

Le rapport qui voulait fracasser les péages autoroutiers

Leurs prix vont bondir de 4,75 %. Pourtant, en 2021, l'Inspection des finances envisageait une baisse des tarifs de 60 % sur près des deux tiers du réseau. L'Etat fait la sourde oreille.

BRUNO LE MAIRE, le ministre de l'Economie, avait osé le dire lors de la dernière université d'été du Medef : « *Un superprofit, je ne sais pas ce que c'est* » (30/8/22). Pour se faire une idée, il devrait relire les préconisations d'une mission d'expertise qu'il a lui-même commandée à ses services. Portant, entre autres, sur les péages autoroutiers, cette étude met en avant les profits abracadabrantésques réalisés par les concessionnaires. Au point de proposer de réduire les tarifs de 60 % sur près des deux tiers du réseau !

La conclusion, iconoclaste, a tellement intéressé Le Maire qu'il s'assoit dessus depuis deux ans. C'est en effet en février 2021 que le ministre a reçu ce rapport confidentiel sur « *le modèle économique des sociétés concessionnaires d'autoroutes (SCA)* », rédigé conjointement par l'Inspection générale des finances (IGF) et par le service d'inspection du ministère de l'Ecologie.

Diagnostic sans concessions

Dans ce document de 65 pages, sur lequel « Le Canard » a posé la palme, les inspecteurs mettent en évidence « *une rentabilité très supérieure à l'attendu* » pour les gestionnaires des deux plus gros réseaux autoroutiers, « *ce qui va contre le principe de rémunération raisonnable* ». On se gaverait aux dépens des automobilistes ? Impensable.

D'après les calculs de nos experts, les concessions ASF-Escota (groupe Vinci) et APRR-Area (Eiffage), qui exploitent pas loin des deux tiers des 9 000 km du réseau autoroutier concédé, présentent une rentabilité proche de 12 %. Ce montant à deux



chiffres est « très supérieur » au niveau « ciblé » par l'Etat et par les sociétés concessionnaires d'autoroutes lors de la privatisation, en 2006, à savoir 7,67 %. Autrement dit, les dividendes des actionnaires de ces SCA explosent toutes les prévisions.

Pour revenir aux objectifs contractualisés quinze ans plus tôt, les inspecteurs préconisent donc un « *réalignement de la rentabilité* » des sociétés en question sur le niveau initiallement défini, « *dans l'hypothèse où l'Etat souhaiterait initier un contentieux sur la surrentabilité des concessions* ». Et les rapporteurs d'envisager trois options. Soit une « *fin anticipée* » des concessions en question en 2026, c'est-à-dire respectivement neuf et dix ans de moins que prévu pour APRR et ASF. Soit « *une baisse (drastique) des tarifs des péages dès 2022* » : « *Elle devrait être*

de 58 % pour (le réseau) ASF-Escota et 59 % pour APRR-Area, ce qui représente une économie de 21 euros environ sur un trajet Marseille-Toulouse ou Paris-Lyon », de 35 euros !

Ceinture et bretelles

Troisième choix envisagé : le « *prélèvement par l'Etat* » de plus de 63 % de l'excédent brut d'exploitation dégagé par les deux groupes concessionnaires les plus rentables sur la période allant « *de 2021 jusqu'à la fin des concessions* ». Une bagatelle représentant... 55,4 milliards d'euros au total ! Prudents, les auteurs précisent que les deux dernières options ont uniquement « *valeur d'illustration* » ; seule la première est « *légalement envisageable* ». Qu'on se rassure : aucune de ces scandaleuses propositions n'est à l'étude. Le mi-

nistère des Transports répond même au « *Canard* » que « *les niveaux calculés par l'Autorité (publique et indépendante) de régulation des transports ne démontrent aucune surrentabilité* ». L'Etat déjuge donc ses inspecteurs des Finances, qui ont sûrement travaillé comme des sagouins !

La hausse moyenne de 4,75 % des tarifs des péages autoroutiers prévue pour le 1^{er} février (dont 5,1 % sur le réseau ASF et 4,8 % sur le réseau APRR !) a en tout cas « *valeur d'illustration* » d'un Etat et d'usagers qui se font rouler dessus par les rois du bitume.

L'IGF le dit à sa façon (bien élevée) : « *Le pouvoir de négociation de l'Etat concédant vis-à-vis des SCA doit être renforcé* ». Et ce d'autant plus que la fin des concessions historiques approche (entre 2031 et 2036) et « *demande à être préparée, en particulier en ce qui concerne la remise en état des réseaux* ».

Les inspecteurs n'oublient pas d'habiller Le Maire pour l'hiver. « *Le ministère de l'Economie et des Finances (MEF) doit être davantage impliqué dans toutes les négociations liées aux concessions* », écrivent-ils. Le MEF n'est que peu associé aux négociations des contrats et surtout de leurs avenants ». Lesquels permettent souvent de belles hausses de tarif.

Puis les auteurs assènent le coup de grâce à l'hôte de Bercy : « *Ce manque d'implication a de quoi surprendre, alors que les concessions autoroutières touchent environ 11 milliards par an de péages* ».

Voilà des hauts fonctionnaires qui superprofitent de leur position pour faire preuve d'une odieuse impertinence !

Clara Bamberger