LES DOSSIERS DU GROUPE

COMMUNISTE, RÉPUBLICAIN, CITOYEN *et* ÉCOLOGISTE

UNE VOIX DIFFÉRENTE AU SÉNAT

Renationalisons nos autoroutes !

Interventions des sénatrices et sénateurs du Groupe CRCE-K du 22 novembre 2011 au 8 mars 2019

PALAIS DU LUXEMBOURG
75291 PARIS CEDEX 06

Tél : 01 42 34 21 24
crce@senat.fr
www.senateurscrce.fr

Les autoroutes doivent être un bien public Par Le groupe CRCE-K / 22 novembre 2011 3
La vente au secteur privé de nos autoroutes a été une faute politique, financière et sociale 22 janvier 2014 7
L'État s'est privé d'une ressource importante pour le financement des infrastructures de transport 22 janvier 2014 11
Le débat sur la renationalisation des concessions d'autoroutes est enfin engagé Par Le groupe CRCE-K / 23 janvier 2014 15
Le groupe CRC dépose deux propositions de loi visant à la renationalisation des autoroutes et à la réhabilitation des 16
Un débat d'actualité Par Le groupe CRCE-K / 15 mai 2014 17
Une majorité du Sénat laisse les autoroutes au privé Par Le groupe CRCE-K / 19 juin 2014 18
L'État privé d'une manne financière conséquente 19 juin 2014 19
Le rapport de l'autorité de la concurrence confirme l'utilité de notre proposition de loi Par Le groupe CRCE-K / 19 septembre 2014 22
Taxation des dividendes des sociétés d'autoroutes ou écotaxe : pourquoi choisir ? Par Le groupe CRCE-K / 10 octobre 2014 23
Seule la nationalisation apporterait la clarté politique mais aussi la sécurité juridique 16 octobre 2014 24
La seule solution est le retour dans le giron de l'État des sociétés concessionnaires Par Le groupe CRCE-K / 17 décembre 2014 26
Le choix de la concession devenue perpétuelle bénéficie aux actionnaires au détriment des usagers 4 mars 2015 27
Tout ça pour ça : une note de synthèse qui entérine la situation 11 mars 2015 30
La création d'autorités administratives accompagne, on le sait, la libéralisation et la dérégulation des services concernés 8 avril 2015 31
Nous défendons depuis toujours la renationalisation des autoroutes 9 avril 2015 33
Ce qui nous est proposé, c'est le changement sans changement… 9

avril 2015 35
Non au racket des usagers et des collectivités ! Par Le groupe CRCE-K / 19 septembre 2016 36
La question de la maîtrise publique des infrastructures autoroutières se pose plus que jamais 18 décembre 2018 37
Mettons fin à la captation d'un bien public au profit d'intérêts privés Par Le groupe CRCE-K / 22 janvier 2019 39
La vente des sociétés d'autoroutes n'est rien d'autre que la captation des intérêts publics au profit d'intérêts privés 7 mars 2019 46
L'État s'est lié les mains avec la privatisation 7 mars 2019 49
Vous serez comptables devant les Français dans dix ans quand le gaspillage sera supérieur au prix de la renationalisation 7 mars 2019 53
Un contresens historique à l'heure de la transition écologique 7 mars 2019 54
Plutôt que d'engraisser le privé, l'argent des péages doit alimenter les services publics 7 mars 2019 55
Je ne connais aucune TPE ou PME qui fasse 73 % de marge brute 7 mars 2019 56
On trouve bien 40 milliards pour le CICE ! De l'argent, il y en a ! 7 mars 2019 57
Ne prétendez pas que l'État est impuissant ou qu'il n'a pas d'argent 7 mars 2019 58
Les sociétés autoroutières ont très peu investi et ont surtout versé des dividendes 7 mars 2019 59
Le Sénat rejette notre proposition de loi Par Le groupe CRCE-K / 7 mars 2019 60
Nationaliser les autoroutes, ce serait utiliser leurs bénéfices pour l'intérêt général 8 mars 2019 61

Les autoroutes doivent être un bien public

Nationalisation des sociétés concessionnaires d'autoroutes

Par Le groupe CRCE-K / 22 novembre 2011

Aujourd'hui, en France, le réseau autoroutier est largement concédé. En effet, si sa propriété reste du domaine de l'État au regard de son utilité publique, son exploitation est largement confiée à des sociétés concessionnaires dont le capital a progressivement été ouvert au privé, puis totalement privatisé.

Ainsi, le 18 juillet 2005, Thierry BRETON, ministre de l'économie, et Dominique PERBEN, ministre de l'équipement, ont annoncé la cession de l'ensemble des participations publiques détenues par l'État et l'établissement public Autoroutes de France (ADF) dans les sociétés concessionnaires de service autoroutier : Société des Autoroutes du Nord et de l'Est de la France (SANEF/SAPN), Autoroutes du sud de la France (ASF/ESCOTA), Autoroutes Paris Rhin Rhône (APRR/AREA).

Ce désengagement de l'État a particulièrement été décrié, et ce, pour plusieurs raisons, dont l'absence de cohérence de l'action gouvernementale.

En effet, cette décision est intervenue seulement quelques mois après la création de l'Agence de Financement des Infrastructures de Transports Française (AFITF), fin 2004, dont l'une des ressources principales devait justement être les dividendes des sociétés concessionnaires. La décision gouvernementale de privatisation comportait donc l'inconvénient majeur de priver cette agence de financements pérennes.

Pourtant, au regard de la mission confiée à l'AFITF, cette décision induit des conséquences particulièrement néfastes. En effet, celle-ci est chargée d'apporter la part de l'État dans le financement « des projets d'intérêt national ou international relatifs à la réalisation ou à l'aménagement d'infrastructures routières, ferroviaires, fluviales ou portuaires ainsi qu'à la création ou au développement de liaisons maritimes régulières de transport de fret ». Mais depuis, l'agence s'est vue confier d'autres missions supplémentaires, au premier rang desquelles le développement de liaisons ferroviaires de fret et celle des transports collectifs de personnes, ceci sans compter le financement des contrats de plan État-Région.

Remettre en cause les financements de l'AFITF conduisait donc le plus sûrement à hypothéquer la réalisation de l'ensemble des projets définis par le CIADT.

De plus, la vente des parts de l'État n'a que peu servi au financement de cette agence puisque l'essentiel du produit de la vente a été utilisé en vue du désendettement de l'État et non du financement des infrastructures de transports. En effet, seuls 4 milliards sur les 14,8 milliards de recette ont été affectés à l'AFITF. Élément aggravant de cette décision, selon diverses projections, dont celle retenue par l'État, d'ici à 2032, les sociétés d'autoroute auraient rapporté environ 37 milliards d'euros de dividendes à l'État. La sous-évaluation de la valeur de ces sociétés concessionnaires a d'ailleurs interpellé beaucoup de spécialistes.

Certes, la perte de cette ressource a été partiellement compensée par l'affection de nouvelles ressources, cependant la capacité d'action de l'AFITF a été de fait largement entamée, notamment si l'on se réfère à la double ambition en termes de développement des transports définie d'une part dans le vote de la loi dite Grenelle de l'environnement et d'autre part, dans le schéma national des infrastructures de transports.

En outre, cette perte de ressources devait également être compensée par la création d'une taxe poids lourds en 2011, taxe qui n'a toujours pas vu le jour et dont l'existence est de plus en plus repoussée voire compromise.

Au bas mot, la privatisation des concessions d'autoroute ampute donc l'AFITF de 1 à 2 milliards par an sans aucune compensation équivalente, et encore moins à la hauteur des besoins de financement. Privée de financements suffisants, il devient alors difficile pour l'AFITF d'être réellement un outil de report modal.

À ce titre, il faut noter la conclusion sans appel de la mission d'information constituée au Sénat intitulée « Infrastructures de transport : remettre la France sur la bonne voie » datant du 6 février 2008. Les rapporteurs ont estimé « qu'il aurait été vivement préférable de maintenir l'actionnariat de l'État dans ces entreprises extrêmement rentables, afin de continuer d'alimenter les programmes d'infrastructures de transport à partir des dividendes desdites sociétés. Vos rapporteurs souhaitent que tous les enseignements de la privatisation en 2005 soient tirés à l'avenir, notamment lorsque les concessions prendront fin et que l'État retrouvera toutes les marges de manoeuvre pour organiser le service au mieux de ses intérêts financiers et patrimoniaux. »

Si on est d'accord avec ces préconisations, l'actualité et la hausse vertigineuse des tarifs pratiqués par les sociétés concessionnaires d'autoroutes doivent nous conduire à repenser les choses dans des échéances plus resserrées.

Comme une confirmation, la Cour des comptes indique dans son rapport annuel de 2009, les difficultés qui sont aujourd'hui celles de l'AFITF en parlant d'une « agence de financement aux ambitions limitées, privée de moyens et désormais inutile ». Il est donc urgent de redégager des marges de manoeuvre pour cette agence.

Pour cela deux solutions s'ouvrent, soit augmenter les taxes sur les sociétés concessionnaires comme cela avait été envisagé lors de la loi de finances de 2009 avant d'être abandonné plus tard, soit de renationaliser ces sociétés.

La deuxième option nous semble plus juste.

Une telle option permettrait également d'en finir avec les pratiques de ces sociétés aujourd'hui entièrement privées qui loin de répondre au principe posé par l'article 4 de la loi du 18 avril 1955 devenu article L. 122-4 du code de la voirie routière, ont mis en place une politique tarifaire des plus rémunératrices.

En effet, l'article L. 122-4 du code de la voierie routière dispose que « l'usage des autoroutes est en principe gratuit. Toutefois, il peut être institué par décret en Conseil d'État, un péage pour l'usage d'une autoroute en vue d'assurer la couverture totale ou partielle des dépenses de toute nature liées à la construction, à l'exploitation, à l'entretien, à l'aménagement ou à l'extension de l'infrastructure. En cas de délégation des missions du service public autoroutier, le péage couvre également la rémunération et l'amortissement des capitaux investis par le délégataire ».

Rappelons qu'il existe une différence notable entre la rémunération normale, et la véritable rente qu'organisent aujourd'hui Vinci et les autres sociétés concessionnaires au détriment des usagers.

Ainsi, il serait par exemple normal qu'une fois le coût de l'investissement amorti, les tarifs des péages diminuent. Pourtant, les sociétés ont trouvé un autre principe consistant à augmenter les tarifs sur les axes les plus saturés afin de s'assurer un maximum de rentabilité en dehors de toute autre considération et sans commune mesure avec les charges d'entretien des axes concernés.

Dès 2008, la Cour des comptes a estimé que le système était devenu trop favorable aux concessionnaires. Malgré cela, années après années, le gouvernement a continué d'homologuer des tarifs plus que critiquables alors même que ces sociétés, pour augmenter la rentabilité, outre une augmentation des tarifs, pressurent les salaires et

l'emploi.

Pour preuve, selon la presse, depuis la privatisation, l'effectif total du secteur a fondu de 10 %, pour se situer légèrement au-dessus des 16 000 salariés. Moins de personnel, donc moins de coûts, conjugués à des tarifs en hausse.

Ainsi, selon l'association « 40 millions d'automobilistes » entre 2005 et 2010 les tarifs des péages ont augmenté de 7,79 % (Cofiroute) à 11,07 % (Autoroute du sud de la France).

Les six sociétés d'autoroutes françaises - APRR, ASF, Cofiroute, Escota, Sanef, SAPN - se portent plutôt bien avec un chiffre d'affaires en 2010 dépassant les 8 milliards d'euros. La part des recettes de péages dans ce chiffre d'affaires est conséquente. Si l'on se réfère au rapport financier 2009 de la société APRR, les recettes des péages représentent ainsi 82 % du chiffre d'affaires.

En 2032, date de fin de la concession des autoroutes, on estime ainsi que ces sociétés auront engrangé le chiffre pharaonique de 40 milliards d'euros de bénéfices !

Il y a donc besoin d'affirmer un double principe :

Premièrement, les usagers des autoroutes ne doivent pas être considérés comme une rente captive, dont la contribution est uniquement guidée par le besoin de rentabilité des actionnaires.

Deuxièmement, les dividendes issus des péages doivent servir le principe posé par le Grenelle de réorientation de la route vers le ferroviaire, réorientation dont l'AFITF est un rouage important.

Pour cette raison, nous souhaitons garantir la nationalisation des sociétés concessionnaires tout en affirmant le principe que les dividendes doivent être affectés à l'AFIFT.

C'est cette solution que tend à mettre en oeuvre la présente proposition de loi.

L'article 1er prévoit ainsi la nationalisation des sociétés concessionnaires d'autoroutes.

L'article 2 prévoit que l'article 1er entre en vigueur à l'expiration d'un délai d'un an à compter de la promulgation de la loi.

Enfin, l'article 3 correspond au gage financier.

PROPOSITION DE LOI

Article 1er

Les sociétés suivantes sont nationalisées :

- A'LIÉNOR ;

- ADELAC ;

- Arcour ;

- Autoroute de liaison Calvados-ORNE (ALICORNE) ;

- Autoroute de liaison Seine-Sarthe (Alis) ;

- Autoroutes du sud de la France (ASF) ;

- Autoroutes Paris-Rhin-Rhône (APRR) ;

- Compagnie Eiffage du viaduc de Millau (CEVM) ;

- Compagnie industrielle et financière des autoroutes (Cofiroute) ;

- Sanef ;

- Société des autoroutes Estérel Côte d'Azur Provence Alpes (Escota) ;

- Société marseillaise du tunnel Prado-Carénage (SMTPC).

Article 2

L'article 1er entre en vigueur à l'expiration d'un délai d'une année à compter de la promulgation de la présente loi.

Article 3

Les charges qui pourraient résulter de l'application de la présente loi pour l'État sont compensées à due concurrence par le relèvement du taux de l'impôt sur les sociétés.

La vente au secteur privé de nos autoroutes a été une faute politique, financière et sociale

Nationalisation des sociétés concessionnaires d'autoroutes

22 janvier 2014

Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, notre réseau autoroutier, qui s'étire sur près de 11 000 kilomètres, est le deuxième d'Europe et le quatrième au niveau mondial. Il assure un maillage dense de notre territoire.

Levier de développement économique et social, de décloisonnement territorial et de sécurité publique, ce réseau est d'abord un patrimoine national qui n'a cessé de s'enrichir et de se développer depuis les années cinquante.

Dès cette époque, il est apparu que les déplacements traduisaient la capacité d'une société à valoriser son territoire, et les autoroutes ont été – elles le sont encore – un outil dont la France s'est dotée à cette fin.

Dès lors, la modernisation des infrastructures de transport a été une constante dont la traduction concrète fut le lancement de grands travaux routiers et autoroutiers, mais aussi ferrés. La politique de grands travaux en faveur de régions comme le Languedoc-Roussillon ou l'Auvergne, par exemple, a illustré cette volonté de désenclavement.

Patrimoine de tous les Français, les autoroutes sont un service public. En effet, selon Léon Duguit, éminent juriste, toute activité dont l'accomplissement doit être assuré, réglé et contrôlé par les gouvernants est un service public. Il ajoute que cette activité ne peut être réalisée complètement que par l'intervention directe ou indirecte de la force gouvernante.

Le rappel de cette définition est, je pense, essentiel. La Cour des comptes et le Conseil d'État ont reconnu ce caractère aux autoroutes. Le Conseil d'État précise que, en l'état actuel, ce n'est pas un service public national du fait de la présence de multiples gestionnaires. Toutefois, en tant que législateur, nous pouvons définir les autoroutes comme service public national et imposer cette définition au juge.

En effet, le maillage de l'ensemble du territoire et l'importance qu'il représente en termes de mobilité et d'accessibilité peuvent légitimer une telle définition. Cela nous renvoie au préambule de 1946, qui énonce que tout service public national doit devenir propriété de la Nation.

Toujours au regard du préambule de la Constitution, il est essentiel de rappeler que les autoroutes constituent, en fait, un quasi-monopole naturel. En effet, les usagers sont captifs et la demande de déplacements plus sûrs et plus rapides est une constante.

En 2010, il y avait cinq fois moins de risques de se tuer sur une autoroute que sur une route départementale, et six fois moins que sur une route nationale. Ce succès se traduit par les chiffres : les autoroutes représentent 25 % de la circulation pour moins de 1 % du réseau asphalté.

Enfin, pour terminer ce tableau introductif, les concessions d'autoroutes constituent une rente dont Hervé Mariton estime dans son rapport qu'elle se situe entre 34 et 39 milliards d'euros sur la durée des concessions.

C'est pourquoi la cession de l'ensemble des participations publiques détenues par l'État dans les sociétés concessionnaires décidée par les gouvernements successifs à partir de 2001 et surtout de 2005 est une faute tout à la fois politique, financière et sociale.

Les autoroutes françaises génèrent plus de 8 milliards d'euros de chiffre d'affaires chaque année et les marges des sociétés concessionnaires d'autoroutes, aujourd'hui totalement privatisées, ne cessent de croître.

En effet, les autoroutes françaises, dont la plupart étaient largement amorties, ont été cédées, en 2005, à trois multinationales du BTP pour la somme de 15 milliards d'euros, au lieu des 22 milliards auxquels les estimait la Cour des comptes… Soit un manque à gagner pour l'État de 7 milliards d'euros !

De plus, en vendant sa participation, l'État a aussi renoncé aux dividendes futurs, quelque 40 milliards de bénéfice d'ici à 2032. Or ces dividendes auraient dû être dédiés au financement d'un important programme d'infrastructures de transport, comme vous le rappellera mon collègue Gérard Le Cam. Ces dividendes sont désormais attribués aux actionnaires des sociétés privatisées, alors que ces derniers ne prennent qu'un risque économique très limité.

Le système est d'autant plus intéressant pour ces sociétés que les recettes se sont envolées : entre 2005 et 2012, le prix moyen du kilomètre a augmenté de 16,4 %, soit deux fois plus vite que l'inflation ! Ces augmentations ne sont d'ailleurs justifiées ni par l'amélioration des services, ni par le développement des infrastructures. De plus, il y a eu une course aux économies synonyme de réduction du personnel.

Ces constats ont largement été relayés par la presse et par différents rapports officiels, voire par des pétitions d'élus et de citoyens.

Pourtant, il serait normal qu'une fois le coût de l'investissement amorti, les tarifs des péages diminuent. Il n'en est rien ! Au contraire, ces sociétés ont procédé à des augmentations de tarifs sur les axes les plus saturés afin de s'assurer un maximum de rentabilité, en dehors de toute autre considération. Bien entendu, ces augmentations sont sans commune mesure avec les charges d'entretien des axes concernés.

Aujourd'hui, l'usager se perd dans une multitude de tarifs qui se trouvent, de façon injustifiée, en augmentation constante.

Le caractère de service public d'une activité n'empêche pas sa privatisation. Ainsi, une activité confiée à une entreprise privée reste publique si elle constitue un service public.

C'est le cas des sociétés d'autoroutes, selon le système initialement conçu en 1955. C'était une certaine forme de privatisation, mais elle était limitée à la fois parce que les sociétés concessionnaires faisaient partie du secteur public – leur capital étant majoritairement détenu par des personnes publiques – et parce que l'activité concédée à ces sociétés restait un service public.

De même, si la cession par l'État de la totalité de ses participations dans les sociétés concessionnaires d'autoroutes a eu pour objet et pour effet de les privatiser au sens organique, elle n'a pas pour autant privatisé le service public assuré par les sociétés. Elles doivent assurer, alors même qu'elles sont entièrement privées, une activité qui reste publique en tant que service public.

J'insiste sur ce point, car ce qui est aujourd'hui une atteinte à ce service public – au-delà de la faute financière qu'a été la cession de 2005 –, c'est l'incapacité de l'État à s'imposer comme force gouvernante.

Certes, les délégataires sont tenus par un cahier des charges signé avec l'État et doivent respecter un certain nombre de contraintes, dont, notamment, l'application des conditions tarifaires. Mais, si la puissance publique continue officiellement à arrêter l'évolution générale des tarifs – en fonction de calculs jugés opaques par la Cour des comptes –, les sociétés d'exploitation pèsent de tout leur poids pour augmenter les tarifs des péages afin de verser à leurs actionnaires de juteux dividendes. Ainsi, selon l'association « 40 millions d'automobilistes », entre 2005 et 2010, les tarifs des péages ont augmenté de 8 % pour Cofiroute et de 11 % pour les Autoroutes du Sud de la France.

Dès 2008, la Cour des comptes avait estimé que le système était devenu trop favorable aux concessionnaires. Malgré cela, année après année, les gouvernements ont continué d'homologuer des tarifs plus que critiquables.

Et rien ne semble changer. La Cour des comptes a rendu public en juillet 2013 un rapport qui dénonce, encore une fois, le système de fixation des tarifs des autoroutes et leurs montants élevés, soulignant le fait que « le rapport de force apparaît plus favorable aux sociétés concessionnaires » qu'aux pouvoirs publics. La Cour relève aussi le manque d'exigence de l'État « en cas de non-respect de leurs obligations par les concessionnaires, qu'il s'agisse de préserver le patrimoine, de respecter les engagements pris dans les contrats de plan ou de transmettre les données demandées ».

Concernant le suivi de la politique d'investissement, il a été souligné que les derniers contrats de plan ne comportent pas de clause permettant à l'État de connaître le coût réel de tous les investissements compensés, ni le budget consacré à l'entretien du patrimoine de l'État, donc du patrimoine commun. Le rapport de l'Assemblée nationale fait ainsi état d'un cadre tarifaire et d'un modèle financier qui, selon ses termes, « n'offrent pas, aujourd'hui, une protection suffisante des intérêts des usagers ».

Encore une fois, les magistrats de la Cour des comptes recommandent de mettre en œuvre des dispositions contraignantes et de réaliser systématiquement une contre-expertise de tous les coûts prévisionnels des investissements.

Mais, pour l'heure, rien n'est fait. L'État renonce à exercer ce qui lui reste d'autorité réglementaire, au détriment de l'usager. Face à ces constats que nous partageons tous dans cet hémicycle, et pour mettre fin à cette situation intenable, nous vous proposons de revenir sur ce choix irresponsable qui devait aboutir à la vente de notre patrimoine autoroutier. C'est le sens de notre proposition de loi.

Faute politique, faute financière, le marché de dupes de 2005 est aussi une grave faute sociale : les sociétés d'autoroute ont une politique systématique qui a conduit à la suppression de milliers d'emplois en CDI et en CDD ainsi que de saisonniers ! En effet, depuis la privatisation, ces sociétés ont massivement réduit leur personnel – de 14 % ! – pour se situer en deçà des 15 000 salariés. Diminution du nombre de salariés, donc diminution des coûts, pour des investissements qui stagnent à 2 milliards d'euros par an…

Alors que les autoroutes françaises ont été bradées, que la fixation du tarif des péages ne répond qu'aux seuls appétits d'actionnaires très éloignés des préoccupations d'utilité publique, alors que les critiques sont de plus en plus nombreuses et virulentes, nous pensons qu'il n'est plus possible de se cacher derrière les erreurs des équipes gouvernementales successives.

Pire, la crise accroît les recettes et le chiffre d'affaires de ces groupes. D'abord, parce que les salariés ou les demandeurs d'emploi sont contraints de se déplacer toujours plus loin pour leur travail ou leurs recherches, le plus souvent en direction des métropoles régionales desservies par le réseau autoroutier. Ensuite, parce que, dans de

trop nombreuses régions, la déstructuration du service public ferroviaire et de la SNCF oblige à se reporter sur les autoroutes.

Je le vois dans mon département : face aux dysfonctionnements actuels et à une qualité de service sans cesse dégradée, l'autoroute s'impose devant le ferroviaire entre Montluçon et Paris.

C'est pourquoi nous vous invitons, à travers notre proposition de loi, à rééquilibrer le rapport de force entre l'État, les usagers et les sociétés concessionnaires privées.

Nous souhaitons également rappeler une conception exigeante de la démocratie : les biens « sociaux » doivent être accessibles à tous et la délimitation de leur périmètre est une affaire de choix collectif qui ne saurait obéir à une logique totalement marchande et encore moins capitaliste.

Pour cela, deux solutions se présentent : soit augmenter les taxes sur les sociétés concessionnaires, comme cela avait été envisagé lors de la loi de finances pour 2009, mais cette option avait été abandonnée, soit renationaliser ces sociétés. Tel est le sens de notre proposition de loi, dont l'article 1er prévoit le retour dans le giron de l'État des sociétés concessionnaires d'autoroutes.

Cette seconde option nous semble plus juste, tant la différence est grande, fondamentale, même, entre la rémunération normale et la véritable rente qu'organisent aujourd'hui Vinci et les autres sociétés concessionnaires au détriment des usagers.

Une telle option permettrait de répondre au principe posé par l'article 4 de la loi du 18 avril 1955 selon lequel la perception d'un péage n'est légitime qu'en vue d'assurer la couverture des dépenses liées à la construction, à l'exploitation, à l'entretien, à l'aménagement ou à l'extension de l'infrastructure autoroutière.

Si nous entendons les critiques qui peuvent être faites sur le coût, pour le budget de l'État, d'une nationalisation des sociétés d'autoroutes, nous ne souscrivons pas au chiffre de 50 milliards d'euros avancé par notre collègue Michel Teston lors de la présentation du rapport de notre éminente collègue Évelyne Didier devant la commission du développement durable.

En effet, aucune étude fiable n'est en mesure de nous éclairer sur le coût d'une telle nationalisation. Je laisse à Évelyne Didier le soin de développer ce point.

Ne reproduisons pas les erreurs du passé, notamment celles du contrat Ecomouv'. Nous avons trop entendu que rien ne pouvait être fait, que l'État se devait de verser un loyer de 20 millions d'euros par mois à Ecomouv', alors même que des arguments juridiques solides en faveur d'une remise en cause de ce contrat inique existent et que les doutes sur la fiabilité du système mis en place sont loin d'être levés. C'est d'ailleurs la raison pour laquelle le Sénat enquête en ce moment sur ce contrat.

Nous venons de vous démontrer, monsieur le ministre, mes chers collègues, la faisabilité juridique d'une nationalisation de nos autoroutes. Nous sommes tous d'accord non seulement pour reconnaître le scandale financier qu'a constitué la privatisation, mais aussi pour dénoncer l'incurie de l'État dans la fixation des tarifs des péages et dans le contrôle des investissements.

Si le blocage est d'ordre financier, monsieur le ministre, nous attendons de votre part que vous mettiez tous les moyens nécessaires pour nous fournir des chiffres fiables, sans a priori ; nous sommes prêts à participer à ce travail d'expertise.

Mes chers collègues, nos concitoyens ne nous pardonneront pas une énième reculade. Nous ne pouvons plus privilégier la rémunération des actionnaires des sociétés concessionnaires au détriment de l'intérêt général.

C'est pourquoi je vous demande de ne pas suivre les membres de la commission du développement durable qui ont rejeté notre texte, et vous invite à voter notre proposition de nationalisation des sociétés d'autoroutes. Nos concitoyens nous attendent !

L'État s'est privé d'une ressource importante pour le financement des infrastructures de transport

Nationalisation des sociétés concessionnaires d'autoroutes

22 janvier 2014

Rapporteure de la commission du développement durable.

Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, la proposition de loi relative à la nationalisation des sociétés concessionnaires d'autoroutes et à l'affectation des dividendes à l'agence de financement des infrastructures de transports a été déposée le 25 octobre 2011 par notre collègue Mireille Schurch et les membres du groupe CRC. Mireille Schurch vient de nous exposer clairement le contexte et les motivations qui ont présidé à son dépôt.

Le texte est court – trois articles –, et il a pour unique objet de prévoir la nationalisation des sociétés concessionnaires des autoroutes françaises.

Cette proposition de loi répond à un objectif : revenir sur la décision de l'État, qui a cédé ses dernières participations dans les sociétés concessionnaires d'autoroutes.

Permettez-moi de revenir sur les faits.

L'AFITF, l'Agence de financement des infrastructures de transport de France, a été créée en novembre 2004, à la suite du Comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire du 18 décembre 2003, afin de porter la participation de l'État dans le financement des grands projets d'infrastructures ferroviaires, fluviales, maritimes et routières, et de mieux distinguer ces crédits, auparavant noyés dans l'universalité budgétaire.

L'Agence devait alors bénéficier de deux ressources pérennes principales : d'une part, la redevance domaniale due par l'ensemble des sociétés d'autoroutes, publiques et privées, en raison de leur occupation du domaine public ; d'autre part, les dividendes perçus par l'État et par son établissement public, Autoroutes de France, au titre de leurs participations dans trois groupes de sociétés d'économie mixte concessionnaires : Autoroutes du Sud de la France, ASF, Autoroutes Paris-Rhin-Rhône, APRR, et la Société des autoroutes du Nord et de l'Est de la France, la SANEF.

Ces dividendes devaient constituer la principale source de financement de l'AFITF. Ils ont rapporté 332 millions d'euros en 2005, et cette recette était promise à un dynamisme important.

Le réseau autoroutier était alors quasi achevé, les investissements à amortir de moins en moins nombreux et, par conséquent, les marges des sociétés de plus en plus fortes. En outre, le trafic autoroutier était en augmentation.

La mise en place de l'AFITF a ainsi répondu – en apparence, tout du moins – à une logique de fléchage des crédits vers les infrastructures de transport. Elle devait également favoriser l'insertion de la politique des transports dans une perspective de long terme, fondée sur un développement durable, avec un objectif de report modal clairement affiché.

Cependant, dès le mois de juin 2005, à peine plus de six mois après la création de l'AFITF, le Premier ministre, Dominique de Villepin, annonçait, contre toute attente, la cession de l'ensemble des participations de l'État dans ces sociétés concessionnaires d'autoroutes, faisant ainsi preuve d'une grande incohérence.

D'après le député Hervé Mariton, auteur d'un rapport sur la valorisation du patrimoine autoroutier publié en juin 2005, « la privatisation des sociétés concessionnaires d'autoroutes est une bonne décision. Elle aide – oblige – à clarifier le rôle de l'État, le prémunissant de la confusion des rôles entre régulateur et détenteur de patrimoine. Elle permet de mobiliser davantage de moyens, et plus vite, pour la menée à bien d'un ambitieux programme multimodal d'infrastructures, et c'est alors un choix favorable à l'aménagement du territoire. Enfin, la privatisation des sociétés concessionnaires d'autoroutes permettra de développer le projet industriel de ces entreprises, par diversification des activités en France, par développement sur les marchés étrangers. »

Au fond, l'argumentation n'est pas vraiment sérieuse.

On peut douter, par exemple, de la volonté de mobiliser davantage de moyens en faveur du report modal au regard de l'affectation du produit de ces cessions. C'est en effet la poursuite du désendettement du budget général qui l'a emporté sur l'objectif d'un financement pérenne des infrastructures de transport : sur les 14,8 milliards d'euros issus de la cession, seuls 4 milliards d'euros ont été attribués à l'AFITF !

Examinons ensemble les conséquences de cette décision.

Premièrement, l'État s'est privé d'une ressource importante pour le financement des infrastructures de transport. D'après certaines estimations, le manque à gagner s'élèverait à 37 milliards d'euros d'ici à 2032, date d'échéance médiane de ces concessions autoroutières, soit 1 à 2 milliards d'euros par an qui ne viennent pas alimenter les caisses de l'AFITF.

Les services de Bercy, que j'ai interrogés à ce sujet, n'ont jamais voulu – ou pu – nous fournir la moindre évaluation de ce montant, au motif que « le niveau de versement de dividendes dépend des résultats financiers des entreprises, qui dépendent eux-mêmes pour partie de la structure financière et de la politique de distribution retenues par les actionnaires. Même à considérer que ces résultats seraient demeurés identiques si l'État avait conservé sa participation, l'Agence des participations de l'État ne dispose pas des résultats financiers des sociétés d'autoroutes privatisées, notamment des versements de dividendes à leurs actionnaires - ces sociétés ne sont en effet pas tenues de rendre publics ces éléments ».

Si vous me permettez cette parenthèse, il est à regretter que l'État concédant se préoccupe si peu de la rente dont bénéficient les entreprises concessionnaires. En fait, il agit comme s'il voulait assurer une rentabilité confortable aux concessionnaires. Je n'étais d'ailleurs pas la seule à m'en étonner au sein de notre commission...

Toujours est-il que, de 2006 à 2012, ces entreprises ont enregistré des bénéfices importants : le résultat net d'ASF a augmenté de 15 %, celui de la SANEF, de 8 % et celui d'APRR, de 5 %.

La décision de 2005 a donc constitué une facilité de court terme d'une incroyable inconséquence, d'autant plus critiquable qu'elle a été mise en œuvre – j'attire votre attention sur ce point – sans aucune consultation du Parlement. Or l'État et son établissement public, Autoroutes de France, détenaient plus de 70 % du capital d'APRR et de la SANEF, et la moitié de celui d'ASF !

Deuxièmement, cette opération, contestable dans son principe, n'a pas été réalisée de façon optimale pour l'État, comme l'a relevé la Cour des comptes dans son rapport public de 2008. L'État n'a fait appel qu'à une seule banque conseil pour les trois opérations d'ouverture de capital des sociétés d'autoroutes, se privant ainsi de la possibilité de disposer de plusieurs avis indépendants de ceux que fournissent les conseils des entreprises.

Par ailleurs, le choix d'un taux d'actualisation « excessivement élevé » a interdit à l'État de valoriser toute la durée des concessions cédées, et donc de tirer le bénéfice patrimonial maximal de la privatisation. Les participations publiques dans ces sociétés ont donc bel et bien été bradées.

Troisièmement, l'État n'a pris aucune disposition pour éviter l'apparition d'une rente tarifaire et protéger les intérêts du consommateur après la cession.

Cette situation, déjà dénoncée par la Cour des comptes dans son rapport de 2008, est malheureusement toujours d'actualité, puisqu'elle a fait l'objet d'un nouveau rapport spécifique de la Cour des comptes en juillet 2013, sur les relations entre l'État et les sociétés concessionnaires d'autoroutes.

Je ne reviens pas en détail sur un phénomène que nous connaissons tous : alors que la hausse du tarif des péages est en théorie encadrée et limitée, la conclusion de contrats de plan entre les sociétés d'autoroutes et l'État a rendu possibles des hausses tarifaires supplémentaires, dont la justification n'est pas évidente. Ainsi, la hausse des tarifs a été en général supérieure à l'inflation : pour les véhicules légers, par exemple, elle a dépassé en moyenne 2,2 % par an chez ASF et 1,8 % chez APRR, alors que l'indice de progression des prix à la consommation hors tabac n'a augmenté que de 1,6 %.

Cette hausse continue des tarifs est extrêmement préoccupante et ne peut perdurer. J'appelle votre attention sur ce sujet, monsieur le ministre, alors que vous menez des négociations avec les sociétés autoroutières pour réaliser un plan de relance autoroutier dont le montant, nous dit-on, s'élèverait à environ 3 milliards d'euros et qui pourrait encore allonger la durée des concessions...

Je ne peux comprendre une telle mesure. À ce rythme-là, les concessions seront prolongées ad vitam aeternam, garantissant aux sociétés concessionnaires des revenus plus que confortables, sur le dos des usagers !

Au vu de ces éléments, le groupe CRC propose de nationaliser les sociétés concessionnaires d'autoroutes. La proposition de loi ne limite d'ailleurs pas cette opération aux trois groupes de sociétés concessionnaires dans lesquelles l'État détenait des participations en 2005, mais l'élargit à d'autres sociétés concessionnaires d'autoroutes. Au total, ce sont douze sociétés que le texte prévoit de nationaliser. Tel est l'objet de l'article 1er de la proposition de loi.

L'article 2 précise que cette nationalisation prend effet au bout d'un an à compter de la promulgation de la loi.

L'article trois dispose que les charges résultant de l'application de la loi sont compensées à due concurrence par le relèvement du taux de l'impôt sur les sociétés.

Réunie le 14 janvier dernier, la commission du développement durable n'a pas été favorable à l'adoption du texte,

en particulier pour des raisons budgétaires. La nationalisation de ces douze sociétés et les pénalités à acquitter au titre de la rupture des concessions pourraient en effet représenter plusieurs milliards d'euros ; mais ce coût reste à chiffrer précisément.

La commission a toutefois largement partagé les inquiétudes de votre rapporteur sur le financement non sécurisé de l'AFITF et sur les hausses excessives des tarifs des péages.

Nous n'insisterons pas sur la situation extrêmement préoccupante de l'AFITF aujourd'hui, en particulier depuis la suspension de l'écotaxe poids lourds, nous en avons déjà parlé dans cet hémicycle. Nos territoires ont besoin que les projets structurants en termes de mobilité et de désenclavement, parfois décidés de longue date, puissent être menés à bien.

Par ailleurs, si la transition énergétique figure effectivement parmi les priorités du Gouvernement, il convient de lui octroyer les moyens nécessaires, notamment en ce qui concerne le report modal.

Les membres de la commission ont aussi appelé de leurs vœux un contrôle plus efficace de la part de l'État sur les tarifs des péages autoroutiers. Nous veillerons à ce que les conclusions de la Cour des comptes soient effectivement prises en compte par le Gouvernement. Le maintien du statu quo serait absolument incompréhensible.

Pour conclure, cette proposition de loi aura donc au moins le mérite de souligner combien les attentes sont fortes dans ces deux domaines : le financement des infrastructures de transport, d'une part, et le retour à une politique de tarification plus juste de la part des concessionnaires, d'autre part.

C'est le sens de la position de la commission qui, tout en ne souhaitant pas l'adoption de la proposition de loi, a voulu que le Gouvernement soit saisi de cette double et vive préoccupation.

Par ailleurs, de nombreux membres de la commission ont souhaité en savoir davantage et ils ont proposé la création d'une mission d'information. Cette question devra être reposée lors d'une prochaine réunion de la commission.

Le débat sur la renationalisation des concessions d'autoroutes est enfin engagé

Nationalisation des sociétés concessionnaires d'autoroutes

Par Le groupe CRCE-K / 23 janvier 2014

Mercredi 22 janvier, les sénatrices et sénateurs du groupe CRC ont défendu leur proposition de loi permettant de nationaliser les autoroutes et de financer une politique ambitieuse de transports.

En effet, en 2005 nos autoroutes, dont la plupart étaient largement amorties, ont été bradées aux multinationales du BTP pour la modique somme de 15 milliards d'euros privant l'Etat de près de 10 milliards d'euros selon la Cours des comptes.

En vendant sa participation l'Etat a aussi renoncé aux dividendes futurs, quelques 40 milliards de bénéfices d'ici 2032, et ce, alors même que les besoins de financements des infrastructures de transports, notamment ferroviaires, sont immenses.

Mireille Schurch, auteure de la proposition de loi, a dénoncé le scandale financier et l'incurie de l'Etat dans la fixation des tarifs des péages qui ne cessent d'augmenter faute de contrôle. Elle a démontré la faisabilité juridique d'une renationalisation.

Pour les sénateurs et sénatrices du groupe CRC, il est urgent de mettre un terme à la véritable « rente » pour ne pas dire « racket ». Ainsi, à travers leur proposition de loi, les sénateurs du groupe CRC appellent à rééquilibrer le rapport de force entre l'Etat et les sociétés concessionnaires et à rendre aux contribuables et usagers leur service public autoroutier, leur patrimoine commun.

En Commission du développement durable, l'ensemble des groupes parlementaires ont indiqué partager le constat. Elle n'a pas pu être votée en séance publique, faute de temps. Toutefois, le groupe CRC a obtenu du Ministre des transports, monsieur Cuvillier, l'engagement de prendre toutes les mesures nécessaires pour encadrer plus strictement la fixation des tarifs autoroutiers.

Les sénateurs du groupe CRC réinscriront ce texte à l'ordre du jour du Sénat en juin prochain et espèrent que d'ici là, les sénateurs de la majorité passeront de la parole aux actes, en adoptant ce texte de bon sens qui permettra de redonner à l'Etat et aux citoyens la maitrise de ce bien collectif.

Le groupe CRC dépose deux propositions de loi visant à la renationalisation des autoroutes et à la réhabilitation des "fusillés pour l'exemple"

Niche parlementaire

Par Le groupe CRCE-K / 12 mai 2014

Le 19 juin prochain, le Sénat examinera deux propositions de loi déposées par le groupe communiste républicain et citoyen.

Premièrement, alors que la ministre de l'Ecologie, Ségolène Royal, vient d'entamer des négociations avec les patrons des sociétés d'autoroute, les élus du groupe communiste républicain et citoyen défendront une proposition de loi visant à la nationalisation des autoroutes et à l'affectation des dividendes à l'agence de financement des infrastructures de transports.

Dans le contexte d'austérité annoncé par le Premier ministre et de dérégulation, la privatisation des services publics et des grandes infrastructures ne fait qu'accentuer les inégalités et dessert les plus défavorisés. Il est plus que temps de mettre en œuvre une politique plus ambitieuse des transports, notamment en rendant aux citoyens la maitrise du service public autoroutier.

Deuxièmement, à l'occasion de la célébration du centenaire du début de la Première Guerre Mondiale, les sénatrices et sénateurs proposeront également la réhabilitation collective des fusillés pour l'exemple de la guerre de 1914-1918. Cette proposition de loi, portée par le sénateur du Rhône Guy Fischer, demande une réhabilitation générale et collective de ces soldats qui furent passés par les armes après des conseils de guerre improvisés et sommaires. Le groupe communiste républicain et citoyen réclame une véritable réhabilitation, qui pourrait, enfin, servir l'éducation à la paix.

Les sénatrices et sénateurs communistes défendront donc ces propositions au Parlement et espèrent que le Sénat adoptera ces deux textes.

Un débat d'actualité

Nationalisation des autoroutes

Par Le groupe CRCE-K / 15 mai 2014

La conférence des présidents du Sénat vient d'inscrire à l'ordre du jour du 19 juin prochain la suite du débat de la proposition de loi déposée par le groupe communiste républicain et citoyen relative à la nationalisation des autoroutes et à l'affectation des dividendes à l'agence de financement des infrastructures de transports.

On ne peut que constater au regard des récentes déclarations, parfois au sein même du gouvernement, que la question des concessions d'autoroutes fait aujourd'hui débat et apparait comme une solution envisageable pour remplacer l'éco-taxe.

Ainsi Ségolène Royal elle-même a souligné « qu'il est très étrange que les autoroutes qui ont été privatisées fassent deux milliards de bénéfices payés par les usagers et que cela ne revienne pas au financement des infrastructures ». Quant à Michel Sapin, il a déclaré au début du mois de mai que « les autoroutes ont été privatisées dans des conditions discutables (…), j'ai plutôt envie de voir se rapprocher le moment de la fin de la concession plutôt que de le voir s'éloigner ».

Enfin, le rapport de l'Assemblée nationale sur l'écotaxe prône également la renationalisation des autoroutes, son rapporteur, M. Jean Paul Chanteguet déclare même « qu'une telle mesure permettrait de mettre fin à la privatisation de la rente autoroutière, de favoriser la modération des tarifs de péage et de dégager des moyens financiers pour l'Agence de financement des infrastructures de transport en France »

Les sénatrices et sénateurs CRC se réjouissent de voir cette convergence de point de vue sur cette question qu'ils défendent depuis longtemps et espèrent donc vivement qu'une majorité se formera au Sénat pour adopter cette proposition de loi.

Une majorité du Sénat laisse les autoroutes au privé

Nationalisation des sociétés concessionnaires d'autoroutes

Par Le groupe CRCE-K / 19 juin 2014

Une majorité du Sénat vient de rejeter la proposition de loi déposée par le groupe communiste républicain et citoyen demandant la nationalisation des autoroutes et à l'affectation des dividendes à l'agence de financement des infrastructures de transports. Seuls les groupes CRC et écologistes ont voté en faveur de la proposition de loi.

Mireille Schurch, auteure de la proposition de loi, a pourtant dénoncé « le scandale financier qu'a constitué la cession des parts de l'Etat dans les sociétés concessionnaires », un constat partagé par l'ensemble des groupes politiques. Elle a également dénoncé « la phobie de la dette » qui aujourd'hui paralyse l'action du gouvernement.

C'est pourquoi les sénatrices et sénateurs communistes ont choisi de proposer, à travers le rachat des concessions d'autoroutes, un endettement vertueux servant à « financer les dépenses d'avenir, d'augmenter les équipements ou de meilleures infrastructures ». Malgré ce vote, le groupe CRC continuera donc à se battre pour une politique des transports, non pas dictées par l'obsession du désendettement, mais par la volonté de mettre en place des mesures justes et ambitieuses.

Ils regrettent vivement que la majorité de gauche du Sénat est ratée cette occasion de redonner des moyens importants à la puissance publique pour construire une politique de transport respectueuse des hommes, des territoires et de l'environnement.

L'État privé d'une manne financière conséquente

Nationalisation des sociétés concessionnaires d'autoroutes (suite)

19 juin 2014

Madame la présidente, monsieur le secrétaire d'État, mes chers collègues, cette proposition de loi est importante, car elle exprime, au fond, la nécessité impérieuse pour l'État de récupérer la maîtrise de notre bien commun financé par l'impôt : les autoroutes.

Cela a été rappelé sur toutes les travées de cet hémicycle, cette privatisation intervenue en 2005 a clairement privé l'État d'une manne financière conséquente, à hauteur de 2 milliards d'euros par an, et ce sans aucune compensation. Dans le climat actuel de manque flagrant de ressources pour la création d'infrastructures de transport, et donc pour le développement de tous les territoires, y compris les plus enclavés, l'irresponsabilité de cette décision se révèle avec une acuité toute particulière.

Au final, l'argent qui aurait dû financer la création d'infrastructures ou, tout simplement, la régénération de l'existant, lequel en a bien besoin, tombe aujourd'hui dans les mains de Veolia et autres géants du BTP. Ces éléments démontrent au fond que l'État a été spolié par les intérêts privés.

Nous sommes satisfaits d'entendre aujourd'hui les voix, de plus en plus nombreuses, de ceux qui partagent notre constat.

La ministre de l'écologie a ainsi indiqué, lors de son audition devant la commission d'enquête : « Il est quand même très étrange que les autoroutes [...] fassent 2 milliards de bénéfices et que ces 2 milliards de bénéfices, qui sont quand même payés par les usagers, ne reviennent pas pour payer les infrastructures dans le cadre du contrat de plan État-régions. »

Le député Jean-Paul Chanteguet, président de la commission du développement durable de l'Assemblée nationale, va même plus loin, en déclarant : « Il me semblerait plus opportun [...] d'engager une opération de rachat des concessions autoroutières afin que l'État en reprenne le contrôle. »

Le ministre Michel Sapin confirme : « Les autoroutes ont été privatisées dans des conditions discutables [...] tellement discutables que du point de vue du ministre des finances, j'ai plutôt envie de voir se rapprocher le moment de la fin de la concession. »

Comment pourrait-il en aller différemment lorsque l'on sait que, selon diverses projections, dont celle qui a été retenue par l'État, d'ici à 2032, les sociétés d'autoroute auraient rapporté environ 37 milliards d'euros de dividendes à l'État. Cet argent manque aujourd'hui cruellement ! Pourtant, et contre toute attente, il serait question aujourd'hui d'allonger la durée de ces concessions au profit des mêmes intérêts privés.

Je prendrai un simple exemple : les recettes des péages représentent 82 % du chiffre d'affaires de la société APRR. C'est une véritable rente !

Ainsi, le plan de relance autoroutier présenté officiellement à la Commission européenne, le 16 mai dernier, permet d'allonger la durée des actuelles concessions de deux ou trois ans, en contrepartie d'investissements réalisés par les sociétés concessionnaires, voire d'envisager de nouvelles privatisations de routes nationales.

Par ailleurs, les pistes évoquées par la ministre de l'écologie, en remplacement d'une écotaxe quasiment défunte, passent certes par une mise à contribution des sociétés autoroutières, mais celle-ci serait compensée par un éventuel rallongement des concessions...

Pourquoi faire le choix, aujourd'hui, de prolonger ce racket ? Comment comprendre ce double discours ?

On se trouve là dans une situation paradoxale, puisque l'on propose de perpétuer une situation que l'ensemble de la classe politique dénonce. Notre proposition de loi apporte, dans ce cadre, de la clarté.

Nous maintenons donc que la privatisation des concessions, le 18 juillet 2005, a constitué une faute, et même une double faute : d'une part, parce que cette perte de maîtrise publique dans les sociétés concessionnaires a engendré une forte hausse des tarifs pour les usagers, et, d'autre part, parce que les conditions de cette cession ont été particulièrement favorables aux repreneurs. Les concessions ont en effet été vendues à moins de 15 milliards d'euros, alors même que la Cour des comptes estimait leur valeur à 22 milliards d'euros, opération assortie d'un taux de rentabilité très satisfaisant pour les concessionnaires, puisque celui-ci est estimé à 8 % chaque année.

Il s'agit même d'une triple faute, dans la mesure où cette cession a conduit à priver l'État de ressources précieuses, et ce alors que l'Agence de financement des infrastructures de transport de France, l'AFITF, est aujourd'hui en souffrance. La Cour des comptes qualifie d'ailleurs celle-ci, dans son rapport de 2009, d'agence « aux ambitions limitées, privée de moyens et désormais inutile ».

Je retiens de nos débats, pour ma part, essentiellement trois éléments.

Premièrement, cette décision de vente des concessions d'autoroutes a témoigné d'une vision à court terme de la politique, posant comme objectif prioritaire de toute décision publique le désendettement de l'État. Cette obsession a conduit les pouvoirs publics à faire de mauvais choix pour l'intérêt général, des choix contre-performants, y compris d'un point de vue purement économique.

Deuxièmement, il est incroyable que les pouvoirs publics soient aujourd'hui littéralement pris en otage par les sociétés concessionnaires, lesquelles restent en position de force pour négocier la poursuite de leur rente. D'ailleurs, selon les conventions conclues, ces sociétés ne sont absolument pas dans l'obligation de réinvestir leurs bénéfices, ce qui a conduit la Cour des comptes à considérer, en 2013, que « ces conventions étaient particulièrement déséquilibrées ». Allons-nous encore longtemps tolérer cette situation ?

Restaurer l'autorité de l'État, ce qui semble être la mission prioritaire du nouveau Premier ministre, devrait conduire les pouvoirs publics à réagir. La puissance publique a les moyens de renégocier ces conventions, voire de les racheter, comme elle aurait pu avoir les moyens de dénoncer le contrat Ecomouv'... Tout est question de volonté politique !

Alors que le Président de la République a organisé la conférence environnementale et affirmé l'urgence de la transition écologique, le financement de la politique du transport ne saurait rester en berne, comme c'est le cas aujourd'hui.

L'outil qu'est l'ATITF semble en effet condamné par la conjonction d'éléments aggravants : suspension de l'écotaxe, perte de ressources des dividendes des sociétés concessionnaires, faiblesse de la participation de l'État.

Pourtant, les engagements utiles et nécessaires pris dans le cadre du schéma national d'infrastructures de transport, le SNIT, ou plus récemment du plan Mobilité 21, nécessitent des financements. Nous sommes à cet égard – nous y

reviendrons d'ailleurs bientôt – très inquiets du fait que la réforme ferroviaire annoncée ne traite aucunement de financements et en appelle simplement à des gains de productivité.

La France est un pays en réseau. Le droit à la mobilité exige que la puissance publique investisse pour la création et le renouvellement des réseaux, notamment les réseaux capillaires, dits « secondaires », en Bretagne comme partout en France.

À ce titre, je suis stupéfait d'apprendre que RFF ne financerait qu'à hauteur de 12 % à 15 % les lignes secondaires, tant pour les études que pour les travaux. Il y a là une inégalité de traitement des citoyens et des collectivités concernées.

Avec ce texte, nous faisons une proposition crédible qui permettrait de récupérer les 2 milliards d'euros de bénéfices qui tombent chaque année dans les poches des actionnaires des sociétés concessionnaires. La renationalisation est aujourd'hui une urgence morale et politique pour restaurer la confiance dans les pouvoirs publics, dans leur capacité à défendre l'intérêt et le patrimoine commun de nos concitoyens.

C'est en effet en prenant des mesures favorables au plus grand nombre et aux territoires que nous réconcilierons les Français et les politiques. C'est cela que nous appelons « le changement ».

Le rapport de l'autorité de la concurrence confirme l'utilité de notre proposition de loi

Renationalisation des autoroutes

Par Le groupe CRCE-K / 19 septembre 2014

Alors que le 19 juin dernier, le sénat avait l'occasion d'adopter une proposition de loi permettant d'engager la renationalisation des concessions d'autoroutes et d'en finir avec le racket opéré par les opérateurs, une majorité sénatoriale n'a pas souhaité aller au-delà du constat. Elle a donc refusé l'adoption de cette proposition de loi en repoussant à plupart tard les décisions.

Pourtant, encore récemment, le rapport de l'autorité de la concurrence déplore une rente caractérisée par un taux de rentabilité de 20 à 24 % au bénéfice des sociétés concessionnaires et à titre principal Vinci et Eiffage. Et ce alors même, que ces bénéfices devaient initialement financer la construction d'infrastructures de transports, notamment dans le cadre de la nécessaire transition écologique.

Les sénateurs du groupe CRC reposent alors la question : allons-nous attendre jusqu'en 2033, date de fin des concessions, pour remédier à cette situation que tout le monde déplore ? A fortiori si cette date est sans cesse repoussée par le ministère en charge de ces questions.

Alors que le pouvoir d'achat de nos concitoyens est en berne, nous ne pouvons accepter que perdure plus longtemps ce que l'autorité de la concurrence considère comme une « défaillance » de l'Etat c'est à dire l'absence de régulation du secteur, conduisant clairement à ce qu'aujourd'hui les usagers financent directement les dividendes des actionnaires des sociétés concessionnaires.

Les sénateurs du groupe Communiste Républicain et Citoyen appellent donc une nouvelle fois le gouvernement à s'engager dans la voie de la renationalisation des autoroutes, seul moyen pour en finir avec ce scandale d'état. Ils reposeront cette question et formuleront cette exigence, chaque fois que l'occasion se présentera.

Taxation des dividendes des sociétés d'autoroutes ou écotaxe : pourquoi choisir ?

Report sine die de l'écotaxe

Par Le groupe CRCE-K / 10 octobre 2014

Le gouvernement en reportant sine die l'écotaxe, a préféré jouer la prudence, devant le mouvement des chauffeurs routiers qui était programmé. Certes cette taxe présentait des faiblesses et notamment celle de son mode de collecte, par la société écomouv, qui ne préservait pas les intérêts de la puissance publique. Le groupe Communiste Républicain et Citoyen au sénat a d'ailleurs été à l'époque le seul groupe à s'inquiéter de ce partenariat public privé.

Pour autant, en prenant une telle décision, le gouvernement affiche une nouvelle fois une complaisance sans faille face au patronat, et en l'espèce le patronat routier, lui permettant de ne pas prendre part au financement des infrastructures de transports qu'il utilise pourtant.

De fait, le financement des infrastructures de transports continuera de reposer exclusivement sur les collectivités et l'Etat ainsi que sur les ménages, notamment par la voie d'une hausse de la fiscalité sur le diesel. Les sénateurs du groupe CRC jugent cette répartition fort déséquilibrée, notamment au regard des ressources en berne des collectivités comme des ménages. Les efforts ne peuvent reposer sur les ménages alors que dans le même temps, des milliards sont donnés aux entreprises, alors que l'efficacité n'est pas avérée pour l'emploi.

La suspension de l'écotaxe fait également peser de très lourdes inquiétudes sur l'avenir de l'agence de financement des infrastructures, outil de rééquilibrage modal et donc de transition écologique, et ce, alors même que le projet de la loi sur la transition énergétique est actuellement examiné au Parlement.

Pour compenser ce manque à gagner, le gouvernement indique regarder vers les dividendes des sociétés concessionnaires d'autoroutes. Nous encourageons le gouvernement en ce sens, en l'invitant même à aller plus loin encore, comme nous l'avons proposé en juin dernier par une renationalisation pure et simple des sociétés concessionnaires garantissant ainsi une réelle maîtrise publique. A l'époque seuls les sénateurs CRC et écologistes avaient voté pour. Aujourd'hui, cette revendication est largement partagée.

Les sénateurs du groupe CRC appellent donc le gouvernement à travailler en ce sens pour trouver les financements permettant de mettre en acte la nécessaire transition écologique

Seule la nationalisation apporterait la clarté politique mais aussi la sécurité juridique

Autoroutes

16 octobre 2014

Mon intervention s'inscrit dans le droit fil de la question précédente. Le Gouvernement est à la recherche de nouveaux financements à la suite de la disparition de l'écotaxe. Une évidence s'impose : la privatisation des autoroutes a amputé l'État d'une ressource importante. Elle a constitué une faute politique et financière, largement reconnue, y compris dans cet hémicycle. Pourtant, lors de la discussion de notre proposition de loi relative à la nationalisation des sociétés concessionnaires d'autoroutes, le 19 juin dernier, seul le groupe écologiste a soutenu notre texte.

Vous semblez aujourd'hui reconnaître que cette privatisation a permis la création d'une rente privée lucrative, qui s'accompagne d'une hausse continue du tarif des péages et de suppressions d'emplois. Le manque à gagner pour les finances publiques sera de l'ordre de 37 milliards d'euros d'ici à 2032, autant d'argent qui aurait dû financer l'amélioration des infrastructures et, donc, les conditions de transport des usagers. Cet argent va aujourd'hui dans les poches des actionnaires de Vinci, d'Eiffage et autres. Il est temps que cesse ce racket !

Le Gouvernement évoque la possibilité de renégocier ces concessions pour mettre à contribution ces sociétés. Juridiquement ce projet est difficile – plusieurs ministres l'ont rappelé. En effet, les contrats sont bien ficelés, et les efforts demandés aux concessionnaires se traduiront par des exigences en termes de compensations. Nous craignons donc que le fait de limiter le débat à la seule renégociation ne condamne les pouvoirs publics à l'inaction. Seule la nationalisation apporterait la clarté politique, mais aussi la sécurité juridique.

De la même manière, nous ne pouvons admettre que l'écotaxe, qui comblait le déficit lié à la privatisation des autoroutes, soit à son tour remplacée par une augmentation de la fiscalité sur le diesel, comme vous l'avez rappelé, monsieur le secrétaire d'État chargé des transports, faisant peser une nouvelle fois le financement des revendications du patronat principalement sur les ménages. Est-ce cela une politique de gauche ?

Votre ministre de tutelle a promis « d'aller jusqu'au bout des décisions à prendre » : allez-vous, enfin, envisager une renationalisation des concessions autoroutières ? Et ne nous dites pas qu'une telle décision aggraverait les finances publiques ! Vous le savez, l'investissement public a toujours été le gage des progrès économiques et sociaux, contrairement à la philosophie du nouveau plan de libéralisation porté par Bercy.

M. Alain Vidalies, secrétaire d'État auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche.
Les conséquences de la privatisation des autoroutes en 2005 par le gouvernement de M. de Villepin ont fait l'objet d'une première observation par la Cour des comptes en 2008, qui regrettait que le prix de cession des autoroutes ait été inférieur à certaines évaluations.

Le 24 juillet 2013, la Cour des comptes a présenté un rapport spécifique sur les relations entre l'État et les sociétés concessionnaires d'autoroutes. La Cour constatait « des rapports déséquilibrés au bénéfice des sociétés concessionnaires », « des hausses des tarifs des péages nettement supérieures à l'inflation » et « le caractère contestable des hausses tarifaires issues des contrats de plan ».

Le 18 septembre dernier, l'Autorité de la concurrence a souligné « la rentabilité exceptionnelle des sociétés concessionnaires d'autoroutes, largement déconnectée de leurs coûts et disproportionnée par rapport au risque » en l'assimilant à une rente. Cette autorité relève que, sur 100 euros de péage payés par l'usager, entre 20 et 24 euros sont du bénéfice net pour les concessionnaires. Elle formule treize recommandations, dont les deux suivantes : améliorer les conditions de la concurrence dans les appels d'offres des concessionnaires et introduire des clauses de réinvestissement et de partage des bénéfices au bénéfice de l'État.

Le Gouvernement a déjà limité au maximum la hausse tarifaire en 2014 à la suite du rapport de la Cour des comptes, puisque l'augmentation a été de 1,15 %, contre 2,3 % en moyenne jusqu'en 2012. Nous avons augmenté de 100 millions d'euros la redevance domaniale dès 2013, soit une hausse de 50 %.

Actuellement, vous le savez, monsieur le sénateur, à l'Assemblée nationale, une mission d'information travaille sur cette question et devrait publier son rapport aux alentours du 15 novembre. Le Gouvernement entend tirer toutes les conséquences de l'avis émis par l'Autorité de la concurrence. Une première rencontre avec les sociétés d'autoroutes est intervenue cette semaine sous la présidence et l'autorité du Premier ministre. Une chose est certaine : le Gouvernement ne restera pas sans tirer les conséquences de cet avis. Il fera connaître son choix à l'issue de la concertation engagée, avec l'objectif de préserver les intérêts de l'État, des usagers et de favoriser l'investissement, créateur d'emplois.

STOP AU RACKET

Renationalisons les autoroutes !

LES CHIFFRES

PROPOSITION DE LOI

PCF FRONT DE GAUCHE

La seule solution est le retour dans le giron de l'État des sociétés concessionnaires

Renationalisation des autoroutes

Par Le groupe CRCE-K / 17 décembre 2014

Face à l'actualité, il était opportun que des missions d'information du Sénat et de l'Assemblée nationale prennent enfin à bras le corps la question des autoroutes, même si cela est tardif. En effet, les sénateurs et sénatrices du groupe CRC et les députés du groupe GDR avaient déposé dès 2011 une proposition de loi de nationalisation des autoroutes qui n'a pu être débattue qu'en janvier 2014 au Sénat sans recevoir le soutien de la majorité sénatoriale alors que tous reconnaissaient le gâchis puis le scandale de la privatisation de nos autoroutes.

Nous nous réjouissons de ces premiers pas, mais restons vigilants. Nous exigeons que toutes les informations financières et commerciales soient communiquées au Parlement. Nous exigeons qu'enfin le gouvernement apporte les éléments crédibilisant une telle nationalisation. En janvier 2014, le gouvernement avançait un coût de 50 milliards, aujourd'hui ce ne sont plus que 22 milliards et encore ces chiffres peuvent évoluer au gré des nécessités de la communication politique.

Faut-il rappeler qu'entre 2006 et 2013 les sociétés concessionnaires privées ont versé à leurs actionnaires l'équivalent du prix qu'elles avaient payé pour racheter les parts de l'État ? Faut-il rappeler que lors de leur cession les autoroutes françaises dans leur grande majorité étaient largement amorties ? Faut- il rappeler qu'avec cette privatisation l'État a renoncé aux dividendes futurs, quelque 40 milliards de bénéfice d'ici à 2032 ? C'est en ce sens que la querelle des chiffres est dérisoire.

La seule solution est le retour dans le giron de l'État des sociétés concessionnaires d'autoroutes, tant il est urgent de mettre fin à la rentabilité exceptionnelle des sociétés concessionnaires d'autoroutes, largement déconnectée de leurs coûts et disproportionnée par rapport au risque qu'elles prennent. Selon le rapport de l'autorité de la concurrence tout cela au détriment des usagers et de l'État. Cette solution est de bon sens, simple à mettre en œuvre et lisible pour nos concitoyens. Cette nationalisation rapporterait au moins 2 milliards d'euros par an à l'État. Cette somme servirait au remboursement d'un emprunt pouvant être aussi souscrit auprès de nos. Ce que nous proposons c'est un endettement vertueux, il faut arrêter de construire une phobie de la dette !

Les sénateurs du groupe CRC reposent alors la question : allons-nous attendre jusqu'en 2033, date de fin des concessions, pour remédier à cette situation que tout le monde déplore ? Combien de rapport faudra-t-il encore pour mettre un terme à cette
gabegie !

Cessons de tourner autour du pot !

Les sénateurs du groupe Communiste Républicain et Citoyen appellent donc une nouvelle fois le gouvernement et la présidence de la République à s'engager dans la voie de la renationalisation des autoroutes, seul moyen pour en finir avec ce scandale d'État. Ils ne manqueront pas de formuler cette exigence chaque fois que l'occasion se présentera.

Le choix de la concession devenue perpétuelle bénéficie aux actionnaires au détriment des usagers

Concessions autoroutières

4 mars 2015

Madame la présidente, monsieur le ministre, mes chers collègues, l'exploitation actuelle des autoroutes répond à une situation, celle de l'État. Ce dernier ne se donne plus les moyens d'investir en raison des règles budgétaires imposées par l'Europe, qui limite l'endettement des pays à 3 % du PIB et qui a imposé le passage par le marché pour le financement des budgets publics.

Ce mode de gestion repose sur la conviction qu'un opérateur privé est plus efficace qu'un acteur public, dans le domaine tant technique que financier.

Pourtant, rappelons-nous : dans les années 1980, le système autoroutier, qui avait été ouvert à des acteurs privés, a dû être restructuré. Il a fallu que l'État reprenne les sociétés privées déficitaires et crée l'établissement public Autoroutes de France. En fait, à l'époque, ces sociétés se sont montrées incapables d'assurer conjointement les investissements nécessaires et l'exploitation.

Pourtant, en 1992, certaines sociétés publiques avaient remboursé la totalité des avances consenties par l'État, l'évolution des recettes de péage leur ayant permis de dégager des résultats de trésorerie excédentaires. On peut donc tout à fait équilibrer le système dans un cadre public !

Dans les faits, dès 2001, en réponse aux directives européennes dont l'objectif était de renforcer la concurrence pour l'attribution des nouvelles concessions autoroutières, deux ensembles de mesures étaient pris.

Le premier, dans le but de permettre l'entrée de nouveaux opérateurs, met fin au système de l'adossement ainsi qu'à l'attribution de gré à gré des travaux de construction d'autoroute par l'instauration d'appels d'offres pour chaque nouvelle section à construire. Le deuxième ensemble porte, quant à lui, sur la modernisation du système comptable des sociétés d'économie mixte concessionnaires d'autoroutes, les SEMCA. Ces dernières adoptent désormais une comptabilité identique à celle des sociétés privées et appliquent la TVA, qui était à l'époque de 19,6 %, sur les tarifs des péages.

C'est dans ce cadre qu'on eut lieu, comme vous le savez, mes chers collègues, les privatisations totales de notre système autoroutier par la vente des actions que détenait encore l'État dans les sociétés concessionnaires d'autoroutes, et cela, à la fin de 2005.

Pourtant, dès 2005, le Conseil de la concurrence avait alerté les pouvoirs publics sur « les difficultés d'une bonne régulation future des monopoles privés autoroutiers » – j'ai bien lu « monopoles ». L'État n'étant plus actionnaire, il aurait plus de mal à contrôler les coûts des concessionnaires. Cette « asymétrie d'information » mettrait en cause « l'efficacité de la régulation tarifaire ». Le conseil estimait donc alors que les risques d'atteinte à la concurrence sur le secteur connexe des travaux autoroutiers étaient réels.

C'est exactement la situation dans laquelle nous sommes aujourd'hui, d'autant que l'État, par la RGPP, a fait fondre progressivement ses capacités d'intervention et de contrôle. Nous l'avons dit, le financement doit désormais passer

par le marché et par l'augmentation des tarifs. Or il repose sur le principe du risque.

Eh oui, madame Des Esgaulx, la loi tarifaire est la même aujourd'hui qu'hier, et c'est là tout le problème ! Plus les financements demandés sont importants et prévus sur une longue durée, ce qui est le cas pour les autoroutes, et plus le taux de rendement exigé est élevé. C'est ainsi qu'il nous a été dit à plusieurs reprises que la règle financière mondiale exige un rendement compris entre 8 %et 10 % pour des placements financiers de ce type.

Dès lors, les gouvernements successifs se sont laissé convaincre par le libéralisme ambiant, transformant l'État en actionnaire ordinaire. Le patrimoine est devenu simplement un actif et l'intérêt général un simple service au public : aujourd'hui, l'État ne veut plus gérer son patrimoine et s'en sépare.

Quand il est actionnaire, l'État perçoit des dividendes, ainsi que les taxes et impôts sans avoir à entretenir son patrimoine. C'est bien plus simple, et c'est ainsi que disparaissent des notions comme celles d'intérêt général, de service public ou de bien commun, au profit de notions plus « fun », si je puis dire, comme le service au public, la productivité, la compétitivité ou les parts de marché. Voilà pour le contexte.

Nous sommes dans une forme de partenariat appelée « concession », un partenariat public-privé qui repose sur un monopole de fait, qui est d'ailleurs géographique. La concession est censée prendre fin un jour. En réalité, elle est devenue perpétuelle.

Les tarifs augmentent chaque année, et les profits aussi. Aujourd'hui, l'État actionnaire a vendu ses parts, il n'est donc plus que le concédant. Il redeviendra peut-être un jour propriétaire, mais quand ? Il le faudra bien, pourtant, si nous voulons sortir de ces contrats très avantageux pour les concessionnaires et pouvoir procéder à la remise à plat que nous appelons de nos vœux.

Il est impératif que la politique se réinvite dans ce dossier, dans lequel la règle libérale a tout simplement oublié les mots « humain », « emploi », « démocratie » et même « concurrence ». Dès aujourd'hui, grâce à ce débat, les groupes politiques feront connaître leur position et leur approche du sujet. Nul doute que, en dehors de notre groupe, personne ne défendra l'idée d'un retour au service public. Pourtant, si la volonté politique est claire et si les moyens sont donnés, nous pouvons rendre au réseau autoroutier son statut de bien public.

Somme toute, dans ce dossier, alors que les parlementaires sont persuadés de débattre d'aménagement du territoire, d'intérêt général et de routes, il s'agit en réalité de cash flow, de productivité et de résultats financiers. Le système de la concession, devenue aujourd'hui perpétuelle, fait le choix d'accorder une part des bénéfices aux actionnaires au lieu de les consacrer entièrement à l'emploi et l'investissement, et cela, bien sûr, au détriment des usagers qui, finalement, sont ceux qui paient.

Ajoutons que, non contentes de cette situation de monopole, les sociétés réclament des allègements de charges pour, disent-elles, créer de l'activité et de l'emploi alors qu'elles en ont supprimé par ailleurs... Ce serait comique si ce n'était pas si grave.

Il faut préciser que si les sociétés défendent la concession et parlent maintenant du « métier de la concession », c'est parce que le TRI, le taux de rendement interne, moyen est de 7,8 % aujourd'hui. Il a augmenté progressivement et continuera d'augmenter mécaniquement, atteignant des retours annuels proches de 20 %. Il suffit d'être patient, de tenir bon et d'éviter, à tout prix, toute remise en cause du contrat. C'est la raison pour laquelle je vous prédis mes chers collègues, que nous n'arriverons pas à trouver des aménagements avec les sociétés.

Contrairement à ce qui a été affirmé, un TRI à 8 % est déraisonnable lorsque la concession a atteint la maturité

financière : l'autoroute est construite, son trafic installé, les bénéfices futurs assurés. Il n'y a plus de risque ! Nous confirmons donc les propos de l'Autorité de la concurrence : il y a bien aujourd'hui une rente autoroutière.

Mes chers collègues, je fais ici un pari avec vous : lorsqu'il n'y aura plus de marges de progression – entendez « des gains de productivité » –, que la masse salariale ne pourra plus être réduite parce que ce sera fait, que les bilans feront apparaître des pertes, on demandera à l'État de racheter. Comme en 1983.

Aussi, je vous suggère d'acheter tout de suite, tant qu'il y a encore quelque chose à sauver pour le bien des usagers, des contribuables et des citoyens, au nom de l'intérêt général. Cela peut se faire de manière progressive, cela peut prendre différentes formes. À l'État de trouver la bonne solution. À cet égard, c'est à lui de nous éclairer, et pas le contraire ! Les usagers exaspérés, les citoyens scandalisés attendent de l'État qu'il redevienne ce qu'il n'aurait jamais dû cesser d'être : le garant de l'intérêt général.

La semaine prochaine, le groupe de travail parlementaire qui doit éclairer le Gouvernement, dit-on, devra rendre ses conclusions. Parions, comme l'a déjà fait Le Canard enchaîné, sans doute informé par de bonnes sources, que tout sera fait pour calmer le jeu et dire que cette campagne médiatique n'avait pas lieu d'être. Ce serait vraiment une regrettable erreur et une occasion manquée.

Tout ça pour ça : une note de synthèse qui entérine la situation

Groupe de travail sur les autoroutes

11 mars 2015

On peut dire, aujourd'hui, que la mise en place du groupe de travail autoroutes visait d'abord à revenir sur les conclusions de l'Autorité de la Concurrence et celles du rapport du député Jean-Paul Chanteguet.

Il s'agissait de nous faire dire que la rentabilité des sociétés concessionnaires d'autoroutes était « raisonnable ». Le but était d'amener les parlementaires à approuver des décisions déjà préparées par le gouvernement.

En réalité, la vente de parts de l'Etat actionnaire à un moment où la rentabilité devenait intéressante constitue une faute lourde. A l'époque le gouvernement de Dominique de Villepin a cherché à obtenir une recette immédiate au détriment de l'intérêt général et des financements de l'AFITF.

Pour nous, la rente autoroutière existe bien et elle n'est pas justifiée. La décision doit être prise de revenir sur les contrats historiques qui ont eu pour conséquence une augmentation des tarifs pour les usagers, une diminution de la masse salariale et une diminution des investissements. Les prolonger en l'état c'est accepter que cela perdure. Nous soutenons, pour notre part, le retour à une maîtrise totale de l'Etat par la nationalisation des sociétés.

C'est la seule manière de garantir que le réseau autoroutier redevienne un outil d'aménagement du territoire et pas un objet à fabriquer des bénéfices pour des sociétés privées soucieuses d'abord de leur rentabilité pour leurs actionnaires.
Les conclusions proposées, dans la note finale soumise au groupe de travail, reviennent à accepter que rien ne bouge.

Nous ne pouvons cautionner cela. Au terme de l'exercice, il reste donc l'impression désagréable d'une manipulation des parlementaires et d'une occasion manquée.

La création d'autorités administratives accompagne, on le sait, la libéralisation et la dérégulation des services concernés

Loi Macron : article 1 er

8 avril 2015

L'article 1er du projet de loi élargit le champ de compétence de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires, l'ARAF – qui deviendra l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières, l'ARAFER –, pour y inclure les entreprises de transport public routier de personnes et les sociétés concessionnaires d'autoroutes.

Cet article précise également les cas de saisine de l'Autorité de la concurrence, ainsi que la nature des affaires sur lesquelles celle-ci pourra être consultée par l'ARAFER.

La création d'autorités administratives accompagne, on le sait, la libéralisation et la dérégulation des services concernés. Le désengagement de l'État de secteurs essentiels pour le développement économique et social, tels que l'énergie, les télécommunications, les transports, amène légitimement à s'interroger sur sa capacité à défendre l'intérêt général dans un système de concurrence prétendument libre et non faussée.

De plus, le projet de loi ne donne pas les moyens à l'ARAFER de garantir une concurrence honnête, au service de l'intérêt général. En l'état actuel du texte, il ne s'agit que d'affichage. On verra si les moyens suivront.

D'une part, en effet, comme le montre le rapport de la commission spéciale, aucun financement n'a été prévu pour accompagner l'extension des missions de l'ARAFER.

L'absence de moyens, notamment en termes de personnel, constitue un grief sérieux que l'on peut formuler à l'encontre de l'article 1er.

L'une des recettes dégagées pour financer l'ARAFER est assise sur les sociétés d'autoroutes, c'est-à-dire que la dépense sera supportée par les usagers de celles-ci. C'est totalement injuste et injustifiable !

D'autre part, les nouvelles missions confiées à l'ARAFER concernent des domaines larges pour lesquels il faudra réunir de nombreuses expertises. C'est pourquoi il existe selon nous un risque sérieux de noyer cette autorité sous de trop lourdes missions, et donc de l'affaiblir.

Depuis l'adoption de la réforme ferroviaire, les missions de l'ARAF ont été largement étendues. À titre d'exemple, en plus de ses missions traditionnelles, elle rend un avis conforme sur la fixation des redevances d'infrastructures ferroviaires, ainsi que sur celles qui sont liées à l'accès aux infrastructures de services. Son avis est également requis pour la fixation des redevances relatives aux prestations régulées offertes dans les gares de voyageurs et les autres infrastructures de services. C'est encore elle qui constatera si SNCF Réseau a manqué à ses obligations contractuelles envers l'État ou si la trajectoire financière s'est écartée de celle prévue dans le contrat et qui, le cas échéant, en analysera les causes, etc.

Enfin, face au monopole privé des autoroutes, à l'expertise juridique, financière et économique dont disposent les

sociétés concessionnaires d'autoroutes, l'ARAFER aura beaucoup de mal à jouer son rôle.

Je pense ici aux montages juridiques et financiers des contrats de concession, qui manifestement ont été rédigés en faveur des concessionnaires, au détriment de l'État et des usagers. Nous nous sommes tous émus de ce que les différents rapports de la Cour des comptes et de l'Autorité de la concurrence nous ont appris. Il s'agira également de contrôler le respect par les sociétés concessionnaires d'autoroutes des obligations qui leur incombent.

Concernant les autoroutes, plus que le rôle de régulateur, c'est celui de contrôleur que l'organisme et son collège vont devoir tenir, dans des domaines aussi techniques et sensibles que ceux de la justification des augmentations de péage ou du contrôle de la passation des marchés de travaux par les concessions autoroutières. C'est d'ailleurs en ce sens que Pierre Cardo, l'actuel président de l'ARAF, avait demandé qu'une partie des nouvelles missions dévolues au futur régulateur lui soient retirées.

L'article 1er s'inscrit donc dans la logique de l'ouverture à la concurrence. C'est à ce titre que nous ne pouvons pas l'approuver. Cependant, en raison des dysfonctionnements lourds inhérents au système des concessions et devant la nécessité d'y regarder de près, nous aurions pu considérer que la création de l'ARAFER était un mal nécessaire dans l'état actuel des choses.

C'est d'ailleurs dans cet esprit que nous avons déposé des amendements à l'article 5. Mais, monsieur le ministre, vous ne mobilisez pas les moyens nécessaires : on a l'impression que vous instituez une autorité par avance vouée à l'impuissance, ce que nous ne pouvons accepter.

Comme je l'ai déjà dit, en l'état, cet article ne relève donc que d'un affichage et ne procède pas d'une réelle volonté de faire la transparence. Si vraiment on veut introduire de la transparence, il faut donner à l'ARAFER les moyens de fonctionner et d'exercer des contrôles. C'est d'ailleurs ce que vous avez déclaré lors de votre audition par la commission spéciale du Sénat, monsieur le ministre. Je vous demande donc aujourd'hui de confirmer ces propos.

Nous avions l'intention de déposer des amendements visant à donner à l'ARAFER les moyens de travailler, mais ils auraient été immédiatement écartés au nom de l'article 40 de la Constitution. C'est pourquoi nous y avons renoncé.

Nous défendons depuis toujours la renationalisation des autoroutes

Loi Macron : Article 5

9 avril 2015

Vous le savez, nous défendons depuis toujours la renationalisation des autoroutes : nous pensons que celles-ci devraient être gérées par l'État.

En effet, selon nous, face aux grandes entreprises, seul l'État est en mesure d'établir une règle commune s'appliquant sur tout le territoire national et seul l'État peut être garant de l'intérêt général.

Prétendre que, parce qu'elles exerceraient des missions de service public, certaines entreprises pourraient se substituer à l'État, confondre leur intérêt avec l'intérêt général, c'est à nos yeux une faute morale et politique.

Malheureusement, nous ne disposons pas aujourd'hui d'une majorité pour appliquer la solution que nous préconisons. En revanche, tous les groupes politiques semblent d'accord pour que l'État assure mieux qu'il ne l'a fait jusqu'à présent une régulation et un contrôle efficaces à tous les niveaux. C'est en tout cas ce qu'ils ont déclaré et nous verrons tout à l'heure si les membres de notre assemblée partagent tous cet état d'esprit.

La proposition sur laquelle nous aurions pu nous entendre est celle du député Jean-Paul Chanteguet : l'État aurait pu dénoncer les concessions en cours pour un motif d'intérêt général, en application des dispositions énoncées à l'article 38 de chacun des contrats de concession. Cette solution était soutenue par la société civile, ainsi que par un bon nombre de députés, dont 152 membres du groupe socialiste de l'Assemblée nationale, qui avaient adressé une lettre au Premier ministre.

Le Gouvernement en a toutefois décidé autrement. Et c'est pourquoi, monsieur le ministre, vous avez présenté les articles 1er, 5 et 6 de ce projet de loi comme une bonne solution. Mais je pense que nous ne voyons qu'une petite partie du sujet.

L'examen des amendements déposés sur l'article 5 va nous permettre de juger de votre détermination à mettre en place ce contrôle strict.

J'en viens maintenant au plan de relance du BTP. Il nous a été dit qu'on allait créer 10 000 ou 15 000 emplois.

Toutefois, il faudra d'abord tenir compte de tous les emplois qui ont été supprimés pour réaliser des gains de productivité. Ensuite, en quoi consisteront ces 15 000 emplois sur onze ans ? À des CDD de trois mois, par exemple ? Comme je vous l'ai dit déjà ce matin, monsieur le ministre, je suis très curieuse de savoir sur quoi reposent ces chiffres. En tout cas, nous allons demander aux représentants du personnel de les vérifier ; je suis sûre que la CGT est prête à faire ce décompte.

Aujourd'hui, les personnels, notamment ceux qui assurent la maintenance et la sécurité sur les autoroutes, nous expliquent qu'un plancher a été atteint en termes d'effectifs, ce qui commence à poser des problèmes de sécurité pour eux et pour les usagers.

Mais revenons à la régulation et au contrôle.

L'article 1er crée l'ARAFER. Nous avons exprimé nos craintes à ce sujet lors de l'examen de cet article. En effet, le projet de loi ne donne pas les moyens à l'ARAFER d'assurer l'existence d'un système garantissant une concurrence honnête au service de l'intérêt général. Pour l'instant, aucun financement n'est prévu pour accompagner l'extension des missions de l'ancienne ARAF. Dans ce contexte, le risque est sérieux de noyer cette autorité sous de lourdes missions, et donc de l'affaiblir.

Or, il faut quand même le dire, face à la puissance des sociétés concessionnaires d'autoroutes qui relèvent de groupes privés disposant de véritables armées d'experts juridiques, financiers et économiques, les moyens alloués au contrôle doivent être à la hauteur.

L'article 5 tend à renforcer la régulation des tarifs des péages et les règles de mise en concurrence applicables lors de la passation des marchés. Si nous pouvons trouver position commune à l'Assemblée nationale comme au Sénat, force est de constater que le Gouvernement continue à négocier avec les sociétés concessionnaires sans véritablement en référer à la représentation nationale.

Monsieur le ministre, vous avez bien voulu répondre à nos questions. Pour autant, est-ce qu'on nous a véritablement demandé notre avis ?

Certes, M. Capo-Canellas, président de la commission spéciale, vous invite à « plancher » devant les commissions compétentes des deux assemblées, mais dans le but d'informer les parlementaires et non pour recueillir leur avis. En vérité, je soupçonne que tout est déjà bouclé !

Enfin, l'article 6 pose l'obligation pour les sociétés concessionnaires et l'État d'insérer, dans les conventions de délégation, un mécanisme correcteur applicable lorsque les résultats financiers excèdent les prévisions initiales. Il impose également la mise en ligne de l'ensemble des documents contractuels liant l'État à ces sociétés. C'est bien, mais ces dispositions ne valent que pour le futur et ne changent rien l'impasse dans laquelle nous sommes engagés concernant les concessions historiques, qui ont été prolongées une nouvelle fois.

À mon avis, ce prolongement est annonciateur de concessions que j'ai qualifiées de « perpétuelles ». Le cadre retenu reste très favorable aux sociétés concessionnaires et la rémunération des actionnaires demeure prioritaire puisque, vous le savez, monsieur le ministre, ces sociétés ont contracté des emprunts dès le départ, sans même attendre que l'activité ait commencé à rapporter le moindre centime, afin de pouvoir verser immédiatement des dividendes à leurs actionnaires.

Ce qui nous est proposé, c'est le changement sans changement…

Loi Macron : Article 5

9 avril 2015

Je serai brève puisque mon amie Évelyne Didier vient d'aborder un certain nombre de points qui nous tiennent à cœur.

Je voudrais quand même relever que le groupe travail des parlementaires, qui s'est réuni pendant plusieurs semaines, a émis plusieurs préconisations dont la plupart étaient assez intéressantes. Or tout ce travail a été enterré, et je ne reprendrai pas ici les termes employés par le rapporteur de l'Assemblée nationale, M. Chanteguet.

Aujourd'hui, avec cet article 5, le Gouvernement nous soumet une solution, présentée comme quasi miraculeuse, qui est censée permettre de mieux encadrer et de mieux contrôler les sociétés concessionnaires d'autoroutes.

En fait, si je comprends bien, ce qui nous est proposé, c'est le changement sans changement…

M. Emmanuel Macron, ministre. Non, vous n'avez pas tout à fait saisi, madame la sénatrice !

Mme Éliane Assassi. Ou, pis, c'est une aggravation de la situation que risque d'entraîner la multiplication des autorités compétentes en la matière, avec, notons-le au passage, la volonté de confier les responsabilités en cause à l'autorité qui est peut-être la moins armée pour faire face aux sociétés concessionnaires, sans parler d'un plan de relance qui, je suis désolée de le dire, reste bien vague.

La signature de ce plan ne devrait pas tarder, si du moins j'ai bien compris ce qui est ressorti de la réunion de cet après-midi.

À ce propos, je dois dire que suis assez sensible à la proposition de M. Capo-Canellas, mais j'aurais aimé que la commission spéciale se réunisse pour discuter des annonces que vous avez faites cet après-midi, monsieur le ministre. Car, voyez-vous, nous débattons d'un sujet important, dans le cadre de la discussion d'un texte non moins important, vous assistez à une réunion qui porte précisément sur ce sujet – et je n'ai strictement rien à redire à cela –, puis vous nous donnez des informations parce que nous les avons sollicitées ; fort bien, mais je pense que cela aurait mérité, pour le moins, une réunion de la commission spéciale.

Pour l'instant, en effet, nous sommes dans le flou intégral. Il y a d'autres sociétés qui ont remboursé des emprunts sur le long terme et cela n'a gêné personne, cela n'a suscité aucune remise en cause.

Pour en revenir à l'article 5, Évelyne Didier a exposé les raisons de fond qui nous amènent à déposer un amendement de suppression de cet article. Néanmoins, comme nous sommes des élus responsables, nous avons également déposé des amendements qui démontrent les insuffisances du dispositif que vous proposez.

Non au racket des usagers et des collectivités !

Plan de relance autoroutier

Par Le groupe CRCE-K / 19 septembre 2016

Alors qu'un premier plan de relance autoroutier a été signé en 2015 pour
3 milliards d'euros financé par les sociétés concessionnaires en échange d'une prolongation de la durée de la concession, un nouveau plan a été confirmé ce week-end par le gouvernement.

Alors qu'aucun élément de bilan n'a été présenté sur ce premier plan, notamment en matière de création d'emploi, la précipitation de l'exécutif semble discutable.

Ce plan, à la différence du précédent, ne serait pas financé par les sociétés concessionnaires, mais par les particuliers, par des hausses de 0.3 à 0.4 % des péages, et par les collectivités locales pourtant exsangues par la baisse des dotations.

Or, le niveau de rentabilité pour les actionnaires des sociétés concessionnaires reste extrêmement élevé. Ainsi, dans une étude récente, les analystes financiers de la banque suisse UBS soulignent « l'extraordinaire solidité des marges des concessionnaires ». Depuis 2005, Vinci a ainsi reversé plus de 9 milliards d'euros de dividendes à ses actionnaires avec un taux de rentabilité à hauteur de 9 %. La vente des concessions a donc été une opération extrêmement intéressante pour les grandes sociétés du BTP.

Les sénateurs du groupe CRC ont dénoncé à plusieurs reprises cette situation qui a conduit à une privatisation du patrimoine autoroutier et de son usage, à la création d'une rente privée sur le dos des usagers et des pouvoirs publics.
Pour autant, aujourd'hui, les hausses de tarifs peuvent difficilement être remises en cause car elles ont été gravées dans les contrats de concession en 2005.

Les sénateurs du groupe CRC ont proposé depuis plusieurs années la renationalisation des autoroutes, seule manière d'assurer que ce patrimoine financé par l'impôt, soit dégagé des logiques financières et l'outil d'une imposition indue de nos concitoyens.

Ils estiment aujourd'hui que l'Etat doit reprendre la main et résilier par anticipation les contrats passés avec les sociétés autoroutières pour motif d'intérêt général, comme les contrats de concession le permettent

La question de la maîtrise publique des infrastructures autoroutières se pose plus que jamais

Paiements des péages autoroutiers

18 décembre 2018

Monsieur le président, mesdames, messieurs les ministres, mes chers collègues, ma question s'adresse à Mme la ministre chargée des transports.
L'opérateur Vinci Autoroutes veut demander la régularisation des paiements des péages autoroutiers dont les automobilistes n'ont pas pu s'acquitter lors des opérations « péages gratuits » menées par le mouvement des « gilets jaunes » depuis le 17 novembre dernier.

Cette initiative est tout simplement inacceptable. Je veux, à ce stade, rappeler quelques chiffres éloquents.

Pour l'année 2017, dernières données disponibles, le groupe Vinci Autoroutes a réalisé un chiffre d'affaires de 4,3 milliards d'euros, en hausse de 3,4 % par rapport à 2016, pour des recettes de péage approchant les 3 milliards d'euros, dégageant un résultat net de 1,1 milliard d'euros. Quant à l'investissement sur l'année, il pointait à 537 millions d'euros, en baisse de 11,2 % par rapport à l'exercice précédent.

Mme la ministre, quelle est la position du Gouvernement sur cette démarche du groupe autoroutier ?
(Applaudissements sur les travées du groupe communiste républicain citoyen et écologiste et sur des travées du groupe socialiste et républicain.)

M. le président. La parole est à Mme la ministre chargée des transports.

Mme Élisabeth Borne, ministre auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports. Monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, monsieur le sénateur Bocquet, j'ai effectivement pris connaissance de l'intention de certaines sociétés concessionnaires d'engager des procédures de recouvrement auprès des automobilistes qui n'ont pas pu acquitter leurs péages du fait de blocages ou de dégradations d'installations.

Je le dis fermement, cette annonce est totalement inopportune et inappropriée. Dans la situation que connaît notre pays, chacun doit jouer son rôle pour contribuer à l'apaisement.

Par ailleurs, tout indique que cette décision ne serait pas fondée sur le plan juridique. En effet, les images de vidéoprotection n'ont pas vocation à être utilisées pour la régularisation des paiements.

J'ai donc demandé aux sociétés concessionnaires de se conformer strictement à la loi et de ne pas mettre en œuvre de tels recouvrements.Je les recevrai ce soir afin de faire le point sur les perturbations en cours et les nombreuses dégradations qui sont à déplorer.

Je le redis, ces violences sont inacceptables. Aucune cause ne justifie de s'en prendre aux biens et aux personnes, et je veux en particulier dire ma solidarité avec les agents des sociétés d'autoroutes, qui ont été la cible d'actions violentes et d'incendies.

Nous sommes et nous continuerons à être d'une fermeté totale envers ceux qui commettent de tels actes.

Nous sommes à quelques jours d'un week-end de grand départ, et nos concitoyens ont le droit de circuler librement sur le réseau autoroutier. Pour ce faire, il faut que le calme revienne au plus vite sur le terrain. C'est ce pour quoi nous sommes totalement mobilisés, et c'est l'objet de la réunion de ce soir.
La réponse à la colère exprimée ces dernières semaines doit être collective ; les grandes entreprises doivent y prendre toute leur part. (Applaudissements sur les travées du groupe La République En Marche, du groupe Les Indépendants – République et Territoires et sur des travées du groupe du Rassemblement Démocratique et Social Européen.)

M. le président. La parole est à M. Éric Bocquet, pour la réplique.

M. Éric Bocquet. Madame la ministre, j'entends bien votre réponse, mais nous restons, pour notre part, convaincus que la question de la maîtrise publique des infrastructures autoroutières se pose plus que jamais.
Les autoroutes françaises réalisent un chiffre d'affaires de 8 milliards d'euros par an. En privatisant, l'État a renoncé aux dividendes futurs estimés à 40 milliards d'euros d'ici à 2032. La marge nette des groupes autoroutiers oscille entre 20 % et 24 % depuis la privatisation. Enfin, 14,6 milliards de dividendes ont été distribués aux actionnaires.

Lors d'un débat au Sénat en 2014, sur l'initiative de notre groupe, nombreux ici furent les collègues sur toutes les travées à déclarer que la privatisation des autoroutes avait été une erreur. Nous pensons qu'il faut procéder à la renationalisation des concessions autoroutières. L'emprunt à contracter serait remboursé par les bénéfices dégagés, et non pas par l'impôt. Il y va, selon nous, de l'intérêt général. Pour agir ainsi, les concessionnaires autoroutiers privés seraient-ils devenus un État dans l'État ?

Mettons fin à la captation d'un bien public au profit d'intérêts privés

Nationalisation des sociétés concessionnaires d'autoroute

Par Le groupe CRCE-K / 22 janvier 2019

La crise institutionnelle, politique et sociale actuelle, déclenchée par le mouvement des gilets jaunes, rouvre des débats, notamment sur la problématique de la maîtrise publique des infrastructures, qui semblaient jusqu'à présent refermés par le pouvoir en place.

La question du droit au transport et de son coût, de la place du service public, en lien avec la nécessaire transition écologique, relance l'intérêt de l'opinion, chez les élus et bon nombre d'observateurs, pour une renationalisation des autoroutes. Les sénatrices et sénateurs du groupe communiste républicain citoyen et écologiste (groupe CRCE) avaient, pour leur part, formulé cette exigence dès 2014 par le biais d'une proposition de loi.

Aujourd'hui, cette question revient avec force dans le débat, comme en témoignent non seulement la plateforme revendicative mise en ligne au mois de novembre mais également la synthèse réalisée par l'Association des maires ruraux de France (AMRF) des cahiers de doléances de ses communes. Rappelons également que déjà en 2015, selon un sondage, 78 % des Français souhaitaient que le Gouvernement français s'engage en ce sens.

1. Historique

En France, le réseau autoroutier est largement concédé. En effet, si sa propriété reste du domaine de l'État au regard de son utilité publique, son exploitation est largement confiée à des sociétés concessionnaires dont le capital a progressivement été ouvert au privé, puis totalement privatisé.

Ainsi, le 18 juillet 2005, Thierry BRETON, ministre de l'économie, des finances et de l'industrie, et Dominique PERBEN, ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer, ont annoncé la cession de l'ensemble des participations publiques détenues par l'État et l'établissement public Autoroutes de France (ADF) dans les sociétés concessionnaires de service autoroutier : Société des autoroutes du Nord et de l'Est de la France (SANEF/SAPN), Autoroutes du Sud de la France (ASF/ESCOTA), Autoroutes Paris-Rhin-Rhône (APRR/AREA).

Sur la méthode, la Cour des comptes a reproché le fait que l'État n'ait fait appel qu'à une seule banque de conseil pour les trois opérations d'ouverture du capital, jetant ainsi le discrédit sur la procédure. De cette erreur est notamment née, selon la Cour des comptes, une définition manifestement sous-évaluée d'au moins de 10 milliards d'euros de la valeur de ces infrastructures.

Sur le fond, ce désengagement de l'État a été particulièrement décrié, au regard de l'absence de cohérence de l'action gouvernementale.

En effet, cette décision est intervenue seulement quelques mois après la création de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF), fin 2004, dont l'une des ressources principales devait justement être les dividendes des sociétés concessionnaires. Cette agence s'est donc trouvée privée de financements pérennes.

Certes, la perte de cette ressource a été partiellement compensée par l'affectation de nouvelles ressources,

cependant la capacité d'action de l'AFITF a été largement entamée.

Pourtant, le rôle de cette agence est fondamental. Il s'agit d'apporter la part de l'État dans le financement « des projets d'intérêt national ou international relatifs à la réalisation ou à l'aménagement d'infrastructures routières, ferroviaires, fluviales ou portuaires ainsi qu'à la création ou au développement de liaisons maritimes régulières de transport de fret », un outil au service du droit au transport et de la transition écologique en participant au rééquilibrage modal.

De plus, la vente des parts de l'État n'a que peu servi au financement de cette agence puisque l'essentiel du produit de la vente a été utilisé en vue du désendettement de l'État. En effet, seuls 4 milliards d'euros sur les 14,8 milliards de recette ont été affectés à l'AFITF.

Élément aggravant de cette décision, selon diverses projections, dont celle retenue par l'État, d'ici à 2032, les sociétés d'autoroutes auraient rapporté environ 37 milliards d'euros de dividendes à l'État.

Au bas mot, la privatisation des concessions d'autoroutes ampute donc l'AFITF de 1 à 2 milliards par an sans aucune compensation équivalente, et encore moins à la hauteur des besoins de financement. Privée de financements suffisants, il devient alors difficile pour l'AFITF de répondre à ses missions de financement d'infrastructures nouvelles, pénalisant ainsi nombre de projets territoriaux.

À ce titre, il faut noter la conclusion sans appel de la mission d'information constituée au Sénat intitulée « Infrastructures de transport : remettre la France sur la bonne voie » datant du 6 février 2008. Les rapporteurs avaient déjà estimé « qu'il aurait été vivement préférable de maintenir l'actionnariat de l'État dans ces entreprises extrêmement rentables, afin de continuer d'alimenter les programmes d'infrastructures de transport à partir des dividendes desdites sociétés. Vos rapporteurs souhaitent que tous les enseignements de la privatisation en 2005 soient tirés à l'avenir, notamment lorsque les concessions prendront fin et que l'État retrouvera toutes les marges de manoeuvre pour organiser le service au mieux de ses intérêts financiers et patrimoniaux. »

2. Une situation nouvelle

Si on est en accord avec ces préconisations, l'actualité et la hausse vertigineuse des tarifs pratiqués par les sociétés concessionnaires d'autoroutes doivent nous conduire à repenser les choses dans des échéances plus resserrées, sans attendre la fin des concessions, dont l'échéance semble par ailleurs toujours plus lointaine.

D'autant que s'exprime dans le pays, avec le mouvement des gilets jaunes, une aspiration très forte à une meilleure répartition des richesses ainsi qu'à une baisse globale du niveau des taxes pesant sur nos concitoyens.

Le fait que ces mouvements organisent des initiatives « péages gratuits » n'est pas non plus anodin, les autoroutes étant devenues l'un des symboles d'un racket organisé par le marché sur des usagers captifs avec la complicité/passivité du Gouvernement.

Il faut dire que si l'on parle parfois de matraquage fiscal en parlant de l'impôt, la rente des sociétés concessionnaires a cela de scandaleux qu'elle ne sert pas le bien commun mais illustre parfaitement la captation d'un bien public au profit d'intérêts privés : une véritable spoliation puisque ces infrastructures ont été financées par l'impôt de tous.

3. Un scandale d'État

Aujourd'hui, les sociétés d'autoroutes françaises se portent plutôt bien avec un chiffre d'affaires annuel dépassant

les 8 milliards d'euros. Un chiffre en augmentation de 42,3 % entre 2009 et 2016 d'après le commissariat général au développement durable (CGDD) en mars 2016.

Ces sociétés font dans le même temps des bénéfices records : 4,7 milliards d'euros de dividendes pour l'année 2016, selon l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières (ARAFER). Grâce à ces bénéfices, les sept sociétés ont déjà remboursé ce qu'elles avaient mis sur la table pour acheter les parts de l'État : 14,8 milliards d'euros.

En 2017, selon les chiffres de l'ARAFER, l'ensemble des sociétés autoroutières a dégagé un Ebitda (excédent brut d'exploitation : EBE) de 7,3 milliards d'euros pour 10 milliards d'euros de chiffre d'affaires, soit une marge brute de 73 %.

Dans le même temps, les tarifs ont augmenté de 20 % en dix ans.

Nous pouvons donc très légitimement conclure que ce sont les recettes des péages qui ont financé les extraordinaires bénéfices des actionnaires, une situation particulièrement inacceptable, surtout dans un contexte social particulièrement dégradé.

Cette situation a été dénoncée très tôt à la fois par la Cour des comptes et par l'Autorité de la concurrence.

La Cour des comptes dans son rapport publié en 2013 sur les relations entre l'État et les sociétés concessionnaires d'autoroutes a ainsi déploré que la hausse des péages soit supérieure à l'inflation.

L'Autorité de la concurrence, dans un avis du 17 septembre 2014 est même allée beaucoup plus loin. En effet, elle a qualifié la rentabilité exceptionnelle des autoroutes largement déconnectée des coûts, et relevé des tarifs de péages supérieurs à l'inflation, une situation assimilable à une « rente ». À l'époque, le constat de l'Autorité de la concurrence est sans appel : le rapport de force est très largement déséquilibré entre les sociétés d'autoroutes et l'État. Elle met en évidence la « rentabilité exceptionnelle » de ces sociétés estimée, pour l'année 2013, entre 20 et 24 milliards d'euros. Une rentabilité qui n'est pas justifiée par les risques ou les coûts supportés par ces sociétés. En effet, parallèlement à cette profitabilité incroyable, depuis la privatisation, l'effectif total du secteur a fondu de 30 %, pour se situer légèrement au-dessus des 14 000 salariés. Moins de personnel, donc moins de coûts.

L'Autorité de la concurrence a également démontré que la majeure partie des travaux que ces sociétés effectuent sont réalisés par leurs propres filiales. Un système bien étudié et particulièrement favorable aux sociétés concessionnaires.

4. Des plans de relance autoroutiers qui ont condamné l'État à l'impuissance

Un gel des tarifs a bien été décidé en 2015, mais la hausse sera simplement reportée sur les années 2019 à 2023. Ces rattrapages devraient ainsi conduire à des hausses de 9 à 11 % selon les estimations de l'ARAFER. Au final, les usagers devraient payer 500 millions d'euros de péages supplémentaires sur la durée restante des concessions pour compenser le coût du décalage dans le temps de cette hausse des tarifs.

Chaque plan autoroutier adopté par l'exécutif gouvernemental a, contre toute attente, définit un allongement de la durée des concessions.

Le protocole d'accord, signé le 9 avril 2015 par les ministres Ségolène Royal, ministre de l'écologie, et Emmanuel Macron, ministre de l'économie, prévoit ainsi que les 3,2 milliards d'investissements financés par les sociétés d'autoroutes seront compensés par une prolongation de la durée des concessions de 2 ans et demi en moyenne,

certaines concessions étant même prolongées de 5 années. Ce plan avait été validé par la Commission européenne le 19 octobre 2014.

En 2017, des avenants sont signés. Ils prévoient 800 millions d'euros d'investissements sur le réseau moyennant une hausse de 0,4 % des péages entre 2018 et 2020 et une participation des collectivités territoriales.

Sur ces avenants, les conclusions de l'ARAFER étaient particulièrement éloquentes. En effet, cette autorité chargée de la régulation du secteur indiquait « qu'il n'apparaît pas justifié de faire supporter par l'usager de l'autoroute le financement de 23 opérations ». Elle indiquait par ailleurs que « les augmentations de tarifs de péages prévues excèdent le juste niveau qu'il serait légitime de faire supporter aux usagers ».

Pourtant, et malgré toutes ces alertes, les tarifs doivent encore augmenter au premier février prochain, de 1,9 % en moyenne.

Ces pratiques tarifaires sont largement contestables et, ce, y compris dans la définition de leurs modalités.

Ainsi, tout le réseau n'est pas soumis aux mêmes augmentations tarifaires. En effet, les sociétés ont adopté un principe simple consistant à augmenter les tarifs sur les axes les plus saturés afin de s'assurer un maximum de rentabilité en dehors de toute autre considération et sans commune mesure avec les charges d'entretien des axes concernés.

Les concessionnaires n'ont également aucune volonté d'instaurer une tarification sociale pour les plus fragiles ou bien de mieux prendre en compte les trajets domicile/travail. Certes, la ministre chargée des transports, Élisabeth Borne, a demandé aux concessionnaires de réfléchir à des gestes commerciaux, mais nous pensons qu'il ne convient pas de s'en remettre, une nouvelle fois, à la bonne volonté des concessionnaires.

La politique tarifaire n'est donc pas guidée aujourd'hui par des principes de service public mais bien par des stratégies commerciales fondées sur la volonté d'un profit maximal. Les contrats signés avec les concessionnaires ainsi que les plans de relance garantissent d'ailleurs ce droit au profit illimité.

5. La nécessité d'une maîtrise publique des infrastructures de transport

Nous considérons bien au contraire que la puissance publique doit pouvoir, sur les infrastructures de transport national, disposer d'une maîtrise pleine et entière puisque ces infrastructures sont des outils d'aménagement et d'égalité des territoires faisant d'elles des monopoles de fait.

Malheureusement, l'ensemble des infrastructures est progressivement livré à la concurrence : les autoroutes en 2005 et Aéroport de Paris par la loi PACTE, en cours de discussion. Les promoteurs de ces privatisations sont souvent ceux-là même qui ont dénoncé les monopoles publics... mais toutes ces politiques libérales n'ont d'autres desseins que de recréer des monopoles privés autour des géants du BTP à l'encontre des intérêts des usagers puisque, partout où ce processus a été mis en oeuvre, les tarifs ont augmenté.

L'intérêt général est bafoué et les usagers sont considérés comme de simples réservoirs à dividendes des actionnaires des sociétés concessionnaires, puisqu'ils se trouvent dans une situation particulièrement captive.

Nous sommes face à une situation extraordinaire où des inquiétudes se font même jour sur l'incapacité de l'État à défendre ses intérêts et l'intérêt général face au privé. Depuis plus d'une décennie, les pouvoirs publics ont systématiquement fait les mauvais choix, s'enferrant toujours un peu plus dans les mains des intérêts commerciaux

privés comme en témoigne les différents accords, et notamment le plan de relance de 2015 particulièrement défavorable aux intérêts publics.

En effet, les contrats liant les concessions autoroutières à l'État sont aujourd'hui tellement bien ficelés que l'État reste pieds et mains liés, perdant et incapable d'imposer tout encadrement ou toute révision de ces contrats.

L'État a organisé volontairement son impuissance et sa propre défaillance. Toute disposition qui pourrait changer les termes des contrats doit donner lieu à compensation, selon les termes de l'accord, afin « d'assurer, dans le respect du service public, les conditions économiques et financières » des contrats.

6. Notre proposition : la renationalisation

Dans ce contexte, une seule solution existe. L'État a la possibilité, pour un motif d'intérêt général, de racheter les contrats de concession.

Il s'agit bien sûr d'une opération coûteuse puisqu'elle est estimée entre 28 et 50 milliards d'euros. Mais c'est une somme que l'État versera sur le long terme. Il n'aura pas vraiment de problème pour trouver cet argent surtout au regard des taux d'intérêt actuels. Et ce n'est pas de l'argent public, car cet argent emprunté ne sera pas remboursé par l'impôt mais par le péage.

Dès 2014, une mission d'information parlementaire proposait d'ailleurs cette solution, sans succès.

Au moment où il existe une fronde légitime dans notre pays sur les taxes et la vie chère, cette option semble aujourd'hui plus que pertinente. À noter d'ailleurs, preuve de sa faisabilité, que l'Espagne s'est engagée dans cette voie en annonçant la renationalisation de 500 kilomètres de tronçons qui vont ainsi repasser sous maîtrise publique.

Cette proposition rejoint par ailleurs trois des 42 directives exposées dans la plateforme du 29 novembre 2018 par le mouvement des gilets jaunes.

Ainsi, cette plateforme appelle premièrement à poser « l'interdiction de vendre les biens appartenant à la France ». Par la renationalisation des autoroutes, nous revenons sur cette erreur originelle du Gouvernement Dominique de Villepin : une erreur qui a été guidée par la seule exigence du désendettement de la France, sans autre considération économique ou industrielle. Une erreur de ce point de vue puisqu'il aurait été financièrement bien plus rentable de conserver cette maîtrise publique. Sur le fond, il s'agit bien de rendre à l'État les moyens d'agir dans l'intérêt de tous, ce qui constitue l'une des voies pour rétablir la souveraineté populaire.

Elle demande deuxièmement que « l'intégralité de l'argent gagné par les péages des autoroutes serve à l'entretien des routes et autoroutes de France aussi qu'à la sécurité routière ». Par la renationalisation des autoroutes, nous permettons d'en finir avec ce détournement d'argent public au profit des actionnaires en affectant l'ensemble des dividendes à l'AFITF.

Elle exprime enfin le souhait de « favoriser les transports de marchandises par voie ferrée », c'est-à-dire d'encourager le report modal, ce qui est l'une des missions de l'AFITF. Les dividendes issus des péages doivent en effet servir le principe posé par le Grenelle de l'environnement de réorientation de la route vers le rail. La lutte contre le changement climatique constitue bien « l'affaire du siècle », selon la pétition signée par plus de deux millions de personnes.

Pour l'ensemble de ces raisons et dans la continuité de la proposition de loi que nous avions déposée dès 2014, qui

n'avait pas été adoptée par le Sénat à l'époque, nous souhaitons garantir la nationalisation des sociétés concessionnaires d'autoroutes tout en affirmant le principe que les dividendes doivent être affectés à l'AFITF.

C'est cette solution que tend à mettre en oeuvre la présente proposition de loi.

L'article 1er prévoit ainsi la nationalisation des sociétés concessionnaires d'autoroutes.

L'article 2 prévoit que l'article 1er entre en vigueur à l'expiration d'un délai d'une année à compter de la promulgation de la loi.

Enfin, l'article 3 correspond au gage financier.

Proposition de loi relative à la nationalisation des sociétés concessionnaires d'autoroutes et à l'affectation des dividendes à l'Agence de financement des infrastructures de transport de France

Article 1er

Les sociétés suivantes sont nationalisées :L

- A'LIÉNORM

;

- ADELACN

;

- ALBEAO

;

- ArcourP

;

- AtlandesQ

;

- Autoroute de liaison Calvados-Orne (ALICORNE)R

;

- Autoroute de liaison Seine-Sarthe (Alis)S

;

- Autoroutes du sud de la France (ASF)T

;

- Autoroutes Paris-Rhin-Rhône (APRR)1a

;

- Compagnie Eiffage du viaduc de Millau (CEVM)1b

;

- Compagnie industrielle et financière des autoroutes (Cofiroute)1c

;

- Sanef1d

;

- Société des autoroutes Estérel Côte d'Azur Provence Alpes (Escota)1e

;

- Société marseillaise du tunnel Prado-Carénage (SMTPC).1f

Article 2

L'article 1er entre en vigueur à l'expiration d'un délai d'une année à compter de la promulgation de la présente loi.

Article 3

Les conséquences financières résultant pour l'État de la présente loi sont compensées, à due concurrence, par le relèvement du taux de l'impôt sur les sociétés.

La vente des sociétés d'autoroutes n'est rien d'autre que la captation des intérêts publics au profit d'intérêts privés

Nationalisation des sociétés concessionnaires d'autoroutes

7 mars 2019

Auteure de la proposition de loi.

Monsieur le président, madame la ministre, monsieur le rapporteur, mes chers collègues, il y a quelques années, en février 2014, notre collègue Mireille Schurch présentait ici même une proposition de loi du groupe CRC permettant d'engager la renationalisation des concessions autoroutières.

L'ensemble des groupes siégeant sur ces travées, à l'exception des communistes et des écologistes, avaient alors rejeté ce texte, préférant reporter l'examen de cette question et attendre la fin des concessions, comme l'y invitait, d'ailleurs, le Gouvernement. Cette position s'est révélée non seulement hasardeuse, mais également peu pertinente, car la fin des concessions n'a depuis lors cessé de s'éloigner.

En effet, en s'engageant dans un cycle de renégociation particulièrement opaque dès 2015, le Gouvernement a, au final, fait perdurer un système défavorable aux intérêts publics, un protocole tellement insatisfaisant qu'il œuvre depuis lors pour en cacher le contenu malgré les assignations en justice.

Nous rouvrons donc, cinq années plus tard, le même débat avec la même proposition de loi, en espérant que la prise de conscience autour de ce scandale d'État aura continué de faire son chemin.

Ces derniers mois ont d'ailleurs démontré que les questions de maîtrise publique des infrastructures revenaient avec force, que ce soit dans nos débats parlementaires, autour de la privatisation d'Aéroports de Paris, ADP, que le Sénat a rejetée, tout autant que dans la rue et sur les ronds-points au travers du mouvement des « gilets jaunes », qui ont fait de la renationalisation des autoroutes l'une de leurs propositions structurantes, notamment via la plateforme de revendication mise en ligne en novembre dernier.

Le fait que ces mouvements aient organisé des initiatives « péages gratuits » n'est pas non plus anodin, les autoroutes étant devenues l'un des symboles d'un racket organisé sur des usagers captifs avec la complicité/passivité du Gouvernement.

Il faut dire que la colère est légitime : la rente des sociétés concessionnaires a cela de scandaleux qu'elle illustre parfaitement la captation d'un bien public au profit d'intérêts privés. Il s'agit d'une véritable spoliation puisque ces infrastructures ont été financées par l'impôt de tous.

Il me semble aujourd'hui – et c'est déjà un progrès – que le constat est partagé quasi unanimement concernant l'erreur qu'a constituée la vente des autoroutes en 2006 par le gouvernement Villepin, une décision prise dans la

précipitation, guidée par la seule obsession de réduire le déficit public.

Je ne reviendrai donc pas longuement sur les avis des différentes autorités, telles que la Cour des comptes ou l'Autorité de la concurrence, qui ont dénoncé cette situation.

L'avis de l'Autorité de la concurrence avait très bien résumé la situation : elle mettait ainsi en évidence la « rentabilité exceptionnelle » de ces sociétés, une rentabilité qui n'est pas justifiée par les risques ou les coûts supportés par ces sociétés. Une telle constatation nous conduit d'ailleurs à penser, comme cela est suggéré par certains juristes, que l'on pourrait précisément remettre en cause les concessions autoroutières – du moins pour les concessionnaires historiques – sur ce fondement, en faisant de l'absence d'aléa dans la prise de risque un vice permettant de les dénoncer.

En effet, le Conseil d'État a déjà estimé que l'une des parties à un contrat administratif pouvait en obtenir la mise à l'écart lorsque ce contrat est entaché « d'un vice d'une particulière gravité relatif aux conditions dans lesquelles les parties ont donné leur consentement », une piste que personne n'a pour l'instant voulu suivre.

Aujourd'hui, il devient pourtant urgent de mettre un terme à cette situation, qui pèse non seulement sur les comptes publics puisque cette privatisation a privé l'État d'une manne financière de 32 milliards d'euros, mais également sur les usagers, considérés comme de simples réservoirs à dividendes pour les actionnaires.

Actuellement, les sociétés d'autoroutes françaises se portent plutôt bien, avec un chiffre d'affaires annuel dépassant les 8 milliards d'euros, en augmentation de 42,3 % entre 2009 et 2016, d'après le Commissariat général au développement durable, le CGDD.

Ces sociétés font dans le même temps des bénéfices record, avec 4,7 milliards d'euros de dividendes pour l'année 2016, selon l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières, l'Arafer. Grâce à ces bénéfices, les sept sociétés ont déjà remboursé ce qu'elles avaient mis sur la table pour acheter les parts de l'État : 14,8 milliards d'euros.

En 2017, selon les chiffres de l'Arafer, l'ensemble des sociétés autoroutières a dégagé un excédent brut d'exploitation de 7,3 milliards d'euros pour 10 milliards d'euros de chiffre d'affaires, soit une marge brute de 73 %. Certaines sociétés concessionnaires n'hésitent pas non plus à emprunter pour verser des dividendes.

Dans le même temps, les tarifs ont augmenté de 20 % environ en dix ans.

Face à cette situation et à l'émotion populaire suscitée, le Gouvernement avait engagé dès 2014 une réflexion, qui s'est traduite par la renégociation des concessions et la signature d'un protocole d'accord. Un gel des tarifs a ainsi été décidé en 2015, mais la hausse sera simplement reportée sur les années 2019 à 2023.

Chaque plan autoroutier adopté par l'exécutif gouvernemental a, par ailleurs, et contre toute attente, défini un allongement de la durée des concessions.

Le protocole d'accord, signé le 9 avril 2015 par les ministres Ségolène Royal et Emmanuel Macron, prévoit ainsi que les 3,2 milliards d'euros d'investissements financés par les sociétés d'autoroutes seront compensés par une prolongation de la durée des concessions de deux ans et demi en moyenne, certaines concessions étant même prolongées de cinq années.

En 2017, des avenants ont été signés. Ils prévoyaient 800 millions d'euros d'investissements sur le réseau

moyennant une hausse de 0,4 % des péages entre 2018 et 2020 et une participation des collectivités territoriales.

Sur ces avenants, les conclusions de l'Arafer étaient particulièrement éloquentes. En effet, selon cette autorité chargée de la régulation du secteur, « il n'apparaît pas justifié de faire supporter par l'usager de l'autoroute le financement de vingt-trois opérations ». Elle indiquait par ailleurs que « les augmentations de tarifs de péages prévues excèdent le juste niveau qu'il serait légitime de faire supporter aux usagers ». Pourtant, et malgré toutes ces alertes, les tarifs ont encore augmenté au 1er février de 1,9 % en moyenne.

Comment l'État peut-il rester indifférent à ce racket ?

L'intérêt général est bafoué. Nous sommes face à une situation extraordinaire où des inquiétudes se font même jour sur l'incapacité de l'État à défendre ses intérêts et l'intérêt général face au privé.

Depuis plus d'une décennie, les pouvoirs publics ont systématiquement fait les mauvais choix.

Aujourd'hui, pour sortir de ce piège et trouver la solution, il faut absolument poser le bon diagnostic sur les rapports de forces. Dans ce cadre, il faut bien se dire que les pratiques des sociétés concessionnaires sont absolument légales puisqu'elles découlent des contrats de concession signés par l'État.

En effet, les contrats liant les concessions autoroutières à l'État sont aujourd'hui tellement bien ficelés que l'État reste pieds et mains liés, perdant et incapable d'imposer tout encadrement ou toute révision de ces contrats.

Lorsque l'État demande une réduction des abonnements, c'est non pas une exigence fondée sur l'intérêt général, mais une simple aumône face à des sociétés qui sont dans leurs bons droits et sont ultrapuissantes. Comment s'en satisfaire ?

C'est donc bien l'État lui-même qui a organisé volontairement sa propre défaillance et sa capitulation devant les intérêts des géants du BTP. Toute disposition qui pourrait changer les termes des contrats doit aujourd'hui donner lieu à compensation, selon les termes de l'accord, afin « d'assurer, dans le respect du service public, les conditions économiques et financières » des contrats – entendons un niveau de rentabilité extrêmement élevé. En gros, toute charge nouvelle sera compensée sur les usagers, ce qui n'est pas une option.

Dans ce contexte, une seule solution existe. L'État a la possibilité, pour un motif d'intérêt général, comme cela est prévu à l'article 38 de chacun des contrats de concession, d'y mettre fin. Il s'agit bien sûr d'une opération coûteuse, estimée entre 28 et 50 milliards d'euros, mais c'est une somme que l'État versera sur le long terme. Au regard des taux d'intérêt actuels, le recours à l'emprunt semble une bonne option. In fine, cet argent emprunté sera remboursé non pas par l'impôt, mais par le péage.

Nous pensons, par ailleurs, que l'État pourrait se mettre dans une position offensive et s'appuyer sur le principe constitutionnel interdisant aux personnes publiques de consentir des libéralités. Il est ainsi interdit à une personne publique de verser une indemnisation manifestement disproportionnée par rapport au préjudice subi, y compris à la suite d'une rupture anticipée d'un contrat administratif. Nous estimons que nous sommes tout à fait dans ce cas de figure, madame la ministre, au regard notamment de la sous-estimation initiale qui a lésé l'État dans la protection de ses intérêts. Encore une fois, nous pensons qu'il conviendrait que l'État mène cette bataille.

Au moment où il existe une fronde légitime dans notre pays sur les taxes et la vie chère, cette option semble aujourd'hui plus que pertinente. Pour preuve de sa faisabilité, l'Espagne s'est engagée dans cette voie en annonçant la renationalisation de 500 kilomètres de tronçons, qui vont ainsi repasser sous maîtrise publique.

Au vu des enjeux en matière de transparence sur les politiques tarifaires, de maîtrise de l'aménagement du territoire et de choix de financement pour les infrastructures, l'État doit reprendre la main, madame la ministre.

Ce qui manque aujourd'hui, c'est non pas des ressources pour mener à bien ce projet, mais la volonté politique. C'est pourquoi nous vous invitons à adopter ce texte utile et nécessaire pour sauvegarder les intérêts de la Nation.

L'État s'est lié les mains avec la privatisation

Nationalisation des sociétés concessionnaires d'autoroutes

7 mars 2019

Rapporteur de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable.

Monsieur le président, madame la ministre, mes chers collègues, nous examinons aujourd'hui la proposition de loi relative à la nationalisation des sociétés concessionnaires d'autoroutes et à l'affectation des dividendes à l'Agence de financement des infrastructures de transport de France, dont la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable a bien voulu me confier le rapport. Je salue au passage notre ancienne collègue Évelyne Didier, qui avait travaillé sur un texte similaire en 2014.

Ce texte, qui a été déposé le 16 janvier dernier par notre collègue Éliane Assassi et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste, vise à corriger l'erreur historique du gouvernement Villepin de 2006 et répond à une double actualité : premièrement, le renchérissement du coût de la mobilité pour nos concitoyens et la diminution de l'offre de transports collectifs, vivement soulignés par le mouvement des « gilets jaunes » et, deuxièmement, la privatisation d'Aéroports de Paris souhaitée par le Gouvernement, qui, comme celle des autoroutes, est symptomatique d'une politique de court terme où l'on dilapide les biens de l'État pour dégager des liquidités. Et j'ai la faiblesse de penser que, si la majorité sénatoriale s'est massivement opposée à la privatisation d'ADP, c'est qu'elle a pris toute la mesure du catastrophique précédent de la privatisation de 2006.

Pour rappel, le montant de la privatisation avoisinait les 15 milliards d'euros, sans compter la dette de 20 milliards d'euros qui a été transférée aux sociétés d'autoroutes. Dans le même temps, à partir de 2001, de nouvelles concessions ont été octroyées à des sociétés privées, après appels d'offres, pour des tronçons plus rentables et de taille plus réduite.

À l'heure actuelle, on recense en France 20 concessionnaires, qui sont chargés d'exploiter et d'entretenir près de 9 200 kilomètres d'autoroutes, comprenant 1 000 aires de repos et 987 échangeurs, ce qui mobilise plus de 13 000 emplois.

Aujourd'hui, au travers de ce texte, le groupe CRCE souhaite remettre cette question au cœur du débat public. Le dispositif proposé est simple : il s'agit de nationaliser 14 sociétés concessionnaires d'autoroutes. Le financement de cette opération serait assuré par un relèvement du taux de l'impôt sur les sociétés. Pour mémoire, en 2019, le produit de cet impôt devrait dépasser 31 milliards d'euros.

Précisons tout de même qu'il s'agit d'un gage pour les besoins de la procédure législative et que, naturellement,

l'État n'aura aucune difficulté à faire l'avance de cette somme et à se rembourser via les recettes des péages. C'est d'ailleurs ce que les sociétés d'autoroutes ont fait en 2006. En effet – c'est important de le rappeler –, nationalisation n'est pas synonyme de gratuité.

Je vous présenterai donc, dans un premier temps, la position retenue par la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable, avant de vous faire part de trois remarques générales, que je juge utiles pour éclairer nos débats.

Lors de sa réunion du 20 février dernier, la commission a souligné l'importance du sujet, en particulier dans le contexte social actuel, et la nécessité pour l'État d'user de l'ensemble des outils juridiques dont il dispose pour mieux réguler les concessions autoroutières et l'évolution des tarifs des péages supportés par les usagers.

La commission a toutefois rappelé que la hausse importante des tarifs des péages constatée au 1er février 2019 est le fruit de décisions irresponsables prises par le passé. Ainsi, en 2015, Mme Ségolène Royal, alors ministre de l'environnement, avait décidé le gel des tarifs. Toutefois, comme vous l'avez rappelé en commission, madame la ministre, les sociétés d'autoroutes font rarement des cadeaux ! Un rattrapage a été organisé, sous forme de hausses annuelles plus fortes, de 2019 jusqu'en 2023, ce qui représentera au total, pour les usagers, un surcoût de l'ordre de 500 millions d'euros.

Les différentes interventions des commissaires lors de l'examen de la proposition de loi ont ainsi permis de rappeler qu'un groupe de travail avait été constitué sur le sujet, en 2014, sur l'initiative de la commission. Coprésidé par MM. Jean-Jacques Filleul et Louis-Jean de Nicolaÿ, ce groupe avait notamment suggéré d'« avancer sur le chemin d'une reprise en main par l'État des concessions autoroutières », de façon progressive et si les circonstances le justifiaient, plutôt que d'envisager la piste d'un rachat généralisé des concessions, que certains avaient évoquée, mais qu'il jugeait trop coûteuse.

Depuis 2014, les travaux menés par le Parlement et le Gouvernement ont abouti à un renforcement du dispositif législatif de contrôle des sociétés d'autoroutes. Les dispositions adoptées à cette fin dans le cadre de la loi du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques sont désormais inscrites dans le code de la voirie routière.

La transparence de la régulation du réseau autoroutier concédé demeure toutefois largement perfectible ; à titre d'illustration, la commission n'a toujours pas pu avoir accès au protocole d'accord conclu en 2015 sous la houlette de Ségolène Royal et d'Emmanuel Macron. Ce protocole a conduit, entre autres choses, à un allongement jusqu'en 2036 de la durée des concessions, en échange de nouveaux travaux mis à la charge des concessionnaires, dans le cadre d'un plan de relance autoroutier de 3,27 milliards d'euros. Le ministère des finances refuse toujours de communiquer ce document, s'abritant derrière son « caractère transactionnel ».

La question de la communicabilité de ce protocole sera tranchée la semaine prochaine par le Conseil d'État, à la suite des démarches d'un citoyen exigeant, M. Raymond Avrillier. Sans préjuger de sa décision, on se contentera de souligner que, le 20 février dernier, la rapporteure publique du Conseil d'État a conclu au rejet du pourvoi du ministre de l'économie d'alors, M. Emmanuel Macron, et à la communication de l'accord du 9 avril 2015 à M. Avrillier.

Lors des auditions que j'ai conduites en tant que rapporteur de ce texte, j'ai renouvelé cette demande ; le même refus m'a été malheureusement opposé. C'est, à mes yeux, inacceptable, car il s'agit bien de l'argent du contribuable !

Aussi, je souhaiterais que Mme la ministre nous indique officiellement les raisons qui l'empêchent de transmettre ce protocole, pourtant essentiel au travail de contrôle de l'action du Gouvernement qui est confié au Parlement aux termes de la Constitution.

Compte tenu du coût d'une renationalisation immédiate, sans doute supérieur à 50 milliards d'euros, de l'impréparation de l'État pour la reprise en main de l'exploitation des autoroutes, et de la proximité des échéances prévues pour certaines concessions, la commission a considéré, contre mon avis, que l'option de la renationalisation des sociétés concessionnaires d'autoroutes devait être écartée.

J'en viens maintenant aux trois remarques évoquées en introduction, qui sont essentielles pour la clarté de nos débats.

En premier lieu, je considère que l'État s'est lié les mains avec la privatisation, s'enferrant toujours plus dans des montages contractuels complexes. Ainsi, en dépit des mauvaises expériences passées, l'État s'est réengagé en 2017 dans un plan d'investissement autoroutier. Ce plan devait, à l'origine, s'élever à 900 millions d'euros, mais l'Arafer a réduit cette somme à 700 millions d'euros.

Aujourd'hui, l'État n'est plus en mesure de défendre ni ses intérêts patrimoniaux ni l'intérêt général, en dehors d'un cadre contractuel qui a à peine évolué depuis le début de la construction des autoroutes, en 1955 !

J'en viens à ma deuxième remarque : à mon sens, l'exploitation des autoroutes n'est pas un marché risqué, même si la définition juridique d'une concession implique le contraire. Les bénéfices réalisés par les sociétés concessionnaires le confirment : ces entreprises se portent très bien !

Par ailleurs, le prix du pétrole a chuté de 70 % entre 2014 et 2016, favorisant la croissance du trafic, tirée par l'accroissement continu des échanges commerciaux. Ainsi, pour les véhicules légers, le trafic a été en hausse de 12 % entre 2010 et 2017, tandis que celui des poids lourds a retrouvé en 2017son niveau d'avant la crise.

En outre, la baisse des taux d'intérêt constatée depuis plusieurs années et soutenue par la politique accommodante de la Banque centrale européenne permet aux sociétés d'autoroutes de se refinancer à des taux bien plus faibles et donc avantageux.

Enfin, les tarifs kilométriques moyens des péages ont constamment augmenté, au-delà même de la formule d'évolution tarifaire annuelle fixée à 70 % de l'inflation, pour les sections historiques, et à 85 %, pour les sections récentes. La hausse moyenne annuelle des tarifs des péages a été de 1,36 % entre 2011 et 2019. L'État a en effet accepté que les sociétés d'autoroutes répercutent sur les tarifs des péages la hausse de la taxe d'aménagement du territoire et de la redevance domaniale, à hauteur de 0,22 point sur cette période. Par ailleurs, au sein de l'évolution des tarifs des péages, 0,5 point est attribuable aux travaux supplémentaires mis à la charge des concessionnaires.

En revanche, le financement des infrastructures est totalement insatisfaisant : sur les 14,8 milliards d'euros récupérés par l'État lors de la privatisation, somme qui devait être affectée au financement des infrastructures, seuls 4 milliards d'euros ont effectivement été attribués in fine à l'Afitf ; le reste est venu alimenter le budget général de l'État.

Ma dernière remarque sera la suivante : l'État peut tout à fait reprendre en main les concessions dès maintenant, sans attendre leurs arrivées à échéance, qui s'échelonnent globalement entre 2031 et 2086. On a plusieurs fois évoqué l'idée de constituer un établissement public industriel et commercial « Routes de France » chargé de gérer l'ensemble des 9 200 kilomètres du réseau autoroutier. Cet EPIC serait soumis à un contrat d'objectifs et de

performance comportant des critères forts en matière d'aménagement du territoire, d'efficacité environnementale et de différenciation des tarifs selon des motifs sociaux. Une telle idée me semble plus que pertinente. Ainsi, la fin des concessions permettrait d'avoir des débats sur la gratuité des autoroutes, la mobilité partagée, ou encore la mobilité connectée.

Enfin, mes chers collègues, je vous rappelle qu'attendre la fin des concessions ne nous donne aucune garantie quant à de futures hausses de tarifs, du fait des nouveaux investissements qui pourraient être demandés par l'État aux sociétés concessionnaires. C'est un pari risqué !

C'est pourquoi le groupe CRCE et, à titre personnel, votre rapporteur proposent de renationaliser les sociétés concessionnaires d'autoroutes. La commission de l'aménagement du territoire et du développement durable ne nous a toutefois pas suivis et a voté contre le texte.

Vous serez comptables devant les Français dans dix ans quand le gaspillage sera supérieur au prix de la renationalisation

Nationalisation des sociétés concessionnaires d'autoroutes : article premier

7 mars 2019

Mes chers collègues, beaucoup d'entre nous l'ont déjà dit, la privatisation des sociétés concessionnaires d'autoroutes a été une grave erreur pour notre pays en raison de la sous-estimation du prix de vente et de la non-renégociation des politiques tarifaires.

Les politiques tarifaires qui avaient été conçues lorsque les autoroutes étaient gérées par des sociétés d'économie mixte avaient été prévues pour des structures publiques, non pour des entreprises privées. Bilan des courses : ces dernières ont fait l'équivalent d'un LBO – un leverage buy out –, elles ont effectué des emprunts, récupérés grâce aux dividendes, en décapitalisant d'ailleurs les sociétés, et elles ont finalement réalisé des profits considérables, au détriment de l'État, de la Nation, en pratiquant des tarifs de péage extrêmement élevés, comme l'ont d'ailleurs signalé la Cour des comptes et l'Autorité de la concurrence.

On nous dit que ce n'est pas le moment de renationaliser les sociétés d'autoroutes, que cela coûterait trop cher, mais ce n'est jamais le bon moment !

Je rappelle que, après la publication du rapport de la Cour des comptes faisant état des pertes, un groupe de travail a été constitué à l'Assemblée nationale, sous la présidence de Jean-Paul Chanteguet. Cet ancien député, qui n'a pourtant pas la réputation d'être un gauchiste devant l'éternel, a fait la preuve qu'il était possible de renationaliser les sociétés d'autoroutes.

Je dois dire que j'ai de grands doutes sur l'indépendance de la haute administration de Bercy. (Exclamations amusées sur les travées du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.) Alors que nous disposions des rapports de la Cour des comptes et de l'Autorité de la concurrence, Bercy s'est appuyé sur le rapport réalisé par les entreprises elles-mêmes avec le cabinet Deloitte, arguant que la Cour des comptes et l'Autorité de la concurrence n'avaient rien compris et que les bons chiffres étaient ceux que donnaient les grandes entreprises !

Vous me dites qu'une renationalisation coûterait cher, qu'elle n'est pas possible. Or les 40 milliards d'euros que vous évoquez incluent les20 milliards d'euros de reprise de la dette des sociétés concessionnaires, qui devront de toute façon être payés par quelqu'un.

Vous me dites que ce n'est pas le moment. Je n'ai pas le temps de revenir sur tout le raisonnement. Je dis simplement que, dans dix ans, au terme de la concession, lorsque vous vous rendrez compte que le total des surcoûts aura été supérieur au coût d'une renationalisation, vous serez comptables devant les Français de ce gaspillage d'argent public, comme nous sommes aujourd'hui comptables des 500 millions d'euros supplémentaires payés par les usagers du fait du prétendu gel des tarifs des péages en 2015 !

M. le président. Chère collègue, merci de conclure !

Mme Marie-Noëlle Lienemann. De telles pratiques discréditent le politique. Il faut renationaliser, ici et maintenant !

Un contresens historique à l'heure de la transition écologique

Nationalisation des sociétés concessionnaires d'autoroutes : article premier

7 mars 2019

À mon tour, j'insisterai sur l'opportunité de notre proposition de loi. Nous sommes face à un paradoxe : alors que tout le monde dit qu'il faudra à terme changer les choses, y compris sur les travées opposées aux nôtres, sur lesquelles on envisage même, au terme de la réflexion, sur beaucoup de questions, une possible reprise en main publique, notre proposition est aujourd'hui rejetée, de manière assez dogmatique. On ne sait pas pourquoi.

Nous aborderons dans quelques jours l'examen de la LOM. Qui peut penser que nous maîtriserons nos politiques de mobilité, à l'heure de la nécessaire transition écologique, en continuant à écarter de la maîtrise publique des infrastructures aussi majeures ?

Nous venons de repousser la privatisation d'ADP, ici, au Sénat. Je ne sais pas quel sera le sort réservé à ce texte. Nous discutons aujourd'hui de la maîtrise publique des autoroutes. Nous avons débattu l'an dernier de la maîtrise publique du ferroviaire, ou plus exactement de sa non-maîtrise, car nous ne sommes pas tombés d'accord. Si on veut conduire des politiques de mobilité à l'heure de la transition écologique, on ne peut pas continuer ainsi à concéder par morceaux la maîtrise publique de nos infrastructures majeures.

La question de la maîtrise publique des autoroutes ne se posera pas dans dix ou quinze ans, elle se pose dès à présent. Si notre proposition de loi est rejetée aujourd'hui, cette question se posera dans quelques jours lorsque nous aborderons la discussion de la LOM, et chaque fois que nous aurons à traiter de tels sujets, car c'est une question de bon sens. Ceux qui, comme nous le faisons aujourd'hui, posent cette question posent, j'y insiste, une question de bon sens.

Continuer à repousser la résolution du problème à plus tard, c'est prendre le risque d'un contresens historique. La maîtrise concertée de nos grandes infrastructures de transport est indispensable pour être à l'heure à la fois de l'égalité devant le droit à la mobilité et de la transition écologique.

Plutôt que d'engraisser le privé, l'argent des péages doit alimenter les services publics

Nationalisation des sociétés concessionnaires d'autoroutes : article premier

7 mars 2019

Monsieur le président, madame la ministre, mes chers collègues, dans le contexte politique actuel, nous sommes tous confrontés chaque jour au fossé qui existe aujourd'hui entre les citoyens et les élus. Nos concitoyens nous disent que nous devons regagner leur confiance, qu'ils en ont assez des doubles discours.

À titre d'exemple, comment comprendre qu'une ministre puisse demander au préfet de région d'organiser une grande concertation sur les travaux du Charles-de-Gaulle Express et ses impacts sur le RER B tout en signant dans le même temps le document autorisant le lancement des travaux alors que ladite concertation n'est pas finie ? Comment comprendre que la seule réponse du Gouvernement face à la mobilisation contre le début des travaux des citoyens et des élus, dont la maire de Mitry-Mory, soit l'envoi de CRS ? De tels comportements ne contribuent pas à recréer du lien et à rétablir la confiance !

De même, mes chers collègues, on ne peut pas tenir un double discours ou des discours à géométrie variable à un mois d'intervalle. Ma collègue Cathy Apourceau-Poly et moi, nous avons beaucoup ferraillé au sein de la commission spéciale chargée d'examiner le projet de loi Pacte contre la privatisation d'Aéroports de Paris, qu'une grande majorité d'entre nous a rejetée lors de l'examen du texte en première lecture, et ce dans l'intérêt général. Dans ce contexte, nombreux sont ceux ici qui ont cité l'exemple de la privatisation des autoroutes en 2006. Il n'y avait alors que des révoltés du Bounty dans cette commission ! Et chacun de crier au scandale sur la privatisation des autoroutes, d'appeler à ne pas refaire la même erreur avec Aéroports de Paris ou celui de Toulouse-Blagnac. Un mois plus tard, curieusement, le ton a changé, et les arguments s'inversent. C'est un problème.

Madame la ministre, les gens en ont assez ! Ne comprenez-vous pas qu'ils en ont marre que des intérêts privés s'engraissent sur leur dos, année après année ? Ils disent : « Ça suffit ! L'argent des péages pourrait servir à autre chose, notamment au développement de nos services publics. » Leur exaspération croît lorsqu'ils voient que Vinci, qui gère déjà une partie des autoroutes, pourrait se voir offrir Aéroports de Paris. Je le répète : ils en ont franchement ras-le-bol !

Je propose donc que nous retrouvions tous nos esprits,...

M. le président. Merci de conclure, cher collègue.

M. Fabien Gay. ... que nous reprenions les arguments développés lors de l'examen de la loi Pacte et que nous votions cette proposition de loi de bon sens.

Je ne connais aucune TPE ou PME qui fasse 73 % de marge brute

Nationalisation des sociétés concessionnaires d'autoroutes : article premier

7 mars 2019

Il y a bien une chose que je ne trouve pas raisonnable. Parlons comptabilité des entreprises : selon l'Arafer, en 2017, l'ensemble des sociétés autoroutières a dégagé un excédent brut de 7,3 milliards d'euros pour 10 milliards d'euros de chiffre d'affaires. Je ne connais aucune TPE ou PME dans mon département du Val-de-Marne qui réalise 73 % de marge brute !

Mme Élisabeth Borne, ministre. Il y a des dettes, également, enfin !

M. Pascal Savoldelli. Vous grommelez, madame la ministre, mais ce sont les chiffres de l'Arafer, vous ne pouvez pas tout contester ! Il y a donc un problème.

Je ne suis parlementaire que depuis 2017, mais permettez-moi de bénéficier de la mémoire de mes collègues. Pourquoi ignore-t-on ici qu'une mission parlementaire rassemblant tous les courants politiques s'est penchée en 2014 sur la question de la nationalisation et de la maîtrise publique des autoroutes ?

Mes chers collègues, les parlementaires n'étaient alors ni moins intelligents ni moins responsables que nous ; pour financer cette mesure, ils n'ont pas envisagé la création d'un impôt, mais l'utilisation du produit des péages. Soyons donc responsables.

Madame la ministre, je ne cherche pas à polémiquer, mais je souhaite vous poser une question : si vous vendiez vos parts dans ADP – ce serait regrettable ! – et que les acheteurs étaient Vinci, Eiffage ou Abertis, les trois sociétés qui ont bénéficié au départ de la privatisation des autoroutes, auriez-vous la conscience tranquille ?

Mes chers collègues, nous avons des divergences, mais nous sommes devant l'histoire : nous aurons connu le scandale des autoroutes et nous prendrions la responsabilité d'un nouveau scandale, qui bénéficierait toujours aux mêmes acteurs ! Cela mérite que nous y réfléchissions.

On trouve bien 40 milliards pour le CICE ! De l'argent, il y en a !

Nationalisation des sociétés concessionnaires d'autoroutes : article premier

7 mars 2019

Plusieurs de nos collègues dans toutes les travées ont fait valoir l'argument du coût : « C'est trop cher, attendons la fin des concessions. »

Ce n'est pas vrai. Ce rachat, en effet, aurait un coût, mais celui-ci pourrait se négocier, y compris devant les tribunaux, madame la ministre, où l'on pourrait dénoncer des contrats viciés et déséquilibrés.

Quand bien même il faudrait investir, la puissance publique peut s'en donner les moyens, d'autant que ce sont les péages qui financeront le remboursement de cet emprunt.

Mes chers collègues, nous trouvons 40 milliards d'euros cette année pour le CICE, le crédit d'impôt pour la compétitivité et l'emploi,...

M. Fabien Gay. Eh oui !

Mme Éliane Assassi. ... et vous nous dites que l'on ne serait pas capable de dégager 50 milliards d'euros pour racheter les concessions autoroutières. Est-ce une plaisanterie ? Vous n'avez pas posé toutes ces questions au moment du vote du CICE !

De l'argent, il y en a, ce qui prouve bien que vos arguments ne tiennent qu'à une chose : les choix politiques que vous défendez. Souffrez que nous avancions des arguments pour les contrer, car, à l'évidence, ils ne sont pas bons !

Ne prétendez pas que l'État est impuissant ou qu'il n'a pas d'argent

Nationalisation des sociétés concessionnaires d'autoroutes : article premier

7 mars 2019

Je suis très dubitative quant aux arguments que nous opposent nos collègues pour justifier le vote de cet amendement. Éliane Assassi l'a fort bien démontré, c'est une question de choix politique !

Le CICE représente deux fois 20 milliards d'euros, soit 40 milliards d'euros, ce qui prouve que quand on veut, on peut.

M. Jean-Pierre Grand. Vous ne cessez pourtant de critiquer ce dispositif !

Mme Laurence Cohen. Ne prétendez pas que l'État est impuissant ou qu'il n'a pas d'argent, le Gouvernement fait le choix, par volonté politique, de ne pas mobiliser l'argent en faveur de ce que nous proposons. Après cela, il faut assumer.

Vous avez raison, ma chère collègue, on peut ne pas être d'accord. Vous n'êtes pas favorable à cette solution, mais je ne sais pas quelle autre solution aurait votre préférence.

M. Patrick Chaize, vice-président de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable. C'est précisément le sens de tout ce débat !

Mme Laurence Cohen. Continuer à accepter la situation actuelle relève d'une vision à court terme qui dessert l'intérêt des usagers.

Mesurons bien la réalité des choix politiques que nous devons faire et cessons d'affirmer que les caisses sont vides, car elles ne le sont pas pour tout le monde !

Les sociétés autoroutières ont très peu investi et ont surtout versé des dividendes

Nationalisation des sociétés concessionnaires d'autoroutes : article premier

7 mars 2019

La question du mode de financement de la nationalisation fait évidemment débat. Je rappelle tout d'abord que, dans le chiffre du coût estimé, il y a 20 milliards d'euros de dettes. Pour cette somme, il s'agira donc d'un transfert de dette et non de cash à sortir.

Ensuite, notre rapporteur a proposé la constitution d'un établissement public qui, comme l'ont fait les sociétés autoroutières, emprunterait de l'argent qui serait ensuite remboursé grâce aux recettes des péages. Ceux-ci ne seront pas supprimés, c'est vrai, mais nous pourrions mettre en place des politiques tarifaires judicieuses au regard des kilomètres parcourus ou d'autres critères de cette nature.

Les sociétés autoroutières investissent aujourd'hui en empruntant, et non sur leurs fonds propres. Un établissement public spécifiquement consacré à la gestion de ces autoroutes pourra donc faire de même, et n'oublions pas qu'il n'aura pas à verser de dividendes. Je vous rappelle en effet que les sociétés autoroutières ont très peu investi et ont surtout versé des dividendes.

Il apparaît donc clairement que cette solution est techniquement possible, en particulier quand les taux d'intérêt sont bas. Je vous demandais comment vous alliez rendre des comptes dans dix ans, lorsque l'on calculera le total des sommes perdues et de celles que l'on aurait récupérées en nationalisant. Dans quelques années, à quel niveau seront les taux d'intérêt ? Certainement plus élevés qu'aujourd'hui ! Nous avons donc intérêt à agir maintenant.

Le Sénat rejette notre proposition de loi

Nationalisation des sociétés concessionnaires d'autoroutes

Par Le groupe CRCE-K / 7 mars 2019

Aujourd'hui, la majorité sénatoriale, avec l'assentiment du gouvernement, a rejeté la proposition de loi des sénatrices et sénateurs du groupe CRCE permettant d'engager la renationalisation des autoroutes.

Alors que le Sénat avait ouvert la brèche avec son refus de privatiser ADP, s'appuyant sur l'erreur politique, financière et stratégique que fut la privatisation des concessions par le gouvernement de Villepin, il nage aujourd'hui en pleine contradiction.

Pourquoi refuser de s'engager vers la renationalisation des autoroutes si l'on considère qu'il est nécessaire de préserver la maîtrise publique des infrastructures et de ne pas se priver de ressources fort utile notamment pour permettre le financement des infrastructures de transport et leur rénovation, dans le cadre de la transition écologique.

Les autoroutes, comme les aéroports, ont été financées par le fruit de l'impôt donc par l'argent du peuple. Nous ne pouvons supporter que les investissements publics soient captés par les intérêts privés d'actionnaires avides de dividendes. Les « gilets jaunes » ne s'y sont pas trompés en organisant des opérations « péages gratuits » : récupérer la maîtrise de ces infrastructures permettra d'en finir avec cette spoliation de l'intérêt général sur le dos d'usagers captifs condamnés à payer toujours plus, véritables vaches à lait d'un secteur sans risque.

Nous considérons que l'Etat doit reprendre la main et défendre ses intérêts stratégiques de souveraineté et nos concitoyens.

Tout le monde le sait : ces contrats sont tellement bien ficelés qu'ils ne sont pas renégociables. Toute velléité de renforcer les obligations sur les concessionnaires se soldera mécaniquement par des hausses sur les usagers. Il n'y a donc aucune solution dans le cadre contractuel. Pour cette raison, il faut dès maintenant aller jusqu'à la dénonciation de ces contrats. Attendre la fin des concessions laisse en outre le risque de voir ces contrats renégociés et prolongés à l'infini.

Sur tous les bancs, nous avons entendu un seul argument : « trop cher, attendons la fin des concessions ». Nous répondons faux ! Certes ce rachat a un coût mais celui-ci premièrement se négocie, y compris devant les tribunaux pour dénoncer des contrats viciés et déséquilibrés. Mais quand bien même il faudrait réinvestir, la puissance publique peut s'en donner les moyens, y compris parce que ce sont les péages qui financeront l'emprunt. Nous trouvons 40 milliards pour financer cette année seulement le CICE et nous n'aurions pas 50 milliards à investir sur le long terme. L'Espagne s'est engagée dans cette voie, preuve de la faisabilité d'une telle démarche.

Les sénatrices et sénateurs du groupe CRCE regrettent cette occasion manquée. Ils sont déterminés à continuer de proposer la renationalisation des autoroutes, y compris dans le cadre du débat sur la LOM à compter du 19 mars prochain.

Nationaliser les autoroutes, ce serait utiliser leurs bénéfices pour l'intérêt général

Nationalisation des sociétés concessionnaires d'autoroutes

8 mars 2019

Monsieur le président, madame la ministre, monsieur le rapporteur, mes chers collègues, voilà quelques semaines, une large majorité s'est dégagée ici, indépendamment des clivages politiques, pour s'opposer à la privatisation d'Aéroports de Paris. Ce vote a été largement salué dans le pays. L'exemple de la privatisation des autoroutes était alors dans toutes les têtes et son échec sur toutes les lèvres.

Je me souviens que, du côté droit de l'hémicycle, on a même fort justement affirmé que cette privatisation avait été une expérience « catastrophique ».

En cohérence, notre groupe a souhaité remettre le sujet de la nationalisation des autoroutes au cœur de nos discussions. La proposition de loi que nous proposons mérite d'être examinée sans a priori idéologique. Elle invite d'abord à s'interroger sur le rôle de l'État dans l'aménagement du territoire. L'État n'est aujourd'hui plus en mesure de faire prévaloir l'intérêt général face à la puissance des sociétés concessionnaires : le droit des contrats passés devient plus fort que la souveraineté politique.

Dernier exemple en date, à mes yeux parmi les plus choquants, l'exonération de péages votée pour les véhicules de secours devrait, selon ces contrats, conduire à une indemnisation par l'État des sociétés concessionnaires. Pour cette raison, cette exonération ne sera pas appliquée et les véhicules de police, des pompiers ou du SAMU continueront de s'acquitter des péages !

Avec la privatisation, l'État a renoncé à un levier politique puissant. Oui, mes chers collègues, les autoroutes sont tout aussi stratégiques que les aéroports franciliens au regard des défis écologiques et des défis de désenclavement et d'égalité territoriale. L'État a organisé sa propre incapacité à mettre en place une tarification sociale ou environnementale, à œuvrer en faveur de la complémentarité entre modes de transport et à réaliser le report modal du routier vers le ferroviaire.

La privatisation est aussi une aberration économique aux conséquences lourdes.

On peut débattre à l'infini des chiffres des bénéfices et des dividendes perçus et distribués par les sociétés concessionnaires. Il reste qu'il y a bien un consensus sur la « rentabilité exceptionnelle » des autoroutes, pour reprendre les termes de l'Autorité de la concurrence, rentabilité – certains d'entre vous ont parlé à juste titre de « rente » – qui ne cesse de croître et qui a rapidement permis aux sociétés en question de récupérer leur mise de départ. Les autoroutes sont donc un bien économiquement viable permettant, sans prise de risques, d'obtenir d'importants bénéfices.

Or cet argent ne tombe pas de nulle part. C'est celui des Français, qui subissent la hausse des tarifs, laquelle, après une accalmie, a repris au mois de février.

L'État lui aussi continue d'être mis à contribution, tout comme les collectivités territoriales. Ces dernières participent notamment aux investissements lorsqu'il s'agit de construire de nouvelles bretelles raccordant les territoires au

réseau autoroutier. J'en connais des exemples en Normandie, mais chacun d'entre nous pourrait en citer concernant son territoire.

Nationaliser les autoroutes permettrait donc d'utiliser ces bénéfices pour l'intérêt général en permettant à l'État de trouver de nouvelles ressources pour le financement des infrastructures. L'Agence de financement des infrastructures de transport de France a en effet été privée de ressources pérennes par la privatisation, ce qui l'empêche d'assumer son rôle, aussi bien pour favoriser la mobilité sur tout le territoire que pour permettre le report modal nécessaire à l'urgence écologique et à la sécurité routière.

Alors que nous nous apprêtons à débattre dans les prochains jours du projet de loi d'orientation des mobilités, dont la programmation est totalement sous-financée, il serait judicieux de s'appuyer sur une source pérenne de financement plutôt que sur un doublement des recettes des radars, comme l'ont évoqué certains de nos collègues.

Enfin, et peut-être surtout, il est nécessaire d'assumer le caractère politique de cette question. Les « gilets jaunes », à la suite de nombreuses associations d'usagers qui agissent en ce sens depuis des années, se sont chargés de nous le rappeler. La nationalisation des autoroutes fait partie de leurs principales revendications, comme en témoignent les nombreuses opérations « péage gratuit ».

Ce que les « gilets jaunes » ont aussi rappelé, c'est que l'organisation actuelle du système autoroutier ne fonctionnait pas : entre ceux qui ne peuvent se permettre d'emprunter les autoroutes trop chères, ceux pour qui ces dépenses ne cessent de peser dans le budget et ceux qui sont tout simplement exclus du réseau autoroutier, les Français ont tordu le cou à cette conception technocratique et coupée des réalités sociales selon laquelle tout va bien tant que les autoroutes sont bien entretenues.

Je précise d'ailleurs que la comparaison entre l'état des autoroutes et celui des routes secondaires plaide, elle aussi, pour la nationalisation. En effet, si les sociétés gestionnaires ont les moyens de réaliser les travaux nécessaires, c'est bien parce qu'elles bénéficient d'une source de financement que n'ont pas les routes secondaires. La nationalisation permettrait donc une redistribution plus favorable au réseau secondaire.

Les revendications de la population sont très claires : on ne veut pas d'une renationalisation dans dix, vingt ou trente ans, au risque très probable que les contrats actuels soient reconduits jusqu'à constituer une privatisation indéfinie de fait. Non ! On veut simplement arrêter de payer dès maintenant pour un service qui devrait être public et qui sert des intérêts particuliers.

Mes chers collègues, montrons, montrez à nos concitoyens que vous n'êtes pas sourds à leurs revendications et que vous souhaitez répondre au vent de colère qui souffle dans notre pays. Avec nous, votez la nationalisation des autoroutes !

PALAIS DU LUXEMBOURG
15, RUE DE VAUGIRARD 75291 PARIS CEDEX 6
Tél. : 01 42 34 21 24
crce@senat.fr
sénateursCRCE
@sénateursCRCE
https://senateurscrce.fr

Évelyne Corbière Naminzo

Jean-Pierre Corbisez

Silvana Silvani

Pierre Barros
sénateur du Val-d'Oise

Ian Brossat

Marianne Margaté
Sénatrice de Seine-et-Marne

Robert Xowie
Sénateur de Nouvelle-Calédonie

Cathy Apourceau-Poly
Sénatrice du Pas-de-Calais
c.apourceau-poly@senat.fr

Jérémy Bacchi
Sénateur des Bouches-du-Rhône
j.bacchi@senat.fr

Eric Bocquet
Sénateur du Nord
e.bocquet@senat.fr

Céline Brulin
Sénatrice de Seine-Maritime
c.brulin@senat.fr

Cécile Cukierman
Sénatrice de la Loire
c.cukierman@senat.fr

Fabien Gay
Sénateur de Seine-Saint-Denis
f.gay@senat.fr

Michelle Gréaume
Sénatrice du Nord
m.greaume@senat.fr

Gérard Lahellec
Sénateur des Côtes-d'Armor
g.lahellec@senat.fr

Pierre Ouzoulias
Sénateur des Hauts-de-Seine
p.ouzoulias@senat.fr

Pascal Savoldelli
Sénateur du Val-de-Marne
p.savoldelli@senat.fr

Marie-Claude Varaillas
Sénatrice de Dordogne
mc.varaillas@senat.fr