

Paris, le 24 juillet 2013

Rapport de la Cour des Comptes
Les sociétés concessionnaires réaffirment que la concession autoroutière est un outil efficace de financement pour les investissements de mobilité routière

Les sociétés concessionnaires d'autoroutes ont pris connaissance du rapport de la Cour des comptes présenté ce jour à la Commission des Finances. Elles ont fait part au président de la Commission des Finances de leurs observations qui seront annexées aux conclusions des rapporteurs spéciaux.

Sur le fond, elles prennent acte des remarques contenues dans le rapport, qui a pour objet le contrôle des services administratifs en charge des relations entre l'État et ses concessionnaires ; il ne leur appartient pas de se prononcer sur ce sujet. Elles regrettent néanmoins que ces remarques sur le contrôle exercé par l'État conduisent à une lecture négative du système de la concession.

Les sociétés concessionnaires notent que le rapport de la Cour reconnaît pourtant les apports de la concession. En particulier, le rapport indique que *«la grande qualité des infrastructures du réseau concédé et la sécurité qu'elles assurent aux usagers sont unanimement reconnues»*. Les sociétés concessionnaires s'attachent ainsi, de façon permanente et rigoureuse, au complet respect des engagements inscrits dans leur cahier des charges qu'aucune donnée factuelle du rapport ne vient démentir.

Les sociétés insistent sur la nature contractuelle des relations entre l'État et ses concessionnaires et sur le caractère bilatéral de ces relations de long terme. Elles mettent en garde contre toute analyse qui ne prendrait pas en compte le risque des concessionnaires : or celui-ci ne peut s'analyser que sur la durée complète des concessions. Elles soulignent de ce point de vue que le transfert de charges au moment de la privatisation a été de près de 40 Mds d'€, qu'elles doivent amortir en moins de vingt années, en supportant pleinement le risque de trafic.

Elles souhaitent rappeler que, contrairement aux idées qui prévalent, ces dettes ne sont pas individualisées par autoroute, et qu'on ne peut parler d' « autoroutes amorties ».

Elles tiennent à rappeler par ailleurs que les investissements complémentaires dont le péage est la contrepartie, répondent à des besoins exprimés par l'État et les collectivités publiques, traduits dans les contrats de plan pluriannuels. Ceux-ci ne sont pas faits à l'initiative des concessionnaires, mais à celle de l'État, dans l'intérêt des utilisateurs.

Elles attirent l'attention sur le fait que la délégation de service public n'est pas une finalité, mais une modalité contractuelle dont disposent les gouvernements pour mettre en œuvre leurs politiques. Au moment où le rapport de la Commission Mobilité 21 souligne les lacunes du financement pour mettre en œuvre les liaisons nécessaires à l'aménagement du territoire ou les solutions de mobilité pour le périurbain, le système de la concession peut offrir une réponse qui ne pèse pas sur les finances publiques.