

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

9 mai 2019

---

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

Adopté

**AMENDEMENT**

N° CD1842

présenté par

Mme Cattelot, rapporteure pour avis au nom de la commission des finances et M. Giraud

-----

**ARTICLE ADDITIONNEL****APRÈS L'ARTICLE 40 BIS, insérer l'article suivant:**

Après le 2° de l'article L. 122-12 du code de la voirie routière, il est inséré 2° *bis* ainsi rédigé :

« 2° *bis* De fournitures ou de services ne présentant pas un lien direct et spécifique avec les missions qui lui ont été déléguées conformément à l'article L. 122-4. Un arrêté conjoint du ministre en charge de l'économie et du ministre en charge des transports, pris sur proposition de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières, après avis de l'Autorité de la concurrence, fixe la liste de ces marchés en prenant en compte leur impact sur le bon fonctionnement concurrentiel des secteurs concernés. »

**EXPOSÉ SOMMAIRE**

La directive 2014/23/UE sur l'attribution de contrats de concession a levé tout encadrement des marchés passés par les titulaires de contrats de concessions dans le cadre de l'exécution de ces contrats.

En France, la question de la concurrence sur le marché aval des travaux s'est posée en raison de l'appartenance de certaines sociétés d'autoroutes à des groupes de travaux publics. Le législateur a donc encadré spécifiquement ces marchés, ce qui est pleinement justifié pour les marchés de travaux.

Le périmètre des marchés encadrés est cependant extrêmement large et comprend de nombreuses catégories de marchés de fournitures et de services pour lesquels il n'existe pas de risque que les concessionnaires bénéficient abusivement d'une intégration verticale ou pèsent sur les marchés (au sens économique du terme) sur lesquelles ils achètent ces fournitures et services.

Les contrôles des marchés passés par les concessionnaires autoroutiers doivent donc être concentrés sur le domaine des travaux publics, qui est celui où les situations d'intégration verticale des acteurs du BTP présentent effectivement les risques les plus importants.

L'ARAFER s'est ainsi interrogée sur l'opportunité d'encadrer les achats des sociétés d'autoroutes en matière de fournitures et services, dans le cadre de ses réflexions sur la notion de « marchés passés pour les besoins de la concession » et relève que « les enjeux concurrentiels portent essentiellement sur les prestations de travaux, secteurs sur lesquels des entreprises liées sont susceptibles de candidater, et de manière beaucoup plus marginale sur les prestations de fournitures ».

Recentrer l'activité de l'ARAFER sur les marchés de travaux permettrait d'affecter les moyens alloués à l'Autorité aux seuls contrats pour lesquels le législateur a souhaité mettre en œuvre un contrôle particulier.

La mission d'information commune de l'Assemblée nationale sur l'évaluation de la loi n° 2015-990 du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques, dite « loi Macron », a également recommandé, dans sa proposition n° 8, de « restreindre le champ des marchés pour lesquels la procédure de passation des marchés s'applique, afin d'exclure ceux ne présentant pas de risques de conflits d'intérêts ».

Cet amendement permet d'atteindre cet objectif.

Il établit, à l'article L. 122-12 du code de la voirie routière une exception pour certains marchés de fourniture et de services dont la liste serait définie par un arrêté conjoint du ministre en charge de l'économie et du ministre en charge des transports, pris sur proposition de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières, après avis de l'Autorité de la concurrence, en prenant en compte leur impact sur le bon fonctionnement concurrentiel des secteurs concernés.