

ASSEMBLÉE NATIONALE

5 novembre 2022

PLFR POUR 2022 - (N° 393)

Commission	
Gouvernement	

Rejeté

AMENDEMENT

N ° 538

présenté par

Mme Pires Beaune, M. Baptiste, M. Mickaël Bouloux, M. Philippe Brun, M. Aviragnet, Mme Battistel, M. Califer, M. David, M. Delaporte, M. Delautrette, M. Echaniz, M. Olivier Faure, M. Garot, M. Guedj, M. Hajjar, Mme Jourdan, Mme Karamanli, Mme Keloua Hachi, M. Leseul, M. Naillet, M. Bertrand Petit, Mme Pic, M. Potier, Mme Rabault, Mme Rouaux, Mme Santiago, M. Saulignac, Mme Thomin, Mme Untermaier, M. Vallaud, M. Vicot et les membres du groupe Socialistes et apparentés (membre de l'intergroupe Nupes)

ARTICLE ADDITIONNEL**APRÈS L'ARTICLE 9, insérer l'article suivant:****Mission « Écologie, développement et mobilité durables »**

Dans un délai de trois mois à compter de la promulgation de la présente loi, le Gouvernement remet au Parlement un rapport relatif aux dispositifs légaux à instaurer afin d'assurer que soit interdite toute prolongation des contrats pour la concession de la construction, de l'entretien et de l'exploitation d'autoroutes dont l'expiration est prévue à une date antérieure au 1^{er} janvier 2038.

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement des députés Socialistes et apparentés vise à interdire la prolongation des contrats de concession d'autoroute au delà de 2038, date de fin prévue pour les contrats de concession actuellement en cours.

Les déséquilibres des relations entre l'État concédant et les concessionnaires autoroutiers ont été soulignés à plusieurs reprises par des avis d'autorités administratives, des rapports de la Cour des comptes et des rapport parlementaires. Ces déséquilibres résultent de l'existence de clauses contractuelles favorables aux concessionnaires, dont l'existence est en partie expliquée par l'histoire

de ces concessions. Exploitées avant 2006 par des sociétés d'économie mixte (à l'exception de l'entreprise Cofiroute), les concessions étaient alors contrôlées par l'État à la fois en tant que co-contractant et en tant qu'actionnaire. Par ailleurs, les contrats pour l'exploitation des concessions dites « historiques » ont été conclus entre 1959 et 1963. Ils représentent actuellement environ 90 % du réseau autoroutier. Les dates d'expiration de ces contrats s'échelonnent entre 2031 et 2036. Ils auront alors connu, si ces échéances ne sont pas à nouveau repoussées, une durée totale d'exécution particulièrement longue, supérieure à 70 ans.

Afin de permettre au plus tôt l'ajustement des conditions contractuelles de l'exploitation des autoroutes, notamment par une définition plus précise de leur équilibre économique et par une reconfiguration du mode de fixation des péages, et considérant l'exigence du droit de la commande publique d'une remise en concurrence périodique des concessions, cet amendement vise à empêcher toute nouvelle prolongation des concessions historiques. La non-prolongation des concessions doit également permettre aux pouvoirs publics d'envisager des alternatives au mode de gestion concessif