

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

10 novembre 2017

PLF POUR 2018 - (N° 235)

Commission	
Gouvernement	

Retiré

**AMENDEMENT**

N° II-1339

présenté par

M. Dussopt, Mme Rabault, Mme Pires Beaune, M. Jean-Louis Bricout, M. Pupponi, M. Faure, M. Aviragnet, Mme Bareigts, Mme Batho, Mme Battistel, Mme Biémouret, M. Bouillon, M. Carvounas, M. Alain David, Mme Laurence Dumont, M. Garot, M. David Habib, M. Hutin, M. Juanico, Mme Karamanli, M. Jérôme Lambert, M. Le Foll, M. Letchimy, Mme Manin, Mme Pau-Langevin, M. Potier, M. Pueyo, M. Saulignac, Mme Untermaier, Mme Vainqueur-Christophe et M. Vallaud

-----

**ARTICLE ADDITIONNEL****APRÈS L'ARTICLE 63, insérer l'article suivant:****« Participations financières de l'État »**

Le Gouvernement remet au Parlement, avant le 1<sup>er</sup> septembre 2018, un rapport qui dresse le bilan de la privatisation des sociétés concessionnaires sur le secteur des autoroutes. Ce rapport porte notamment sur les conséquences financières de cette privatisation pour les usagers des réseaux autoroutiers, l'État et les actionnaires de ces sociétés et il évalue le suivi ou non des recommandations de la Cour des comptes dans son rapport de juillet 2013 et de l'Autorité de la concurrence dans son avis de septembre 2014.

**EXPOSÉ SOMMAIRE**

En 2006, les six sociétés d'économie mixte concessionnaires d'autoroutes ont été privatisées. Aujourd'hui, cinq des sept sociétés concessionnaires d'autoroutes dites « historiques » appartiennent aux groupes de travaux publics Vinci et Eiffage.

Dans son rapport de juillet 2013 « Les relations entre l'État et les sociétés concessionnaires d'autoroutes », la Cour des comptes a dressé un premier bilan très contrasté de cette privatisation et notait notamment que :

- 
- « l'État ne se montre pas assez exigeant en cas de non-respect par les concessionnaires de leurs obligations, qu'il s'agisse de préserver le patrimoine, de respecter les engagements pris dans les contrats de plan ou de transmettre les données demandées par le concédant » ;
  - « Le cadre juridique relatif aux tarifs n'offre pas aujourd'hui une protection suffisante aux intérêts du concédant et des usagers » ;
  - « une évolution du cadre juridique et financier, ainsi que des modalités de négociations formalisées devraient permettre de mieux prendre en compte les intérêts de l'État et des usagers, tout en respectant les contraintes d'exploitation des sociétés concessionnaires » ;
  - « l'État a accepté de compenser par des hausses de tarifs un grand nombre d'investissements de faible ampleur, dont l'utilité pour l'utilisateur n'était pas toujours avérée, ou qui relevaient des obligations normales des concessionnaires ».

L'avis n° 14-A-13 du 17 septembre 2014 de l'Autorité de la concurrence ne dit pas autre chose, en faisant le constat d'une rente autoroutière qui pénalise l'État et les usagers :

- « Les sociétés concessionnaires d'autoroutes affichent toutes une rentabilité nette exceptionnelle, nourrie par l'augmentation continue du tarif des péages. Cette rentabilité n'apparaît justifiée ni par leurs coûts ni par les risques auxquels elles sont exposées » ;
- « Une part importante, voire prépondérante des marchés de travaux des SCA est attribuée à une entreprise liée selon des modalités qui sont contestables » ;
- « le cadre juridique des concessions contraint toute évolution de la régulation du secteur autoroutier, en particulier tarifaire » ;
- « On observe très clairement, outre que les bénéfices des SCA ont doublé depuis 2004, que la politique de distribution des dividendes a radicalement changé après la privatisation. En effet, alors que les SEMCA (et COFIROUTE) distribuaient en moyenne 56 % de leurs bénéfices à leurs actionnaires entre 2003 et 2005, cette part a atteint 136 % en moyenne les huit années suivantes ».

Cet amendement vise donc à demander au Gouvernement de remettre au Parlement un rapport sur le bilan de la privatisation des sociétés concessionnaires sur le secteur des autoroutes. Ce rapport portera notamment sur les conséquences financières de cette privatisation pour les usagers des réseaux autoroutiers, l'État et les actionnaires de ces sociétés.