

ASSEMBLÉE NATIONALE

18 octobre 2019

PLF POUR 2020 - (N° 2272)

Non soutenu

AMENDEMENT

N° II-CF601

présenté par

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

ARTICLE 40**ÉTAT D****« Participations financières de l'État »**

Modifier ainsi les autorisations d'engagement et les crédits de paiement :

(en euros)

Programmes	+	-
Opérations en capital intéressant les participations financières de l'État	1 999 999 999	0
Désendettement de l'État et d'établissements publics de l'État	0	1 999 999 999
TOTAUX	1 999 999 999	1 999 999 999
SOLDE	0	

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement vise à transférer des crédits de l'action 1 du programme « Désendettement de l'État et d'établissements publics de l'État » vers l'action 1 « Augmentations de capital, dotations en fonds propres, avances d'actionnaire et prêts assimilés » du programme « Opérations en capital intéressant les participations financières de l'État ». Le montant de ce transfert s'élève à deux milliards d'euros.

Le but est que l'État utilise cet argent pour réinvestir dans les sociétés d'autoroutes.

En effet, en 2005, l'État a cédé les autoroutes françaises à trois multinationales du béton et du transport : Vinci, Eiffage et Albertis. Une décision lourde de dangers, concernant un secteur aussi stratégique que l'aménagement du territoire.

Même d'un point de vue purement financier, cette privatisation est aberrante. 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, donc. Les gouvernements signataires étaient-ils si mauvais en affaires ? 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 ! Nous avons 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. Ainsi, dans un article du 4 février 2019, Les Échos constatent qu'entre 2011 et 2018, sur les péages pratiqués sur 116 tronçons (les deux tiers du réseau concédé aux sociétés privées), la hausse des tarifs avait été de 11,9 %. Deux fois plus élevée donc que pour l'indice des prix à la consommation (en moyenne annuelle) qui a augmenté de 6,6 % sur la même période.

L'État aurait pu engranger entre 2009 et 2016, 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 ! Le Gouvernement a préféré imposer la double peine aux automobilistes : des tarifs croissants au bénéfice des actionnaires et des taxes sur les carburants pour les conducteurs !

Il y a deux ans, nous avons proposé que le Gouvernement remette au Parlement un rapport faisant le bilan de ces privatisations. Notre amendement avait été voté, preuve que ce sujet mobilise au-delà de la France insoumise. Or, ce rapport, qui aurait dû nous être remis au plus tard en décembre 2018, n'a toujours pas été rendu. Ce retard peut s'expliquer pour deux raisons. Soit le Gouvernement ne juge pas prioritaire de livrer des informations sur ce dossier, ce qui serait un signe supplémentaire de sa déconnexion avec les priorités des citoyens. Soit ce rapport a été rédigé, mais il est bloqué pour des raisons politiques. Dans les deux cas, nous ne pouvons accepter ce retard de neuf mois par rapport au délai fixé par notre amendement, devenu l'article 177 de la loi de finances 2018, voté par l'Assemblée nationale !

Faute de rapport, nous décidons donc de demander directement au Gouvernement de réinvestir dans ces sociétés d'autoroute, pour que l'intérêt général reprenne le pas sur les intérêts privés de trois grands groupes et de leurs actionnaires !