innovent en permanence pour développer les services d'information routière permettant de mieux préparer les déplacements et d'avoir une information trafic en temps réel via les radios 107.7, les panneaux lumineux et les systèmes mobiles (Internet, applications...).

Elles ont développé l'information sur les temps de parcours qui participe à une meilleure sécurité des automobilistes. Le travail réalisé pour la mise en place de la régulation des vitesses améliorant la fluidité sur les axes les plus chargés a permis une réduction très significative des incidents.

Les sociétés d'autoroutes innovent également pour améliorer leurs systèmes d'exploitation et de détection afin d'être en mesure de réagir au plus près des événements (accidents, contresens, météo....).

L'évolution favorable des bilans d'accidentologie témoigne de l'importance des efforts consentis et des résultats obtenus ; ainsi, depuis plusieurs années l'autoroute est 5 fois plus sûre que le réseau routier. L'analyse de chaque accident mortel, afin d'en comprendre les causes principales, permet aux sociétés d'autoroutes d'engager les actions de sensibilisation les plus adaptées.

Elles contribuent également à l'amélioration de la connaissance collective sur la sécurité routière en général et la somnolence au volant en particulier, première cause d'accident sur le réseau :

- ◆ Des études scientifiques sont conduites avec les plus grands spécialistes ;
- ◆ Chaque accident mortel fait l'objet d'une analyse détaillée ;
- ◆ Des opérations de sensibilisation des conducteurs sont menées sur les réseaux ;
- ◆ Des campagnes de communication sont diffusées sur les sites Internet, les radios 107.7 et les réseaux sociaux.

Un programme exceptionnel d'investissement en faveur de l'environnement

Afin d'améliorer la qualité environnementale des sections les plus anciennes de leurs réseaux, les sociétés d'autoroutes ont proposé à l'État un programme destiné à les mettre aux normes environnementales les plus récentes en matière de :

- ◆ Protection de l'eau ;
- ◆ Limitation de la nuisance sonore ;
- ◆ Protection de la biodiversité ;
- ◆ Réduction des émissions de CO₂ ;
- ◆ Eco-rénovation des aires.

Ce programme qui a nécessité l'ouverture de plus de 2 000 chantiers a été mené en trois ans et a représenté plus d'1 Milliard d'euros d'investissements. Au terme de ce programme, mené de front avec les opérations courantes de développement et d'entretien de leurs réseaux, les sociétés d'autoroutes peuvent s'enorgueillir des résultats obtenus dans le respect des engagements pris vis-à-vis de l'État concédant.

Des services adaptés aux attentes de la clientèle

Les sociétés d'autoroutes ont mis en œuvre un programme pluriannuel de rénovation des installations sur les aires de repos et de services. Ces espaces et installations, de grande qualité, sont conçus comme des lieux de vie incitant à la pause et offrant des services adaptés à l'ensemble de la clientèle (familles, professionnels...). Ce programme s'est traduit par :

- ◆ La modernisation des installations de plus de 240 boutiques et selfs-restaurants ;
- ◆ La présence de plus de 60 marques de restauration avec des offres très diversifiées ;
- ◆ La mise aux normes d'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite de l'ensemble des installations ;
- ◆ Le déploiement de services spécifiques pour les chauffeurs poids-lourds : aires de stationnement sécurisé, affichage des places disponibles, espaces dédiés (détente, douche,...).

Été comme hiver l'accueil des vacanciers est assuré par les sociétés d'autoroutes qui mettent en œuvre un important dispositif d'animations sur les aires afin de leur proposer de se détendre, de participer à des ateliers de prévention ou à des activités sportives.

Les sociétés d'autoroutes sont attentives à la qualité du service délivré :

- ◆ Elles organisent chaque année une opération estivale proposant des menus à prix réduit en partenariat avec 12 associations de consommateurs et automobiles-clubs ;
- ◆ Elles assurent le fonctionnement d'un système de remontée des réclamations ;
- ◆ Elles mesurent en permanence la satisfaction de leurs clients au travers d'un indicateur de satisfaction dont les résultats sont publiés chaque année.

Les sociétés d'autoroutes ont développé l'usage du télépéage pour les véhicules légers, mis en place le télépéage pour les poids lourds et accru l'attractivité de ce service par le télépéage 30km/h. Les sociétés d'autoroutes mettent à disposition du grand public l'information sur le trafic (prévisions et temps réel), les itinéraires et les tarifs au travers du site portail autoroutes.fr.

Un secteur au service des nouveaux modes de mobilité

Les besoins de mobilité dans les grandes métropoles continuent de progresser, tout particulièrement dans les zones périurbaines et pour les déplacements domicile-travail. Les solutions classiques d'amélioration des transports collectifs ne permettent pas de répondre seules à ces besoins nouveaux, d'autres propositions doivent être étudiées. L'amélioration de la mobilité périurbaine passera par le déploiement d'un éventail de services optimisant les déplacements dans les zones de faible densité (ne permettant pas d'envisager le développement de modes lourds) ; la route sera naturellement l'infrastructure support de ces services. Les sociétés d'autoroutes participent très activement à la réflexion sur l'amélioration de la mobilité périurbaine et sont également à l'initiative de services d'autocars illustrant ce que pourraient être ces nouveaux usages de la route : la ligne A14 Express et la gare autoroutière de Briis-Sous-Forges sur l'A10. Sur leurs réseaux elles contribuent à améliorer l'offre de mobilité en déployant des parkings de co-voiturage.

Les sociétés d'autoroutes sont également présentes dans les clubs de réflexion mis en place par différents opérateurs, elles financent des études sur l'optimisation de l'utilisation des réseaux de transport par route et proposent au travers de colloques ou de séminaires, aux plus éminents spécialistes, de partager réflexions et propositions.

QUE PENSER DES TREIZE RECOMMANDATIONS DE L'AUTORITÉ DE LA CONCURRENCE ?

À l'issue de son rapport sur les sociétés concessionnaires d'autoroutes, l'Autorité de la concurrence a émis treize recommandations « pour une régulation du secteur des autoroutes rééquilibrée en faveur du concédant et des usagers ». Tout en notant qu'une régulation, par définition, a vocation à équilibrer les relations entre les parties sans en favoriser une au détriment de l'autre, il est important d'évaluer la faisabilité et l'opportunité de ces recommandations.

On peut les classer en trois groupes :

- ◆ Les recommandations touchant la mécanique contractuelle et ses ressorts ;
- ◆ Les recommandations touchant les procédures internes de fonctionnement des sociétés ;
- ◆ Le troisième groupe étant constitué par la proposition unique de régulation du système par une autorité indépendante.



Commençons par la dernière recommandation, celle de la régulation. Elle est la plus facile à traiter puisqu'elle dépend du législateur, qui décidera de la suite à y donner. Les sociétés concessionnaires forment le vœu que l'Autorité qui sera créée ne fasse pas double emploi avec les procédures de régulation existant d'ores et déjà : cela irait à l'encontre de l'objectif de simplification mis en avant par le Président de la République et le Gouvernement.



Le deuxième groupe de recommandations contient des propositions relatives aux procédures d'attribution des marchés :

- ◆ Abaissement des seuils de mise en concurrence obligatoire à 500 000 euros pour les marchés de travaux avec des procédures adaptées ;
- ◆ Obligation de publicité sur les appels d'offres six mois avant le lancement de ceux-ci ;
- ◆ Préférence aux appels d'offres ouverts ;
- ◆ Instauration de « murs de Chine » à l'intérieur des groupes entre concessionnaires et constructeurs ;
- ◆ Transmission à la commission des marchés des avenants excédant 5 % du montant initial.

Ces propositions consistent à soumettre les marchés des sociétés concessionnaires à des contraintes de plus en plus drastiques, bien supérieures à celles des marchés publics de l'État et des collectivités.

On peut considérer que ce deuxième groupe de propositions ne va pas dans le sens de la régulation, mais dans celui de la bureaucratisation et du ralentissement des procédures d'attribution des marchés ; elles sont économiquement contre-productives, mais les sociétés les appliqueront sans états d'âme si elles devaient être décidées.

Il est utile de noter que s'il était nécessaire de renforcer la régulation, il existe aujourd'hui une Commission nationale des marchés dont on attendrait tout simplement qu'elle fonctionne. Mais pourquoi lui donner les pouvoirs d'une juridiction d'exception en lui conférant le droit de saisir en référé le juge administratif d'appels d'offres dont elle estimerait la légalité douteuse (comme le propose l'Autorité), alors que jamais un cas de légalité douteuse n'a été exhibé ni par la Cour des Comptes, ni par l'Autorité de la concurrence, ni par les commissions des marchés ?

Le troisième groupe de recommandations touche la mécanique des contrats de concession. Trois d'entre elles sont particulièrement sensibles (modification de la formule actuelle d'indexation à 70 % de l'inflation ; plafonnement de la loi tarifaire ; introduction d'une clause de réinvestissement des dividendes et de partage de ceux-ci) ; en effet, chacune d'elles fait partie du cœur même du système concessif tel que l'État l'exploitait avant 2006, et tel qu'il l'a vendu en 2006.

Toute modification structurelle de ce cœur est un changement des termes du contrat qui ne peut se concevoir sans contreparties ; de plus, si de telles modifications intervenaient de façon unilatérale, elles contribueraient à déstabiliser totalement le secteur, rompant la confiance (déjà fragilisée) à l'égard de la signature de l'État.

La dernière des recommandations de ce groupe, à savoir la récupération par l'État de l'avantage en trésorerie dont bénéficient les sociétés concessionnaires en cas de retard de réalisation des travaux, bien que dérogatoire aux principes généraux de la concession, est mise en place, avec l'accord des sociétés concessionnaires, dans la majorité des contrats nouveaux.

On terminera cette analyse avec la dernière recommandation de l'Autorité de la concurrence, consistant à utiliser le temps – très court – de mise au point des avenants du plan de relance, après l'approbation de la Commission Européenne, pour faire pression sur les sociétés concessionnaires et les obliger à accepter certaines des recommandations ci-dessus.

L'État législateur, concédant, régulateur et contrôleur a certainement, dans cette période de temps brève, des moyens de pression qui peuvent paraître importants. Il convient néanmoins de garder à l'esprit qu'il a lui-même fixé les paramètres financiers et économiques des plans de relance, qui ont servi de base au calcul de valeur actualisée nette sous-tendant l'équilibre des avenants. Les remettre en cause au moment de la signature risque de modifier l'équilibre prévisionnel, et de ce fait de priver les sociétés concessionnaires de leur capacité d'engager derrière elles des investisseurs pour le montant prévu de 3,2 Milliards d'euros. Le risque n'est pas mince pour l'économie et l'emploi. Le bénéfice pour le citoyen n'est pas évident.



3, rue Edmond Valentin – 75007 Paris
Téléphone : +(33)1 49 55 33 00 – Fax : +(33)1 49 55 33 91
www.autoroutes.fr – Courriel : asfa@autoroutes.fr