

# Le royal cadeau de Macron aux sociétés d'autoroutes

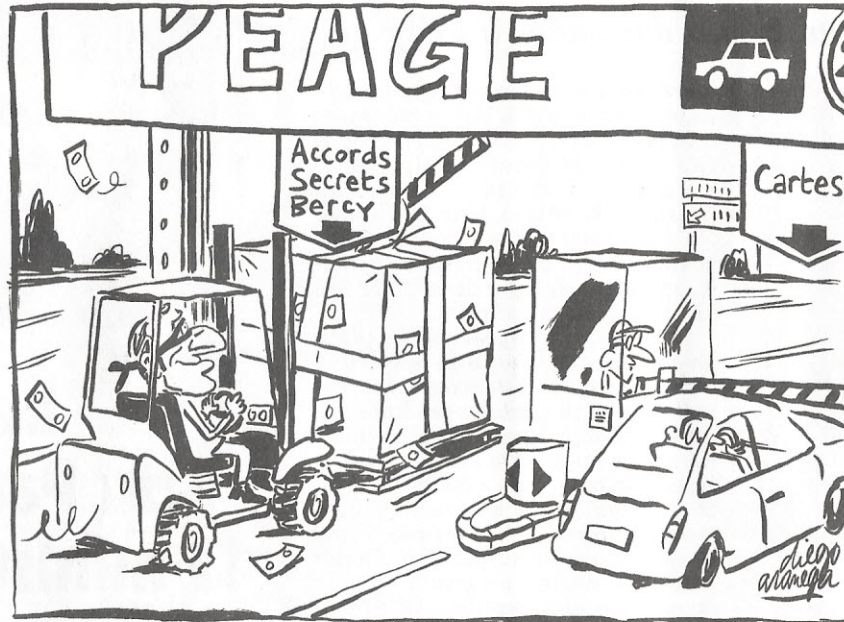
*Un accord secret – que Bercy se refuse toujours à publier –  
offre plusieurs milliards de cadeaux aux sociétés d'autoroutes.*

**L**ES heureux estivants s'élançant sur l'autoroute des vacances ne s'en doutent pas : les dernières hausses de tarifs de péage qu'ils ont pu savourer résultent d'un impressionnant bras de fer disputé, au printemps 2015, entre l'Etat et les géants du BTP. Le premier – représenté par Emmanuel Macron, alors ministre de l'Economie, et Ségolène Royal, à l'Ecologie – réclamait un vaste programme de travaux. Les seconds exigeaient, à divers titres, des compensations financières. A l'arrivée, la victoire de ces derniers (qui se chiffre en milliards) est si écrasante que l'accord signé entre les deux parties est resté secret jusqu'à aujourd'hui !

Tellement secret que, malgré le feu vert de la Commission d'accès aux documents administratifs (juillet 2015), confirmé par le tribunal administratif (juillet 2016), Bercy refuse toujours de le publier et a saisi le Conseil d'Etat en qualifiant l'accord de « *protocole transactionnel* » confidentiel. Hélas pour ces cachottiers, « Le Canard » a pu fourrer son bec dans le document et constater l'ampleur des largesses concédées aux sociétés d'autoroutes.

## Des bétonneurs qui carburent

Primo, aux termes de l'accord, ces sociétés bénéficient d'une « clause de stabilité fiscale » leur garantissant de pouvoir continuer de déduire de leur bénéfice imposable tous leurs intérêts d'emprunt. Pour toute autre société, la déduction ne dépasse pas 60 % desdits intérêts. Gains engrangés pour la seule année 2015 : 170 millions d'euros. Et ainsi de suite jusqu'à la fin des concessions, prévue, selon les axes concernés, entre 2031 et... 2096.



augmentation de 100 millions par an de la taxe d'occupation domaniale, sont autorisés à la faire payer aux usagers sous forme d'augmentation des tarifs de péage.

Tertio, les autoroutiers sont royalement dédommagés du gel des péages d'un an décidé, début 2015, par Ségolène Royal. Entre 2019 et 2023, ils vont récupérer non seulement le manque à gagner mais, en plus, un bonus de 500 millions. Explication : selon les calculs de l'Arafer (l'organisme public de supervision des autoroutes), l'intérêt de retard appliqué à ce rattrapage est d'environ 10 % !

Quarto, l'accord fixe aussi le montant des compensations obtenues par les sociétés pour réaliser les 3,2 milliards de travaux du « plan de relance autoroutier » décidé en 2015. Or l'Arafer a pointé « *des écarts de prix* »

et leur coût réel. Devinez en faveur de qui ? Par ailleurs, « *un niveau élevé* » de ces travaux surfaturés est attribué par les autoroutiers aux groupes de BTP dont ils dépendent.

En contrepartie de ces bienfaits, et pour compenser partiellement la suppression de l'écotaxe par Royal, les autoroutiers devront verser une « contribution volontaire » annuelle d'environ 50 millions, sur vingt ans, censée financer le développement des infrastructures de transports. Un geste presque indolore.

## Echangeur pas très équitable

Comment en est-on arrivé à ce résultat catastrophique pour les finances publiques... et les usagers ? Bref retour en arrière. Le 17 septembre 2014, un rapport de l'Autorité

sociétés d'autoroutes à 24 % de leur chiffre d'affaires.

Quelques semaines plus tard, une mission parlementaire, conduite par le député Jean-Paul Chanteguet, propose la renationalisation des autoroutes. Une opération tellement onéreuse (plus de 40 milliards) que personne n'y croit vraiment. Mais il faut bien apaiser l'opinion publique. Ségolène Royal propose alors une série de mesures baroques, dont la gratuité des autoroutes le week-end. Finalement, il est décidé, en janvier 2015, de ne pas appliquer la hausse des péages prévue au 1<sup>er</sup> avril. En la faisant passer pour un poisson ?

Mais voilà : cette mesure est totalement illégale, et les autoroutiers déposent des recours en justice qu'ils sont certains de gagner. Plus grave encore, ils menacent de renoncer aux 3,2 milliards de travaux qu'ils s'étaient engagés à mener en échange d'un allongement de quelques années de la durée des concessions. Une catastrophe pour le gouvernement, qui voit dans ce « plan de relance autoroutier » le moyen de redresser le secteur sinistré du BTP (plus de 10 000 emplois perdus en trois ans).

Eteindre l'incendie devient urgent. En février 2015, une négociation est entamée avec les directeurs généraux des cinq principales sociétés d'autoroutes ; elle se déroule dans les pires conditions. Pierre Cardo, alors président de l'Arafer, résume l'affaire au « Canard » : « *L'Etat n'avait aucune volonté de mener une vraie négociation et n'avait aucune stratégie. Les sociétés d'autoroutes, filiales des grandes boîtes de BTP, avaient au contraire une grande force de persuasion avec leur puissance financière et leur chantage à l'emploi.* »

Traduction : l'Etat s'est fait rouler sur l'autoroute et détrousser au