

ASSEMBLÉE NATIONALE

2 mai 2019

LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 1831)

Adopté

AMENDEMENT

N° CF78

présenté par
M. Giraud

ARTICLE ADDITIONNEL

APRÈS L'ARTICLE 40 TER, insérer l'article suivant:

L'article L. 122-4 du code de la voirie routière est ainsi modifié :

1° Le deuxième alinéa est complété par les mots : « ainsi que, dans le cas où le service public autoroutier est concédé, la couverture de la rémunération et de l'amortissement des capitaux investis par le concessionnaire » ;

2° Le troisième alinéa est ainsi rédigé :

« Pour l'application de l'alinéa précédent, l'appréciation de la couverture par le péage est effectuée en tenant compte des dépenses et, le cas échéant, de la rémunération et de l'amortissement des capitaux investis, se rapportant à l'ensemble de la concession concernée » ;

3° Au quatrième alinéa :

a) Sont insérés, au début de la première phrase, les mots : « Sans préjudice des dispositions du code de la commande publique, » et, après « leur utilité », les mots : « , soit pour l'exploitation du service sur le réseau concédé ou sur celui qui est adjacent au réseau concédé ou situé en interface par rapport à ce dernier, soit pour la satisfaction de nouveaux besoins de desserte des territoires » ;

b) Les mots : « à l'ouvrage principal » sont remplacés par les mots : « au réseau concédé » ;

c) La dernière phrase est supprimée ;

4° Dans l'ensemble de l'article, le mot : « délégation » est remplacé par le mot : « concession » et le mot : « délégataire » est remplacé par le mot : « concessionnaire ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

Les dispositions de l'article L. 122-4 du code de la voirie routière, qui ont fait l'objet de modifications successives depuis quinze ans, ont, pour certaines d'entre elles, soulevé des divergences d'interprétation et des difficultés d'application.

Il importe donc, dès lors qu'il apparaît souhaitable de favoriser les investissements visant à une meilleure insertion des autoroutes dans les territoires traversés et au développement de nouvelles formes de mobilité (co-modalité, covoiturage...) dans des conditions de sécurité juridique satisfaisantes, d'apporter certaines précisions et clarifications concernant les investissements supplémentaires sur les réseaux autoroutiers concédés.

Dans cette perspective, il semble indispensable de préciser que les charges, amortissements et rémunérations des capitaux investis couverts par les péages doivent s'apprécier globalement à l'échelle de la concession, cette approche permettant une péréquation entre les tarifs des péages des différentes autoroutes au sein d'une même concession, y compris le maintien de la gratuité de certains trajets, ainsi que la réalisation d'investissements supplémentaires (ouvrages, aménagements ou études) par un financement à l'échelle de la concession.

De même, la portée des critères de nécessité et d'utilité – qui permettent d'apprécier la légalité des investissements supplémentaires réalisés – doit être précisée.

L'utilité de l'investissement doit non seulement s'apprécier au regard de l'intérêt de l'investissement pour la concession existante mais aussi, le cas échéant, pour le réseau routier adjacent ou situé en interface par rapport au réseau concédé, non seulement pour les conditions d'exploitation du service mais aussi pour les nouveaux besoins en matière de desserte des territoires. Ainsi se trouvera facilitée la réalisation d'ouvrages en interface avec la voirie locale (échangeurs, pôles d'échanges multimodaux, parkings de covoiturage), favorisant une desserte plus fine des territoires traversés et une meilleure prise en compte des nouveaux modes de déplacement.

L'amendement a également pour objet de mettre en cohérence les dispositions du code de la voirie routière avec celles du code de la commande publique en généralisant la référence au terme « concession » et de supprimer la référence à un décret d'application qui n'a d'ailleurs jamais été pris, le texte législatif étant suffisamment clair et précis.