

N° 275

# SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2013-2014

---

---

Enregistré à la Présidence du Sénat le 14 janvier 2014

## RAPPORT

FAIT

*au nom de la commission du développement durable, des infrastructures, de l'équipement et de l'aménagement du territoire (1), sur la proposition de loi de Mme Mireille SCHURCH et plusieurs de ses collègues, relative à la **nationalisation des sociétés concessionnaires d'autoroutes** et à l'**affectation des dividendes à l'agence de financement des infrastructures de transports**,*

Par Mme Évelyne DIDIER,

Sénatrice

---

(1) Cette commission est composée de : M. Raymond Vall, *président* ; MM. Gérard Cornu, Ronan Dantec, Mme Évelyne Didier, MM. Jean-Jacques Filleul, Alain Houpert, Hervé Maurey, Rémy Pointereau, Mmes Laurence Rossignol, Esther Sittler, M. Michel Teston, *vice-présidents* ; MM. Pierre Camani, Jacques Cornano, Louis Nègre, *secrétaires* ; MM. Joël Billard, Jean Bizet, Vincent Capo-Canellas, Yves Chastan, Philippe Darniche, Marcel Deneux, Michel Doublet, Philippe Esnol, Jean-Luc Fichet, Alain Fouché, Mme Marie-Françoise Gaouyer, M. Francis Grignon, Mme Odette Herviaux, MM. Benoît Huré, Daniel Laurent, Mme Hélène Masson-Maret, MM. Jean-François Mayet, Stéphane Mazars, Robert Navarro, Charles Revet, Roland Ries, Yves Rome, Henri Tandonnet, André Vairetto, Paul Vergès.

Voir le(s) numéro(s) :

Sénat : 59 (2011-2012) et 276 2013-2014)



---

## SOMMAIRE

	<u>Pages</u>
<b>AVANT-PROPOS</b> .....	5
<b>I. LA CESSION DES PARTICIPATIONS DE L'ETAT DANS LES SOCIÉTÉS CONCESSIONNAIRES D'AUTOROUTES EN 2005 : UNE DÉCISION INCOHÉRENTE ET DE COURT TERME</b> .....	7
<b>A. UNE POLITIQUE DES TRANSPORTS INCOHÉRENTE</b> .....	7
1. <i>La création de l'AFITF en novembre 2004 : une bonne nouvelle pour la politique des     transports...</i> .....	7
2. <i>... contrecarrée par la décision du Premier ministre de juin 2005</i> .....	8
<b>B. UNE VISION DE COURT TERME</b> .....	9
1. <i>Un manque à gagner conséquent pour le financement des infrastructures de transport</i> .....	9
2. <i>Des modalités de cession extrêmement critiquables</i> .....	10
3. <i>Un encadrement insuffisant des péages autoroutiers</i> .....	12
<b>II. LE DISPOSITIF DE LA PROPOSITION DE LOI : LA NATIONALISATION DES SOCIÉTÉS CONCESSIONNAIRES D'AUTOROUTES</b> .....	14
<b>EXAMEN DES ARTICLES</b> .....	15
<b>EXAMEN EN COMMISSION</b> .....	19
<b>ANNEXE</b> .....	27



## AVANT-PROPOS

Mesdames, Messieurs,

La loi du 18 avril 1955 portant statut des autoroutes a autorisé l'Etat à concéder la construction et l'exploitation des autoroutes à des personnes publiques ou à des sociétés d'économie mixte dans lesquelles les intérêts publics étaient majoritaires. La Société de l'autoroute Estérel-Côte d'Azur-Alpes (ESCOTA), créée en 1956, fut la première d'entre elles. La Société des autoroutes du sud de la France (ASF), la Société des autoroutes Paris-Rhin-Rhône (SAPRR) et la Société des autoroutes du nord et de l'est de la France (SANEF) ont vu le jour respectivement en 1957, 1961 et 1963.

Par la suite, le décret n° 70-398 du 12 mai 1970 a permis à l'Etat de confier cette mission à des personnes privées, conduisant à la création, dans un premier temps, de la Compagnie financière et industrielle des autoroutes (COFIROUTE).

Depuis les années 2000, de nouveaux concessionnaires sont apparus. Ils exploitent un réseau moins étendu et parfois moins rentable que les premières sociétés concessionnaires. Il s'agit des sociétés A'LIENOR<sup>1</sup>, ALIS<sup>2</sup>, ARCOUR<sup>3</sup>, ALICORNE<sup>4</sup>, ADELAC<sup>5</sup>, CEVM<sup>6</sup>, ATLANDES<sup>7</sup> et ALBEA<sup>8</sup>.

En parallèle, le capital des sociétés d'économie mixte créées au tournant des années 1960 a été ouvert à des capitaux privés, ce qui a réduit le niveau de la participation de l'Etat. En 2005, le gouvernement de Dominique de Villepin a décidé de céder les participations de l'Etat dans les groupes ASF, APRR et la SANEF.

Sept concessionnaires privés exploitent désormais un réseau dense, de 8 216 kilomètres au 1<sup>er</sup> janvier 2013. Ils représentent 95 % du chiffre d'affaires du secteur et se répartissent entre le groupe VINCI, qui rassemble ASF, ESCOTA et COFIROUTE, le groupe APRR, composé d'APRR et de la

---

<sup>1</sup> Chargée de la construction et de l'exploitation de l'A 63 entre Langon et Pau.

<sup>2</sup> Chargée de la construction et de l'exploitation de l'A 28 entre Rouen et Alençon.

<sup>3</sup> Chargée de la construction et de l'exploitation de l'A 19 entre Artenay et Courtenay.

<sup>4</sup> Chargée de la construction et de l'exploitation de l'A 88 entre Falaise ouest et Sées.

<sup>5</sup> Autoroute des lacs (Annecy-Genève).

<sup>6</sup> Compagnie Eiffage du Viaduc de Millau.

<sup>7</sup> Chargée de la construction et de l'exploitation de l'A 63 entre Salles et Saint-Geours-de-Maremne.

<sup>8</sup> Chargée de la construction et de l'exploitation de l'A 150 entre Barentin et Écalles-Alix.

Société des autoroutes Rhône-Alpes (AREA), et le groupe SANEF, incluant SANEF et la Société des autoroutes Paris Normandie (SAPN).

Le paysage autoroutier se compose donc essentiellement de sociétés privées<sup>1</sup>. Seuls deux des dix-neuf concessionnaires que compte le réseau demeurent majoritairement publics, les sociétés « tunnelières » Autoroute et tunnel du Mont-Blanc (ATMB) et la Société Française du tunnel routier du Fréjus (SFTRF).

La présente proposition de loi prévoit la nationalisation de l'ensemble des sociétés concessionnaires d'autoroutes privées. Ce faisant, elle vise à revenir sur la faute politique majeure commise en 2005, lorsque les sociétés concessionnaires historiques ont été privatisées, alors même que les dividendes qu'elles rapportaient à l'Etat devaient abonder les caisses de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) qui venait tout juste d'être créée. Cette faute grave est la marque d'une grande incohérence et d'une vision de court terme dans la politique des transports.

Le choix de la nationalisation a pour objet d'inscrire la politique des transports dans une vision de long terme en lui assurant un financement pérenne. Il s'agit aussi de mettre un frein à la hausse continue des péages autoroutiers, régulièrement dénoncée par les usagers comme par la Cour des comptes.

Lors de sa réunion du 14 janvier 2014, votre commission a largement partagé le diagnostic réalisé par votre rapporteure, tant en ce qui concerne les modalités de la cession des participations de l'Etat décidée en 2005, que les inquiétudes relatives au financement de l'AFITF ou à la hausse continue des péages. Elle a toutefois exprimé de fortes réserves sur la solution préconisée par la proposition de loi, celle d'une nationalisation de toutes les sociétés concessionnaires d'autoroutes financée par une hausse de l'impôt sur les sociétés. C'est la raison pour laquelle, au terme d'un large débat, votre commission n'a pas adopté cette proposition de loi.

---

<sup>1</sup> Cf. annexe : « Réseau et recettes de péages des sociétés concessionnaires d'autoroutes ».

## I. LA CESSION DES PARTICIPATIONS DE L'ETAT DANS LES SOCIÉTÉS CONCESSIONNAIRES D'AUTOROUTES EN 2005 : UNE DÉCISION INCOHÉRENTE ET DE COURT TERME

### A. UNE POLITIQUE DES TRANSPORTS INCOHÉRENTE

#### 1. La création de l'AFITF en novembre 2004 : une bonne nouvelle pour la politique des transports...

L'agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) a été créée par le décret n° 2004-1317 du 26 novembre 2004, à la suite du comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire (CIADT) du 18 décembre 2003, afin de porter la part de l'Etat dans le financement des grands projets d'infrastructures ferroviaires, fluviales, maritimes et routières.

Cet établissement public à caractère administratif devait bénéficier de plusieurs sources de financement :

- des dotations de l'Etat ;
- du produit de la redevance domaniale versée par l'ensemble des sociétés concessionnaires d'autoroutes, publiques ou privées, en raison de l'occupation du domaine public ;
- du produit des participations détenues par l'Etat et son établissement public Autoroutes de France (ADF) dans le capital des trois groupes de sociétés d'économie mixte concessionnaires d'autoroutes : 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 (SANEF).

Cette dernière recette devait constituer la principale ressource de l'agence. Son montant était de 332 millions d'euros en 2005<sup>1</sup> et devait augmenter de façon significative les années suivantes. Le réseau autoroutier étant alors quasiment achevé, les recettes des sociétés étaient amenées à être de moins en moins grevées par l'amortissement de nouveaux investissements. En outre, une tendance à l'augmentation du trafic avait été constatée. Les importants bénéfices dégagés par ces sociétés au premier semestre 2006 ont confirmé cette analyse.

La création de l'AFITF et l'affectation de ces ressources devait ainsi répondre à une logique de fléchage durable de crédits au financement des infrastructures de transport. Cette mesure allait dans le sens d'une clarification comme d'une meilleure programmation de l'action publique, dans un domaine où les investissements sont cruciaux. Elle mettait aussi en

---

<sup>1</sup> Source : AFITF.

exergue l'importance d'inscrire la politique des transports dans une perspective de développement durable, avec un objectif de report modal.

## 2. ... contrecarrée par la décision du Premier ministre de juin 2005

En parallèle de la création de l'AFITF, le CIADT du 18 décembre 2003 avait décidé l'augmentation de capital, par apport de capitaux privés, des sociétés SANEF et APRR « *afin d'optimiser le montant des dividendes versés par ces sociétés*<sup>1</sup> ». Cette décision s'est traduite par la mise sur le marché de 26 % du capital de la SANEF et de 30 % du capital d'APRR, intervenant après une première mise sur le marché de 49 % du capital d'ASF en 2002.

Or, dans sa déclaration de politique générale du 8 juin 2005, le Premier ministre Dominique de Villepin a annoncé sa décision de poursuivre la cession des participations de l'Etat dans les sociétés d'autoroutes « *afin de financer [les grands travaux d'infrastructures] et de leur permettre de souscrire aux appels d'offre européens* », privant ainsi l'Etat de ces dividendes.

Dans un rapport d'information sur « la valorisation du patrimoine autoroutier<sup>2</sup> », le député Hervé Mariton a appuyé cette décision qui répondait à ses yeux à un triple objectif : éviter toute confusion entre les rôles de l'Etat, à la fois régulateur et détenteur de patrimoine ; mobiliser des moyens pour les infrastructures de transport ; favoriser le développement du projet industriel des entreprises concessionnaires, par une diversification de leurs activités en France et leur développement sur les marchés étrangers.

Le 18 juillet 2005, la procédure d'appel à candidatures a été lancée par un cahier des charges organisant le processus de privatisation et définissant les conditions de cession. Elle s'est achevée en décembre 2005 avec la désignation des acquéreurs : VINCI pour ASF, un consortium formé par Eiffage et Macquarie Infrastructure Group, un fonds d'investissement australien spécialisé dans les infrastructures autoroutières, pour APRR, et un consortium formé par Albertis, le premier groupe espagnol de gestion d'infrastructures de transport, AXA, la Caisse des dépôts et consignations, CNP Assurances et la Financière et Foncière de participations pour la SANEF. La cession effective des participations de l'État et d'ADF dans les trois sociétés a été réalisée en février et mars 2006, **pour un montant total de 14,8 milliards d'euros.**

---

<sup>1</sup> Rapport 2004 de l'Agence des participations de l'Etat (APE).

<sup>2</sup> Rapport d'information n° 2407 sur la valorisation du patrimoine autoroutier présenté par Hervé Mariton au nom de la commission des finances de l'Assemblée nationale, 2004-2005.

## B. UNE VISION DE COURT TERME

### 1. Un manque à gagner conséquent pour le financement des infrastructures de transport

Si le Premier ministre de l'époque avait annoncé que « *le produit de ces cessions ira notamment à l'Agence pour le financement des infrastructures de transport afin d'accélérer les contrats de plan Etat-région* », **seuls 4 milliards sur les 14,8 milliards issus du produit de la cession ont finalement été affectés à l'AFITF**, le reste ayant essentiellement contribué au désendettement de l'Etat<sup>1</sup>.

Surtout, cette mesure a **privé l'AFITF d'une ressource pérenne et dynamique**. Le manque à gagner résultant de cette mesure a été estimé 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. Ce montant n'a pas été confirmé par les services du ministère de l'économie et des finances, qui affirment que cette évaluation est difficilement réalisable car elle dépend des résultats financiers des entreprises, de leur structure financière et de la politique de distribution retenue par les actionnaires, éléments dont l'Etat n'a pas nécessairement la connaissance, bien qu'ils pourraient lui être fournis, en sa qualité de concédant.

L'analyse des résultats de ces sociétés laisse toutefois percevoir que celles-ci ont enregistré des gains importants. De 2006 à 2012, le résultat net d'ASF a augmenté de 15 %, celui de la SANEF de 8 % et celui d'APRR de 5 %.

---

<sup>1</sup> L'établissement public Autoroutes de France a conservé 1,8 milliard d'euros, notamment pour pouvoir recapitaliser ultérieurement la Société française du tunnel routier de Fréjus, à hauteur de 900 millions d'euros.

**Résultat d'exploitation et résultat net des sociétés concessionnaires « historiques »  
(comptes sociaux)**

*Résultat d'exploitation (en M€)*

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Evol. 09/10	Evol. 10/11	Evol. 11/12	TCAM 2006- 2012
APRR	535,5	629,9	613,5	681,7	711,4	731,7	735,1	4,4%	2,9%	0,5%	5,6%
AREA	213,3	234,4	230,7	255,9	250,7	268,6	278,6	-2,0%	7,1%	3,7%	4,7%
SANEF	423,2	481,3	479,0	479,1	513,6	397,5	520,7	7,2%	-22,6%	31,0%	4,8%
SAPN	96,2	116,5	126,7	135,1	144,3	127,0	145,8	6,8%	-12,0%	14,8%	7,7%
ASF	918,7	1003,2	1057,3	1147,4	1239,6	1292,0	1304,8	8,0%	4,2%	1,0%	6,1%
ESCOTA	243,4	261,4	276,5	303,1	324,5	336,2	327,2	7,1%	3,6%	-2,7%	5,1%
Cofiroute	516,3	565,7	416,5	586,9	584,2	591	597,9	-0,5%	1,2%	1,2%	4,3%
<b>Total</b>	<b>2946,6</b>	<b>3292,4</b>	<b>3200,1</b>	<b>3589,3</b>	<b>3768,3</b>	<b>3744,0</b>	<b>3910,0</b>	<b>5,0%</b>	<b>-0,6%</b>	<b>4,4%</b>	<b>5,0%</b>

*Résultat net (en M€)*

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Evol. 09/10	Evol. 10/11	Evol. 11/12	TCAM 2006- 2012
APRR	435,8	333,4	236,7	363,0	440,9	321,0	440,4	21,5%	-27,2%	37,2%	5,4%
AREA	97,7	108,3	98,6	133,4	129,2	126,7	136,4	-3,1%	-1,9%	7,7%	6,6%
SANEF	197,0	217,2	227,5	255,3	280,0	197,8	276,3	9,7%	-29,4%	39,7%	7,9%
SAPN	12,2	21,2	29,6	27,9	37,6	29,7	49,2	34,8%	-20,9%	65,4%	31,3%
ASF	374,3	452,2	341,6	610,5	718,2	914,0	639,7	17,6%	27,3%	-30,0%	15,0%
ESCOTA	106,9	124,5	141,4	162,0	179,9	184,8	182,5	11,0%	2,7%	-1,2%	9,5%
Cofiroute	300,7	347,8	231,5	315,0	315,5	290,4	303,0	0,2%	-8,0%	4,3%	2,5%
<b>Total</b>	<b>1524,6</b>	<b>1604,6</b>	<b>1306,9</b>	<b>1867,0</b>	<b>2101,3</b>	<b>2064,4</b>	<b>2027,5</b>	<b>12,5%</b>	<b>-1,8%</b>	<b>-1,8%</b>	<b>6,4%</b>

Source : DGITM

La cession des participations de l'Etat effectuée en 2005 a donc constitué **une facilité de court terme pour désendetter l'Etat, mais elle a privé l'AFITF d'une ressource essentielle.**

Certes, la taxe d'aménagement du territoire prélevée sur les sociétés concessionnaires d'autoroutes, introduite à l'article 302 *bis* ZB du code général des impôts par la loi de finances pour 1995, a été affectée à l'AFITF en remplacement. Mais cette taxe, due à raison du nombre de kilomètres parcourus sur les autoroutes, présente un dynamisme bien moindre que celui des dividendes. En 2012, elle a représenté un produit de 535 millions d'euros.

## 2. Des modalités de cession extrêmement critiquables

Cette opération est d'autant plus regrettable qu'elle a été réalisée **sans aucune consultation du Parlement, malgré l'ampleur des sommes en jeu.** C'est l'une des raisons qui a motivé l'introduction de plusieurs requêtes en annulation des décrets autorisant le transfert des participations de l'Etat<sup>1</sup>, au motif qu'ils n'étaient pas conformes à la loi n° 86-793 du 2 juillet 1986 autorisant le Gouvernement à prendre diverses mesures d'ordre économique et social. Cette loi distingue en effet les privatisations relevant du législateur de celles qui peuvent être décidées par le Gouvernement. La privatisation

<sup>1</sup> Ces requêtes ont notamment été déposées par François Bayrou, l'Association de défense des usagers des autoroutes publiques de France et l'Association de défense des usagers et de sauvegarde du patrimoine autoroutier.

des sociétés dont l'Etat détient directement plus de la moitié du capital social doit être approuvée par le Parlement.

**Les participations de l'Etat et d'ADF dans le capital des sociétés autoroutières avant la cession**

	Etat	Etablissement public « Autoroutes de France »
ASF	41,53 %	8,8 %
APRR	35,11 %	35,1%
SANEF	37,83 %	37,8 %

Dans un arrêt de section du 27 septembre 2006, le Conseil d'Etat a rejeté ces requêtes. Il a estimé que les sociétés concessionnaires ne pouvaient être considérées comme des sociétés dans lesquelles l'Etat détient directement plus de la moitié du capital, les participations détenues par ADF ne pouvant être assimilées à des participations directes de l'Etat.

**La façon dont l'Etat a vendu ces participations a également été critiquée.** Dans son rapport public annuel de 2008, la Cour des comptes déplore le fait que l'Etat n'ait fait appel qu'à une seule banque conseil pour les trois opérations d'ouverture du capital des sociétés d'autoroutes, se privant ainsi de la possibilité de disposer de plusieurs avis indépendants de ceux fournis par les conseils des entreprises.

La Cour relève aussi que la durée des concessions autoroutières, qui dépasse l'horizon des marchés, a rendu difficile l'évaluation de ces sociétés. En effet, le marché ne sait valoriser, avec les taux d'actualisation qu'il pratique, qu'une période de l'ordre d'une quinzaine d'années. Or, les échéances des concessions de la SANEF, d'APRR et d'ASF sont situées entre 2028 et 2032. Ainsi, « *alors que les hypothèses de taux d'actualisation ont été, de ce fait, les premiers déterminants de la valeur des sociétés, le choix d'un taux d'actualisation excessivement élevé<sup>1</sup> a interdit à l'Etat de valoriser toute la durée des concessions cédées, et donc de tirer tout le bénéfice patrimonial possible de la privatisation.* »

La Cour des comptes a plus particulièrement remis en cause la façon dont la cession d'ASF a été réalisée.

---

<sup>1</sup> Pour les trois groupes ASF, APRR et SANEF, les taux d'actualisation retenus par l'Agence des participations de l'Etat se sont situés entre 7,05 % et 7,13 % pour les premières ouvertures de capital, intervenues entre 2002 (ASF), 2004 (APRR) et 2005 (SANEF) et entre 5,93 % et 6,35 % pour les privatisations de 2006.

#### L'ANALYSE DE LA COUR DES COMPTES SUR LA CESSION D'ASF

Ayant mis, en 2002, 49 % du capital des Autoroutes du Sud de la France (ASF) sur le marché, l'Etat n'a pu s'opposer à la montée de Vinci au capital d'ASF qu'en signant, le 24 novembre 2004, un pacte d'actionnaires conduisant Vinci à interrompre ses acquisitions de titres au niveau atteint de 23% en contrepartie de l'octroi d'une représentation au conseil d'administration de la société. Pour autant, comme il le stipulait, ce pacte a cessé de s'appliquer lorsque l'Etat est revenu sur sa décision de ne pas privatiser les sociétés d'autoroutes. Lors de la privatisation des sociétés d'autoroutes, la présence de Vinci au capital d'ASF a manifestement dissuadé d'autres acquéreurs potentiels de se porter candidats à l'appel d'offres. La très forte croissance du cours de l'action Vinci (+ 140 %) entre avril 2002 (première cotation de l'action ASF après l'arrivée de Vinci à son capital) et novembre 2006 (retrait de cote de l'action ASF à la suite de la prise de contrôle par Vinci) témoigne notamment, selon toute vraisemblance, de la perception par le marché que l'acquisition d'ASF s'est faite à un prix avantageux. Il aurait été préférable de déclarer infructueux l'appel d'offres et de procéder à une nouvelle mise aux enchères, comme ce fut le cas, en 2002, pour la cession de la participation résiduelle de l'Etat dans le Crédit Lyonnais.

Source : « L'Etat actionnaire : apports et limites de l'agence des participations de l'Etat », Cour des comptes, rapport public annuel 2008.

La Cour des comptes a aussi dénoncé « un manque de réactivité face aux signaux du marché », après avoir constaté que, « lorsqu'il a mis sur le marché 36 % du capital de la SANEF en mars 2005, l'Etat a appliqué une décote de 12 % par rapport aux évaluations des analystes, alors que la demande exprimée était très forte et aurait, au contraire, justifié un relèvement du prix, sans craindre de se placer sensiblement au-dessus du prix plancher fixé par la commission des participations et des transferts ».

### 3. Un encadrement insuffisant des péages autoroutiers

Lors de la cession de ses participations, l'Etat n'a pris aucune disposition pour adapter les formules tarifaires au nouveau statut privé des entreprises. Or, il convenait à la fois d'éviter l'apparition d'une rente tarifaire et de protéger les intérêts du consommateur. Dès 2008, la Cour a relevé cette insuffisance, constatant que « la politique tarifaire s'est sensiblement éloignée des règles qui la fondaient et le système se caractérise par une grande opacité pour les usagers<sup>1</sup> ».

Un rapport récent de la Cour des comptes, publié en juillet 2013, sur « les relations entre l'Etat et les sociétés concessionnaires d'autoroutes » a malheureusement confirmé l'acuité de ce phénomène. Alors que la hausse du tarif des péages est en théorie encadrée et limitée, la conclusion de

<sup>1</sup> « Les péages autoroutiers », Cour des comptes, rapport public annuel 2008.

contrats de plan entre les sociétés d'autoroutes et l'Etat a rendu possibles des hausses tarifaires supplémentaires, dont la justification n'est pas toujours évidente. En l'absence de contrat de plan, le décret du 25 janvier 1995 relatif aux péages autoroutiers prévoyait une hausse annuelle minimale des tarifs de 70 % de l'inflation. Dans les faits, la hausse des tarifs a été en général supérieure à l'inflation. Pour les véhicules légers (classe 1) par exemple, la progression des tarifs 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 %. La progression a été moindre pour la SANEF, de 1,5 %<sup>1</sup>.

#### Evolution des tarifs des péages depuis 2004 pour la classe 1 (véhicules légers) et la classe 4 (poids lourds, autocars et autres véhicules de trois essieux ou plus)

##### Niveaux de hausse annuelle des tarifs de péages par année pour la classe 1

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
ASF	2,65%	2,04%	2,25%	2,00%	2,45%	3,12%	0,83%	2,47%	2,42%	2,24%
ESCOTA	2,15%	2,04%	2,24%	1,81%	2,53%	3,19%	0,89%	2,49%	2,05%	1,74%
APRR	2,37%	2,56%	2,47%	0,91%	2,47%	1,89%	0,50%	2,12%	2,58%	1,94%
AREA	1,53%	1,44%	1,64%	0,75%	1,64%	1,89%	0,49%	2,08%	2,55%	1,94%
Sanef	1,89%	1,77%	2,05%	0,96%	3,32%	1,89%	0,00%	1,89%	2,31%	1,71%
SAPN	2,53%	2,39%	2,74%	1,68%	4,32%	3,30%	0,00%	2,48%	3,02%	2,29%
Cofiroute	1,61%	1,61%	1,61%	0,91%	1,94%	2,71%	0,40%	2,07%	2,53%	1,92%
ATMB	3,45%	1,56%	1,96%	1,21%	1,82%	2,28%	0,00%	1,92%	2,60%	2,09%
SFTRF	1,79%	1,54%	1,73%	1,07%	1,89%	2,68%	0,60%	2,52%	3,75%	3,01%

##### Niveau de hausse annuelle des tarifs de péages par année pour la classe 4

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
ASF	3,76%	3,13%	2,61%	2,00%	2,81%	3,77%	1,79%	3,87%	2,42%	2,24%
ESCOTA	3,92%	3,41%	3,65%	1,81%	2,81%	4,95%	2,94%	4,33%	2,05%	1,74%
APRR	3,50%	3,22%	3,47%	1,91%	3,46%	1,89%	0,50%	2,12%	2,58%	1,94%
AREA	3,29%	0,00%	3,38%	2,55%	3,43%	1,89%	0,49%	2,08%	2,55%	1,94%
Sanef	2,96%	2,83%	3,10%	1,99%	4,23%	1,89%	0,00%	1,89%	2,31%	1,71%
SAPN	3,52%	3,39%	3,80%	2,67%	5,32%	3,31%	0,00%	2,48%	3,01%	2,29%
Cofiroute	2,59%	2,59%	0,80%	1,90%	3,44%	5,39%	1,90%	4,00%	3,51%	2,16%
ATMB	7,20%	2,64%	2,97%	2,15%	2,85%	3,44%	1,68%	2,92%	3,60%	3,09%
SFTRF	2,79%	2,75%	1,47%	1,08%	1,97%	2,66%	0,61%	2,52%	3,75%	3,19%

Source : « Le réseau autoroutier concédé en 2012 », Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie.

<sup>1</sup> Cour des comptes, « Les relations entre l'Etat et les sociétés concessionnaires d'autoroutes », juillet 2013.

## II. LE DISPOSITIF DE LA PROPOSITION DE LOI: LA NATIONALISATION DES SOCIÉTÉS CONCESSIONNAIRES D'AUTOROUTES

Afin d'assurer une reprise en main, par l'Etat, des sociétés concessionnaires d'autoroutes, la présente proposition de loi prévoit, en son **article premier**, la **nationalisation** de douze d'entre elles.

Pour votre rapporteure, il s'agit d'abord de revenir à nos fondamentaux. Le neuvième alinéa du Préambule de la Constitution de 1946 prévoit en effet que « *tout bien, toute entreprise, dont l'exploitation a ou acquiert les caractères d'un service public national ou d'un monopole de fait, doit devenir la propriété de la collectivité.* » Certes, le Conseil d'Etat a considéré dans son arrêt de septembre 2006 que le caractère local des concessions autoroutières empêchait de les considérer comme exerçant un service public national. Il n'en reste pas moins qu'elles sont responsables d'un service public qui doit rester accessible à tous. Cette nationalisation doit ainsi permettre d'assurer une politique tarifaire plus juste.

La proposition de loi vise également à récupérer une source de financement pérenne pour les infrastructures de transport, alors que les sociétés concessionnaires historiques dégagent depuis plusieurs années des bénéfices importants et que la situation financière de l'AFITF est particulièrement préoccupante, en particulier depuis la suspension de la mise en œuvre de l'écotaxe poids lourds. Annoncée en octobre dernier, cette suspension entraîne un manque à gagner de 760 millions d'euros par an, pour l'AFITF, sur un budget annuel estimé de 2,2 milliards d'euros.

L'**article deux** de la proposition de loi précise que cette nationalisation intervient au plus tard un an après la promulgation de la loi.

L'**article trois** prévoit que les charges qui pourraient résulter de cette loi sont compensées à due concurrence par le relèvement du taux de l'impôt sur les sociétés.

## EXAMEN DES ARTICLES

### *Article 1<sup>er</sup>*

#### **Nationalisation des sociétés concessionnaires d'autoroutes**

**Objet : cet article nationalise douze sociétés concessionnaires d'autoroutes privées.**

#### **I. Les dispositions du projet de loi**

Cet article vise à nationaliser les sociétés suivantes :

- 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).

Les sigles APRR et SANEF doivent être entendus comme les groupes de sociétés portant ces dénominations qui comprennent, d'une part, APRR et AREA, d'autre part, SANEF et SAPN. Les trois sociétés du groupe VINCI (ASF, COFIROUTE, ESCOTA) sont en revanche dénommées individuellement.

La liste dressée par le présent article ne mentionne pas les sociétés concessionnaires ATLANDES et ALBEA, chargées de sections d'autoroute qui n'étaient pas encore entrées en service au moment de la rédaction de la proposition de loi.

## **II. La position de votre commission**

Votre rapporteure considère que la nationalisation des sociétés d'autoroutes effectuée en 2005 a été une grave erreur. Votre commission ne peut néanmoins souscrire à la mesure de nationalisation proposée, même si elle approuve la nécessité de contrôler davantage la tarification des péages comme l'urgence de trouver une source de financement pérenne pour les infrastructures de transport.

**Votre commission n'a pas adopté cet article.**

### *Article 2*

#### **Entrée en vigueur de la loi**

**Objet : cet article prévoit l'entrée en vigueur de l'article premier dans un délai d'un an à compter de la promulgation de la loi.**

#### **I. Les dispositions du projet de loi**

Cet article prévoit que la nationalisation des douze sociétés d'autoroutes visées à l'article premier devra intervenir dans un délai d'un an à compter de la promulgation de la loi.

#### **II. La position de votre commission**

**Par cohérence avec sa position de rejet de l'article premier, votre commission n'a pas adopté cet article.**

*Article 3***Gage financier**

**Objet : cet article prévoit la compensation des charges créées par la nationalisation des sociétés concessionnaires d'autoroutes par un relèvement de l'impôt sur les sociétés.**

**I. Les dispositions du projet de loi**

Cet article indique que les charges qui pourraient résulter de l'application de la présente loi pour l'Etat sont compensées à due concurrence par le relèvement du taux de l'impôt sur les sociétés.

Contactés par votre rapporteure, les services de Bercy ont estimé qu'il n'était pas possible de fournir d'évaluation du coût de la proposition de loi mais celui-ci s'élève certainement à plusieurs dizaines de milliards d'euros, en particulier si l'on ajoute à la valeur des sociétés, les pénalités qui devraient être versées au titre de la rupture des contrats de concession.

**II. La position de votre commission**

**Par cohérence avec sa position de rejet de l'article premier, votre commission n'a pas adopté cet article.**

**A l'issue de ses travaux, votre commission n'a pas adopté l'ensemble de la proposition de loi. En conséquence, et en application du premier alinéa de l'article 42 de la Constitution, la proposition de loi sera examinée en séance publique dans sa rédaction initiale.**



## EXAMEN EN COMMISSION

Réunie le mardi 14 janvier 2014, la commission a examiné le rapport et le texte de la commission sur la proposition de loi n° 59 (2011-2012), présentée par Mme Mireille Schurch et plusieurs de ses collègues, relative à la nationalisation des sociétés concessionnaires d'autoroutes et à l'affectation des dividendes à l'agence de financement des infrastructures de transports.

**M. Michel Teston, vice-président.** – Notre président, retenu dans le Gers, m'a demandé de l'excuser auprès de vous. Nous allons examiner le rapport d'Evelyne Didier sur la proposition de loi de Mireille Schurch et les membres du groupe CRC relative à la nationalisation des sociétés concessionnaires d'autoroutes et à l'affectation des dividendes à l'Agence de financement des infrastructures de transports de France (Afitf).

Aucun amendement n'a été déposé sur ce texte qui sera examiné, mercredi 22 janvier en séance publique, dans le cadre des heures réservées au groupe CRC.

**Mme Évelyne Didier, rapporteure.** – Cette courte proposition de loi, déposée le 25 octobre 2011 par notre collègue Mireille Schurch et les membres du groupe CRC, prévoit la nationalisation des sociétés concessionnaires des autoroutes françaises. Ce texte répond à un objectif clair : revenir sur l'erreur – que dis-je, la faute – de 2005, lorsque l'État a cédé ses participations dans les sociétés concessionnaires d'autoroutes. Notre proposition vise également à inscrire la politique des transports sur le long terme.

Afin de financer les grands projets d'infrastructures ferroviaires, fluviales, maritimes et routières, et après la réunion du Comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire (Ciadt) du 18 décembre 2003, le gouvernement a créé par décret l'Afitf, en 2004. L'agence devait bénéficier de deux ressources pérennes : la redevance domaniale due par toutes les sociétés d'autoroutes et les dividendes perçus par l'État et par son établissement public Autoroutes de France, au titre de ses participations dans trois groupes de sociétés d'économie mixte (SEM) concessionnaires d'autoroutes : 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 (Sanef).

Les crédits consacrés aux infrastructures de transports étaient donc versés à l'Afitf, ce qui assurait la transparence de l'action publique et favorisait le report modal. Les dividendes perçus par l'État au titre de ses participations dans les sociétés d'autoroutes constituaient la principale

source de financement. Leur montant, de 332 millions en 2005, était promis à un fort dynamisme – ce n'est en effet qu'une fois les investissements amortis qu'une société concessionnaire dégage des marges.

En juin 2005, à peine plus de six mois après la création de l'Afitf, le Premier ministre Dominique de Villepin a annoncé la cession des participations de l'État dans ces sociétés concessionnaires : la mesure devait leur donner plus de souplesse pour renforcer leur efficacité face à la concurrence et diversifier leur activité. Le produit des cessions a servi à réduire la dette plus qu'à financer les infrastructures de transports : sur les 14,8 milliards issus de la cession, seuls 4 milliards ont été attribués à l'Afitf.

Dans cette affaire, la faute du gouvernement a été triple. Premièrement, l'État s'est privé d'une manne importante pour financer les infrastructures de transports, environ 37 milliards d'ici à 2032, date d'échéance médiane des concessions autoroutières, soit 1 à 2 milliards par an. Les services de Bercy n'ont pas pu – ou pas voulu – nous fournir le chiffre exact, qui dépend, certes, des résultats financiers des entreprises, de leur structure financière et de la politique de distribution retenue par les actionnaires. Mais l'analyse des résultats de ces sociétés montre qu'elles ont enregistré des gains importants. Ainsi, de 2006 à 2012, le résultat net d'ASF a augmenté de 15 %, celui de la Sanef de 8 % et celui d'APRR de 50 %. La décision de 2005 a été d'une incroyable inconséquence. Et le Parlement n'a pas été consulté.

Deuxièmement, la Cour des comptes a relevé en 2008 que l'État avait fait appel à une seule banque conseil pour les trois opérations d'ouverture de capital, se privant ainsi de plusieurs avis. Elle a également dénoncé un taux d'actualisation « excessivement élevé » qui a interdit à l'État de valoriser la durée des concessions et de tirer le bénéfice maximal de la privatisation.

Troisièmement, l'État n'a rien fait pour éviter l'émergence d'une rente tarifaire et pour protéger les intérêts du consommateur après la cession. Le rapport de la Cour des comptes, intitulé *Les relations entre l'État et les sociétés concessionnaires d'autoroutes*, formule des critiques sur ce point : alors que la hausse du tarif des péages est en théorie encadrée et limitée, certains contrats entre les sociétés d'autoroutes et l'État ont autorisé des hausses tarifaires dont la justification n'est pas toujours claire et qui sont en général supérieures à l'inflation, alors qu'elles ne devaient pas dépasser 70 % de cette dernière. Pour les véhicules légers, la progression des tarifs a ainsi dépassé 2,2 % par an chez ASF et 1,8 % chez APRR, tandis que l'indice des prix progressait de 1,6 %. Cela ne peut continuer. D'autant que le gouvernement est en train de négocier avec les sociétés autoroutières un plan de relance autoroutier qui pourrait encore allonger la durée des concessions. Nous ne pouvons accepter ce qui s'apparente à du chantage ! Tout ceci démontre une porosité préoccupante entre les lobbies autoroutiers et les gouvernements successifs. À croire que ces derniers ont été constamment très mal conseillés.

C'est pourquoi, à l'article 1<sup>er</sup>, nous proposons de nationaliser l'ensemble des sociétés concessionnaires d'autoroutes, les trois mentionnées précédemment, mais également les neuf autres. L'article 2 précise que cette nationalisation prend effet un an après la promulgation de la loi. Les charges correspondantes sont compensées par le relèvement du taux de l'impôt sur les sociétés : c'est l'objet de l'article 3.

Les investissements de l'État doivent être résolument tournés vers le long terme, notamment dans le domaine des infrastructures de transports. Avec la suspension de l'écotaxe poids lourds, l'Afitf se trouve dans une situation extrêmement préoccupante. Or, nous attendons, pour nos territoires, la réalisation de projets décidés depuis parfois fort longtemps. Notre proposition de loi aborde cette question de façon novatrice et je suis persuadée que, sur son principe au moins, elle recueillera l'approbation de nombre d'entre vous. La transition énergétique figurant parmi les priorités du gouvernement, nous devons la concrétiser.

**M. Michel Teston, vice-président.** – Merci pour la précision et la concision de votre intervention.

**M. Vincent Capo-Canellas.** – Depuis la privatisation des autoroutes en 2005, cette question est un vrai marronnier. Il est vrai que la situation actuelle n'est pas satisfaisante. Le gouvernement Ayrault a prolongé de trois ans la durée des concessions, ce qui en reporte l'échéance à 2033 pour Vinci, Eiffage et Abertis. Concernant la nationalisation, je m'interroge : le remède n'est-il pas pire que le mal ? Certes, les tarifs augmentent et les recettes de l'Afitf ne sont pas celles attendues. La privatisation, je le souligne, a d'abord été menée par le gouvernement Jospin ; partielle alors, elle est devenue totale en 2005. Nationaliser aujourd'hui n'est pas possible. De façon moins radicale, nous pouvons, comme l'a recommandé la Cour des comptes, contraindre les sociétés d'autoroute à respecter leurs engagements. Je ne voterai pas cette proposition de loi.

**M. Michel Teston, vice-président.** – Je m'exprime ici comme chef de file du groupe socialiste. Les auteurs de cette proposition de loi rappellent leur opposition à la privatisation en 2005 et ils s'indignent des faibles recettes attribuées alors à l'Afitf : 4 milliards seulement affectés à l'agence sur une cession de 14,8 milliards d'euros. Ils soulignent les augmentations de tarifs, la diminution des effectifs ainsi que la situation de rente. Ils en concluent qu'il faut nationaliser toutes les sociétés concessionnaires, et pas seulement celles privatisées en 2005 et 2006. Pour gager cette mesure, le texte prévoit d'augmenter l'impôt sur les sociétés à due concurrence. Contrairement à ce qu'annonce l'intitulé de cette proposition de loi, rien n'est prévu dans le texte pour garantir l'affectation des dividendes à l'Afitf.

J'ai souvent dénoncé l'erreur et même la faute politique qui a consisté à privatiser les autoroutes en 2005. Notre groupe partage le constat des auteurs de la proposition de loi. Doit-on pour autant nationaliser ? Nous

ne le croyons pas, car les conséquences financières seraient considérables : il faudrait racheter 24 milliards d'euros les titres cédés 14,8 milliards, et acquérir aussi toutes les autres actions et sociétés d'autoroutes : le coût global pourrait excéder 50 milliards, sans compter les pénalités de rupture prévues par les contrats de concession. Je rappelle que les autoroutes appartiennent à la nation : en fin de concession, elles reviendront à l'État. Si l'on suivait les auteurs de la proposition de loi, enfin, il faudrait au moins doubler l'impôt sur les sociétés, puisqu'il rapporte 50 milliards par an.

Mieux vaudrait utiliser la même somme pour régénérer les réseaux ferroviaires et routiers et réaliser les grands projets retenus par la commission qui a évalué le schéma national des infrastructures de transports (Snit). A l'évidence, la situation n'est pas satisfaisante et les recommandations de la Cour des comptes doivent être mises en œuvre. En outre, comment assurer une meilleure transparence ? En associant le Parlement à la décision, afin d'éviter que les contrats soient si avantageux pour les sociétés concessionnaires.

**M. Henri Tandonnet.** – Le diagnostic posé par les auteurs de cette proposition de loi est un peu court. Ils rappellent la hausse des tarifs, mais pas le coût des travaux réalisés par les sociétés concessionnaires : mise aux normes environnementales par exemple, réception des eaux de pluie, réservoirs de décantation,... En outre, l'État n'a pas cédé le domaine autoroutier. Celui-ci lui reviendra en 2032. Ce sera le moment de décider quel mode de gestion nous voulons à l'avenir. Comme l'a dit Michel Teston, nous n'avons pas les moyens de rompre ces contrats prématurément.

**M. Rémy Pointereau.** – Disposons-nous d'une étude financière précise sur le coût d'une telle nationalisation ? N'oublions pas le montant des travaux que l'État devrait alors réaliser à la place des sociétés d'autoroute. Le remède proposé ne serait-il pas pire que le mal ? L'État en a-t-il les moyens ? Souvenons-nous de ce que les nationalisations de 1982 ont coûté !

Avec Jacques Mézard, nous avons auditionné il y a trois mois les sociétés d'autoroute dans le cadre de notre rapport sur les infrastructures. Elles nous annonçaient une baisse de trafic et s'interrogeaient sur la possibilité de lancer de nouveaux travaux d'importance, sachant que leurs concessions se terminent en 2032. Elles demandent donc s'il est possible d'envisager un renouvellement.

La privatisation de 2005 n'a pas été faite dans les meilleures conditions...

**M. Michel Teston, vice-président.** – C'est un euphémisme.

**M. Rémy Pointereau.** – On n'a pas vendu suffisamment cher, ou négocié des recettes annuelles suffisantes. Ne serait-il pas préférable de renégocier avec ces sociétés pour obtenir des recettes plus importantes ? Le groupe UMP est défavorable à la nationalisation mais souhaite une

renégociation complète des contrats de concession, si juridiquement cela est possible. Enfin, il faudrait bloquer les tarifs des péages, dont le montant augmente de façon vertigineuse.

**Mme Laurence Rossignol.** – Le constat de cette proposition de loi est partagé par notre groupe. Du reste, au-delà même des groupes les plus réticents à la privatisation, on s’interroge sur les conditions de ces opérations. La Cour des comptes a en outre dénoncé l’opacité dans les tarifs, dans les investissements.

L’article 3 indique une solution idéale, mais est-ce le bon moment ? En admettant que l’on parvienne à réviser la Constitution pour rendre possible une nationalisation sans indemnité des sociétés privatisées dans des conditions douteuses, resterait une question : où trouver 50 milliards d’euros ? Nos collègues proposent de doubler le montant de l’impôt sur les sociétés. Le président de la République va tenir dans deux heures sa conférence de presse, nous verrons si la nationalisation est compatible avec son plan pour la compétitivité de la France. Je crois pour ma part que les raisons conjoncturelles nous imposent de voter contre ce texte.

**M. Charles Revet.** – Disposons-nous d’un état des lieux ? Les sociétés d’autoroutes ont des statuts divers, des durées de concession variables, etc. Le tronçon A28 entre Rouen et Alençon a été concédé à une société privée mais les collectivités ont participé au financement. Comment se prononcer, j’y insiste, sans un état des lieux précis et des éléments de prospective ?

**Mme Évelyne Didier, rapporteure.** – Vincent Capo-Canellas a évoqué un marronnier. Mais pourquoi revient-on régulièrement sur le sujet ? Parce que ce qui s’est passé n’est pas normal : il y a eu faute, des biens de l’État ont été bradés. Et il est question à présent de prolonger les concessions ! Les sociétés d’autoroutes invoquent des difficultés à financer de futurs travaux si la durée d’exploitation n’est pas allongée, et elles disent manquer de liquidités.

Le remède est-il pire que le mal ? Les choses ne sont pas simples, certes, mais la situation actuelle n’est pas satisfaisante. Comme l’a dit Michel Teston, la vente des sociétés d’autoroute a rapporté 14,8 milliards à l’État et seulement 4 ont été versés à l’Afitf. Nous connaissons tous la propension de Bercy à intercepter l’argent.

**M. Charles Revet.** – C’est vrai !

**Mme Évelyne Didier, rapporteure.** – Pour nous, tout ce qui relève de l’énergie et des transports doit être nationalisé. Si nous n’avons pas prévu l’affectation des crédits à l’Afitf, c’est parce que la loi la prévoit déjà. Effectivement, la nationalisation coûterait environ 50 milliards, soit le montant de l’impôt sur les sociétés, mais il s’agit d’une proposition d’appel, pour que l’on débattenne de la question.

Vous proposez que le Parlement examine les éventuelles futures concessions. À notre avis, une mission d'information, une commission d'enquête même, serait la bienvenue, car les services de Bercy et l'Agence des participations de l'État refusent de nous répondre. Ils nous disent : « Le manque à gagner sur la période 2006 - 2013 pour l'État résultant de cette cession ne peut être estimé. 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 retenue par les actionnaires. » Ces arguments sont-ils recevables ? Je continue : « 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 éléments pourraient toutefois être demandés par l'État en sa qualité de concédant aux sociétés ». Autrement dit, on ne vous dit rien mais si vous insistez, on vous le dira.

Les concessions risquent d'être prolongées, comme l'a rappelé *Le Monde* du 7 janvier. Nous voulons qu'on débâte des diverses pistes, notamment la nationalisation, au lieu d'obtempérer sans broncher à de telles demandes. Nous n'avons en rien caricaturé la situation : nous nous sommes fondés sur des chiffres connus. Une mission d'information nous aiderait cependant à obtenir plus d'informations, donc une vue plus précise encore.

Rémy Pointereau a évoqué les auditions menées avec Jacques Mézard : certes, les sociétés d'autoroutes essaient d'obtenir un allongement des durées de concessions, mais pour connaître la Sanef qui a été rachetée par les Espagnols, je peux attester que des licenciements ont eu lieu pour accroître la productivité : les conditions de travail se sont dégradées. Nous connaissons les limites de la rémunération à tout prix des actionnaires. Au moment de la renégociation, le Parlement devra pouvoir se prononcer en toute connaissance de cause. Enfin, il est difficile d'interdire des augmentations de tarifs, même si le Conseil d'État s'est opposé à certains relèvements.

Est-ce le bon moment pour nationaliser, demande Laurence Rossignol : pour certains, ce n'est jamais le bon moment. Quant à la conférence de presse, cela m'étonnerait beaucoup que le président de la République fasse des annonces dans le sens que je souhaite. Enfin, comme Charles Revet, j'estime qu'un état des lieux précis est nécessaire.

**M. Charles Revet.** – Quelles que soient les décisions prises, un état des lieux préalable est indispensable. Pouvons-nous demander la création d'une commission d'enquête ou d'une mission d'information pour aller au fond des choses ?

**M. Michel Teston, vice-président.** – Mieux vaudrait en discuter en présence du président de la commission. J'indique tout de même que la création d'une commission d'enquête suppose des moyens administratifs. Lors de la dernière réunion de bureau, nous avons mandaté notre président

afin qu'il demande en notre nom au président du Sénat les moyens qui nous font défaut, je pense essentiellement au faible nombre de nos administrateurs. Il nous faudrait des moyens supplémentaires pour mener à bien une telle mission.

**M. Marcel Deneux.** – Je partage totalement les propos de Charles Revet. Je suis étonné que nous n'obtenions pas les réponses. Il nous faut les moyens d'investigation nécessaires. Enfin, je ne comprends pas les jérémiades des sociétés d'autoroutes, qui dégagent des bénéfices importants. Si les Espagnols ont pris position sur ce marché, c'est qu'il y a encore de l'argent à y gagner. Il ne faut pas exagérer !

Ma région connaît de grandes difficultés économiques : nombreux sont ceux qui voudraient bien travailler à la Sanef. Les conditions de travail se sont dégradées, dites-vous : mais il vaut mieux travailler là que chez Goodyear.

**Mme Évelyne Didier, rapporteure.** – Je suis d'accord !

**M. Marcel Deneux.** – Enfin, je rappelle que j'avais posé une question d'actualité sur ce sujet en juin de l'année de la privatisation. M. Dominique de Villepin avait alors répondu avec beaucoup d'audace, donnant des arguments qui ne nous avait pas satisfaits.

**M. Michel Teston, vice-président.** – Quel que soit le résultat du vote, la qualité du rapport n'est pas en cause. Ce sujet est aujourd'hui de la compétence exclusive de l'exécutif : le Parlement doit s'en emparer.

*L'article 1<sup>er</sup> n'est pas adopté, non plus que les articles 2 et 3.*

*La proposition de loi n'est pas adoptée.*



## ANNEXE

Réseau et recettes de péages des sociétés concessionnaires d'autoroutes

Groupe	Société	Réseau au 01/01/2012 (en km)	Réseau au 01/01/2013 (en km)	Recettes péages 2011 (en M€)	Recettes péages 2012 (en M€)	Fin de la concession
VINCI	ASF	2638,9	2638,9	2 455,40	2 464,50	2033
	COFROUTE	1110	1110	1 180,20	1 185,60	2031
	ESCOTA	460	460	647,7	655,5	2027
	<b>Total VINCI</b>	<b>4 209</b>	<b>4 209</b>	<b>4 283</b>	<b>4 306</b>	
APRR	APRR	1851	1851	1 479,10	1 481,40	2032
	AREA	394,5	394,5	482,7	490,6	2032
	<b>Total APRR</b>	<b>2 246</b>	<b>2 246</b>	<b>1 962</b>	<b>1 972</b>	
SANEF	SANEF	1388,9	1388,9	1 043,08	1 040,10	2029
	SAPN	368,4	372,4	339,53	342,1	2028
		1 757	1 761	1 383	1 382	
	<b>Total SANEF</b>	<b>8 212</b>	<b>8 216</b>	<b>7 628</b>	<b>7 660</b>	
<b>Total sociétés historiques privées</b>						
	ATMB	137,9	137,9	161,74	165,5	2050
	SETRF	80,3	80,3	102,56	100,6	2050
		218	218	264	266	
<b>Total sociétés publiques</b>						
65 % Eiffage, 35 % SANEF	ALIENOR	150	150	34,891	38,256	2061
	ALIS	125	125	52,74	55,5	2067
VINCI	ARCOUR	101	101	36,85	39,3	2070
	ALICORNE	45	45	11,13	11,7	2063
Capital détenu à 49,9 % par AREA	ADELAC	19,6	19,6	32,52	36,4	2063
	CEVM	3,7	3,7	35,8	36,7	2079
	ATLANDES (A63) (104km)	-	-	Péage en 2013	Péage en 2013	2051
	ALBEA (A 150) (17,8km)	-	-	Mise en service en 2015	Mise en service en 2015	2066
<b>Total nouveaux concessionnaires</b>						
Autres	Chambre de commerce et d'industrie du Havre (CCH)	10,8	444,3	203,931	217,856	2027
<b>Total sociétés concessionnaires</b>		<b>8 885,00</b>	<b>8 889,00</b>	<b>8 095,94</b>	<b>8 143,76</b>	

Source : DGITM