

ASSEMBLÉE NATIONALE

19 octobre 2018

PLF POUR 2019 - (N° 1255)

Rejeté

AMENDEMENT

N ° II-CF288

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 Ressiguier, Mme Rubin, M. Ruffin et Mme Taurine

ARTICLE 41**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
Désendetttement 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 « Désendetttement 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, 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 et à l’esprit de la loi n° 55-435 du 18 avril 1955 portant statut des autoroutes et qui dispose dans son article 2 que les autoroutes font partie du domaine public de l’État. Ce transfert au privé 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, puisque 23 % des autoroutes en France restent gratuites. L’augmentation des tarifs organise enfin un transfert financier entre les automobilistes et les poids lourds, les seconds étant largement responsables de l’usure du réseau et nécessitant des infrastructures adaptées.

L’année dernière, nous avons proposé que le Gouvernement remette au Parlement un rapport faisant le bilan de ces privatisations. Nous proposons maintenant d’aller plus loin en donnant les capacités à l’État de réinvestir dans ces sociétés, pour que l’intérêt général reprenne le pas sur les intérêts privés de trois grands groupes et de leurs actionnaires.