



ÉCONOMIE

ÉCONOMIE FRANÇAISE



Deux études juridiques mettent en pièces les contrats de concessions autoroutières.

Pavé dans la mare

Et si mettre fin à la privatisation des autoroutes coûtait 0 euro à l'État ?

Par Emmanuel Lévy

Publié le 30/11/2020 à 12:38



La revue "La Semaine Juridique" publie deux articles dénonçant les nombreuses irrégularités dans les contrats de concessions d'autoroutes. Marianne qui a pu lire le document donne la parole à Jean-Baptiste Vila,

OFFRE 100% NUMÉRIQUE



Abonnement numérique

Gratuit le 1er mois

gravite autour des délégations de services publics. Le bouche-à-oreille a fonctionné à plein à propos de la publication deux articles au vitriol sur les concessions autoroutières par la revue La semaine Juridique dans son édition du lundi 30 novembre. Selon nos informations, des ministères à commencer par celui des transports, l'Autorité de régulation des transports (ART) et bien entendu les concessionnaires eux-mêmes, cherchent depuis quelques jours à se procurer le document. Les deux auteurs, Jean-Baptiste Vila et Yann Wels, y pointent en effet les nombreuses irrégularités que comportent les contrats devenus, à raison des multiples avenants, des "monstres", comme l'avait dénoncé Elisabeth Borne, alors ministre des transports.

Dans l'interview qu'il accorde à *Marianne*, Jean-Baptiste Vila détaille ces irrégularités, comme l'indexation des tarifs autoroutiers sur l'inflation, sans base légale. Au terme de leur analyse, la rupture des contrats de concession, et l'indemnisation des concessionnaires qui en découle, ne coûterait pas 40 ou 50 milliards d'euros aux contribuables...mais 0, au regard des trop-perçus durant ces 15 dernières années. Un cauchemar pour les émirs du bitume, à commencer par **Vinci propriétaire de ASF** et Cofiroute.

Marianne : Deux gros articles juridiques, probablement des centaines d'heures de travail, pour dénoncer les contrats de concessions autoroutières : vous aviez un compte à régler où un mécène ?

Jean-Baptiste Vila : Ni l'un, ni l'autre. Nous ne sommes pas encartés, ne



OFFRE 100% NUMÉRIQUE

Abonnement numérique

Gratuit le 1er mois



autoroutières (SCA), est l'objet de nombreux débats publics. Plusieurs commissions parlementaires se sont penchées sur la question. L'autorité de régulation des transports de part sa mission même, l'Autorité de la concurrence, la Cour des comptes, toutes ces institutions y sont allées de leurs rapports. A notre grande surprise, aucune ne s'est questionnée sur un point simple : la légalité des contrats. Pour nous, la question est simple : les mécanismes fiscaux, juridiques de ces contrats de droits publics sont-ils légaux?

Vous suggérez qu'à part vous, personne n'a regardé le fond des contrats?

Il faut se rendre à l'évidence. Prenez un exemple simple : l'indexation sur l'inflation des tarifs qui pose comme base d'évolution des prix des péages l'indice des prix à la consommation. Depuis 2006, et la privatisation, les contrats entre l'État et les SCA pose une formule de prix qui embarque principalement l'inflation comme référence pour l'évolution des tarifs. Mais ce n'est pas parce que l'État et les SCA ont posé leur signature au bas d'un contrat que c'est légal.

"Si les sociétés sont incapables de justifier de l'évolution de leurs charges, l'État ne peut pas accepter la hausse des tarifs."

Pour justifier cette règle, les contrats évoquent un décret de 1995. Mais ce décret est sans fondement, car aux termes du code monétaire et financier, article L112, est posé comme principe qu'un tarif doit évoluer en fonction des coûts des entrants, grosso modo les charges d'exploitations de la concession et les travaux. Il pose des exceptions qui peuvent prendre comme référence l'inflation, mais les autoroutes ne figurent pas dans cette liste exhaustive. Enfin, jusqu'en 2013. La promulgation de la loi sur l'Écotaxe prévoit en effet dans son article 11, d'inclure dans les exceptions les autoroutes. Mais cela ne vaut pas plus pour l'avenir, que pour le passé. Aucun texte réglementaire n'est venu remplacer le décret de 1995.



OFFRE 100% NUMÉRIQUE

Abonnement numérique

Gratuit le 1er mois



tarifs, les sociétés délégataires comme celles qui sont en charge des autoroutes doivent pouvoir le justifier. C'est-à-dire présenter des charges supplémentaires, que ce soit dans les charges courantes, comme l'entretien ou l'exploitation, ou bien en matière d'investissements via un meilleur service rendu aux usagers.

Donc la règle de l'inflation est invalide avant 2013, mais après, ça marche?

Non plus. L'ensemble des documents qui sont publics montrent tous la même chose. Les SCA sont incapables de détailler l'évolution de leurs charges. C'est encore plus manifeste depuis la signature du plan de relance autoroutier de 2015 qui proroge de 3 ans les concessions en contrepartie de l'engagement des SCA à réaliser des travaux. Et bien, dans les comptes des SCA, on ne sait plus ce qui relève du protocole ou de la vie ordinaire des concessions. **Les auditions au Sénat** ont aussi montré cette incapacité à justifier de l'évolution des charges. Dès lors, si les sociétés sont incapables de justifier de l'évolution de leurs charges, l'État ne peut pas accepter la hausse des tarifs.



Y a-t-il d'autres irrégularités?



OFFRE 100% NUMÉRIQUE

Abonnement numérique

Gratuit le 1er mois



3,2 milliards d'euros que les SCA ont consenti à dépenser. Autrement dit, cet accord est fortement déséquilibré au profit d'une partie. Dès lors, ces surcompensations sont assimilables à des aides d'État illégales pour un montant de 12 milliards d'euros. Cet état doit être corrigé sans délai. Au risque de déclencher soit une procédure contentieuse auprès du juge administratif ou une procédure en manquement auprès de la Commission européenne.

"Il faut suspendre toutes les réflexions visant à l'extension du domaine des concessions autoroutières."

Si l'on décortique la comptabilité des sociétés d'autoroutes, on trouve deux autres éléments qui posent problème. Les dotations aux amortissements ont permis d'importantes déductions fiscales de l'impôt sur les sociétés des SCA et de leurs actionnaires qui les consolident leurs comptes, comme Vinci pour ASF. Cette pratique est tout bonnement illégale comme le juge fiscal l'a montré à de nombreuses reprises. En tout, il y en a, selon une première estimation, pour plus de 12 milliards d'euros. Il en va de même pour une autre ligne de comptabilité : les provisions pour renouvellement. Là aussi, les SCA ont accumulé indûment près de 1,5 milliard d'euros.

Vous concluez dans l'étude que l'indemnité de résiliation des contrats, autrement dit ce que l'État devrait payer aux actionnaires des SCA pour rompre les contrats au premier janvier 2021 serait de 0 euro ?

Oui, c'est bien cela. J'ai évoqué dans mes précédentes réponses les montants trop perçus par les concessionnaires. Dans l'hypothèse d'une résiliation anticipée, ces stocks financiers viendraient se soustraire à leur juste indemnisation. Quel est donc ce montant ? On trouve dans les rapports toute une série de chiffres. Celui qui est le plus couramment évoqué est 40 milliards d'euros. Cette évaluation est sujette à caution. Elle est sensiblement trop élevée. Chacun peut le comprendre : il n'y a aucun



OFFRE 100% NUMÉRIQUE

Abonnement numérique

Gratuit le 1er mois



raisonnable, l'indemnité due au titre de la rupture des contrats minorée des trop-perçus pourrait être proche de 0.

Quelles sont vos préconisations?

Il y en a une qui s'impose d'urgence : suspendre toutes les réflexions visant à l'extension du domaine des concessions autoroutières. Extension tant dans l'espace, et je veux parler de certaines routes nationales qui pourraient être confiées aux SCA, que dans le temps via le rallongement de la durée des concessions. Surtout, et c'est le titre de notre article : convoquons les états généraux du Droit pour les concessions d'autoroutes !

À LIRE AUSSI >> [La "rentabilité hors normes" des autoroutes dans le viseur du Sénat](#)



Par Emmanuel Lévy

RÉAGIR

CONTENU SPONSORISÉ

[Deejo](#) - [Contenus sponsorisés](#)

Une fois que vous essayez Deejo, vous ne voudrez plus changer de couteau de poche

[63,99 € - LA REDOUTE](#) - [Contenus sponsorisés](#)

Duffle-coat mi-long à capuche, plein hiver

Contrairement à ce qu'affirme Gérald Darmanin, le CRS au blason nazi n'a pas été révoqué

Devant la commission des lois, le ministre de l'Intérieur a affirmé le 30 novembre qu'il n'avait « pas gardé » un policier « qui avait porté un écusson qui rappelait le IIIe Reich. » Or ses ...

Lagardere - Marianne



OFFRE 100% NUMÉRIQUE

Abonnement numérique

Gratuit le 1er mois

