



N° 2307

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

QUATORZIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 20 octobre 2014.

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

*tendant à la création d'une commission d'enquête
relative à la **régulation des concessions autoroutières**,*

(Renvoyée à la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire, à défaut de constitution d'une commission spéciale dans les délais prévus par les articles 30 et 31 du Règlement.)

présentée par Mesdames et Messieurs

Christian ESTROSI, Georges FENECH, Éric STRAUMANN, Patrick HETZEL,
Marie-Jo ZIMMERMANN, Jean-Sébastien VIALATTE, Pierre
MOREL-A-L'HUISSIER, Jean-Charles TAUGOURDEAU, Julien AUBERT,
Jean-Frédéric POISSON, Franck MARLIN, Élie ABOUD, Michel HEINRICH,
François SCELLIER, Damien ABAD, Claude STURNI, Guy GEOFFROY,
Dominique DORD, Véronique LOUWAGIE, Laurence ARRIBAGÉ, Georges
GINESTA, Paul SALEN, Lionel TARDY, Jean-Marie TÉTART, Annie
GENEVARD, Bérengère POLETTI, Jean-Louis CHRIST, Guy TEISSIER,
Daniel FASQUELLE,

députés.

EXPOSÉ DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

Le 9 octobre 2014, Mme Ségolène Royal, ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie annonce la suspension de l'écotaxe.

Nous sommes en droit de nous demander quelles seront donc les sources de financements pour nos infrastructures de transports en commun ?

Le 18 septembre 2014, l'Autorité de la concurrence remet un avis à la commission des finances de l'Assemblée, mettant en avant la « situation de rente » des sociétés concessionnaires d'autoroutes. Ce rapport complétant le premier diagnostic porté en juillet 2013 par la Cour des comptes.

En effet, tous les indicateurs vont dans le même sens :

- un chiffre d'affaire en augmentation constante, même en cas de baisse du trafic, avec la hausse continue du tarif des péages ;
- l'augmentation des tarifs des péages est bien plus rapide que celle de l'inflation ;
- une marge nette comprise entre 20 et 24 % selon les sociétés ;
- leur bénéfice s'établit en 2013 à 1,794 milliard d'euros ;
- et enfin les taux de rentabilité élevés des contrats.

De plus, les sociétés concessionnaires d'autoroutes se sont volontairement endettées pour bénéficier d'une fiscalité avantageuse. Vous remarquerez qu'en 7 ans elles ont distribué à leurs actionnaires plus que la totalité de leurs bénéfices : en moyenne 136 % de leurs bénéfices annuels. L'avantage fiscal lié à la déductibilité illimitée des charges d'intérêt d'emprunts s'élève à 430 millions d'euros annuels en moyenne pour ces sociétés : un terrible manque à gagner pour l'État. De plus, depuis la loi de finances de décembre 2012, elles sont même exclues du « rabot fiscal ».

Sans compter que les sociétés concessionnaires d'autoroutes ont été contre-productives en matière d'emploi :

- elles ont diminué de 17 % leurs effectifs en 7 ans, soit près de 2 800 emplois perdus ;

- ASF/ESCOTA a même un record avec 22 % de baisse d'effectifs, dont 41 % dans la catégorie des employés, alors que les cadres n'ont pas été touchés ;

C'est pour cela que même si aujourd'hui le gouvernement nous annonce que le plan de relance autoroutier qu'il a négocié créerait 10 000 emplois, c'est oublier ceux qui ont été détruits ces dernières années !

À cela s'ajoute le constat que ces sociétés concessionnaires d'autoroutes attribuent une proportion importante de leurs travaux à des entreprises qui leur sont liées. En conséquence, les entreprises de travaux publics tierces, dans un contexte économique déjà difficile, sont davantage vulnérables.

C'est pour toutes ces raisons, et ce constat global, que le cadre des négociations et du contrôle financier de ces contrats doit être revu de toute urgence. Car ce n'est pas la privatisation de ces concessions en 2006, qui est en cause.

En effet, alors ministre de l'aménagement du territoire, j'avais veillé à ce qu'une part importante des recettes de cette cession soit destinée à l'Agence de financement des infrastructures (AFITF).

La situation actuelle résulte tout bonnement du manque de vigilance des services de l'État dans le suivi de ces contrats de concession ; sur le cadencement de réalisation des investissements ; dans la définition des nouveaux contrats de plan (2012/2016) ; dans l'acceptation des hausses tarifaires anticipées parfois deux ans avant l'approbation par décret en Conseil d'État du contrat de plan ; dans le choix des investissements qui occasionnaient des hausses tarifaires...

Cette situation déplorable, je la dénonce au local en tant que maire de Nice depuis plusieurs années.

Nice, où l'autoroute de contournement est payante, avec des distorsions tarifaires kilométriques inédites à l'échelle nationale (437 %), comme le souligne l'Autorité de la concurrence !

J'ajoute que depuis les restrictions de circulation dans les tunnels du Mont-Blanc et de Fréjus après l'accident de 1999, le trafic de poids lourds en transit a considérablement augmenté sur l'A8, sans que cela soit maîtrisé en terme d'équilibre financier, puisqu'un poids lourd en transit dégrade

considérablement plus la voirie qu'un véhicule, et qu'en même temps, nous cherchons à développer les autoroutes de la mer entre le Nord et l'Est de l'Europe et la péninsule ibérique.

C'est pourquoi, en février 2011 suite à une hausse brutale de 10 % du péage, j'ai écrit à Thierry Mariani, secrétaire d'État chargé des transports, pour dénoncer ces hausses et demander à ce que les maires des collectivités concernées soient associés aux prochaines négociations du contrat de plan.

Puis en août 2011, je me suis adressé à Nathalie Kosciusko-Morizet, ministre de l'écologie, du développement durable et des transports, pour envisager la prise en charge de certains investissements structurants des collectivités par les sociétés concessionnaires d'autoroutes. Enfin le 18 août 2014, j'ai écrit au secrétaire d'État chargé des transports, Frédéric Cuvillier, pour demander de mettre en œuvre en urgence une commission d'enquête sur l'autoroute A8.

Aujourd'hui, j'entends également la colère des entreprises de travaux publics avec l'annonce de la suspension de l'écotaxe.

C'est pourquoi je continue donc mon combat pour une réforme de la régulation des concessions autoroutières et en conséquence, je vous demande, Mesdames et Messieurs, d'adopter la proposition de résolution suivante.

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

Article unique

En application des articles 137 et suivants du Règlement, il est créé une commission d'enquête de trente membres relative à la régulation des concessions autoroutières.

