

ASSEMBLÉE NATIONALE

9 novembre 2017

PLF POUR 2018 - (N° 235)

Commission	
Gouvernement	

Adopté

AMENDEMENT

N ° II-1142

présenté par

Mme Rabault, rapporteure spéciale au nom de la commission des finances, 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 Ressiguiier, Mme Rubin, M. Ruffin et Mme Taurine

ARTICLE ADDITIONNEL**APRÈS L'ARTICLE 63, insérer l'article suivant:****« Participations financières de l'État »**

Le Gouvernement remet au Parlement, dans un délai de douze mois à compter de la promulgation de la présente loi, un rapport d'information faisant le bilan de la privatisation des autoroutes. Ce rapport précisera notamment les montants de l'envolée des tarifs pour les usagers et ceux des dividendes records pour ces sociétés.

EXPOSÉ SOMMAIRE

Ce rapport pourra être rédigé par un groupe de travail associant quatre représentants de l'administration (à savoir un membre de l'Inspection générale des finances, deux membres de l'Inspection générale des affaires sociales et un membre de l'Inspection générale de l'administration).

En 2005, au prétexte du remboursement de la dette, la France a privatisé son réseau autoroutier. Les autoroutes sont passées entre les mains de trois multinationales du béton et du transport : Vinci, Eiffage et Albertis. Les tarifs des péages ont alors augmenté sans que les conditions de travail des personnels - dégradées par l'automatisation -, la satisfaction des usagers ou l'investissement dans les infrastructures ne se soient améliorées. L'augmentation des recettes a donc avant tout enrichi les actionnaires des sociétés autoroutières.

Le monopole privé sur les autoroutes est contraire à l'application des priorités de la collectivité en matière d'aménagement du territoire. Il implique que la construction de liaisons à péages répond avant tout à des critères de rentabilité financière, au risque de doubler le réseau existant. De plus, la privatisation menace l'égalité des usagers devant le service public, alors que dans certaines régions comme la Bretagne, les péages demeurent gratuits. L'augmentation des tarifs organise enfin un transfert financier entre les autonomistes et les poids lourds, les seconds étant largement responsables de l'usure du réseau et nécessitant des infrastructures adaptées.

Dans ce contexte, le rapport d'information que nous demandons doit présenter aux décideurs publics un bilan de l'état de la gestion des autoroutes et des bénéfices nets réalisés par les sociétés autoroutières depuis la privatisation. La collectivité sera alors à nouveau en capacité d'agir.