

ASSEMBLÉE NATIONALE

31 décembre 2021

NATIONALISATION DES SOCIÉTÉS CONCESSIONNAIRES D'AUTOROUTES - (N° 4742)

Rejeté

AMENDEMENT

N ° CF1

présenté par

Mme Pires Beaune, M. Jean-Louis Bricout, Mme Rabault, Mme Rouaux, M. Aviragnet, Mme Battistel, Mme Biémouret, M. Alain David, Mme Laurence Dumont, Mme El Aaraje, M. Faure, M. Garot, M. David Habib, M. Hutin, Mme Jourdan, M. Juanico, Mme Karamanli, M. Jérôme Lambert, M. Leseul, Mme Manin, M. Naillet, M. Potier, Mme Santiago, M. Saulignac, Mme Tolmont, Mme Untermaier, Mme Vainqueur-Christophe, M. Vallaud et Mme Victory

ARTICLE ADDITIONNEL**APRÈS L'ARTICLE 2, insérer l'article suivant:**

Le Gouvernement remet au Parlement, avant le 30 septembre 2022, un rapport étudiant l'exercice par l'Autorité de régulation des transports (ART) de ses compétences relatives aux conditions de l'exploitation du réseau autoroutier par les sociétés concessionnaires d'autoroutes, ainsi que les effets de cet exercice sur l'économie des concessions et la qualité du service rendu.

EXPOSÉ SOMMAIRE

Le rôle nouveau confié en 2015 par la loi n° 2015-990 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques à l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières (ARAFER), devenue depuis autorité de régulation des transports (ART), constitue une évolution notable de la supervision publique du secteur des autoroutes. L'ART réalise désormais des rapports sur l'économie des concessions, analyse annuellement les comptes des concessionnaires et examine certains contrats passés par eux ainsi que tout avenant aux contrats de concession emportant des conséquences sur leur économie.

Alors que les paramètres économiques de l'exploitation des autoroutes suscitent une attention renouvelée et soutenue des parlementaires des deux chambres, manifestée par la publication du rapport d'une commission d'enquête sénatoriale et par plusieurs propositions de loi et de résolution, et après cinq ans d'exercice par l'ART de ses compétences à l'égard des autoroutes, il paraît utile d'en tirer un premier bilan.

Le contrôle de l'ART a-t-il eu les effets escomptés sur la réduction de l'asymétrie des informations économiques et financières entre concédant et concessionnaires ? A-t-il été de nature à entraîner une modération du coût pour la collectivité de l'investissement public dans les autoroutes, ce coût étant matérialisé notamment par les compensations d'investissements nouveaux figurant aux contrats de

plans et dans les plans autoroutiers de 2015 et 2017 ? Ce contrôle permet-il d'envisager la remise en concurrence des concessions, à leur expiration, ou le passage à un mode d'exploitation différent, dans des conditions financières satisfaisantes et en assurant le bon état du réseau ? Les moyens juridiques et matériels dévolus à l'ART sont-ils adaptés et suffisants ?

Les réponses à ces questions sont de nature à éclairer le régulateur lui-même sur la pertinence de ses pratiques. Elles permettraient, surtout, d'informer le législateur pour lui permettre d'envisager, le cas échéant et dans l'intérêt général, une modification des dispositions législatives encadrant les relations contractuelles entre l'Etat concédant et les concessionnaires.