

<https://www.fakirpresse.info/autoroutes-le-crime-originel>



Autoroutes : le crime originel

- Le Journal - Décrypter -



Date de mise en ligne : jeudi 5 septembre 2019

Copyright © Journal Fakir - Tous droits réservés

« La dette, la dette, la dette ! »

C'est le mantra, l'obsession, comme Harpagon qui ne vit que pour sa cassette. Et c'est le refrain qui va justifier, au milieu des années 2000, de privatiser les autoroutes françaises. Quinze ans plus tard, le scandale perdure...

2005 : il faut dé-sen-det-ter !

Les premiers coups de canif sont donnés par la gauche, au tout début du millénaire, par le gouvernement Jospin. Pas de privatisation, non, pensez donc, pas nous, pas ça, mais de suaves « *ouvertures de capital* ». Pour sept milliards d'euros.

La brèche est ouverte.

Après les Présidentielles de 2002, la droite va l'agrandir. C'est que le gâteau fait saliver : dix mille kilomètres d'un réseau autoroutier bientôt amorti. D'ailleurs, même à droite, beaucoup sont sceptiques. Jean-Pierre Raffarin, Premier ministre, proteste : économiquement, c'est un non-sens. Tous les rapports le disent. Mais « *quand j'ai quitté Matignon, Bercy est arrivé pour prendre sa revanche et pour vendre au Premier ministre de l'époque cette idée sublime qui était de privatiser les autoroutes* ».

C'est Thierry Breton, alors ministre de l'Economie, allié à Nicolas Sarkozy, qui l'impose : « *Il faut dé-sendet-ter la France !* » Comme si les deux mille milliards de dettes allaient s'éponger comme ça, le noble prétexte...

En 2005, un peu plus de sept mille kilomètres sont bradés, pour 14,8 milliards, à trois sociétés : Abertis, Eiffage et Vinci. Un prix de la vente sous-évalué de dix milliards, selon la Cour des comptes. Même dans la majorité, certains s'arrachent les cheveux. Gilles Carrez, rapporteur du budget à l'époque : « *Je n'ai pas compris cette décision. Le gouvernement disait que cette privatisation allait servir au désendettement, mais cela ne tenait pas la route. Les autoroutes représentaient une recette supérieure aux intérêts payés par l'État ! C'est un bijou de famille, un élément du patrimoine qu'il ne fallait pas brader.* »

2014 : Les dés étaient pipés

Le temps n'allait pas effacer le malaise, au contraire. En 2014, une série de rapports pointent « *la rentabilité exceptionnelle des autoroutes* », « *assimilable à une rente* ». Leur privatisation, dix ans plus tôt ? « *L'État a une responsabilité historique.* »

Alors, les députés PS, revenus au pouvoir avec François Hollande, grondent. Certains réclament même au gouvernement Valls le rachat de la concession. Pour calmer le jeu, l'Etat lance un groupe de travail sur le sujet.

Mais l'affaire tourne vite à la farce. C'est Jean-Paul Chanteguet, alors député PS et membre du groupe de travail, qui raconte : « *L'objectif était de nous faire accepter les termes d'un protocole d'accord qu'on négociait dans notre dos.* » Ségolène Royal, ministre de l'Ecologie, et le tout frais ministre de l'Economie, Emmanuel Macron, négocient en toute discrétion avec les sociétés d'autoroutes. « *On a essayé de nous utiliser en nous faisant cautionner ce protocole*

d'accord. Les dés étaient pipés. Je ne voulais pas être instrumentalisé, c'est pour ça que j'ai démissionné. »

Surtout, au sein même du groupe de travail, deux négociateurs freinent des quatre fers, refusent toute remise en cause des concessions : Alexis Kohler, alors directeur de cabinet du ministre Macron, aujourd'hui secrétaire général de l'Élysée. Et Elisabeth Borne, directrice de cabinet de Royal, et ex-responsable des concessions chez Eiffage. Actuelle ministre des Transports...

2019 : le secret dévoilé

Il faudra attendre mars 2019, et l'obstination d'un militant écolo grenoblois, Raymond Avrillier, pour que le Conseil d'Etat oblige Bercy à rendre public le fameux « protocole d'accord » signé début 2015. Jusque là, Emmanuel Macron s'était réfugié derrière une fumeuse « confidentialité ». Au menu, donc ? L'État s'engage à accorder automatiquement une compensation aux entreprises concernées en cas de nouvelle taxe. Et prévoit un allongement de la durée des concessions, ainsi qu'une augmentation des tarifs de péage à partir de 2019.

Jean-Paul Chanteguet dénonce : « *L'État s'est lié les mains. C'est tout à fait inacceptable.* »

Le bilan

Inacceptable ?

Pas pour tout le monde.

De 2005 à 2017, 27 milliards d'euros de dividendes ont été versés aux actionnaires des sociétés d'autoroute. Leur mise de départ est déjà remboursée plusieurs fois...

Les mêmes lorgnent maintenant les 2 600 kilomètres d'autoroutes non privatisés, et même les routes nationales ! Elles l'ont annoncé, confiantes. Avec raison, car elles disposent de complices : Gérard Darmanin, ministre de l'Action et des Comptes publics, et Elisabeth Borne, désormais ministre des Transports, ont mis en place un groupe de réflexion sur le sujet. Et Bruno Le Maire, ministre de l'Economie, était directeur de cabinet de Dominique de Villepin, à Matignon, lors de la concession de 2005.

Alors, pourquoi pas ? L'appétit vient en mangeant.

Voilà quinze ans qu'elles se gavent.

A lire, et à écouter, le très complet dossier de la cellule investigation de Radio France :

www.franceculture.fr/economie/autoroutes-dans-les-coulisses-dune-privatisation-tres-controversee