

ASSEMBLÉE NATIONALE

15 octobre 2015

PLF POUR 2016 - (N° 3096)

Commission	
Gouvernement	

Adopté

AMENDEMENT

N ° I-815

présenté par
le Gouvernement

ARTICLE ADDITIONNEL

APRÈS L'ARTICLE 20, insérer l'article suivant:

Par dérogation aux articles L. 122-4 et L. 153-1 du code de la voirie routière, le contrat de concession du tunnel de Sainte-Marie-aux-Mines de la société des Autoroutes Paris-Rhin-Rhône et le contrat de concession de cette même société pour la construction, l'entretien et l'exploitation d'autoroutes sont fusionnés dans des conditions fixées par un avenant au contrat de concession autoroutière d'Autoroutes Paris-Rhin-Rhône approuvé par décret en Conseil d'État. À compter de l'intégration du tunnel de Sainte-Marie-aux-Mines à l'assiette de la concession autoroutière de la société Autoroutes Paris-Rhin-Rhône, l'allongement de la durée de cette concession, accordé à l'occasion de l'intégration susmentionnée, est destiné à assurer la couverture totale ou partielle des dépenses de toute nature liées à la construction, à l'exploitation et à l'entretien du tunnel et de ses voies d'accès ou de dégagement ainsi que la rémunération et l'amortissement des capitaux investis par le délégataire.

EXPOSÉ SOMMAIRE

La société APRR (Autoroutes Paris-Rhin-Rhône) est titulaire de deux contrats de concession distincts conclus avec l'État :

- un contrat de concession d'autoroutes, fondé sur l'article L. 122-4 du code de la voirie routière et approuvé par décret en Conseil d'État le 19 août 1986, portant sur un réseau autoroutier situé dans l'est de la France ;

- un contrat de concession d'ouvrage d'art, fondé sur l'article L. 153-1 du code de la voirie routière et attribué à la société APRR par décret du 10 avril 1981, portant sur le tunnel de Sainte-Marie-aux-Mines.

D'une longueur de 7 km, le tunnel de Sainte-Marie-aux-Mines, également dénommé « tunnel Maurice Lemaire », permet de relier l'Alsace et la Lorraine par le massif vosgien en évitant les cols de Sainte-Marie-aux-Mines, du Bonhomme, du Bussang ou de Saales.

À la suite de l'incendie du tunnel du Mont-Blanc en 1999, le tunnel a été fermé à la circulation et des travaux de mise en sécurité ont été conduits afin de respecter les nouvelles mesures de sécurité édictées par la directive 2004/54/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant les exigences de sécurité minimales applicables aux tunnels du réseau routier trans-européen.

Le financement de ces travaux s'est traduit par un avenant au contrat de la concession tunnelière, approuvé par un décret du 11 juin 2009, qui portait principalement sur trois points :

- une contribution publique à apporter par l'État et les collectivités territoriales intéressées (les Régions Alsace et Lorraine et les Départements du Haut-Rhin et des Vosges) ;
- une augmentation des tarifs de péages du tunnel ;
- un allongement de la durée de la concession qui a été portée jusqu'en 2042 par un décret du 11 juin 2009 et jusqu'en 2068 par une loi du 8 décembre 2009.

Or, depuis sa réouverture en 2008, le tunnel Maurice-Lemaire n'assure plus sa mission de traversée du massif vosgien. Le niveau élevé des tarifs de péage conduit en effet les usagers, en particulier les poids-lourds, à éviter le passage dans le tunnel en se reportant sur les cols vosgiens générant ainsi d'importantes nuisances en termes de sécurité (traversée d'agglomérations aux voiries relativement étroites), d'environnement (bruit et émission de polluants à proximité des itinéraires de transit) et de congestion (saturation des bas de vallées).

En outre, le faible niveau de trafic empruntant le tunnel cumulé à l'absence de versement de contribution de la part de trois des quatre collectivités concernées, ne permet pas à la concession d'atteindre son équilibre financier.

Aussi, sur la base des conclusions du rapport remis par le Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) en juillet 2011 relatif à la circulation des poids lourds dans le massif des Vosges, un panel de solutions reposant notamment sur une baisse substantielle des péages du tunnel.

La fusion des deux contrats de concession de la société APRR, celui portant sur le tunnel Maurice-Lemaire et celui portant sur le réseau autoroutier, constituerait l'instrumentum qui permettrait de mettre en œuvre ce dispositif.

Elle permettrait notamment de procéder à une baisse des péages du tunnel en contrepartie d'un allongement de la durée de la concession fusionnée (incluant le tunnel Maurice-Lemaire et le réseau autoroutier).

Elle comprendrait également le remboursement par APRR de la part de la contribution publique déjà versée (5,1 M€ - valeur 2009 - à la région Alsace et 20,4 M€ valeur 2009 à l'État) ainsi que l'annulation de la part de la contribution publique non versée (5,1 M€ - valeur 2009 - non versés respectivement par la région Lorraine, le département des Vosges et le département du Haut-Rhin).

Juridiquement, cette fusion se traduirait par l'intégration du tunnel Maurice-Lemaire dans l'assiette de la concession autoroutière d'APRR et par l'insertion des stipulations contractuelles spécifiques au tunnel dans le contrat de concession autoroutier.

Or, le code de la voirie routière distingue les concessions d'ouvrages d'art fondées sur l'article L. 153-1, dont relève la concession du tunnel de Sainte-Marie-aux-Mines, et les concessions d'autoroutes fondées sur l'article L. 122-4 du même code, dont relève la concession autoroutière d'APRR.

En particulier, l'article L. 122-4 du code de la voirie routière impose l'affectation des péages autoroutiers au financement de la construction, de l'exploitation et de l'entretien des autoroutes concédées. S'agissant des concessions d'ouvrage d'art, l'article L. 153-1 du même code impose l'affectation des péages perçus pour l'usage de ces ouvrages au financement de ceux-ci, l'article L. 153-5 précisant par ailleurs que ces dispositions ne sont pas applicables aux ouvrages d'art compris dans l'emprise des autoroutes soumises à péage en vertu des dispositions de l'article L. 122-4.

Une mesure législative est donc nécessaire afin de déroger à ces dispositions et permettre, dans le cadre de l'intégration du tunnel de Sainte-Marie-aux-Mines à l'assiette de la concession autoroutière d'APRR, la mise en œuvre des solutions tarifaires identifiées pour redonner au tunnel de Sainte-Marie-aux-Mines sa vocation de traversée du massif vosgien.

En revanche, les modalités techniques, financières et contractuelles de cette intégration feront l'objet d'un avenant, approuvé par décret en Conseil d'État, au contrat de concession autoroutière d'APRR. Cet avenant mettra notamment à jour la date d'échéance du contrat ainsi fusionné.

Ce projet de fusion a été soumis en juillet dernier pour avis auprès de la Commission européenne au titre du régime sur les aides d'État, car il emporte des modifications sur le contrat principal d'APRR, en particulier sur sa durée qui court actuellement jusqu'au 31 janvier 2035. Le dossier de notification déposé par les Autorités françaises est toujours en cours d'examen par la Commission européenne.

L'inscription, dans la loi, de la possibilité de déroger aux règles d'affectation des péages prévues aux articles L. 122-4 et L. 153-1 du code de la voirie routière permettra, après obtention de l'avis de la Commission européenne, de mettre au point rapidement le projet d'avenant à la convention de concession autoroutière d'APRR afin d'intégrer le tunnel de Sainte-Marie-aux-Mines à l'assiette de la concession et mettre ainsi en place, au plus vite, les solutions permettant de restaurer la mission originelle du tunnel Maurice-Lemaire.

Les dispositions de cet amendement s'insèrent naturellement dans le projet de loi de finances pour 2016 en ce que le dispositif de fusion prévu a un impact positif sur les recettes de l'État via le remboursement par APPR de la contribution publique déjà versée par l'État.