

Projet de loi pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances

AUTOROUTES

À la suite des divers rapports de la Cour des Comptes puis de l'Autorité de la Concurrence qui soulignent notamment le déséquilibre des relations entre l'Etat et les sociétés concessionnaires d'autoroutes et de deux missions parlementaires, à l'Assemblée et au Sénat sur le sujet, il est apparu urgent de mettre en œuvre de mesures tendant à rééquilibrer ces relations.

L'Article 5 du projet de loi initial donnait donc compétence à l'ARAFER (Autorité de Régulation des Activités Ferroviaires et Routières) de contrôler les évolutions de tarifs des péages ainsi qu'une compétence consultative sur les avenants au cahier des charges de concession ayant une incidence sur les tarifs de péages.

Lors de l'examen de cet article en commission spéciale et en séance publique, **les députés ont décidé de renforcer considérablement les pouvoirs de l'ARAFER**. Sont donc listées ci-dessous les principales évolutions sur ce sujet.

MESURES EN FAVEUR DU COVOITURAGE - VÉHICULES PROPRES - TRANSPORTS COLLECTIFS

Les tarifs de péages pourront être différenciés de manière à favoriser les véhicules propres ou ceux utilisés régulièrement pour faire du covoiturage.

Il sera possible, sur les autoroutes de plus de trois voies, traversant ou menant vers une métropole, de réserver une voie à l'utilisation partagée des véhicules (autocars, covoiturage, taxis...).

RENFORCEMENT DES POUVOIRS DE L'ARAFER

L'ARAFER sera dorénavant consultée dans le cadre des révisions annuelles des tarifs de péages.

Afin de mieux contrôler les marchés de travaux des sociétés concessionnaires, l'ARAFER sera associée aux commissions de marchés au sein de chaque concessionnaire d'autoroute.

L'ARAFER pourra rendre un avis consultatif sur les dispositions contractuelles existantes, ce qui permettra un meilleur suivi des contrats de concession existants.

L'ARAFER rendra un avis sur tout nouveau projet de délégation. Elle pourra recueillir des données au-delà des seuls marchés de travaux.

Enfin, l'ARAFER pourra examiner, à son initiative ou à celle du ministre en charge de la voirie routière ou du ministre en charge de l'Économie, la mise en œuvre des dispositions contractuelles existantes, de manière à s'assurer de la correcte exécution des obligations contenues dans les contrats, notamment en ce qui concerne la réalisation ou le calendrier d'exécution des investissements prévus.

NOUVELLES OBLIGATIONS POUR LES SOCIÉTÉS CONCESSIONNAIRES

Les procédures de mise en concurrence par les sociétés concessionnaires des sous-concessions autoroutières (l'exploitation des stations-services et des commerces d'alimentation et de restauration sur le réseau autoroutier concédé) seront encadrées par la loi. Ces sous-concessions seront soumises à la publicité et à la mise en concurrence. Les marchés des sous-concessions étant aujourd'hui très opaques.

Le taux de rentabilité des travaux demandés par l'État aux SCA ne pourra pas excéder une évaluation objective du coût moyen pondéré du capital. Alors qu'actuellement, les contrats de plan prévoyant des travaux supplémentaires en contrepartie d'une hausse de tarif additionnelle sont systématiquement négociés en faveur des SCA.

Une clause de bonne fortune sera intégrée dans les futurs contrats de concession autoroutière. C'est-à-dire que si les revenus du concessionnaire excèdent trop les prévisions initiales, cet excès pourra bénéficier soit aux usagers, soit à l'État, soit au financement de nouvelles infrastructures.

La transparence des contrats de concessions autoroutiers sera renforcée. Seront rendus publics : les contrats, les avenants successifs, les contrats de plan quinquennaux, la version du contrat telle que modifiée par les avenants successifs.

RENFORCEMENT DU CONTRÔLE DU PARLEMENT

Le Parlement sera informé des projets de modification de convention ou de cahiers des charges, notamment lorsque cela a une incidence sur les tarifs de péage ou sur la durée des concessions.