

24/07/2013

RÉACTION DES SOCIÉTÉS CONCESSIONNAIRES AU RAPPORT DE LA COUR DES COMPTES SUR LES CONCESSIONS AUTOROUTIÈRES

Le présent document n'a pas pour objet de répondre point par point aux observations contenues dans le rapport du Premier président de la Cour des comptes, qui relèvent des services de l'État ou de chacune des sociétés concessionnaires, mais d'exprimer la réaction générale de celles-ci au fond du rapport.

En premier lieu, il faut rappeler que les relations entre l'Etat concédant et son concessionnaire sont régies par un contrat de concession que les sociétés s'attachent à respecter scrupuleusement.

Ce contrat définit les droits et obligations des sociétés concessionnaires. La pérennité et la stabilité de ce cadre contractuel sont la condition *sine qua non* de la viabilité du modèle économique de la concession de service public. Les sociétés accordent donc la plus grande importance à respecter intégralement les engagements qui y figurent. Parmi ceux-ci, le plus essentiel est celui qui concerne l'exploitation et le bon entretien du réseau ; il convient de souligner le résultat des efforts constants d'amélioration et de qualité de service que les concessionnaires déploient, en concertation avec l'état, pour mettre en œuvre cet engagement. La Cour des Comptes le souligne d'ailleurs dans son rapport : « *la grande qualité des infrastructures du réseau concédé et la sécurité qu'elles assurent aux usagers sont unanimement reconnues* ». La meilleure preuve en est fournie par les excellents résultats des enquêtes auprès des usagers, ainsi que les indicateurs contractuels de performance.

Aussi rien n'est moins fondé que de diffuser l'idée suivant laquelle, depuis la privatisation, les rapports entre l'État et ses concessionnaires se sont déséquilibrés, comme on pourrait le comprendre au vu du rapport présenté par la Cour des Comptes. Bien au contraire, la restructuration des cahiers de charges a mis en place un cadre contractuel plus contraignant où les indicateurs de performance se sont progressivement imposés. Il faut souligner également l'apparition d'un comité des usagers au sein duquel les principes et les modalités de calcul du péage sont présentés publiquement. Les sociétés concessionnaires se réjouissent de cette évolution qui permet de mieux mesurer encore l'amélioration quotidienne de la qualité du service apporté et de leur performance en matière d'exploitation notamment.

En second lieu, les sociétés souhaitent pouvoir ici rappeler les quelques principes de la concession de service public et de son équilibre financier, qui sont – on peut le regretter - assez souvent caricaturés.

Ceux-ci reposent sur la prise en charge par un délégataire, à ses frais, à ses risques et périls, des investissements supplémentaires, souvent très importants, qui sont décidés par le concédant. Le délégataire assure le financement, l'entretien et l'exploitation de ces

investissements par la seule ressource du péage, dans les conditions fixées – précisément - par son cahier des charges et ce, pour la durée de la concession, définie en fonction de l'amortissement nécessaire pour le financement de l'infrastructure.

Un premier principe veut que ces investissements, mis à la charge des sociétés concessionnaires, relèvent de la seule décision de la puissance publique s'appuyant sur l'analyse de leur utilité, que ce soit dans le domaine de la sécurité routière, de l'environnement, de la protection de la biodiversité ou du service apporté à l'usager, notamment en termes de diminution de la congestion ou encore de qualité de l'information routière.

Considérer que, parce que le réseau est achevé, l'investissement devrait s'arrêter, car il n'existerait plus de besoins autres que ceux de l'entretien minimal n'est absolument pas fondé. En continuant d'investir, les sociétés concessionnaires ne font que répondre aux demandes de l'État et des collectivités, qui attendent une adaptation et une amélioration constantes du réseau pour répondre à leurs besoins de développement économique.

Les investissements et engagements inscrits à ce titre par l'État dans les contrats de plan relèvent systématiquement d'obligations nouvelles, distinctes des obligations de base déjà souscrites par le concessionnaire-. Pour autant, le principe dégagé de longue date par la jurisprudence administrative est de veiller à l'équilibre des contrats. Il n'existe pas d'obligations nouvelles qui seraient à la charge des concessionnaires sans que leurs coûts ne soient intégrés dans le calcul des péages. C'est l'un des objets des contrats de plan que de définir la compensation résultant des nouvelles règles, législatives ou réglementaires imposées par le concédant.

Un second principe veut que le cadre des discussions entre l'Etat et son concessionnaire, et notamment son équilibre financier, relèvent du transfert de risques, et en particulier du risque de financement. Les sociétés concessionnaires ont, en 2006, d'abord racheté une dette, celle de l'État au travers de ses sociétés publiques. Elles se sont engagées à la rembourser, en fonction de prévisions de trafic qui étaient encore, à l'époque, empreintes de l'optimisme des années antérieures à la crise financière de 2008. Le trafic des Poids Lourds est aujourd'hui revenu au niveau qu'il avait en 2002, et il continue de baisser. Qui peut dire que les concessionnaires n'assureraient pas de risques ? Quelle est dans ces conditions le fondement de l'affirmation contenue dans le rapport selon laquelle le modèle calcule les hausses tarifaires selon « des hypothèses macro- économiques qui sont à l'avantage des concessionnaires, notamment celles relatives aux perspectives d'évolution du trafic » ?

Quant à la hausse des tarifs elle-même, il faut bien souligner que la loi tarifaire n'est que la résultante prévue et prévisible des décisions d'investissements de l'Etat prises plusieurs années auparavant. Une définition contractuelle de l'évolution des ressources fondée sur la compensation des investissements est inéluctable. Cette évolution reste modérée si on la compare à celle des autres modes de transport.

Rien ne serait moins fondé que de dé-corréler l'évolution des péages des investissements qu'elle sous-tend, ou de répandre l'idée que les investissements des concessionnaires ne

seraient pas une contrepartie suffisante pour justifier cette évolution des péages. En effet, le risque pris dans les investissements de long terme, dans une situation économique dégradée, est considérable. Ce risque vient s'ajouter au risque déjà assumé par les concessionnaires au travers de la dette cumulée qui s'élève à près de 40 milliards d'euros. La visibilité et la stabilité du cadre contractuel, tarifaire et fiscal sont les conditions indispensables à la confiance des marchés financiers, qui seule permet aux sociétés concessionnaires de porter une dette de cette importance. La rentabilité des sociétés du secteur doit donc être appréciée à l'aune de cette caractéristique essentielle qu'est leur niveau de dette. Elle ne peut résulter d'une vision instantanée et ne doit être analysée que sur la durée nécessaire au financement des infrastructures dont elles ont la charge.

En définitive, les sociétés concessionnaires, dans le cadre de leur mission de service public, engagent de manière régulière des investissements importants dans les infrastructures de transport qui facilitent l'accès aux territoires, créent de la richesse et contribuent à la productivité des emplois. Au-delà de l'amélioration du service rendu à leurs clients, elles contribuent ainsi à l'effort national de soutien à l'économie, à l'aménagement du territoire et à la protection de l'environnement. Ces investissements nouveaux, et leur compensation contractuelle, font l'objet de discussions équilibrées entre les sociétés concessionnaires et les services de l'Etat qui représentent l'autorité déléguante. Ces discussions sont éclairées par des données, techniques et financières, qui sont analysées avec compétence et rigueur par les deux parties.

Face aux contraintes de la dette publique, le modèle des concessions peut être une solution pour le financement des infrastructures de mobilité, comme le proposent les concessionnaires, dans le respect des prérogatives de l'Etat.

La concession n'est pas une finalité, c'est une modalité dont disposent les gouvernements pour mettre en œuvre leurs politiques. Au moment où le rapport de la Commission mobilité 21 souligne les lacunes de financement pour mettre en œuvre liaisons nécessaires à l'aménagement du territoire, ou solutions de mobilité pour le périurbain, le système de la concession peut offrir une solution reposant sur l'adossement.

Les concessionnaires regrettent, en définitive, que le rapport de la Cour des Comptes, par ses conclusions négatives, jette le discrédit sur un système qui a toujours satisfait à ses engagements, et porte en lui des atouts pour le futur.