

Autoroutes

Des profits

à fond la caisse

Moins de personnel, tarifs en hausse, trafic en augmentation continue, les bénéfices des sociétés d'autoroutes explosent. Et elles ne manquent pas d'idées pour en rajouter... **PAR EMMANUEL LÉVY**

« **C**'est une bonne question ! » Tellement bonne que Jean Mesqui, le délégué général de l'Association des sociétés françaises d'autoroutes (Asfa), hilare, n'y a pas répondu. Et n'y répondra pas. Interrogé récemment par TF1 sur les bénéfices réalisés par les autoroutes désormais privatisées, il ne souhaitait visiblement rien dire. Quelques jours plus tard, un porte-parole de l'Asfa opposera le même refus à *Marianne*.

Qu'importe ! Selon nos informations et nos calculs, nous pouvons révéler ce que l'Asfa cherche tant à cacher : sur 10 € payés par un automobiliste lors de son passage au péage, 1,4 € va dans les poches des actionnaires. Quatorze pour cent ! Un taux de profit en hausse d'un point par rapport à 2005, lorsque l'Asfa communiquait encore sur la rentabilité. Avant la privatisation...

Pourquoi cette soudaine pudeur des émirs du bitume ? La réponse tient dans ce chiffre que *Marianne* a calculé à partir, notamment, des documents officiels des sociétés, comme Vinci, Eiffage ou l'espagnole Albertis : 1,3 milliard d'euros de profits en 2009. Difficile d'assumer, sans rougir, ce gros milliard, quand la récession rogne le pouvoir d'achat des Français. Délicat également de justifier la politique qui a permis un tel résultat :

le prix moyen du kilomètre facturé à l'automobiliste est passé de 10,13 c en 2005 à 11,30 c en 2009 (derniers chiffres disponibles). Résultat : le ticket de péage affiche une progression de 11,5 % en quatre ans, presque deux fois plus rapide que celle de l'inflation, légèrement supérieure à 6 % sur la même période.

Le ticket n'est pas le seul levier sur lequel les sociétés ont joué pour faire carburger leur rentabilité. Dans le même temps, elles ont massivement dégraissé leur personnel. Depuis la privatisation, l'effectif total du secteur a fondu de 10 %, pour se situer légèrement au-dessus des 16 000 salariés. Moins de personnel, donc moins de coûts, conjugués à des tarifs en hausse : sans surprise, le bénéfice réalisé sur chaque kilomètre facturé s'est amélioré de 20 %, entre 2005 et 2009, pour atteindre 1,58 c. Et, comme le trafic a continué d'augmenter durant cette période, le bénéfice total des sociétés d'autoroutes a fait un bond en avant de 30 % ! De quoi expliquer le mutisme embarrassé de l'Asfa, quelques jours

avant la nouvelle hausse des tarifs des péages, effective depuis le 1^{er} février : + 2,24 % en moyenne. Déroutante litanie de chiffres, dont on comprend que leur révélation risque de faire crisser les dents des automobilistes...

Comme celles de tous les Français, d'ailleurs, car, depuis 2005, la privatisation des autoroutes va de scandale en scandale. A commencer par le prix de leur cession - 14,8 milliards d'euros - alors dénoncé par *Marianne*. « Mon client était alors prêt à payer 40 % de plus pour s'offrir APRR [les Autoroutes Paris-Rhin-Rhône] », nous confiait le banquier Bernard Migus. Le client de cet influent banquier, patron de la banque d'affaires Inis ? Eiffage, le groupe de BTP qui, avec son partenaire australien Macquarie, s'est offert les 2 240 km de la société APRR. Voilà de quoi corroborer l'évaluation de la Cour des comptes (ce fut une des dernières grandes colères de son président, Philippe Séguin) du véritable prix des ces « bijoux de famille » : 22 milliards d'euros. Loin des 14,8 milliards d'euros demandés par le gouvernement Villepin... Merci, Dominique !

Mais merci aussi à Jean-Louis... Car, fin 2009, le ministre de l'Ecologie et

des Transports, Jean-Louis Borloo, a fait, discrètement, un joli cadeau aux sociétés d'autoroutes en prolongeant d'un an la durée de leur concession, qui court, selon les cas, jusqu'aux alentours de 2030. Un an de plus, c'est autant de profits garan-

Sur 10 € payés par un automobiliste au péage, 1,4 € va dans les poches des actionnaires : 14 % ! Au total, 1,3 milliard d'euros de profits en 2009.