TRAVAUX PRÉPARATOIRES · ANNÉE ZÉRO
Cette fiche n'a aucune valeur légale, ni même scientifique. C'est un exercice : en la lisant, en la contredisant, nous apprenons ensemble le travail de base du citoyen d'une démocratie référendaire, et nous préparons le terrain des travaux dont l'Année Zéro aura besoin, le jour où ils deviendront officiels et constitutionnels.

THÈME X. LES TERRITOIRES ET LES SERVICES PUBLICS · QUESTION OUVERTE

QUESTION 30

Les autoroutes

1 LIRE La question | 2 VÉRIFIER Le dossier | 3 PESER Le débat | 4 ÉPROUVER La loyauté | 5 RETRACER La genèse

La Constitution d'urgence ne tranche pas cette question, mais elle en change les termes. Les autoroutes, grandes infrastructures de transport qui appartiennent à l'État, y sont réputées inscrites parmi les biens communs de la Nation : toute concession de plus de 15 ans, et toute prolongation, y est soumise au peuple, et la loi ou le peuple peut faire revenir leur exploitation à la collectivité, contre une indemnité plafonnée (Titre VI, article 7-1). Leurs revenus entrent dans le dividende citoyen (article 7), et le secret des affaires ne peut être opposé à l'information du public sur les concessions (article 8). La loi, ou le peuple par un référendum d'initiative citoyenne, en déciderait ; la question à options multiples suppose une décision des Formulateurs (Titre II, article 7, 2°, b).

VOTATION · QUESTION N° 30

La reprise par la puissance publique de l'exploitation des autoroutes concédées

Approuvez-vous que l'exploitation des autoroutes dont les concessions arrivent à échéance de 2031 à 2036 soit reprise par la puissance publique ?

OUI NON

Dans le même scrutin, classez les 2 solutions proposées par ordre de préférence, en inscrivant 1 devant celle que vous préférez :

- ☐ **A.** La puissance publique reprend l'exploitation à l'échéance de chaque concession, sans la concéder de nouveau à une société privée.
- ☐ **B.** La puissance publique reprend l'exploitation avant l'échéance, par le rachat des concessions, en indemnisant les sociétés concessionnaires.

SI LE OUI L'EMPORTE
Un second scrutin oppose au droit existant la solution arrivée en tête : A, reprise publique à l'échéance ; B, rachat anticipé avec indemnisation.

SI LE NON L'EMPORTE
Les concessions vont à leur terme, de 2031 à 2036, et l'État peut en signer de nouvelles, au-delà de 15 ans avec l'accord du peuple.

En bref

Plus de 90 % du réseau autoroutier concédé est exploité par 7 sociétés dites historiques, détenues par 3 groupes privés, 6 d'entre elles depuis la privatisation de 2006. Leurs concessions arrivent à échéance du 31 décembre 2031 au 30 septembre 2036 ; le réseau, qui appartient au domaine public, revient alors gratuitement à l'État. En 2024, les péages leur ont rapporté 11,7 milliards d'euros, et le secteur a versé 4,4 milliards de dividendes. En 2025, le Gouvernement a choisi de nouvelles concessions, plus courtes et mieux encadrées. La question demande si l'exploitation

doit être reprise par la puissance publique et, si oui, quand : à l'échéance, ou avant, par un rachat que le ministère de l'économie évaluait à 45 à 50 milliards d'euros.

Ce que la question ne fait pas

- Elle ne dit pas si les péages seront maintenus, baissés ou supprimés : c'est une autre question.
- Elle ne touche pas au statut des autoroutes, qui appartiennent déjà au domaine public routier national : seule leur exploitation est en cause.
- Elle ne vise que les 7 grandes concessions historiques, qui arrivent à échéance de 2031 à 2036 ; les concessions plus récentes ne sont pas en cause.
- Elle ne fixe pas la forme de la gestion publique (l'État lui-même, un établissement public ou une société à capitaux publics) : la loi la déterminerait.
- Elle ne fait pas sortir des traités : le droit de l'Union laisse chaque État libre de gérer lui-même ses infrastructures ou d'en confier la gestion à des tiers (directive 2014/23/UE, considérant 5).

ÉTAPE 2 SUR 5 · VÉRIFIER

2 Le dossier

> **Avant de peser, vérifier : ce que dit le droit aujourd'hui, le texte exact soumis au vote, les faits sur lesquels chacun peut s'appuyer, quel que soit son camp, et ce que l'on sait du coût.**

Ce que dit le droit aujourd'hui

Les autoroutes appartiennent à l'État, concédées ou non : « Les voies du domaine public routier national sont : 1° Les autoroutes ; 2° Les routes nationales. » (code de la voirie routière, article L121-1). Le péage est une exception : « L'usage des autoroutes est en principe gratuit. » ; « En cas de concession des missions du service public autoroutier, le péage couvre également la rémunération et l'amortissement des capitaux investis par le concessionnaire. » (article L122-4).

À l'échéance, les biens nécessaires à l'exploitation, les biens de retour, reviennent à l'État : l'Autorité de régulation des transports rappelle « l'obligation de la remise gratuite du réseau au concédant par les concessionnaires ». L'État choisit alors librement d'exploiter lui-même ou de concéder de nouveau, après mise en concurrence.

Avant l'échéance, les contrats prévoient le rachat des concessions pour motif d'intérêt général, contre indemnisation des sociétés. Dans un avis du 8 juin 2023, le Conseil d'État a souligné que le transfert des risques au concessionnaire « doit jouer également dans les cas d'évolutions favorables à ce dernier », et les risques juridiques d'une résiliation anticipée.

Le projet de loi-cadre relatif au développement des transports, déposé au Sénat le 11 février 2026, adopté par lui le 28 avril 2026 et en cours d'examen à l'Assemblée nationale, dispose dans sa version déposée : « Les recettes publiques spécifiques aux concessions autoroutières sont affectées en totalité au financement des infrastructures de transport par la première loi de programmation suivant l'entrée en vigueur de la présente loi. » Le mode de gestion futur relèvera de cette loi de programmation.

Sources : code de la voirie routière (codes.droit.org, édition du 26 septembre 2026) ; ART, synthèse des comptes des sociétés concessionnaires, exercice 2024 ; Sénat, rapport n° 709 (2019-2020) ; Sénat, commission des finances, 23 octobre 2024, citant l'avis du Conseil d'État du 8 juin 2023 ; projet de loi n° 394 (2025-2026), article 1er et dossier législatif.

Le texte soumis au vote

Aucun texte n'est encore rédigé : selon la solution retenue, la question appelle une loi qui interdit de concéder de nouveau ces autoroutes à leur échéance, ou une loi qui organise leur rachat. La Constitution d'urgence fixe la procédure de la question à options multiples, le régime des concessions de biens communs et de leur retour à la collectivité, l'usage des revenus des infrastructures et la transparence des concessions :

> Lorsque la matière appelle un choix entre plus de deux solutions clairement définies et exclusives l'une de l'autre, les Formulateurs peuvent, par décision motivée prise à la majorité des deux tiers des suffrages exprimés, soumettre au peuple une question à options multiples, qui en comporte cinq au plus. Le peuple dit d'abord, par oui ou par non, s'il veut modifier le droit existant, et classe dans le même scrutin les solutions proposées par ordre de préférence ; si le

> changement est approuvé, un second scrutin oppose, par oui ou par non, la solution qui l'emporte au décompte des préférences au droit existant.
>
> 4° Des concessions. Est soumis au consentement du peuple tout contrat, concession, délégation ou autorisation qui confie ou permet à une personne privée l'exploitation d'un bien commun pour une durée supérieure à quinze ans, ainsi que tout avenant, toute prolongation ou tout renouvellement qui porte au-delà de quinze ans la durée totale de l'exploitation confiée à la même personne, ou qui allonge une durée qui l'excède déjà. Ces contrats et autorisations sont publiés intégralement, avec leurs avenants et leurs annexes financières, sans que le secret des affaires puisse y faire obstacle. À leur terme, les biens nécessaires à l'exploitation font retour gratuitement à la personne publique, en bon état d'entretien ; tout défaut d'entretien constaté par le juge est réparé aux frais de l'exploitant.
>
> […] 7° Du retour à la collectivité. La loi, ou le peuple par le référendum d'initiative citoyenne, peut faire revenir à la collectivité un bien commun, une entreprise inscrite sur la liste ou l'exploitation qui en a été confiée, moyennant une juste et préalable indemnité. À défaut d'accord, le juge la fixe en tenant compte des aides et des garanties publiques dont le titulaire a bénéficié, des profits qui ont excédé la rémunération normale des capitaux investis et de l'état d'entretien des biens repris ; pour une exploitation confiée, elle ne peut excéder la valeur nette des investissements non encore amortis.
>
> […] Le dividende citoyen est également alimenté par les revenus du patrimoine commun de la Nation, notamment ceux de ses ressources naturelles, de ses infrastructures et de ses participations, dans les conditions et les proportions fixées par la loi organique ; il est versé chaque année, que l'exercice se solde ou non par un excédent.
>
> 1° Le secret des affaires ne peut être opposé à l'information du public : […] c) sur l'usage des fonds publics, à savoir l'objet, le montant, les bénéficiaires, les contreparties exigées et leur exécution, pour les contrats de la commande publique, les concessions, les subventions et les aides publiques directes, […]

Constitution d'urgence, Titre II, article 7, 2°, b, Titre VI, article 7-1, article 7 et article 8 (extraits)

Dispositions liées : le consentement du peuple aux concessions de biens communs, donné par référendum obligatoire avec une évaluation publique de la Cour des comptes (Titre VI, article 7-1, 6° ; Titre XIV, article 4), le prix des services essentiels que fournissent les biens communs (article 7-1, 8°), le plafond d'endettement souverain, qu'un rachat financé par l'emprunt pourrait atteindre, et le référendum obligatoire qui s'ensuivrait (Titre VI, article 4 ; Titre I, article 7, 6°).

Les faits, chacun avec sa source

1. Les concessions historiques arrivent à échéance l'une après l'autre : Sanef en 2031, Escota en 2032, SAPN en 2033, Cofiroute en 2034, APRR en 2035, ASF et AREA en 2036. Elles sont détenues par 3 groupes : Vinci (ASF, Escota, Cofiroute), Eiffage (APRR, AREA) et Abertis (Sanef, SAPN).
   Sources : Sénat, rapport n° 709 (2019-2020), d'après l'Autorité de régulation des transports ; réponse du ministère des transports du 15 septembre 2026 à la question écrite n° 17211.
2. En 2024, les sociétés concessionnaires ont réalisé 12,8 milliards d'euros de chiffre d'affaires, dont 12,4 milliards de péages (11,7 milliards pour les sociétés historiques), et 4,3 milliards de résultat net, soit une marge nette de 33,6 % ; elles ont versé 4,4 milliards d'euros de dividendes, le niveau le plus élevé depuis 2016.
   Source : Autorité de régulation des transports, synthèse des comptes, exercice 2024 (décembre 2025).
3. La privatisation de 2006 a rapporté 14,8 milliards d'euros à l'État. De 2006 à 2019, ASF, APRR et Sanef ont versé 24,3 milliards d'euros de dividendes ; selon l'analyse commandée par la commission d'enquête du Sénat, la rentabilité attendue par les actionnaires serait atteinte autour de 2022 pour ASF, Escota, APRR et AREA, concessions de Vinci et d'Eiffage dont la durée serait ainsi trop longue d'environ 10 ans.
   Source : Sénat, commission d'enquête, note de synthèse du 18 septembre 2020.
4. En 2013, la marge nette des sociétés historiques se situait entre 20 et 24 % de leur chiffre d'affaires. L'Autorité de régulation des transports estime qu'elles pourraient percevoir jusqu'à 40 milliards d'euros de plus que prévu, écart qui lui « apparaît compatible avec les aléas normaux d'une concession ». L'État capte en moyenne 36 % des péages par la fiscalité.
   Sources : Autorité de la concurrence, avis n° 14-A-13 du 17 septembre 2014 ; Sénat, commission des finances, 23 octobre 2024.
5. Le rachat anticipé des concessions, prévu par les contrats pour motif d'intérêt général, a été évalué par le ministère de l'économie et des finances entre 45 et 50 milliards d'euros ; la commission d'enquête du Sénat en a conclu en 2020 qu'il était « raisonnable d'aller au terme des concessions ».
   Source : Sénat, note de synthèse du 18 septembre 2020.

6. Le 9 juillet 2025, le Gouvernement a écarté la reprise en gestion publique et retenu de nouvelles concessions, aux périmètres plus réduits, plus courtes, avec un encadrement de la rentabilité et des clauses de revoyure tous les 5 ans ; il en attend, péages maintenus à un niveau proche de l'actuel, 2,5 milliards d'euros de recettes publiques supplémentaires par an à partir de 2037.
   Sources : rapport de la conférence « Ambition France Transports », juillet 2025 ; réponse ministérielle du 15 septembre 2026.

Le coût et les effets estimés

Solution B : 45 à 50 milliards d'euros, selon l'évaluation du rachat que prévoient les contrats, faite par le ministère de l'économie et des finances et citée par le Sénat en 2020 ; aucune évaluation plus récente n'a été trouvée. La Constitution d'urgence encadrerait ce prix : à défaut d'accord, le juge fixe l'indemnité en tenant compte des aides publiques reçues et des profits qui ont excédé la rémunération normale des capitaux, et pour une exploitation confiée, elle ne peut dépasser la valeur nette des investissements non encore amortis (Titre VI, article 7-1, 7°) ; ce plafond n'a pas été chiffré. **Solution A : aucune indemnité pour le réseau**, remis gratuitement à l'État à l'échéance, en bon état d'entretien. Dans les 2 cas, la puissance publique percevrait les péages (11,7 milliards d'euros en 2024 pour ces 7 sociétés), mais prendrait à sa charge l'exploitation, l'entretien et les investissements (1,3 milliard d'euros investis en 2024 par l'ensemble des sociétés, dont 89 % par les sociétés historiques), ainsi que le risque d'une baisse du trafic. Le solde net d'une gestion publique n'a pas été chiffré ; la conférence de 2025 n'a chiffré que celui de nouvelles concessions, 2,5 milliards d'euros par an à partir de 2037.

ÉTAPE 3 SUR 5 · PESER

3 Le débat

Les 2 camps, à force égale. Un argument vous semble plus fort que l'un de ceux-ci ? Proposez-le en commentaire, sur la fiche en ligne : s'il est retenu, il remplace le plus faible, et votre nom figure dans la genèse de la fiche.

LES MEILLEURES RAISONS DE VOTER OUI

- Les concessions historiques sont devenues très rentables : selon la commission d'enquête du Sénat, les actionnaires de Vinci et d'Eiffage auraient atteint vers 2022 la rentabilité attendue, avec encore 10 ans de concession à courir. En 2024, le secteur a versé 4,4 milliards d'euros de dividendes ; en gestion publique, ce bénéfice reviendrait à la collectivité.
- Le réseau est construit et largement amorti : la concession a servi à financer des travaux qui sont faits. Concéder de nouveau un réseau existant, c'est rémunérer un risque qui a en grande partie disparu.
- L'État négocie en position de faiblesse : un rapport de la commission des finances du Sénat relevait en 2024 que les avenants « tournent systématiquement à l'avantage des sociétés d'autoroutes », et l'Autorité de régulation des transports estime à 500 millions d'euros les péages indus depuis 2016. La gestion publique met fin à cette asymétrie.
- Le péage est payé par tous les usagers : qui en perçoit le produit, et pour quoi faire, est un choix politique majeur. Le Gouvernement a retenu de nouvelles concessions sans que le peuple soit consulté ; la question lui rend la décision.
- Pour la solution B : chaque année de concession restante transfère plusieurs milliards d'euros aux actionnaires ; le rachat, prévu par les contrats eux-

LES MEILLEURES RAISONS DE VOTER NON

- Le rachat a été évalué à 45 à 50 milliards d'euros, et le Conseil d'État a souligné en 2023 les risques juridiques d'une fin anticipée : le transfert des risques au concessionnaire « doit jouer également dans les cas d'évolutions favorables à ce dernier ». La commission d'enquête du Sénat elle-même jugeait « raisonnable d'aller au terme ».
- La gestion publique directe est « une fausse bonne solution », selon un rapport de la commission des finances du Sénat (2024) : risques financiers portés par l'État, hausse des dépenses, des emplois et de la dette publics, moindre incitation à la performance ; le réseau routier national non concédé, géré par l'État, est dans un état jugé « très préoccupant ».
- Le surplus ne suppose pas la reprise : de nouvelles concessions, plus courtes et à la rentabilité encadrée, doivent rapporter 2,5 milliards d'euros de recettes publiques supplémentaires par an à partir de 2037, et l'État capte déjà 36 % des péages par la fiscalité.
- En gestion publique, les tarifs seraient exposés aux pressions politiques : gel des péages, promesses de gratuité. Selon un rapport de l'Assemblée nationale (juillet 2026), supprimer les péages coûterait aux finances publiques plus de 10 milliards d'euros à l'horizon 2037, et les transporteurs étrangers ne paieraient plus le réseau qu'ils empruntent.

mêmes, avance d'autant le jour où ces recettes reviennent à la puissance publique.

- Le risque reviendrait au contribuable : la concession transfère au concessionnaire le risque du trafic et des travaux. Une chute du trafic comme celle de 2020, d'au moins 9 % selon l'Autorité de régulation des transports, pèserait sur le budget de l'État ; en cas de rachat, il en irait de même de la remise en état des ouvrages d'art, que les contrats mettent à la charge des sociétés avant l'échéance (au moins 1 milliard d'euros selon l'Autorité).

LA POSITION DU #PIC, À PART

Le #PIC, le Pari de l'Intelligence Collective, ne tranche pas cette question : il la pose, et la pose loyalement, pour qu'elle soit enfin décidée par le peuple. C'est à vous de trancher.

ÉTAPE 4 SUR 5 · ÉPROUVER

4 La loyauté

Une question loyale ne plaide pas sa propre réponse. Voici les 7 épreuves que celle-ci a subies, et ce qui reste ouvert.

Base juridique — Satisfaite

La décision relève de la loi : l'État est l'autorité concédante, et les contrats prévoient le rachat pour motif d'intérêt général ; la Constitution d'urgence ouvre expressément ce retour à la loi comme au référendum d'initiative citoyenne (Titre VI, article 7-1, 7°). Une loi adoptée par le peuple (Titre I, article 6) suffit ; la question à options multiples suppose une décision motivée des Formulateurs, prise à la majorité des deux tiers (Titre II, article 7, 2°, b).

Unité de la matière — Satisfaite

Les 2 solutions portent sur une seule matière, la reprise de l'exploitation, et s'excluent l'une l'autre : la question à options multiples les présente ensemble. Le niveau des péages, autre matière, reste hors de la question.

Clarté — En délibération

« Puissance publique » couvre l'État, un établissement public ou une société à capitaux publics : la question ne choisit pas entre eux. Les échéances, de 2031 à 2036, désignent sans ambiguïté les 7 concessions historiques.

Libellé inversé — Satisfaite

Écrite à l'envers : « Approuvez-vous que l'exploitation des autoroutes dont les concessions arrivent à échéance de 2031 à 2036 puisse rester confiée à des sociétés concessionnaires ? » Elle reste aussi neutre, et le classement des 2 solutions ne change pas.

Aucune conséquence présumée — Satisfaite

La question ne promet ni la baisse des péages ni leur hausse ; les effets juridiques sont exposés à part.

Noyau intangible — En délibération

Depuis le 11 novembre 2026, le noyau intangible exige, pour toute privation de propriété, une « nécessité publique légalement constatée » et une « juste et préalable indemnité » (Titre XVIII, article 3, 5° bis). La reprise est indemnisée (Titre VI, article 7-1, 7°). Reste un point, qui ne vaut que pour la solution B : l'indemnité d'une exploitation confiée est plafonnée à la valeur nette des investissements non encore amortis, et savoir si elle est « juste » au sens du 5° bis relèverait des 3 gardiens du noyau, dont un seul suffit à écarter une question (7°).

Contrôle préalable de la question — Sans objet

Sans objet aujourd'hui : aucune Cour ne contrôle cette fiche tant que la Constitution d'urgence n'est pas adoptée (Titre XIX, article 3).

Ce qui reste ouvert : votre aide est demandée

- Quelle forme de gestion publique : l'État lui-même, un établissement public, ou une société à capitaux entièrement publics ?
- Faut-il une 3e solution, de nouvelles concessions dont la puissance publique détiendrait une part du capital, envisagée par la conférence de 2025 ?
- Faut-il maintenir les péages après la reprise, et à quel niveau ? La question ne le dit pas : elle appelle une fiche distincte.
- Le plafond d'indemnité que fixe la Constitution d'urgence, la valeur nette des investissements non encore amortis, vaut-il pour des contrats signés avant elle, et comment le concilier avec le droit de propriété ?
- Une indemnité ainsi plafonnée est-elle « juste » au sens du 5° bis du noyau intangible, qui exige depuis le 11 novembre 2026 une « juste et préalable indemnité » ? La question est soumise à la délibération sous le Titre XVIII, article 3.

ÉTAPE 5 SUR 5 · RETRACER

5 La genèse

D'où vient la question, comment elle a changé, et qui l'a fait changer.

Origine

Proposition de la rédaction du #PIC (21 octobre 2026). Les 7 grandes concessions autoroutières historiques arrivent à échéance du 31 décembre 2031 au 30 septembre 2036, et le Gouvernement a retenu en juillet 2025 de les remplacer par de nouvelles concessions.

Versions

Version 1 `21 octobre 2026`
Première rédaction de la fiche.

Version 1.1 `2 novembre 2026`
Depuis le 25 octobre, les autoroutes sont réputées inscrites parmi les biens communs de la Nation : toute concession de plus de 15 ans y passe devant le peuple, et l'indemnité d'un rachat y est plafonnée. La question reste ouverte ; la fiche cite le nouvel article et s'ouvre sur le chemin de la question.

Version 1.2 `11 novembre 2026`
Le noyau intangible exige désormais une juste et préalable indemnité pour toute privation de propriété (Titre XVIII, article 3, 5° bis). L'épreuve du noyau n'est plus « sans objet » : la reprise est indemnisée, et la question de savoir si l'indemnité plafonnée d'un rachat est « juste » est renvoyée aux 3 gardiens du noyau.

Formulations écartées, et pourquoi

- « Voulez-vous rendre aux Français les autoroutes qu'ils ont déjà payées ? » Écartée : « rendre » et « déjà payées » plaident pour le oui.
- « Approuvez-vous le retour des autoroutes concédées dans le domaine public, à l'échéance des concessions ou avant ? » Écartée : formulation de départ : les autoroutes concédées n'ont jamais quitté le domaine public routier national (code de la voirie routière, article L121-1), seule leur exploitation est concédée ; et « à l'échéance ou avant » réunit 2 solutions dont le coût diffère de plusieurs dizaines de milliards d'euros, que la question à options multiples sépare.
- « Approuvez-vous la gratuité des autoroutes à l'échéance des concessions ? » Écartée : autre matière : qui exploite le réseau et qui le paie sont 2 questions distinctes ; la gratuité appellerait une fiche propre.

Prévisions datées

Aucune prévision chiffrée n'a encore été avancée sur cette question. Toute prévision formulée en commentaire sera consignée, datée et sous le nom de son auteur, pour être un jour confrontée à l'événement, comme la Constitution d'urgence l'exige des experts (Titre II, article 7).

Contributeurs

Les commentaires qui feront évoluer cette fiche seront cités, avec le nom de leur auteur, dans sa version en ligne.

POUR ALLER PLUS LOIN

Ce que nous instituons, dans la Constitution d'urgence : la question à options multiples · les biens communs de la Nation · le dividende citoyen et le patrimoine commun · la transparence des concessions

La riposte, dans l'Autodéfense : « Le peuple votera toujours pour son porte-monnaie » · « Budget, nucléaire, géopolitique : c'est trop complexe pour le peuple » · « Vos biens communs, ce sont des nationalisations déguisées : l'État gère mal, et le contribuable paiera »

Le versant sombre, dans le Lexique du Pouvoir : Le secret des affaires

Pour comprendre, dans l'Abécédaire : Les biens communs de la Nation · Le dividende citoyen · Le citoyen-actionnaire · Les communs

Débattez, contredisez, améliorez

La fiche en ligne vous attend : vos arguments, vos objections, vos corrections. Celui dont la remarque change la fiche est cité, avec son nom, dans sa genèse.

Ce vote n'a aucune valeur légale ni scientifique : c'est un apprentissage collectif, et ce n'est en aucune manière une mesure de l'opinion. Le #PIC prépare une application de vote citoyen, libre : jusqu'à l'adoption de la Constitution d'urgence, elle fera entendre la voix du peuple sans force contraignante ; dès l'Année Zéro, c'est elle qui fera foi.

pari-intelligence-collective.org/ric/theme-x-territoires-services-publics/question-30-autoroutes/

Le #PIC, le Pari de l'Intelligence Collective · pari-intelligence-collective.org · Fiche n° 30, version 1.2 du 11 novembre 2026. La version en ligne est la version de référence : elle évolue avec vos commentaires.