



ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

autoroutes

Question écrite n° 77262

Texte de la question

M. Philippe Vuilque appelle l'attention de M. le ministre de l'économie, des finances et de l'industrie sur le processus de privatisation des sociétés autoroutières publiques. Cette opération purement financière privera l'État d'énormes rentrées à long terme. Alors que le produit de la vente ne dépassera probablement pas les 12 milliards d'euros, les autoroutes auraient rapporté pas moins de 35 à 40 euros de dividendes d'ici à 2032, date de la fin des concessions. Les bénéfices de cette privatisation seront donc sans commune mesure avec les dividendes espérés à long terme. On peut également s'interroger sur l'utilisation des recettes quand on sait que l'affectation de la somme à la réduction de la dette de l'État n'aura qu'un effet minime sur celle-ci. Enfin, on peut s'inquiéter des conséquences pour les usagers de la future gestion des autoroutes par des sociétés privées, notamment en termes de montant des tarifs des péages. C'est pourquoi il lui demande de lui indiquer s'il entend revenir sur cette décision.

Texte de la réponse

Le 18 juillet 2005, conformément à la déclaration de politique générale du Premier ministre, le ministre de l'économie, des finances et de l'industrie a décidé avec le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme, et de la mer d'engager un processus en vue de la cession des participations publiques dans les trois sociétés concessionnaires d'autoroutes : Autoroutes du Sud de la France, Autoroutes Paris Rhin-Rhône et SANEF. Le ministre de l'économie, des finances et de l'industrie a souhaité organiser une large mise en concurrence entre les candidats à la reprise, afin de maximiser le prix de la cession, de maintenir des conditions d'exploitation des sociétés d'autoroutes satisfaisantes, tant au plan social qu'au plan de la qualité du service rendu, et de donner à celles-ci les moyens d'assurer leur développement futur. Dans ce contexte, la procédure d'appel à candidatures avec cahier des charges lui est apparue la modalité la plus adaptée. Au-delà de la mise en concurrence qu'elle permet, elle assure notamment aux groupes autoroutiers un actionnariat durable et stable qui soit porteur d'un projet industriel. Le projet industriel et social des candidats constituera à ce titre un critère de sélection de l'acquéreur final auquel le Gouvernement sera particulièrement attentif. S'agissant de la juste valorisation des participations de l'État dans le capital de ces sociétés, il convient de préciser certains points : d'abord les deux chiffres cités dans la question sont, selon la théorie financière, strictement équivalents : le taux d'actualisation des dividendes retenu représentant la rémunération qu'un investisseur attend pour compenser le risque associé à la matérialisation des flux qu'il doit recevoir dans le futur ; les trois sociétés concernées par la privatisation sont toutes cotées en Bourse, ce qui signifie que l'ensemble des institutions financières et des investisseurs internationaux valide les principes de valorisation de ces sociétés ; au-delà, c'est précisément pour éviter que le Gouvernement ne cède un jour ses participations à un prix trop bas qu'a été créée la commission des participations et des transferts, institution indépendante qui a pour mission de veiller au strict respect de l'intérêt patrimonial des Français dans ce genre d'opérations ; la décision de privatisation ne peut être prise que sur avis conforme de cette Commission. Cette opération permettra d'accélérer, dès aujourd'hui, le désendettement de notre pays. 10 milliards d'euros d'endettement supplémentaire aujourd'hui correspondrait dans trente ans à un remboursement d'un montant très important de 30 milliards. C'est pour cette raison que le Gouvernement veut

consacrer une part importante de ces produits de cession au désendettement de notre pays. Cette privatisation permettra d'accélérer, dès aujourd'hui, le désendettement de notre pays, mais aussi le développement de ses infrastructures de transport. A ce titre, le Gouvernement a décidé que quatre milliards d'euros de ces recettes de privatisation seront affectés à l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF), ce qui permettra de financer un programme ambitieux de construction d'infrastructures modernes, capables d'augmenter ainsi le potentiel de notre économie, et de créer de nouveaux emplois. Par ailleurs, tout en conservant le produit des redevances domaniales, l'AFITF se verra dotée d'autres ressources pérennes que sont la taxe sur l'aménagement du territoire et, pour les infrastructures ayant les impacts les plus importants en termes de sécurité, une partie des recettes d'amendes des radars routiers automatiques. Ces ressources pérennes sont à elles seules supérieures aux dividendes qu'elle reçoit actuellement des sociétés concessionnaires d'autoroutes. Ainsi, à l'occasion de la privatisation des sociétés concessionnaires d'autoroutes, l'AFITF se verra renforcée dans ses missions. Ses statuts seront modifiés pour lui permettre de financer non seulement les grands programmes d'infrastructures arrêtés lors du Comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire de décembre 2003, mais aussi la part relevant du ministère des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer dans les contrats de plan État-régions. Enfin, le Gouvernement a bien entendu veillé à ce que la privatisation de ces sociétés d'autoroutes n'obère pas le haut niveau de qualité du service qu'elles offrent aujourd'hui sur leur réseau, mais au contraire conduise à l'améliorer. A ce titre, le Gouvernement a souhaité renforcer les dispositions des contrats de concession des sociétés concernées, notamment les obligations du concessionnaire (en matière d'information de l'usager, de développement durable, d'environnement etc.) ou encore les pénalités infligées si la conduite du contrat de concession n'est pas satisfaisante. En ce qui concerne des niveaux des péages, au-delà de leur évolution à court et moyen termes qui ne sera pas affectée par la privatisation, car déjà fixée sur un horizon pluriannuel dans le cadre de contrats d'entreprise, l'État fixe in fine leur augmentation annuelle (soit dans le cadre d'un contrat d'entreprise négocié avec les sociétés, soit par arrêté en absence de tel contrat), et s'assure de la conformité des tarifs effectivement mis en oeuvre sur le réseau autoroutier concédé. Le fait que les sociétés autoroutières passent sous le contrôle d'actionnaires privés n'affectera donc en rien les décisions de l'État sur la détermination des tarifs de péages autoroutiers, comme cela est déjà le cas pour le viaduc de Millau ou pour une partie de l'autoroute A 10, construits et exploités par des entreprises à capitaux exclusivement privés.

Données clés

Auteur : [M. Philippe Vuilque](#)

Circonscription : Ardennes (2^e circonscription) - Socialiste

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 77262

Rubrique : Voirie

Ministère interrogé : économie

Ministère attributaire : économie

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 1er novembre 2005, page 10095

Réponse publiée le : 13 décembre 2005, page 11539