

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

15 octobre 2021

PLF POUR 2022 - (N° 4482)

Non soutenu

**AMENDEMENT**

N° II-CF893

présenté par

M. Ruffin, 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 Mme Taurine

**ARTICLE 22****ÉTAT D****« Participations financières de l'État »**

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

*(en euros)*

<b>Programmes</b>	<b>+</b>	<b>-</b>
Opérations en capital intéressant les participations financières de l'État	1 000 000 000	0
Désendettement de l'État et d'établissements publics de l'État	0	1 000 000 000
<b>TOTAUX</b>	1 000 000 000	1 000 000 000
<b>SOLDE</b>	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 », à hauteur de 1 milliard d'euros en AE et en CP.

Le but est d'appeler le Gouvernement à reprendre le contrôle des 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 trois 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. Cependant, la commission d'enquête du Sénat a livré les conclusions de son rapport, sur la gestion des autoroutes et confirme les sur-profits de Vinci et Eiffage que nous dénonçons. Elle dénonce notamment le manque à gagner de 7,8 milliards d'euros pour l'État lors des privatisations de 2006 et des « négociations opaques » en 2015, sous l'égide de Ségolène Royal et d'Emmanuel Macron. Elle note également que d'ici 2036, leur rentabilité va augmenter, avec 40 milliards de dividendes entre 2022 et 2036, dont 32 rien que pour Vinci et Eiffage. Alors que l'échec de cette privatisation semble désormais admis à droite comme à gauche, le 14 août, un décret publié au Journal officiel « relatif aux conditions de classement de certaines sections de routes dans la catégorie des autoroutes » pose les jalons d'une possible privatisations des routes nationales. Nous demandons au contraire au Gouvernement de reprendre le contrôle de ces sociétés d'autoroute, pour que l'intérêt général reprenne le pas sur les intérêts privés de trois grands groupes et de leurs actionnaires !