

C'EST UN RAPPORT au lance-flammes qu'a dévoilé hier l'Autorité de la concurrence. Epais comme un bottin, il dénonce la rentabilité exceptionnelle dont bénéficient les sociétés d'autoroutes, chargées de 9 000 des 12 000 km d'autoroutes françaises depuis leur privatisation en 2006 par Dominique de Villepin. Cette nouvelle charge fait directement écho au déjà très sévère bilan qu'avait dressé la Cour des comptes il y a un an. Et les chiffres sur lesquels s'appuie ce document parlent d'eux-mêmes. Ces sociétés d'autoroutes, filiales pour la plupart des géants français du BTP Eiffage (APPR et Area) et Vinci (ASF, Escota et Cofiroute), ainsi que de l'espagnol Abertis (Sanef et SAPN), ont déglacé l'année dernière une marge

comprise pouvant atteindre... 24 % ! Soit de très confortables bénéfices de 1,8 Md. « Des chiffres très élevés, analyse Bruno Lasserre, président de l'Autorité de la concurrence. Pratiquement sans équivalent dans les autres secteurs économiques. » C'est en effet près du double du secteur du luxe. Et quatre fois ce que réalise le BTP ! « La crise économique n'a eu d'ailleurs aucun impact sur leurs activités, reprend Bruno Lasserre. La rentabilité exceptionnelle de ces sociétés d'autoroutes est largement déconnectée de leurs coûts et disproportionnée par rapport au risque de leur activité. »

Il réfute ainsi par avance un argument souvent avancé par ces sociétés concessionnaires : les investisse-

ments importants et les dettes qu'elles doivent supporter. L'Autorité assure aussi que « non seulement cette dette n'est pas risquée, mais elle leur permet en plus de bénéficier de l'avantage fiscal découlant de la déductibilité totale des intérêts d'emprunt ». Un avantage qui s'est élevé à 3,4 Mds€ depuis 2006 !

Cadre juridique sur mesure

Assises sur un véritable trésor de guerre, ces sociétés ont ainsi su profiter d'un cadre juridique sur mesure, qui leur permet notamment de fixer leurs tarifs en s'appuyant sur une formule très avantageuse. Alors que l'inflation a pris 17,5 % depuis 2004, ce cadre juridique leur a par exemple permis de faire bondir les

tarifs des péages de... 21,7 % ! La différence filant en grande partie directement dans la poche des actionnaires. Cerise sur le gâteau : les contrats garantissent en outre que les tarifs ne peuvent pas baisser, même en cas de déflation (baisse des prix). Du cousu main ! Et, non contentes de profiter d'avantages sans équivalent dans les autres secteurs économiques, les sages de la rue de l'Echelle s'interrogent en outre sur les conditions d'attribution des marchés, faisant état de choix contestables dans l'application des obligations de mise en concurrence. Une manière polie de parler de favoritisme (*lire encadré ci-dessous*).

Face à tous ces soupçons, les pouvoirs publics peuvent-ils reprendre la main ? « L'Etat a perdu en com-

pétences et en expertise, conclut Bruno Lasserre. Alors qu'en face les sociétés d'autoroutes devenaient toujours plus puissantes et influentes. On peut se demander si l'Etat est aujourd'hui correctement informé. Et en capacité aujourd'hui de négocier d'égal à égal avec ces lobbies. » D'autant que ces sociétés détiennent les concessions jusqu'en 2027-2033.

La puissance publique ne détient en définitive qu'un seul moyen de pression : la négociation à venir d'un plan de relance autoroutier, qui accorderait à ces sociétés un allongement de la durée des concessions jusqu'à six ans en contrepartie d'un engagement global de 3,6 Mds€ de travaux.

ERWAN BENEZET

Des subventions contestées

DANS SON RAPPORT, l'Autorité relève en particulier un investissement qui, selon elle, n'aurait pas dû être compensé. De quoi s'agit-il ? Du système de télépéage sans arrêt (TSA) qui permet de passer la barrière de péage sans s'arrêter, à 30 km/h, grâce à un badge électronique apposé sur le pare-brise.

Cette innovation a été développée dans le cadre du Paquet vert, un contrat passé entre l'Etat et les sociétés en 2010. Celles-ci s'engageaient à investir 1 Md€ pour améliorer les performances environnementales de leur réseau en échange d'une prolongation d'un an de leurs concessions. Ces améliorations ont certes fluidifié le trafic et



Le télépéage a permis aux sociétés d'autoroutes de supprimer des emplois.

amélioré le bilan carbone, mais elles se sont aussi révélées juteuses pour les sociétés d'autoroutes.

Au titre des compensations écologiques, l'Etat leur a reversé une partie de la somme investie (dont le montant n'a pu être déterminé). Sauf que l'automatisation de certains péages a permis à ces mêmes sociétés de supprimer une partie de la main-d'œuvre.

En d'autres termes, les automobilistes (en s'acquittant de leurs péages) et les contribuables (en payant leurs impôts) ont participé bien malgré eux au financement d'un plan social qui ne dit pas son nom.

E.B.

Des soupçons de favoritisme dans l'attribution des marchés

« Pour les six concessionnaires privatisés, les marchés de plus de 2 M€, seuil à partir duquel l'appel d'offres est obligatoire, ont représenté 4,5 Mds€ entre 2006 et 2013, détaille Bruno Lasserre, président de l'Autorité de la concurrence. Ce qui représente 5 % du chiffre d'affaires de l'industrie routière en France. »

Problème : un bon tiers des marchés de travaux ont été attribués à une entreprise liée directement aux concessionnaires.

Soit une proportion très supérieure à celle que l'on observe pour d'autres marchés.

« Les groupes de BTP qui ont obtenu les concessions autoroutières confient de plus en plus de travaux à certaines de leurs filiales, précise-t-il. On est quand même surpris de voir que, dans certains cas, ce sont les offres les plus chères qui sont choisies, à qualité de sécurité et de service égale. Effectivement, ça nous interpelle. »

E.B.