



N° 3295

ASSEMBLEE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

ONZIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 3 octobre 2001

RAPPORT

FAIT

AU NOM DE LA COMMISSION DE LA PRODUCTION ET DES ÉCHANGES ⁽¹⁾ SUR LE PROJET DE LOI (n° 3206), *portant ratification de l'ordonnance n° 2001-273 du 28 mars 2001 transposant certaines dispositions de la directive 1999/62/CE du Parlement et du Conseil du 17 juin 1999 relative à la **taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures et réformant le régime d'exploitation de certaines sociétés concessionnaires d'autoroutes,***

PAR M. VINCENT BURRONI,

Député.

(1) La composition de cette commission figure au verso de la présente page.

La Commission de la production et des échanges est composée de : M. André Lajoinie, *président* ; M. Jean-Paul Charié, M. Jean-Pierre Defontaine, M. Pierre Ducout, M. Jean Proriot, *vice-présidents* ; M. Christian Jacob, M. Pierre Micaux, M. Daniel Paul, M. Patrick Rimbert, *secrétaires* ; M. Jean-Pierre Abelin, M. Yvon Abiven, M. Jean-Claude Abrioux, M. Stéphane Alaize, M. Damien Alary, M. André Angot, M. François Asensi, M. Jean-Marie Aubron, M. Pierre Aubry, M. Jean Auclair, M. Jean-Pierre Balduyck, M. Jacques Bascou, Mme Sylvia Bassot, M. Christian Bataille, M. Jean Besson, M. Gilbert Biessy, M. Claude Billard, M. Claude Birraux, M. Jean-Marie Bockel, M. Jean-Claude Bois, M. Daniel Boisserie, M. Maxime Bono, M. Franck Borotra, M. Christian Bourquin, M. Patrick Braouezec, M. François Brottes, M. Vincent Burrioni, M. Alain Cacheux, M. Dominique Caillaud, M. Jean-Paul Chanteguet, M. Jean Charroppin, M. Philippe Chaulet, M. Jean-Claude Chazal, M. Daniel Chevallier, M. Gilles Cocquempot, M. Pierre Cohen, M. Alain Cousin, M. Yves Coussain, M. Jean-Michel Couve, M. Jean-Claude Daniel, M. Marc-Philippe Daubresse, M. Philippe Decaudin, Mme Monique Denise, M. Léonce Deprez, M. Jacques Desallangre, M. François Dosé, M. Marc Dumoulin, M. Dominique Dupilet, M. Philippe Duron, M. Alain Fabre-Pujol, M. Albert Facon, M. Alain Ferry, M. Jean-Jacques Filleul, M. Jacques Fleury, M. Nicolas Forissier, M. Jean-Louis Fousseret, M. Roland Francisci, M. Claude Gaillard, M. Robert Galley, M. Claude Gatignol, M. André Godin, M. Alain Gouriou, M. Hubert Grimault, M. Michel Grégoire, M. Lucien Guichon, M. Gérard Hamel, M. Patrick Herr, M. Francis Hillmeyer, M. Claude Hoarau, M. Robert Honde, M. Claude Jacquot, Mme Janine Jambu, M. Aimé Kergueris, M. Jean Launay, Mme Jacqueline Lazard, M. Thierry Lazaro, M. Jean-Yves Le Déaut, M. Jacques Le Nay, M. Patrick Lemasle, M. Jean-Claude Lemoine, M. Jean-Claude Lenoir, M. Arnaud Lepercq, M. René Leroux, M. Jean-Claude Leroy, M. Roger Lestas, M. Félix Leyzour, M. Guy Malandain, M. Jean-Michel Marchand, M. Daniel Marcovitch, M. Didier Marie, M. Alain Marleix, M. Daniel Marsin, M. Philippe Martin, M. Jacques Masdeu-Arus, M. Roland Metzinger, M. Roger Meï, M. Yvon Montané, M. Gabriel Montcharmont, M. Jean-Marie Morisset, M. Bernard Nayral, M. Jean-Marc Nudant, M. Jean-Paul Nunzi, M. Patrick Ollier, M. Joseph Parrenin, M. Paul Patriarche, M. Germinal Peiro, M. Jean-Pierre Pernot, Mme Geneviève Perrin-Gaillard, M. François Perrot, Mme Annette Peulvast-Bergeal, M. Serge Poignant, M. Bernard Pons, M. Jean Pontier, M. Jacques Péliissard, Mme Marie-Françoise Pérol-Dumont, M. Jean-Luc Reitzer, M. Gérard Revol, Mme Marie-Line Reynaud, M. Jean Rigaud, M. Jean Roatta, M. Jean-Claude Robert, M. Joël Sarlot, Mme Odile Saugues, M. François Sauvadet, M. Jean-Claude Thomas, M. Léon Vachet, M. Daniel Vachez, M. François Vannson, M. Michel Vergnier, M. Gérard Voisin, M. Roland Vuillaume.

SOMMAIRE

| | Pages |
|---|-------|
| INTRODUCTION | 5 |
| I.— LA RATIFICATION DE L'ORDONNANCE DU 28 MARS 2001 : MODERNISER LE RÉGIME D'EXPLOITATION DES AUTOROUTES | 7 |
| II.— L'ALLONGEMENT DE LA DURÉE DE LA CONCESSION AUTOROUTIÈRE DE LA SOCIÉTÉ FRANÇAISE DU TUNNEL ROUTIER DE FRÉJUS (SFTRF) | 8 |
| EXAMEN EN COMMISSION | 9 |
| I.— DISCUSSION GÉNÉRALE | 9 |
| II.— EXAMEN DES ARTICLES | 10 |
| <i>Article 1^{er}</i> : Ratification de l'ordonnance n° 2001-273 du 28 mars 2001 | 10 |
| <i>Article 2</i> : Allongement de la durée de concession de la SFTRF | 13 |
| TABLEAU COMPARATIF | 15 |

MESDAMES, MESSIEURS,

Aux termes de l'article 38 de la Constitution, « le Gouvernement peut, pour l'exécution de son programme, demander au Parlement l'autorisation de prendre par ordonnances, pendant un délai limité, des mesures qui sont normalement du domaine de la loi », les ordonnances devenant « caduques si le projet de loi de ratification n'est pas déposé devant le Parlement avant la date fixée par la loi d'habilitation ».

Par la loi n° 2001-1 du 3 janvier 2001, le Parlement, conformément à l'article 38 de la Constitution, a habilité le gouvernement à transposer quarante-six directives communautaires, et disposé, dans son article 5, que les ordonnances de transposition des directives devaient, sous peine de caducité, être déposées devant le Parlement au plus tard le dernier jour du deuxième mois à compter de l'expiration du délai de quatre mois suivant la promulgation de la loi d'habilitation, soit le 30 juin 2001.

Le présent projet de loi, enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 27 juin 2001, a été déposé dans les délais fixés par la loi d'habilitation. Il a pour objet, d'une part, de ratifier l'ordonnance n° 2001-273 du 28 mars 2001, prise sur le fondement de la loi d'habilitation dans le domaine de compétence du ministre de l'équipement, du transport et du logement, et, d'autre part, d'allonger la durée de la concession autoroutière de la Société française du tunnel routier du Fréjus (SFTRF).

I.— LA RATIFICATION DE L'ORDONNANCE DU 28 MARS 2001 : MODERNISER LE REGIME D'EXPLOITATION DES AUTOROUTES

Afin de comprendre les enjeux et les objectifs de la transposition par l'ordonnance du 28 mars 2001, il semble important de revenir brièvement sur les antécédents de la politique de gestion autoroutière française.

Depuis la loi du 18 avril 1955, le système de gestion des autoroutes repose sur le recours à la concession, au profit de sociétés d'économies mixtes, les SEMCA (sociétés d'économie mixte concessionnaires d'autoroutes). Hormis Cofiroute, société privée, les sept sociétés de gestion des autoroutes sont des SEMCA et ont pour actionnaire l'Etat, par l'intermédiaire de la holding Autoroutes de France et de la Caisse des Dépôts. Depuis 1994, six d'entre elles sont organisées sur le schéma d'une société mère et d'une filiale :

- le groupe ASF, composé de la société des Autoroutes du Sud de la France et de la filiale, Escota (société des autoroutes Esterel Côte d'Azur-Provence-Alpes) ;
- le groupe SANEF, composé de la Société des autoroutes du Nord et de l'Est de la France, et de sa filiale, SAPN (société des autoroutes de Paris-Normandie) ;
- le groupe SAPRR, composé de la société des autoroutes Paris-Rhin-Rhône et de sa filiale, AREA (société des autoroutes de Rhône-Alpes).

Le régime de la concession autoroutière a été le principal outil de réalisation du réseau autoroutier. Il a permis d'assurer, quasiment sans apport budgétaire de l'Etat, la construction d'un réseau autoroutier moderne, constitué d'ensembles de sections cohérents confiés chacun à un même gestionnaire qui a pu l'exploiter dans de bonnes conditions.

La réussite du système des concessions autoroutières a deux explications majeures, qui ont trait aux conditions financières très favorables dont elles ont profité.

D'une part, les SEMCA ont bénéficié de modes de financement et de gestion particuliers, fondés sur la garantie accordée par l'Etat de reprise de passif en fin de concession, des pratiques comptables spécifiques en matière d'amortissement et de report de passif, et une absence de rémunération des capitaux investis par les personnes publiques.

D'autre part, le système de l'adossement a montré toute son efficacité. Il a consisté à attribuer les concessions d'autoroutes nouvelles à des sociétés existantes, qui ont financé une partie de l'investissement par les recettes provenant des tronçons en service avec, en général, un allongement de la durée de la concession existante, afin de dégager des ressources supplémentaires.

Toutefois, en dépit de ses qualités indéniables, le système autoroutier doit aujourd'hui se moderniser pour répondre aux exigences du droit communautaire. En effet, le système français est considéré par les instances communautaires comme contraire au droit de la concurrence pour les raisons qui seront analysées ci-après.

II.— L'ALLONGEMENT DE LA DUREE DE LA CONCESSION AUTOROUTIERE DE LA SOCIETE FRANÇAISE DU TUNNEL ROUTIER DU FREJUS (SFTRF)

Bien que la SFTRF rentre dans le champ d'application de la directive 1999/62/CE du Parlement et du Conseil du 17 juin 1999 relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures et réformant le régime d'exploitation de certaines sociétés concessionnaires d'autoroutes, le Gouvernement n'a pas souhaité l'inclure dans le champ de l'ordonnance, eu égard à une situation financière particulièrement dégradée. Il est apparu que cette société devait bénéficier d'un allongement de sa concession supérieur à celui des autres SEMCA, sous peine de ne pas supporter financièrement la modification du régime d'exploitation des autoroutes. A l'issue de négociations particulièrement longues et difficiles avec la Commission européenne, le Gouvernement a obtenu, ultérieurement à la publication de l'ordonnance du 28 mars 2001, l'accord des instances européennes sur la prolongation de la concession de la SFTRF.

Le présent projet de loi vise donc en second lieu à permettre l'allongement de la durée de la concession de la Société française du tunnel routier du Fréjus d'une part et, d'autre part, de lui appliquer les dispositions des articles 3 et 4 de l'ordonnance du 28 mars 2001 dont la ratification vous est soumise.

EXAMEN EN COMMISSION

I.— DISCUSSION GENERALE

La commission a examiné au cours de sa réunion du 3 octobre 2001, le projet de loi portant ratification de l'ordonnance n° 2001-273 du 28 mars 2001 transposant certaines dispositions de la directive 1999/62/CE du Parlement et du Conseil du 17 juin 1999 relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures et réformant le régime d'exploitation de certaines sociétés concessionnaires d'autoroutes (n° 3206).

M. Vincent Burroni, rapporteur, a présenté ce projet de loi en indiquant qu'il comportait deux aspects. Il a tout d'abord pour objet de ratifier l'ordonnance n° 2001-273 du 28 mars 2001 relative à la transposition de la directive n° 1999/62/CE du 17 juin 1999 sur la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures et réformant le régime d'exploitation de certaines sociétés concessionnaires d'autoroutes. Le deuxième aspect de ce projet de loi concerne l'allongement de la durée de la concession autoroutière de la Société française du tunnel routier du Fréjus (SFTRF) dont la situation financière était particulièrement préoccupante.

Il a souligné que la transposition de la directive européenne n'aurait pas d'effet concret dans le droit français car le principe d'égalité entre les usagers interdisait déjà une telle discrimination fondée sur la seule nationalité du transporteur ou de l'origine des marchandises.

Concernant la modification du statut juridique des sociétés concessionnaires d'autoroutes, il a indiqué que l'article 2 de l'ordonnance dressait la liste des sociétés concessionnaires d'autoroutes dont le contrat était prorogé pour permettre un financement équilibré de leurs investissements autoroutiers. Il a expliqué que cette modification de la durée des concessions avait été rendue nécessaire par la suppression du système de l'adossement qui permettait d'attribuer les concessions d'autoroutes nouvelles à des sociétés déjà attributaires et de financer ainsi une partie de l'investissement par les recettes des tronçons déjà en service et qui dégageaient des bénéfices. Il a précisé que ce mécanisme était considéré par les instances communautaires comme contraire au droit de la concurrence car il privilégiait les sociétés disposant déjà d'un réseau concédé au détriment de nouveaux opérateurs.

Abordant l'article 2 du projet de loi relatif à la Société française du tunnel routier du Fréjus, il a rappelé qu'après de longues négociations avec les instances communautaires, le Gouvernement avait été autorisé à prolonger la concession jusqu'en 2050 mais, qu'en contrepartie, il s'était engagé à ce que cette société ne puisse plus se porter candidate pour l'attribution de nouvelles concessions en raison des aides massives dont elle avait bénéficié de la part de la puissance publique.

Puis, la commission est passée à l'examen des articles.

II.— EXAMEN DES ARTICLES

Article 1^{er}

Ratification de l'ordonnance n° 2001-273 du 28 mars 2001

L'article premier énonce le principe de la ratification de l'ordonnance n° 2001-273 du 28 mars 2001 transposant certaines dispositions de la directive 1999/62/CE du Parlement et du Conseil du 17 juin 1999 relatives à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures et réformant le régime d'exploitation de certaines sociétés concessionnaires d'autoroutes.

Il convient donc d'analyser les dispositions de l'ordonnance précitée qui comportait deux thèmes distincts : les dispositions relatives aux péages institués pour l'usage des autoroutes et la prorogation de conventions de concessions conclues entre l'Etat et les sociétés concessionnaires d'autoroute.

L'ordonnance modifie dans son article 1^{er} le code de la voirie routière et pose le principe selon lequel les péages perçus sur les véhicules de transport de marchandises de plus de douze tonnes sont appliqués sans discrimination directe ou indirecte en raison de la nationalité du transporteur, de l'origine ou de la destination des marchandises.

Le code de la voirie est deux fois modifié car ce principe s'applique d'abord aux péages autoroutiers (création d'un article L. 1224 -1) et aussi aux ouvrages d'art (création d'un article L. 153-4-1).

Le texte de l'ordonnance a repris les dispositions de l'article 7-4 de la directive européenne précitée, en ne faisant pas mention « des droits d'usage » qui selon la définition de la directive, correspondent « au paiement d'une somme déterminée donnant droit à l'utilisation par un véhicule, pendant une durée donnée, des infrastructures » (art. 2 c). En effet, ce système de tarification, qui se rapprocherait d'une sorte de contrat d'abonnement, n'est pas utilisé en France.

La transposition de ce principe n'aura pas d'effet concret pour les sociétés d'autoroutes car le principe d'égalité entre les usagers interdisait déjà une telle discrimination fondée sur la seule nationalité du transporteur.

Dans son article 2, l'ordonnance pose le principe de la prorogation des conventions de concessions conclues entre certaines sociétés d'économie mixte concessionnaires d'autoroutes et l'Etat.

Cet allongement de la durée des concessions a été rendu nécessaire par la suppression du système de l'adossement. Rappelons que ce mécanisme permettait d'attribuer les concessions d'autoroutes nouvelles à des sociétés déjà attributaires et qui finançaient une partie de l'investissement par les recettes des tronçons déjà en service, l'adossement se traduisant par un prolongement du contrat. Cette procédure est apparue contraire au droit de la concurrence car l'attribution de nouvelles

concessions était faite sans mise en concurrence, ce qui conduisait à privilégier les sociétés disposant déjà d'un réseau concédé au détriment de nouveaux opérateurs.

Le droit communautaire a donc contraint la France à envisager une réforme de ce mécanisme de financement.

En effet, la directive n° 89/444/CEE du 18 juillet 1989, modifiée par la directive n° 93/37/CEE du 14 juin 1993 prévoyait que « *les pouvoirs adjudicateurs désireux d'avoir recours à la concession de travaux publics font connaître leur intention au moyen d'un avis.* » Au plan national, l'article 38 de la loi du 29 janvier 1993 disposait que « *les délégations de service public des personnes morales de droit public sont soumises par l'autorité délégante à une procédure de publicité permettant la présentation de plusieurs offres concurrentes.* » Le décret d'application (31 mai 1993) a précisé que la collectivité délégante définissait les caractéristiques quantitatives et qualitatives du cahier des charges avec les conditions de tarification de la concession.

Juridiquement, l'adossement n'était pas explicitement prévu, ni expressément interdit par les textes régissant l'attribution des concessions de travaux publics. Mais à l'évidence, ses conditions de mise en œuvre pouvaient entraîner une inégalité de traitement des candidats à la concession. Ainsi, une société d'économie mixte en place disposait déjà de relations privilégiées avec l'Etat concédant et pouvait en outre faire bénéficier l'utilisateur d'économies d'échelle.

Le régime d'adossement a permis un développement rapide du réseau et a eu pour conséquence de le soustraire aux impératifs de rentabilité financière. En effet, des portions d'autoroute peu rentables ont pu être construites car leur coût était financé par les recettes dégagées par des tronçons beaucoup plus lucratifs. Il a aussi eu pour avantage de ne pas engager de crédits budgétaires et de ne pas comptabiliser les emprunts contractés par les SEM dans la dette publique.

La Commission des Communautés européennes a estimé qu'un allongement de la concession devait être considéré comme une concession nouvelle et devait être soumis à concurrence, dans la mesure où il privait un candidat éventuel du bénéfice de l'exploitation de la concession initiale. L'allongement des concessions existantes procurait en effet aux sociétés un avantage financier de plusieurs milliards de francs.

A la demande de la Commission européenne, saisie en 1995 d'une plainte à l'encontre de l'extension de la concession de Cofiroute, le Gouvernement français s'est engagé à abandonner tout adossement par allongement de concession qui ne serait pas précédé d'une publicité européenne. Les appels à candidature pour la concession de nouvelles sections autoroutières ont, d'après le Gouvernement, strictement respecté les directives communautaires.

La Commission européenne dans un avis du 24 octobre 2000 a fait savoir qu'elle autorisait la réforme du régime d'exploitation des concessions autoroutières et a permis l'allongement de la durée des concessions. En contrepartie, les sociétés concessionnaires d'autoroutes ne bénéficieront plus d'un système comptable dérogatoire et d'une possibilité de faire garantir leurs emprunts par l'Etat.

L'article 2 dresse la liste des sociétés d'autoroutes concessionnaires dont le contrat est prorogé pour permettre un financement équilibré de leurs investissements autoroutiers. La durée de la prolongation de la concession a fait l'objet de calculs complexes à partir de l'examen des résultats financiers des sociétés qui ont été soumis au contrôle de la Commission européenne.

Ces allongements ont été déterminés de façon à ce que chacune des sociétés puisse faire face, grâce à un étalement suffisant de ses amortissements, aux charges financières et comptables résultant, d'une part, de la majoration du coût des emprunts suite au retrait de la garantie de passif de la part de l'Etat et, d'autre part, de la fin du recours au mécanisme des charges différées. Il a également été fixé de manière à ce que ces sociétés dégagent un taux de rentabilité financière en rapport avec les risques pris.

La prorogation des concessions doit se traduire également par l'apparition de résultats d'exploitation bénéficiaires constituant de nouvelles ressources pour l'Etat permettant, notamment, de financer le développement du réseau autoroutier.

En effet, les avenants aux concessions prévoient que si la société réalise un certain montant de profits, elle devra dans un premier temps rembourser les subventions étatiques et si les profits sont encore plus importants, reverser une certaine somme pour contribuer au financement des investissements ultérieurs.

Dans son article 3, l'ordonnance prévoit que les clauses permettant une garantie de passif des sociétés concessionnaires à la charge de l'Etat cessent de produire effet à compter de la publication de la loi.

Il convient de préciser que cet article s'appliquera aussi à la Société française du tunnel routier du Fréjus.

Cet article vise à rapprocher les conditions de gestion des sociétés concessionnaires de celles des sociétés privées de droit commun. Outre cette suppression de la garantie du passif, la réforme mettra un terme au régime comptable spécifique qui permettait une durée d'amortissement dérogatoire et un système favorable de charges différées. Ces particularités comptables seront abrogées par un décret dont la publication est imminente.

Dans son article 4, l'ordonnance modifie les règles d'inscription au bilan de ces sociétés des provisions de caducité qui devront tenir compte de la nouvelle durée des concessions et ceci de manière rétroactive à compter de l'exercice ouvert le 1^{er} janvier 2000.

Cette disposition vise aussi à rapprocher les sociétés autoroutières du droit commun des sociétés commerciales.

Des textes réglementaires ultérieurs permettront un alignement de ces entreprises sur les sociétés commerciales en permettant notamment de modifier leur objet social afin qu'elles puissent concourir pour des appels d'offres à l'étranger.

La commission a *adopté* cet article *sans modification*.

Article 2

**Allongement de la durée de concession de la Société française
du tunnel routier du Fréjus (SFTRF)**

Le Gouvernement n'a pas inclus la Société française du tunnel routier du Fréjus dans le champ de l'ordonnance du 28 mars 2001. En effet, celle-ci présentait, contrairement aux autres SEMCA, une grande vulnérabilité financière, eu égard, d'une part, à la faible durée de sa concession (25 ans) et, d'autre part, au coût important des travaux de construction et d'exploitation de l'autoroute A43. De plus, les exigences de sécurité après l'accident du tunnel du Mont-Blanc, notamment celles définies par la circulaire interministérielle n° 2001-63 du 25 août 2000 sur la sécurité des tunnels, ont encore accru les coûts d'exploitation.

Les comptes 1998 faisaient apparaître que la société avait perdu la moitié de son capital social. La mise en œuvre d'un plan de recapitalisation est donc apparu indispensable mais son ampleur était conditionnée à la durée de l'allongement de la concession.

En raison de l'incertitude des modalités techniques et financières liée à la réouverture du tunnel du Mont-Blanc et de la difficulté à évaluer après 2002 le montant des recettes du trafic des poids lourds, il a été très difficile d'appréhender la viabilité future de la SFTRF pour négocier l'allongement de la concession avec la Commission européenne.

La nouvelle durée de concession de l'A43 a été évaluée en mesurant ce qu'il en aurait coûté à la SFTRF si elle avait dû, dans la cadre de la concession actuelle (échéance 2018), supporter des ratios de fonds propres au moins égaux à 10 % des immobilisations et une rémunération normale des capitaux investis. Le besoin de financement induit a été divisé par la trésorerie prévisionnelle disponible en fin de concession, ce qui a permis de déterminer le nombre d'années supplémentaires permettant de couvrir ce besoin de financement. Le calcul obtenu indiquait une fin de concession en 2047 qui a été prolongée jusqu'en 2050.

En contrepartie de l'importance de l'allongement octroyé, le Gouvernement s'est engagé auprès des instances communautaires, en plus des mesures applicables aux autres sociétés, à ce que la SFTRF ne puisse se porter candidate à l'attribution de nouvelles concessions.

La commission a *adopté* cet article *sans modification*.

Puis elle a *adopté l'ensemble du projet de loi sans modification*.

TABLEAU COMPARATIF

| Texte en vigueur | Texte du projet de loi | Propositions de la Commission |
|--|---|---|
| <p>Ordonnance n° 2001-273 du 28 mars 2001 transposant certaines dispositions de la directive 1999/62/CE du Parlement et du Conseil du 17 juin 1999 relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures et réformant le régime d'exploitation de certaines sociétés concessionnaires d'autoroutes.</p> | <p>Article 1^{er}</p> <p>Est ratifiée, telle qu'elle est modifiée par la présente loi, l'ordonnance n° 2001-273 du 28 mars 2001 transposant certaines dispositions de la directive 1999/62/CE du Parlement et du Conseil du 17 juin 1999 relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures et réformant le régime d'exploitation de certaines sociétés concessionnaires d'autoroutes.</p> | <p>Article 1^{er}</p> <p><i>(Sans modification)</i></p> |
| <p>Chapitre II .– Dispositions relatives à la prorogation des conventions de concession conclues entre l'Etat et certaines sociétés d'économie mixte concessionnaires d'autoroutes et supprimant la garantie accordée par l'Etat à l'expiration de ces contrats.</p> | <p>Article 2</p> <p>L'article 2 de l'ordonnance du 28 mars 2001 précitée est complété par un 7° ainsi rédigé :</p> | <p>Article 2</p> <p><i>(Sans modification)</i></p> |
| <p>Article 2</p> <p>1° La convention de concession passée entre l'Etat et la Société des autoroutes Rhône-Alpes et approuvée par le décret du 9 mai 1988 est prolongée jusqu'au 31 décembre 2032.</p> | <p>Article 2</p> <p>L'article 2 de l'ordonnance du 28 mars 2001 précitée est complété par un 7° ainsi rédigé :</p> | <p>Article 2</p> <p><i>(Sans modification)</i></p> |
| <p>2° La convention de concession passée entre l'Etat et la Société des autoroutes du sud de la France et approuvée par le décret du 7 février 1992 est prolongée jusqu'au 31 décembre 2032.</p> | <p>Article 2</p> <p>L'article 2 de l'ordonnance du 28 mars 2001 précitée est complété par un 7° ainsi rédigé :</p> | <p>Article 2</p> <p><i>(Sans modification)</i></p> |
| <p>3° La convention de concession passée entre l'Etat et la Société des autoroutes Estérel-Côte d'Azur-Provence-Alpes et approuvée par le décret du 29 novembre 1982 est prolongée jusqu'au 31 décembre 2026.</p> | <p>Article 2</p> <p>L'article 2 de l'ordonnance du 28 mars 2001 précitée est complété par un 7° ainsi rédigé :</p> | <p>Article 2</p> <p><i>(Sans modification)</i></p> |
| <p>4° La convention de concession passée entre l'Etat et la Société des autoroutes du nord et de l'est de la</p> | <p>Article 2</p> <p>L'article 2 de l'ordonnance du 28 mars 2001 précitée est complété par un 7° ainsi rédigé :</p> | <p>Article 2</p> <p><i>(Sans modification)</i></p> |

Texte en vigueur

France et approuvée par le décret du 29 octobre 1990 est prolongée jusqu'au 31 décembre 2028.

5° La convention de concession passée entre l'Etat et la Société des autoroutes Paris-Normandie et approuvée par le décret du 3 mai 1995 est prolongée jusqu'au 31 décembre 2028.

6° La convention de concession passée entre l'Etat et la Société des autoroutes Paris-Rhin-Rhône et approuvée par le décret du 19 août 1986 est prolongée jusqu'au 31 décembre 2032.

Texte du projet de loi

« 7° La convention de concession passée entre l'Etat et la Société française du tunnel routier du Fréjus en vue de la construction, de l'entretien et de l'exploitation de l'autoroute A 43 entre Aiton et Le Freney, et en vue de l'entretien et de l'exploitation de la section entre Le Freney et la plate-forme d'entrée au tunnel du Fréjus, et approuvée par le décret du 31 décembre 1993, est prolongée jusqu'au 31 décembre 2050. »

Propositions de la Commission