

ASSEMBLÉE NATIONALE

29 mai 2019

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

Commission	
Gouvernement	

Rejeté

AMENDEMENT

N ° 2631

présenté par

Mme Taurine, Mme Autain, M. Bernalicis, M. Coquerel, M. Corbière, Mme Fiat, M. Lachaud,
M. Larive, M. Mélenchon, Mme Obono, Mme Panot, M. Prud'homme, M. Quatennens,
M. Ratenon, Mme Ressiguier, Mme Rubin et M. Ruffin

ARTICLE 1ER A

Compléter l'alinéa 8 par les mots :

« ainsi que la nationalisation de toutes les infrastructures autoroutières au 1^{er} septembre 2022 ».**EXPOSÉ SOMMAIRE**

Par cet amendement nous demandons la renationalisation au 1^{er} septembre 2022 des autoroutes concédées au privé.

La question de la place dans l'État dans l'économie en général et des activités qui doivent être la propriété de la collectivité en particulier sera un enjeu important des prochaines élections présidentielle. La majorité a clairement montré avec les privatisations d'Aéroport de Paris et de la Française des Jeux dans la loi Pacte dans quel camp elle se situait : elle privilégie les intérêts particuliers à l'intérêt général. En 2022, une fois au pouvoir, nous renationaliserons les autoroutes concédées au privé. C'est le sens de cet amendement.

Revenons sur le scandale que constitue la privatisation de ces autoroutes. La Cour des comptes a indiqué que l'État a touché moins de 17 milliards d'euros lors de cette vente, alors que le prix estimé des autoroutes était de 27 milliards ! Un cadeau de 10 milliards à nos frais.

Dans la mesure où l'investissement (construire les autoroutes) avait déjà été payé par l'État, l'exploitation du réseau constitue une rente sans aucun risque... puisque sans concurrence. On a donc collectivisé les dépenses d'investissement (construction payée par le contribuable) en privatisant les profits (qui partent dans les poches de sociétés privées autoroutières).

L'évolution du montant des dividendes versés aux actionnaires des sociétés d'autoroutes atteste d'ailleurs de cette arnaque. Alors qu'en 2009, ce montant s'élevait déjà à 950 millions d'euros, il a atteint 4,7 milliards en 2016 (soit la moitié du chiffre d'affaires de toutes les autoroutes françaises cette même année). L'évolution est de plus en plus inquiétante, puisque les dividendes ont augmenté de 42 % en un an entre 2015 et 2016. C'est un véritable racket des usagers : pour chaque euro versé aux péages en 2016, 50 centimes ont servi à satisfaire l'avidité des actionnaires. L'État aurait pu engranger sur cette période 24 milliards d'euros de recettes s'il avait conservé ces autoroutes : une somme importante pour engager la transition écologique et le passage à des modes de transport plus doux ! Sachant qu'il reste encore 18 années de concession, en voilà une bien mauvaise affaire. Macron a préféré imposer la double peine aux automobilistes : des tarifs croissants au bénéfice des actionnaires, et des taxes sur les carburants pour les conducteurs !

L'actuel président est complice dans ce scandale. En 2015, des négociations entre l'ancien ministre de l'économie et les sociétés concessionnaires des autoroutes ont abouti à un accord secret, heureusement révélé par Mediapart en janvier. En le lisant, on comprend mieux pourquoi le principal intéressé tenait à ce qu'il reste secret. Macron a ainsi autorisé des hausses de tarifs additionnelles chaque année : la formule de calcul, revalorisée par rapport à l'accord initial signé lors de la privatisation, entraîne un surcoût de 500 millions d'euros pour les usagers, selon les évaluations de l'Autorité de régulation des transports ferroviaires et routiers (Arafer). Comme si cela ne suffisait pas, il a également prolongé la concession des autoroutes de 2 à 5 ans, garantissant aux actionnaires de conserver leur jackpot plus longtemps. Tout cela en échange d'une promesse d'investissements pour rénover ces autoroutes, alors que cela devrait représenter une simple obligation pour ces entreprises !

Alors même que la renationalisation de ces autoroutes et la baisse des tarifs aux péages apparaissent en bonne place dans les revendications des gilets jaunes, on apprend que c'est tout l'inverse qui a été décidé par Macron ! C'est par exemple à cause de cet accord que les tarifs des péages des autoroutes ont encore augmenté de 1,8 % au 1^{er} février 2019. Il paraît donc clair que les concessionnaires privés d'autoroute ont bénéficié de décisions politiques relevant plus du cadeau que du respect de l'intérêt général.

Un référé de la Cour des Comptes publié le 18 avril 2019 souligne la faiblesse de l'État face aux sociétés concessionnaires d'autoroutes. Didier Migaud, président de la Cour des Comptes, dénonce les accords passés à trois reprises ces dix dernières années entre l'État et les sociétés concessionnaires d'autoroutes (SCA). Selon ses calculs, les sociétés concessionnaires devraient tirer quelques 15 milliards d'euros de prolongation de leur concession qui leur a été accordée en 2015. Un bénéfice plus que confortable compte tenu des 3,2 milliards de travaux à réaliser.

Pour faire toute la lumière sur ce scandale, nous avons déposé une demande de commission d'enquête sur le sujet, après avoir réussi à faire voter lors du PLF 2018 une demande de rapport du Gouvernement (rapport qui n'a toujours pas été livré, alors qu'il devait normalement être livré au plus tard en décembre 2018).

Nous réitérons notre demande de renationalisation des autoroutes concédées.