

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

28 mai 2025

LIAISON AUTOROUTIÈRE ENTRE CASTRES ET TOULOUSE - (N° 1446)

|              |  |
|--------------|--|
| Commission   |  |
| Gouvernement |  |

**AMENDEMENT**

N° 246

présenté par

Mme Arrighi, Mme Autain, M. Amirshahi, Mme Balage El Mariky, Mme Batho, Mme Belluco, M. Ben Cheikh, M. Biteau, M. Arnaud Bonnet, M. Nicolas Bonnet, Mme Chatelain, M. Corbière, M. Davi, M. Duplessy, M. Fournier, Mme Garin, M. Damien Girard, M. Gustave, Mme Catherine Hervieu, M. Iordanoff, Mme Laernoës, M. Lahais, M. Lucas-Lundy, Mme Ozenne, M. Peytavie, Mme Pochon, M. Raux, Mme Regol, M. Roumégas, Mme Sandrine Rousseau, M. Ruffin, Mme Sas, Mme Sebaihi, Mme Simonnet, Mme Taillé-Polian, M. Tavernier, M. Thierry et Mme Voynet

-----

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

Sous réserve de son traitement par les services de l'Assemblée nationale et de sa recevabilité

Préalablement à la promulgation de la présente loi, le Gouvernement remet au Parlement un rapport détaillant les conditions dans lesquelles des infrastructures publiques existantes, notamment les déviations de Soual et de Puylaurens, ont été intégrées au contrat de concession autoroutière de l'A69 entre Toulouse et Castres.

Ce rapport précise notamment :

- 1° Le statut juridique, financier et foncier de ces infrastructures avant leur intégration au contrat de concession ;
- 2° Le montant total des investissements publics initiaux engagés pour leur réalisation ;
- 3° Les modalités selon lesquelles ces aménagements ont été transférés au concessionnaire, et leur valorisation dans le modèle économique du contrat ;
- 4° L'incidence de cette intégration sur le montant de la subvention d'équilibre et sur la rentabilité du projet.

Ce rapport donne lieu à un débat au Parlement préalablement à la promulgation de la présente loi.

---

## EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement vise à obtenir toute la transparence nécessaire sur l'intégration, dans le contrat de concession de l'autoroute A69, d'infrastructures publiques préexistantes, telles que les déviations de Soual et de Puylaurens, construites antérieurement et financées intégralement sur fonds publics.

Ces infrastructures, qui n'ont pas été conçues comme des tronçons autoroutiers à péage, ont été réaffectées au projet concédé, sans que les modalités précises de leur intégration n'aient été rendues publiques. Cette situation soulève plusieurs enjeux majeurs :

- un risque de double financement (public à l'origine, puis rentabilisé dans un modèle de concession privée) ;
- une distorsion de la subvention d'équilibre qui a pu être réduite artificiellement grâce à cet apport en nature ;
- une opacité sur les conditions de transfert du foncier, des charges d'entretien, et des gains de rentabilité pour le concessionnaire.

Dans le contexte d'une loi visant à valider rétroactivement les autorisations nécessaires à ce projet, il est impératif que le Parlement puisse disposer d'un rapport complet, documenté et chiffré sur ce point décisif du montage contractuel. Il s'agit de garantir la sincérité de l'équilibre économique du projet, et la bonne information du législateur sur les contreparties offertes à un acteur privé pour l'usage d'infrastructures d'intérêt général déjà financées par l'impôt.