



N° 1575

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

QUINZIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 16 janvier 2019.

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

*tendant à la création d'une commission d'enquête relative
à la **concession de l'exploitation des autoroutes à des prestataires privés**
et aux relations de l'État avec ceux-ci,*

(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

Bastien LACHAUD, Jean-Luc MÉLENCHON, Clémentine AUTAIN, Ugo BERNALICIS, Éric COQUEREL, Alexis CORBIÈRE, Caroline FIAT, Michel LARIVE, Danièle OBONO, Mathilde PANOT, Loïc PRUD'HOMME, Adrien QUATENNENS, Jean-Hugues RATENON, Muriel RESSIGUIER, Sabine RUBIN, François RUFFIN, Bénédicte TAURINE,

députés.

EXPOSÉ DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

L'exploitation des autoroutes françaises a été transférée au privé en 2002 très partiellement, puis en 2006 totalement. Les conditions de ventes des sociétés d'autoroute posent question. La Cour des comptes, dans un rapport de 2009 a estimé que la vente des sociétés autoroutières s'est faite 10 milliards d'euros en dessous du prix attendu. De fait, leur vente aura atteint moins de 17 milliards au lieu des 27 milliards estimés.

En outre, l'opportunité de ce transfert au privé est extrêmement discutable. Dans la mesure où l'investissement que représentait sa construction était amorti, il apparaît évident que l'exploitation du réseau autoroutier constitue une rente. L'évolution du montant des dividendes versés aux actionnaires des sociétés d'autoroutes l'atteste. Alors qu'en 2009, ce montant s'élevait à 0,95 milliards d'euros, il a atteint 4,7 milliards en 2016. En 2016, la hausse s'élevait même à plus 42 % par rapport à l'année précédente ! Près de la moitié du chiffre d'affaires de toutes les autoroutes françaises a donc été captée par les actionnaires.

Cette évolution est problématique et même scandaleuse pour trois raisons.

Tout d'abord, elle constitue un véritable *racket* des usagers puisque sur un euro versé au péage en 2016, environ cinquante centimes d'euro servent à satisfaire l'avidité des actionnaires.

Ensuite, cet état de fait laisse craindre un sous-investissement dangereux pour l'entretien du réseau. L'exemple récent de l'effondrement d'un pont à Gênes en août 2018 suggère qu'un risque de cette nature n'est pas à négliger.

Enfin, cette évolution indique que l'État aurait pu engranger sur cette période environ 23 milliards d'euros. Ces sommes auraient pu alléger d'autant la fiscalité ou servir au financement des services publics et d'actions utiles à la transition écologique.

Dans une communication de 2013 faite à la commission des affaires économiques de l'Assemblée nationale, la Cour de comptes relevaient de nombreux points inquiétants. Elle écrivait notamment que « le ministère chargé des transports ne négocie pas avec les sociétés concessionnaires d'autoroutes dans un cadre lui permettant de disposer d'un rapport de force

favorable. » Elle soulignait également que « l'État ne se montre pas assez exigeant en cas de non-respect de leurs obligations par les concessionnaires ».

En 2015, des négociations entre l'État et les sociétés concessionnaires ont abouti à un accord secret dont les clauses, révélées par la presse en 2019, ne peuvent qu'être qualifiées de léonines.

À la lumière de ces faits, il paraît clair que les concessionnaires privés d'autoroute ont bénéficié d'une décision politique relevant plus de l'aubaine que du respect de l'intérêt général.

Pour toutes ces raisons doit être créée une commission qui enquêtera sur les conditions de la cession des concessions autoroutières et sur sa mise en œuvre.

PROPOSITION DE RÉOLUTION

Article unique

En application des articles 137 et suivants du Règlement de l'Assemblée nationale, il est créé une commission d'enquête de trente membres, chargée d'examiner les conditions de la cession des concessions autoroutières et de sa mise en œuvre.