



Association Loi 1901

COMMUNIQUE

le 17 juin 2016

Il y a un an, l'Etat capitulait devant le cartel des concessionnaires autoroutiers.

Par un subtil numéro d'illusionniste, cette déroute a été dissimulée derrière une abondante mise en scène médiatique laissant croire à : un rééquilibrage des contrats de concession en faveur des usagers, la mobilisation de ressources nouvelles en faveur des infrastructures de transports, la relance de l'économie et à la création d'emplois, tout cela – disait-on - en réduisant l'indécente marge des surprofits produits par les contrats léonins passés et régulièrement actualisés de gré à gré entre l'Etat et le cartel.

Pour donner de la lisibilité publique à cet ensemble, le mirage du dispositif a été un moratoire d'un an sur les augmentations tarifaires.

A la lecture des avenants, signés en août 2015 par l'Etat, nous avons montré que la réalité était tout autre : les mesures prises en catimini seront entièrement supportées par les usagers par de nouvelles hausses tarifaires planifiées sur les prochaines années, les contrats de concessions seront prolongés et le réseau concédé sera élargi à des routes nationales aujourd'hui gratuites.

Un an après, un premier bilan permet de ramener les choses à leur vraie mesure. La publication (obligatoire) des rapports d'activité et des résultats financiers des concessionnaires nous éclairent utilement sur la réalité.

En 2015, c'est-à-dire pendant le moratoire tarifaire, le résultat net des sociétés concessionnaires est passé de 1870 M€ à 2187 M€ (+17 %). L'emploi salarié a reculé de plus de 7,7% en moyenne.

Concernant la société Cofiroute, concessionnaire de l'A10-A11, les chiffres parlent d'eux-mêmes. Sur un an, l'emploi continue de régresser de - 3,3 % (- 25 % en 10 ans), les salaires des personnels ont été gratifiés d'une hausse de 0,7 %, le salaire fixe du Président du Conseil d'administration, est passé de 539 862 € à 612 968 € (+ 13,5 %) et son salaire variable de 300 000 € à 430 000 € (+ 43,3 %), le résultat net de l'entreprise s'envole à nouveau de 337 M€ à 375.9 M€ (+ 11,5 %).

Où sont le rééquilibrage et la régulation des contrats de concession en faveur des usagers annoncés par le gouvernement ?

Des réformes structurelles sont plus que jamais nécessaires pour faire entrer un peu d'intérêt général dans les relations Etat-concessionnaires.

C'est dans cette voie que la rupture d'égalité d'accès aux autoroutes A10 et A11 franciliennes - aujourd'hui reconnue par tous - doit être abolie. Dans l'océan des surprofits du concessionnaire, la goutte d'eau que représente la gratuité de ces tronçons ne provoquera pas la noyade des actionnaires et des dirigeants.