

ASSEMBLÉE NATIONALE

29 mai 2019

LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 1974)

Commission	
Gouvernement	

Rejeté

AMENDEMENT

N° 2427

présenté par

M. Wulfranc, Mme Bello, M. Brotherson, M. Bruneel, Mme Buffet, M. Chassaing,
M. Dharréville, M. Dufrègne, Mme Faucillon, M. Jumel, Mme Kéclard-Mondésir, M. Lecoq,
M. Nilor, M. Peu, M. Fabien Roussel et M. Serville

ARTICLE ADDITIONNEL**APRÈS L'ARTICLE 52, insérer l'article suivant:**

Dans un délai de six mois suivant la promulgation de la présente loi, le Gouvernement remet au Parlement un rapport sur l'opportunité d'une renationalisation des sociétés d'autoroute.

EXPOSÉ SOMMAIRE

En 2005, le Gouvernement a pris la décision de vendre les parts qu'il détenait dans les sociétés concessionnaires du réseau autoroutier afin de financer divers programmes d'investissements publics et de respecter ses engagements européens en matière de déficit public.

Cette décision malheureuse était une aberration économique. Les autoroutes, construites depuis 25 à 30 ans, commençaient tout juste en 2006 à rapporter de l'argent à leurs concessionnaires et par voie de conséquence à l'État. Si, au lieu de procéder à la privatisation des autoroutes, l'État était resté actionnaire majoritaire, il aurait alors commencé à toucher les dividendes qu'empochent aujourd'hui les sociétés privées et pu financer les infrastructures de transports ou conduire une autre politique tarifaire.

Les grandes entreprises du BTP qui exécutent aujourd'hui ces contrats, soit directement, soit par l'intermédiaire de filiales, empochent depuis plus de dix ans des bénéfices colossaux tandis que les prix des péages ne cessent d'augmenter. Pour rentabiliser leur investissement, les sociétés d'autoroutes ont en effet actionné trois leviers : la réduction des effectifs de près de 30 % avec 6 000 emplois détruits ; l'effectuation des travaux par les filiales des groupes concernés, alors qu'elles se font rembourser leurs investissements par les péages ; les tarifs des péages, recette principale de ces sociétés, qui augmente chaque année d'au moins 70 % du taux de l'inflation.

En 2032, on estime qu'elles auront engrangé le chiffre pharaonique de 40 milliards d'euros de bénéfices !

La simple logique voudrait pourtant qu'une fois le coût de l'investissement amorti, les tarifs des péages diminuent, mais les sociétés concessionnaires continuent d'augmenter les tarifs sur les axes les plus saturés afin de s'assurer un maximum de rentabilité sans rapport avec les charges d'entretien des axes concernés. De fait, la part du bénéfice net versée aux sociétés d'autoroutes sur chaque ticket a très largement augmenté, augmentant les recettes de ces sociétés de près de 3 % par an.

Sous la précédente législature, de nombreux parlementaires se sont émus de cette situation en demandant au Gouvernement le réexamen des contrats de concession, mais les convergences entre l'État et les sociétés concessionnaires semblent durablement barrer la voie à toute évolution.

Pour des raisons budgétaires, l'État continue en effet de céder à la facilité en se tournant vers les sociétés d'autoroute pour la réalisation des investissements, quitte à accepter en contrepartie une hausse continue des péages. Il faut aujourd'hui mettre un terme à cette situation profondément malsaine qui conduit également les collectivités locales à accepter, sous la pression des concessionnaires, le cofinancement d'opérations déjà financées par les péages afin d'accélérer la mise en œuvre de projets en souffrance depuis des années.

Pour reprendre la main, l'État n'a qu'une solution : résilier les contrats, verser entre 25 et 50 milliards d'euros d'indemnités aux sociétés concessionnaires et reprendre la gestion des autoroutes, dont il est toujours propriétaire. Une solution préconisée par une commission d'enquête parlementaire en 2014 et balayée par le Gouvernement de l'époque.

Une telle option permettrait également d'en finir avec les pratiques de ces sociétés aujourd'hui entièrement privées qui loin de répondre au principe posé par l'article 4 de la loi du 18 avril 1955 devenu article L. 122-4 du code de la voirie routière, ont mis en place une politique tarifaire des plus prédatrices. Les usagers des autoroutes ne doivent plus être considérés comme une rente captive, dont la contribution est uniquement guidée par le besoin de rentabilité des actionnaires. Les dividendes issus des péages doivent servir la transition écologique et l'investissement dans les infrastructures de transport. Pour cette raison, les auteurs de l'amendement proposent au Gouvernement de mettre à l'étude la nationalisation des sociétés concessionnaires.