

ASSEMBLÉE NATIONALE

28 mai 2025

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

Commission	
Gouvernement	

AMENDEMENT

N ° 380

présenté par

Mme Erodi, M. Alexandre, Mme Abomangoli, M. Amard, Mme Amiot, Mme Amrani, M. Arenas, M. Arnault, Mme Belouassa-Cherifi, M. Bernalicis, M. Bex, M. Bilongo, M. Bompard, M. Boumertit, M. Boyard, M. Cadalen, M. Caron, M. Carrière, Mme Cathala, M. Cernon, Mme Chikirou, M. Clouet, M. Coquerel, M. Coulomme, M. Delogu, M. Diouara, Mme Dufour, Mme Feld, M. Fernandes, Mme Ferrer, M. Gaillard, Mme Guetté, M. Guiraud, Mme Hamdane, Mme Hignet, M. Lachaud, M. Lahmar, M. Laisney, M. Legavre, M. Le Gall, Mme Leboucher, Mme Legrain, Mme Élisabeth Martin, Mme Lepvraud, M. Léaument, M. Maudet, Mme Maximi, Mme Mesmeur, Mme Manon Meunier, M. Nilor, Mme Nosbé, Mme Obono, Mme Oziol, Mme Panot, M. Pilato, M. Piquemal, M. Portes, M. Prud'homme, M. Ratenon, M. Saint-Martin, M. Saintoul, Mme Soudais, M. Taché, Mme Taurinya, M. Le Coq, Mme Lejeune, Mme Stambach-Terreiroir, M. Tavel, Mme Trouvé et M. Vannier

ARTICLE UNIQUE

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

À la fin de l'alinéa 2, substituer aux mots :

« la sécurité routière, au désenclavement territorial et à la cohésion des territoires

les mots :

« l'enrichissement des concessionnaires ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

Par cet amendement, les député.es LFI-NFP entendent souligner que cette proposition de loi ne comporte aucun apport relatif à la sécurité routière, au désenclavement territorial ou à la cohésion des territoires mais vise plutôt à s'assurer du maintien et de la reprise de projets qui ont rempli les poches des concessionnaires privés.

Cela est même clairement assumé par le sénateur centriste du Tarn, Philippe Folliot, à l'origine de ce texte, puisque celui-ci a affirmé que les sommes dépensées par Atosca depuis l'arrêt du chantier

sont « une des raisons qui nous a poussés à déposer cette proposition de loi de validation". Celui-ci a ensuite prétendu que le concessionnaire « va forcément demander des comptes à l'État, responsable de cette interruption forcée. Tout ou partie va donc être payé par les contribuables ».

Il est pourtant établi que les frais liés à l'interruption des chantiers ou à une possible annulation définitive des arrêtés autorisant ces projets, seront à la charge du concessionnaire. Christophe Lèguevaques, l'avocat qui porte la requête des associations contre le contrat de concession est clair « Atosca a pris un risque en commençant les travaux sans avoir purgé les recours (...). L'article 6 du contrat de concession précise que le concessionnaire assume seul les frais, les risques et les conséquences correspondants. Peu importe les dépenses engagées, le risque pèse sur Atosca, qui s'est placé tout seul dans la nasse par suffisance et imprudence. »

Par ailleurs, il est à noter que les associations parties au litige visant à l'annulation de ce contrat ont relevé que celui-ci présente une durée inhabituellement longue de 55 ans, ce qui ne manque pas de soulever des interrogations quant à la légalité de cette clause..

Le rapport de l'Autorité de régulation des transports dans lequel figure cette durée explique que normalement, une telle autoroute aurait dû avoir une durée entre 30 et 40 ans. Surtout, il précise que les 15 ans supplémentaires par rapport au maximum sont justifiés pour satisfaire les "exigences des prêteurs", ce qui est, selon l'avocat des associations qui ont tenté de faire annuler ce contrat, contraire à la fois au droit français et au droit européen.

En dépit de cette position de force évidente, Atosca ne recule plus devant aucun mensonge. Le concessionnaire a récemment affirmé que l'arrêt du chantier lui coûte 180 000 euros par jour, soit un chiffre hasardeux et mensonger. En effet, selon Reporterre, plusieurs habitants le long du tracé affirment que, depuis fin février, le chantier est désert et donc, ne coûte presque rien. Les engins, comme les ouvriers, en sont absents. Le collectif d'opposants La Voie est libre a tout de même constaté des livraisons de matériaux sur le chantier, notamment pour la construction de ponts (et alors même que toute activité, hormis la sécurisation du site, est illégale depuis le 27 février) mais qui ne représentent pas, loin s'en faut, 180 000 euros de dépenses quotidiennes.