

Paris, le 25 février 2015

Monsieur le Premier Ministre,

Le groupe de travail sur l'avenir des concessions autoroutières, dont vous avez décidé la mise en place, a tenu trois réunions en ce mois de février, consacrées pour la première à une présentation générale du sujet et pour les deux suivantes à un balayage superficiel et orienté des deux scénarios envisagés, la résiliation anticipée et la renégociation des contrats.

À aucun moment, le groupe n'a abordé au fond les sujets, comme la lettre de cadrage de son travail l'avait pourtant prévu, qu'il s'agisse de l'analyse des propositions des sociétés concessionnaires d'autoroutes (SCA), dont nous n'avons pas eu communication écrite, comme de l'expertise des modalités juridiques, économiques et financières d'une résiliation et de la mise en place d'un autre modèle de gestion des autoroutes.

Le groupe devait, pour suivre ces deux pistes de travail, s'appuyer sur des études véritablement indépendantes, qui permettent d'objectiver les avantages et les risques des deux scénarios et de donner ainsi au pouvoir exécutif les éléments d'un véritable choix réfléchi en toute responsabilité.

Pourtant, loin de se mettre en mouvement en direction de cet horizon publiquement défini, le groupe de travail a démontré son incapacité à dépasser collectivement les limites et les contraintes, que lui impose la pensée unique, exprimée par la haute administration, porte-parole du pouvoir exécutif.

Si le travail n'a pas été mené au fond, la communication en revanche a occupé la sphère médiatique tout comme le huis clos des réunions. Au sein du groupe de travail, il nous a été donné d'entendre en continu les petites musiques de l'administration, qui a répété : « il n'y a pas d'alternative », « financièrement, cela ne tient pas », « il existe une vraie fragilité juridique », « ce n'est pas euro-compatible » ou encore « sur le plan constitutionnel, nous prenons des risques ».

Monsieur Manuel VALLS
Premier Ministre
Hôtel Matignon
57, rue de Varenne
75007 PARIS

En parallèle a été menée dans la presse une campagne efficace de désinformation, visant à créer une confusion entre « le taux de rendement interne projet » (TRI projet) des SCA, qui mesure la rentabilité économique intrinsèque des concessions, estimée entre 8 et 9 % et « le taux de rendement interne investisseur » (TRI investisseur), plus significatif car il mesure la rentabilité des concessions pour leurs actionnaires, compte tenu de leurs apports en fonds propres et bien plus élevé, puisqu'il peut être compris entre 15 et 20 %. Nous avons assisté là à une opération de dissimulation d'un résultat, très important et signifiant, par un autre, peut-être moins contestable, même s'il paraît tout-à-fait exceptionnel au regard d'une activité peu risquée.

Étrangement, le discours public a opéré un glissement parallèle. Alors qu'il y a encore quelques semaines, personne au sein du gouvernement ne semblait contester le niveau exceptionnel de rentabilité des SCA, mis en évidence par les rapports de la Cour des Comptes et de l'Autorité de la Concurrence (on évoquait même la nécessité de ponctionner les SCA d'un milliard d'euros), aucune parole publique n'a plus été entendue confortant cette analyse.

En cette fin de février à l'issue de ces trois réunions, on semble vouloir rendre conclusif ce qui devait être un simple rapport d'étape. Cette accélération de la cadence, qui correspond d'ailleurs aux déclarations du Président de la République, me confirme dans l'idée que l'on cherche à instrumentaliser les Parlementaires membres du groupe de travail, pour faire pression sur les SCA et obtenir d'elles quelques euros supplémentaires. Nous faire jouer par ailleurs le rôle de « méchants », comme la presse l'a suggéré à mon endroit, en m'accusant de bloquer la signature du plan de relance autoroutier, n'est décidément pas à la hauteur des enjeux, qui consistent, je le rappelle, à donner les moyens à l'État de recouvrer sa pleine souveraineté sur le service public autoroutier.

L'État, pour signer un accord global et de confiance, comme le disent les SCA, n'a pas besoin de notre aval. Il devra par contre en assumer pleinement et complètement les termes sur le plan politique. Cela vaut pour la confirmation de la loi tarifaire, donc pour les augmentations de péage, allant de 0,27 % à 1,41 % selon les sociétés (sans compter les éventuelles compensations de la redevance domaniale). Cela s'applique au plan de relance autoroutier, qui prévoit l'allongement de la durée des concessions (allant de 2 ans et 2 mois à 4 ans et 2 mois) et leur extension géographique, ce qui équivaut à la vente d'une ressource publique sans mise en concurrence. Cela concerne enfin quelques dispositions d'affichage, qui ne rééquilibreront pas le partage des profits des SCA et ne renforceront pas la participation de celles-ci au financement des infrastructures de transport du pays.

Sur ce dossier comme sur d'autres précédents, le pouvoir exécutif, au travers de sa haute administration, dénie aux Parlementaires toute légitimité à proposer des solutions réfléchies, documentées et innovantes. Il est donc à craindre qu'on se limite à une simple opération de gesticulation, en lieu et place d'une action menée dans la sérénité et la durée à partir d'une analyse contradictoire de chiffres réellement mis sur la table.

Je ne saurai pour ma part cautionner une démarche, qui n'aurait pas pour ligne directrice la défense de l'intérêt général, c'est-à-dire celle de l'État et des usagers. C'est pourquoi j'envisage de quitter le groupe de travail avant la réunion, au cours de laquelle sera adopté le rapport d'étape, qui, contrairement à sa dénomination, mettra un terme à l'ambition affichée.

Je vous prie de croire, Monsieur le Premier Ministre, en l'assurance de ma haute considération.

A handwritten signature in blue ink, reading "J. Chanteguet". The signature is written in a cursive, slightly stylized font.

Jean-Paul CHANTEGUET