

Le fiasco de la privatisation des autoroutes, tirons les leçons qui s'imposent !

La privatisation des autoroutes a été enclenchée par le gouvernement Jospin dès le début des années 2000 avec la vente de 49 % des « Autoroutes du sud de la France » (ASF). Le gouvernement Raffarin a continué sur cette lancée avec la privatisation partielle d'autres sociétés d'autoroutes. Le coup de grâce a été porté par le gouvernement De Villepin en 2006 avec la privatisation totale de la majeure partie des autoroutes françaises.

QUELS RÉSULTATS AU NIVEAU FINANCIER ?

De ces ventes, l'État a tiré 14,8 milliards d'euros. Une belle somme *a priori*, mais ce n'est rien par rapport aux dividendes versés aux nouveaux actionnaires ! Dès 2014, les actionnaires avaient récupéré l'intégralité de cette somme en dividendes. Après cette très courte période d'amortissement, c'est donc entre quinze et vingt années de rentes qui s'annoncent pour les actionnaires.

Rien que pour l'année 2016, les actionnaires ont reçu 4,7 milliards d'euros, soit un rendement de l'investissement total de 32 % sur une seule année. En bradant ses autoroutes, l'État passe donc à côté de ces milliards distribués à quelques actionnaires. Ce sont donc autant de milliards qui ne financent pas nos services publics.

L'ÉTAT EST FLOUÉ ! ET LES CITOYENS ALORS ?

En principe, l'État avait négocié une augmentation des tarifs égale à 70 % de l'inflation, mais le diable se cache dans les détails ! En effet, des détails propres à ces concessions permettent aux actionnaires de faire bondir les tarifs des péages. Par exemple, dès que des investissements importants sont prévus, les sociétés peuvent augmenter davantage leurs tarifs, alors même que les bénéficiaires sont déjà records. Et lorsque l'État tente de reprendre la main, que se passe-t-il ? En 2015, Ségolène Royal a annoncé un gel des tarifs qui a été appliqué pendant un an. Mais cela étant contraire au

contrat initial, l'État s'est puni lui-même et a puni les citoyens au passage. En effet, les sociétés d'autoroutes ont obtenu de l'État des augmentations de tarifs supplémentaires pour rattraper ce gel et un allongement de la durée de concession. Pour le citoyen, cela se traduit par un total de 500 millions d'euros supplémentaires au péage.

Au total, depuis 2006, les tarifs des autoroutes ont augmenté à hauteur de 122 % de l'inflation. Autrement dit, depuis la privatisation, le prix des péages a augmenté plus fortement que les autres prix, en moyenne 1,22 fois plus. « Et en même temps », les sociétés d'autoroutes ne se sont pas privées pour supprimer des milliers d'emplois en automatisant les péages.

MÊME LES DÉFENSEURS HABITUELS DU LIBÉRALISME METTENT EN AVANT CET ÉCHEC

De nombreuses institutions comme l'Autorité de la concurrence et la Cour des comptes se sont élevées pour pointer les nombreux problèmes qui font suite à ces privatisations. Il s'agit pourtant d'institutions adeptes du marché libre et de sa défense. De même, bon nombre de politiques habituellement favorables au désengagement de l'État, ont dû se rendre à l'évidence.

Alors même que ce principe de privatisation et de concession au privé doit être appliqué à Aéroports de Paris, il est vital de s'élever contre cette manœuvre en votant pour la tenue d'un référendum, étape indispensable pour éviter un nouveau fiasco.