

ASSEMBLÉE NATIONALE

28 mai 2025

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

Commission	
Gouvernement	

AMENDEMENT

N ° 284

présenté par

Mme Arrighi, M. Amirshahi, Mme Autain, 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
--

La durée de la concession de la liaison autoroutière entre Castre et Toulouse, objet de la présente loi, est limitée à trente années à compter de la date d'entrée en vigueur du contrat.

Toute disposition contractuelle prévoyant une durée supérieure est réputée non écrite.

EXPOSÉ SOMMAIRE

La concession de l'autoroute A69 a été conclue pour une durée de cinquante-cinq ans. Cette durée exceptionnelle ne repose sur aucune nécessité contractuelle impérative et apparaît largement disproportionnée au regard des standards européens et des recommandations formulées par les institutions de contrôle.

Les auditions de la commission d'enquête sur le montage juridique et financier du projet A69, notamment celles des économistes Yves Crozet et Marc Ivaldi, ont mis en évidence que la valeur actualisée nette socio-économique (VAN-SE) du projet a été révisée à la baisse par les contre-expertises, passant de 500 millions d'euros à 91 millions, voire 19 millions d'euros selon les scénarios pessimistes de la propre étude d'utilité publique ; les gains de temps avancés pour justifier la concession varient fortement selon les sources (de 15 à 35 minutes), et sont largement relativisés par les dernières recherches économiques sur la relation entre accessibilité et croissance du PIB ;

les effets attendus en matière de développement économique reposent davantage sur des relocalisations d'activités que sur des créations nettes de valeur ajoutée, selon les travaux empiriques.

Dans ce contexte, le maintien d'une concession de 55 ans revient à cristalliser une rente privée sur un modèle socio-économique déjà contesté, sans possibilité d'ajustement à moyen terme. Réduire cette durée à 30 ans permettra :

- d'aligner le contrat sur les durées responsables ;
- de préserver la capacité de renégociation par l'État au regard des évolutions du contexte économique, technologique et environnemental ;
- de limiter la charge financière pour les usagers, en permettant une éventuelle reconfiguration tarifaire à échéance raisonnable.

Enfin, cette mesure s'inscrit dans la nécessité de corriger les erreurs de conception dénoncées par plusieurs experts auditionnés, y compris en lien avec les précédents contrats autoroutiers conclus sous le Gouvernement Villepin et dont la durée excessive a conduit à la mise en place d'une taxe exceptionnelle sur les concessions dans la loi de finances 2024.

Face à cette infrastructure, le Parlement se doit, à défaut de pouvoir revoir le fond du projet, d'encadrer rigoureusement sa durée.