

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

8 janvier 2015

LA CROISSANCE ET L'ACTIVITÉ - (N° 2447)

Rejeté

**AMENDEMENT**

N ° SPE1330

présenté par

M. François-Michel Lambert, M. Baupin, Mme Bonneton, M. Roumegas, Mme Abeille,  
M. Alauzet, Mme Allain, Mme Attard, Mme Auroi, M. Cavard, M. Coronado, M. de Rugy,  
Mme Duflot, M. Mamère, Mme Massonneau, M. Molac, Mme Pompili et Mme Sas

-----

**ARTICLE ADDITIONNEL****APRÈS L'ARTICLE 4, insérer l'article suivant:**

Dans les 3 mois suivants la promulgation de la loi, le gouvernement présente au parlement un plan de dénonciation des concessions d'autoroutes.

Ce plan évalue le montant précis de cette dénonciation.

Il expose les modalités de transfert de la propriété du réseau autoroutier à un établissement public à caractère industriel et commercial en charge du service public de la route et de la mobilité.

**EXPOSÉ SOMMAIRE**

L'État doit reprendre la main sur son réseau autoroutier.

Il est malheureusement démontré que le système actuel joue très largement à l'avantage des actionnaires des sociétés détentrices des contrats de concessions. L'intérêt général et celui des usagers sont tenus à l'arrière-plan d'une mécanique générée par des dispositifs qui, année après année, confortent la situation d'intérêts privés.

La privatisation de 2005-2006 opérée par le gouvernement de Monsieur de Villepin comportait un vice initial. Les contrats de concession et les cahiers des charges qui leur sont annexés ont été insuffisamment ajustés au moment de cette opération, alors qu'ils avaient été conçus à une époque où l'État était majoritairement « partie prenante » des concessions.

Ce fait explique les constats de la Cour des comptes et de l'Autorité de la concurrence : l'ensemble des avantages contractuels ou fiscaux accordés au coup par coup aux sociétés concessionnaires font qu'elles bénéficient aujourd'hui d'une rente colossale qui ne se justifie ni par le risque de trafic, ni par le montant des investissements engagés, et ce au détriment des usagers et du contribuable.

À défaut de rompre avec les actuelles modalités contractuelles, toute tentative de régulation du secteur dans le cadre juridique en vigueur s'avérera illusoire.

C'est la raison pour laquelle cet amendement demande au gouvernement de présenter au parlement un plan de dénonciation des concessions et d'exposer les modalités de transfert du réseau à un établissement public, garant d'un grand service public de la route et de la mobilité.

Cette dénonciation a un coût qui sera largement compensé financièrement à moyen terme – s'agissant d'une source de revenus garantie –. Le nouveau système, intéressant pour l'État, permettra de réguler l'évolution des péages (et notamment dans un sens écologique) et de mobiliser plusieurs centaines de millions d'euros supplémentaires pour financer les infrastructures de transport, dans une vision globale, efficace et écologique de la mobilité et de l'aménagement du territoire.