

Péages autoroutiers : comment collectiviser les dépenses et privatiser les bénéfices !

Après les indiscretions publiées dans le JDD du 20 novembre, l'État a donc bien confirmé le 25 novembre dernier devant le Conseil des usagers l'augmentation des tarifs des péages autoroutiers. La hausse sera de 0,76 % en moyenne...

Une fois de plus l'OTRE dénonce ce scandale d'État à l'instar de ce qu'ont déjà jugé la Cour des comptes et l'Autorité de la concurrence.

Une forme de racket proche du « foutage de gueule », tant les sociétés d'autoroute sont les grandes gagnantes de ce juteux marché après avoir acquis à vil prix les concessions des autoroutes sous les gouvernements JOSPIN et VILLEPIN. Pourtant les Vinci, Eiffage et Abertis devaient, en échange du prix d'ami consenti, assumer l'entretien et le développement de leur réseau... il n'en a rien été.

Effectives au 1er février 2017, ces nouvelles hausses annoncées des tarifs de péage seront différentes selon les réseaux : la plus élevée, + 1,197 % est celle des autoroutes du sud de la France gérées par Vinci. Arrivent ensuite les hausses de tarif du réseau APRR, géré par Eiffage et Macquarie : + 0,896 % sur l'axe Rhin- Rhône et + 0,926 % sur l'axe Rhône-Alpes. Par ailleurs, les tarifs augmenteront de 0,572 % sur le réseau de Cofiroute (Vinci) dans le centre ouest de la France, de 0,592 % sur le réseau Escota (Vinci) dans le sud-Est et de 0,582 % sur les autoroutes des sociétés sanef et sApn (groupe Abertis), situées dans le nord-Ouest.

À compter de 2018 et jusqu'en 2020, ce type de hausses hors cadre sera complété par une hausse supplémentaire de 0,3 à 0,4 % par an, destiné à financer le nouveau plan autoroutier d'un milliard d'euros décidé par François HOLLANDE. Pourtant, comme on le rappelait plus haut, la Cour des Comptes puis l'Autorité de la Concurrence n'ont eu de cesse de pointer ce qu'ils qualifient de rente en faveur des sociétés d'autoroutes. Qu'on en juge : de 2009 à 2012, la progression des tarifs s'est établie entre 1,8 % et 2,2 %. Des hausses largement supérieures à l'inflation. Et que dire du rapport de l'Autorité de la concurrence mettant en lumière l'augmentation importante du chiffre d'affaires des sept principales sociétés concessionnaires d'autoroutes (sCA) : + 26 % entre 2006 et 2013, soit une hausse d'1,7 milliard d'euros.

En outre, pour 100 euros de péage payés par l'utilisateur, entre 20 et 24 euros constituent du bénéfice net pour les concessionnaires d'autoroutes. Elles ont ainsi reversé pas moins de 14,6 milliards d'euros de dividendes à leurs actionnaires depuis 2006. En d'autres termes, leur marge nette s'établit entre 20 et 24 %.

L'OTRE a déjà eu l'occasion de s'insurger contre les stipulations des contrats qui régissent les rapports entre l'État et ces sociétés concessionnaires. Les stipulations contractuelles sont particulièrement avantageuses pour elles. Elles prévoient en effet que tout nouvel investissement et toute augmentation de la fiscalité seront compensés par une hausse tarifaire. Ainsi, lorsque l'État souhaite augmenter la fiscalité comme par exemple la redevance domaniale pour occupation du domaine publique, ce sont les usagers en général et les entreprises de transport

routier de voyageurs ou de marchandises en particulier, qui en subissent directement les effets et non les SCA !

Comment l'État a-t-il pu à ce point se lier les mains ? Ou serait-il lui aussi un bénéficiaire de ce véritable jackpot ? Comme jadis le seigneur féodal en son fief, l'État perçoit lui aussi sa part dans ce juteux marché. Il n'est que de rappeler que les SCA versent chaque année près de 37 % de leurs revenus directement à l'État sous la forme de divers impôts (redevance sur les sociétés, taxe d'aménagement du territoire, redevance domaniale...) soit près de 4 milliards d'euros chaque année... De quoi favoriser la cécité d'un État dont la situation est proche de la faillite...

Pourtant la Cour des Comptes et l'Autorité de la concurrence pointent du doigt l'État dans la gestion de ce dossier et ses erreurs dans la vente de ces concessions. Dès la privatisation des sociétés d'autoroutes, en 2005, les montants pour le rachat ont été extrêmement faibles, de l'ordre de 14,7 milliards. La Cour des Comptes estime que l'État a perdu près de 10 milliards d'euros dans l'affaire. Une vente à vil prix ?

De son côté, l'Autorité de la concurrence a relevé un dysfonctionnement dans l'attribution des travaux menés sur les autoroutes. Une part importante de ces derniers, dont le montant représente 4,5 milliards d'euros depuis 2006, a été réalisée par une entreprise liée au SCA bien qu'elles soient soumises à une obligation d'appel d'offre. Conflits d'intérêts ou marché truqué ?

Enfin, dernier dysfonctionnement majeur, l'État a financé, avec l'argent public, la réduction des guichets. Entre 2007 et 2011, les SCA ont supprimé 20 % de leurs effectifs aux guichets automatiques. Cette automatisation des guichets s'est faite grâce au financement de l'État dans le cadre du Grenelle de l'environnement. Résultat : la durée des concessions a été allongée...

Il existe un texte : le décret n° 2012-1555 du 28 décembre 2012 dispose que « l'État peut, si l'intérêt général le justifie, racheter la concession par arrêté. » L'État n'est donc pas tenu de respecter la durée de concession des autoroutes dont la fin est prévue pour 2029 s'il parvient à motiver « l'intérêt général » de ce rachat.

Dans l'immédiat, et pour que cesse ce scandale d'État, l'OTRE a demandé, en urgence, audience à la Ministre, Madame Ségolène ROYAL et au secrétaire d'État, Monsieur Alain VIDALIES pour obtenir du gouvernement, comme en 2015, le gel de cette hausse de tarification. Ce ne serait que justice.

Ph B