Macron s’engage sur la voie de la privatisation des routes

Le 16-10-2019

Télécharger ou imprimer au format PDF



par le Parti de la démondialisation (Pardem)

Le 16 octobre 2019

Emprunter les nationales pour éviter le prix trop élevé des péages sera bientôt inutile : la Macronie prépare leur privatisation… « Des amendements au texte de loi d’orientation des mobilités, actuellement examiné à l’Assemblée nationale, vont autoriser l’État à faire entrer des dizaines de kilomètres de routes nationales

dans le régime concessif, à la grande satisfaction des groupes autoroutiers » (*Lettre A* du 5 juin 2019).

Depuis des années, les sociétés d'autoroutes font pression sur les gouvernements pour priva-tiser les routes nationales et installer des péages. Vinci en a rêvé, Macron et ses députés vont le faire. Un rapport « caché », soit disant technique (1), produit par l'Inspection générale des finances, non remis aux parlementaires malgré les demandes de plusieurs groupes parlemen-taires, contiendrait l'éventualité de concession de 10 000 km de routes nationales… Selon l'article de Coralie Delaume, publié dans *Marianne*, *« L'affaire ne consisterait pas en une privatisation des nationales stricto sensu. Il s'agirait en fait d'un « adossement » de portions de routes nationales aux concessions autoroutières. En gros, les SCA prendraient à leurs charge l'entretien de tronçons de routes nationales auxquels l'austérité budgétaire vaut d'être, pour certains, en très mauvais état. Elles les entretiendraient sans qu'aucun nouveau péage soit installé. Mais en échange, elles obtiendraient… une hausse des tarifs des péages autoroutiers - ce qui reviendrait à faire payer l'entretien des routes nationales par les usagers des auto-routes - ou un allongement des durées de concession. »*
Tout bénef pour Vinci et Eiffage, en outre pourvoyeurs de grands travaux…

Philosophie capitaliste contre conception du service public

Les motivations des privatisations prennent leur source dans la philosophie même des grandes entreprises privées multinationales. Leur priorité est l'appropriation, clé en main et à moindre coût, d'entreprises publiques et rentables déjà payées par l'impôt des citoyens. C'est aussi la recherche de la rentabilité maximale pour verser des dividendes, toujours croissants, aux actionnaires. Les salariés sont perçus comme un facteur de production qu'il faut payer le moins cher possible et qui demeure facilement licenciable et flexible à tous les niveaux.
L'Idée de la Macronie, de l'Institut européen de recherche militant pour la liberté économique et la concurrence fiscale (IREF) et de l'Association des sociétés françaises d'autoroutes (AS-FA) est claire et mortifère pour le peuple : Il ne faut payer que ce que l'on utilise et rémunérer tout service rendu. Cela reviendrait donc à ne payer l'école que si on a des enfants, (et ce uni-quement durant la période scolaire et jusqu'à la sortie du parcours d'études), faire payer les hôpitaux aux malades, faire payer le trottoir aux piétons et bientôt faire payer l'air à ceux qui respirent…

Partout dans le monde, privatisations = dégradation des services et augmentation des tarifs

Pourtant, partout dans le monde, les dégâts des privatisations imposées par la Banque mon-diale et le FMI (appelées « plans d'ajustement structurel ») , sont éloquents : licenciements massifs, fermetures d'entreprises, paupérisation des populations, développement de la corrup-tion… La privatisation de l'électricité au Chili a entraîné des coupures d'approvisionnement pendant plusieurs mois, En Grande-Bretagne, elle a provoqué une hausse en quatre ans de 20 % des factures pour les consommateurs.
Les privatisations ont tellement bien démontré leur nocivité pour les pays, les peuples et l'économie, qu'en Afrique, par exemple, un retour vers les nationalisations est en cours dans les grands services publics comme l'eau, l'électricité, les télécommunications ou encore les chemins de fer ou la sidérurgie (Tanzanie, Namibie…)
Il en est de même dans de nombreux autres pays (Grande-Bretagne, etc.)

Encore et toujours détruire le Programme du Conseil national de la résistance

Tout cela à l'opposé de ce qui s'est construit en France, sur le plan politique, au lendemain de la Seconde Guerre mondiale à partir du programme du Conseil national de la résistance (CNR), reposant sur une philosophie remarquable, toujours d'actualité : la démocratie globale, c'est-à-dire politique, mais aussi économique et sociale.
Dans cet esprit, les routes sont là pour relier les habitants entre eux, afin de faciliter l'élévation culturelle, intellectuelle et sociale en permettant à tous de se déplacer facilement, librement et gratuitement vers les centres de pouvoir, les musées, les lycées ou les hôpitaux. L'impôt est la contribution de chacun, en fonction de ses capacités financières, au bien commun dont il peut user à sa guise. Au contraire, faire payer les routes en fonction de son usage revient à faire payer à tout le monde la même chose quel que soit son revenu.

Main basse sur les routes et rattrapage pour Vinci privé de l’aéroport de NDDL

Macron, dont la mission est d’achever le démantèlement des acquis du programme du CNR, d’appliquer les directives européennes et de faire croître les profits des entreprises s’est attelé à la tâche dès son entrée en scène (loi El Khomry, ADP, etc.) mais, au-delà, ne pas oublier qu’il a aussi une dette vis-à-vis de Vinci : remplacer les milliards de profit escomptés par Notre-Dame-des-Landes et envolés...
Le calcul de Vinci et de l’ ASFA est simple. Avec 2 268 km d’autoroutes non encore concédées, 24 000 km de routes nationales et 358 600 km de routes départementales, la France possède un actif considérable sur lequel les profiteurs veulent mettre la main : au bas mot 500 milliards d’Euros… Déjà aujourd’hui, les profits sont exceptionnels : ils s’élèvent à environ 17 % du chiffre d’affaires, ne cessent d’augmenter : 20 % en dix ans. Cette augmenta-tion sera encore plus importante grâce au « rattrapage » accordé par la Macronie de 2019 à 2023 suite au gel des tarifs décidé en 2015 par Ségolène Royale, ministre de l’Écologie et signé par Emmanuel Macron, ministre de l’Économie.

Pour sortir de cette spirale : revenir aux nationalisations et bloquer la privatisation d’ADP par une mobilisation que le gouvernement juge impossible à réussir. Donnons lui tort !

(1) Le rapport aurait été caché en raison du mouvement des Gilets jaunes… Ah bon ?

Opens in a new window Opens in a new window

- Se connecter ou s'inscrire pour poster un commentaire