

Surprofits des autoroutes : le rapport de l'IGF qui accable Borne et Macron

écrit par Jules Ferry | 23 mars 2023





Les fossoyeurs de la France

Explosif !

Le Plan de relance autoroutier de 2015 (PRA) signé par Macron, alors ministre de l'Économie, négocié par Borne, a fait une fleur de 3,4 milliards d'euros à Vinci, et 2,5 milliards d'euros à Eiffage/Eiffarie !

« Marianne » publie en exclusivité avec le site Caradisiac le **rapport confidentiel de l'Inspection générale des finances (IGF)** qui **montre comment Macron et Borne, alors respectivement ministre de l'Économie et directrice de cabinet de la ministre de l'Écologie, ont organisé, sinon accepté, la perception de superprofits par les sociétés d'autoroutes.**



[Marianne](#)

L'État aurait sciemment organisé, sinon accepté, l'encaissement de surprofits par les sociétés d'autoroutes : tel est l'un des principaux enseignements du rapport confidentiel rendu en février 2021 par l'Inspection générale des Finances (IGF) et le Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD). Un document dont nos confrères du *Canard enchaîné* ont déjà dévoilé certains aspects et que *Marianne* publie dans son intégralité en exclusivité avec le site [Caradisiac.com](#).

[Rapport-IGF-Fevrier-2021](#)

Alors que les ministres des Finances Bruno Le Maire et des transports Clément Beaune doivent être auditionnés ce mercredi 22 mars par la Commission des finances et la Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire de l'Assemblée nationale, *Marianne* souhaite permettre aux

parlementaires et plus largement à tous les citoyens de s'emparer de ce document explosif.

SURRENTABILITÉ AVÉRÉE

Le point de départ est des plus simples. À la base du « *modèle économique des sociétés concessionnaires d'autoroutes* », pour reprendre l'intitulé du rapport, repose le principe de rémunération raisonnable. Il correspond à la rémunération attendue telle qu'établie lors de la privatisation, en 2006.

Mais le constat est accablant.

« La mission met en évidence une rentabilité très supérieure à l'attendu pour ASF-Escota [qui gère l'A7, l'Autoroute du Soleil reliant Marseille à Lyon] et APRR-Area [qui gère l'A6, entre Paris et Lyon] ce qui va contre le principe de rémunération raisonnable », taclent les inspecteurs de l'IGF et les membres de la CGEDD, ainsi que l'a révélé Le Canard enchaîné. En clair, la surrentabilité est avérée. À l'époque, l'État et les acquéreurs des sociétés d'autoroutes, dont Vinci, ont négocié sur la base d'une « rentabilité ciblée » de 7,67 % pour les actionnaires. Or, les taux de rentabilité interne (TRI) calculés par l'IGF et le CGEDD se situent bien au-delà.

Ces chiffres n'étonneront pas les lecteurs de *Marianne*. Il y a quelques jours en effet, le sénateur centriste [Vincent Delahaye en appelait dans nos colonnes](#) à la fin anticipée des contrats de concession pour cause de surrentabilité. Le sénateur a mené sa propre enquête, avec la collaboration de l'expert en fusion-acquisition Frédéric Fortin. Et ses résultats correspondent en tout point à ceux du rapport, confidentiel, de l'IGF et du CGEDD : **Vincent Delahaye estime la rentabilité à la fin de la concession pour Vinci, l'actionnaire d'ASF, à 11,2 % tandis que l'IGF la calcule à 11,77 %. Loin, très loin de la « rentabilité ciblée » de 7,67 % pour les actionnaires, telle que fixée lors des**

privatisations. À l'instar de ces taux, la date à partir de laquelle la fameuse « *rentabilité cible* » de 7,67 % est atteinte concorde dans les deux études. Le rapport sénatorial la fixe au 14 juillet 2026, celui de l'IGF au 30 avril 2026.

L'État aurait sciemment organisé, sinon accepté, l'encaissement de surprofits par les sociétés d'autoroutes : tel est l'un des principaux enseignements du rapport confidentiel rendu en février 2021 par l'Inspection générale des Finances (IGF) et le Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD). Un document dont nos confrères du *Canard enchaîné* ont déjà dévoilé certains aspects et que *Marianne* publie dans son intégralité en exclusivité avec le site Caradisiac.com.

LA GRANDE BRADERIE DE 2005

Malicieux, les auteurs se livrent à un calcul pour le moins explicite. Quel aurait été le juste prix que les émirs du bitume auraient dû mettre sur la table lors de la privatisation en 2005, si l'on considère les paramètres initiaux que sont la durée de la concession et la fameuse « *rentabilité cible* » de 7,67 % ? 22,3 milliards d'euros.

Extrait de la page 65

Loin de ces 22,3 milliards d'euros, la cession de la totalité du capital que l'État détenait dans les trois sociétés concessionnaires d'autoroutes historiques ne lui a rapporté « que » 16,5 milliards d'euros. Lors de l'ouverture du capital d'ASF réalisé par le gouvernement Jospin en mars 2002, le Trésor a en effet perçu 1,7 milliard d'euros, puis 14,8 milliards d'euros au moment des trois privatisations de 2006.

En clair, l'État a fait une fleur de 3,4 milliards d'euros à Vinci, et 2,5 milliards d'euros à Eiffage/Eiffarie.

Un cas se détache cependant, celui de Sanef. Selon l'étude

sénatoriale et le rapport de l'IGF, contrairement aux autres grandes sociétés concessionnaires historiques, le réseau acquis par l'Espagnol Abertis devrait paisiblement atteindre l'objectif de rentabilité initiale.

COMMENT UNE TELLE BÉRÉZINA A-T-ELLE ÉTÉ RENDUE POSSIBLE ?

C'est une constante tout du long du rapport de l'IGF : tous les services de l'État en prennent pour leur grade. Avec une mention spéciale pour la Direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités (DGITM), qui est au cœur du dispositif. Son rôle : discuter des contrats et des avenants. **En l'occurrence, ses agissements laissent perplexes les inspecteurs de l'IGF, qui les qualifient pudiquement de « méthode difficile à défendre ».** Et pour cause : « *la négociation [par la DGTIM] des taux de rendement cible a abouti dans tous les cas documentés à des taux que la théorie économique peine à étayer* », soulignent-ils.

Extrait de la page 42

En résumé, l'État s'est trompé de prix lors de la privatisation. Pire encore, ses services (dans la gestion au quotidien des contrats) et leurs ministres de tutelle respectifs (lors de la prise de décisions) auraient non seulement échoué à inverser la vapeur mais ils auraient, surtout, renforcé la machine à distribuer des dividendes. Cela en totale contradiction avec ce « *que dicterait la logique économique* », accusent les inspecteurs des Finances et leurs homologues du Conseil général de l'environnement et du développement durable. Qui avancent une explication : « *la logique politique* » et « *la capacité des décideurs à adopter des postures de négociation (...) trop favorables aux concessionnaires.* » C'est joliment dit...

DE LA DYNAMITE

Les auteurs du rapport savent bien qu'ils manipulent là de la dynamite. En effet, pour les initiés, comment ne pas penser à

la plus importante opération réalisée depuis la privatisation de 2005, le Plan de relance autoroutier de 2015 (PRA) ?

À la manœuvre de ces négociations figurent, pour l'État, du lourd. Du très lourd, même : Emmanuel Macron, alors ministre de l'Économie, et Ségolène Royal, son homologue à l'Écologie, ont apposé leur paraphe au Plan de relance autoroutier, tandis qu'Alexis Kohler et Élisabeth Borne, leurs directeurs de cabinet respectif, l'ont négocié.

Visant à relancer le BTP à hauteur de 3,2 milliards d'euros, ce plan organise l'engagement de ces dépenses par les sociétés concessionnaires sur leurs réseaux en échange de la prorogation de leurs concessions d'un peu plus de trois ans en moyenne. Une très bonne affaire pour les actionnaires qui peuvent ainsi compter, selon un rapport de la Cour des comptes, sur une manne de 15 milliards d'euros de dividendes supplémentaires. Une moins bonne affaire pour l'État qui, comme l'IGF l'écrit noir sur blanc, a accepté de servir un taux de rémunération aux actionnaires proche de 8 % alors que ces mêmes actionnaires se financent à 2 %. Bref, un gain de 6 % sans rien faire...

La pilule est mal passée – c'est peu dire – chez certains hauts fonctionnaires qui maîtrisent tout aussi bien l'ingénierie financière qu'Alexis Kohler, Élisabeth Borne et Emmanuel Macron. « Non seulement les services ont proposé une rémunération très avantageuse pour le PRA, mais le gouvernement est allé au-delà... », se désole l'un d'eux auprès de Marianne. Un autre se souvient que « la pression a été forte lors de la négociation ». Les attermolements d'une partie de la haute administration face à ces plantureuses rémunérations, qui n'étaient alors qu'envisagées, sont confirmées par un autre rapport intitulé « Validation des hypothèses sous-jacentes du Plan autoroutier », un autre rapport confidentiel de l'IGF et du CGEDD datant de 2013 et [dévoilé par Marianne il y a un an](#).

Explosif, le tout dernier rapport de l'IGF et du CGEDD de février 2021 jette une lumière crue sur les négociations et les superprofits des sociétés concessionnaires d'autoroutes, tant et si bien qu'il préconise notamment de « *soumettre les négociations sur les contrats de concession et leurs avenants à un cadrage interministériel et légal renforcé* ». **Et lève un lièvre : l'État aurait sciemment accepté, sinon organisé, la génération des surprofits des autoroutiers. Avec quelles contreparties ? C'est la question que poseront peut-être les parlementaires lors des auditions de Bruno Le Maire et Clément Beaune ce mercredi 22 mars.**

[Marianne](#)



ÇA ME
COÛTE
UN
BRAS!

À
BIENTÔT!

CRAVU