

Communiqué DE PRESSE

Paris, le 20 février 2020

L'Autorité de régulation des transports recommande une révision du projet de deuxième avenant à la convention de concession entre l'Etat et la société concessionnaire d'autoroute Atlandes

Dans un avis en date du 30 janvier 2020, l'Autorité de régulation des transports estime que le projet de deuxième avenant à la convention de concession entre l'État et la société Atlandes, qui prévoit essentiellement l'application au 1^{er} février 2021 d'une hausse des tarifs de péage additionnelle en compensation des travaux de mise aux normes autoroutières des bretelles du diffuseur n°9 de l'A63, dites bretelles de Dax, ne répond pas, en l'état, aux exigences de la loi.

SI LES TRAVAUX DE MISE AUX NORMES AUTOROUTIERES PEUVENT DONNER LIEU A UNE COMPENSATION PAR VOIE TARIFAIRE, L'ENTRETIEN ET LA MAINTENANCE DU DIFFUSEUR RELEVANT POUR LEUR PART D'ORES ET DEJA D'UNE OBLIGATION CONTRACTUELLE ET NE SAURAIENT ETRE COUVERTS PAR UNE AUGMENTATION SUPPLEMENTAIRE DES TARIFS DE PEAGE

L'Autorité estime que les travaux de mise aux normes du diffuseur n°9 de l'A63 peuvent être considérés comme non prévus au cahier des charges de la société Atlandes et qu'ils répondent à la condition stricte de nécessité ou d'utilité telle que définie à l'article L. 122-4 du code de la voirie routière. Ils peuvent donc donner lieu à une compensation de la société Atlandes par voie tarifaire.

En revanche, l'entretien et la maintenance du diffuseur n° 9 relèvent d'une obligation établie dès le contrat de concession initial de la société Atlandes. L'Autorité considère ainsi qu'ils ne peuvent pas se traduire par une hausse additionnelle des tarifs de péage. Or, une part significative (près de la moitié) de la hausse additionnelle des tarifs prévue par le projet d'avenant vise à couvrir lesdites dépenses d'entretien et de maintenance.

UNE ESTIMATION DES COÛTS DE REMISE A NIVEAU DU DIFFUSEUR A ACTUALISER

L'Autorité a établi un coût de référence sur le fondement de ses propres estimations des quantités et des prix unitaires. Il s'avère que les prévisions de dépenses retenues par les parties pour déterminer la hausse tarifaire nécessaire à la compensation des travaux sur le diffuseur n° 9 apparaissent plutôt élevées¹. L'Autorité souligne que cet écart résulte essentiellement des provisions pour risques relatifs à la présence d'amiante et à la résistance des piles. Si elles pouvaient être justifiées en 2015, date à laquelle l'estimation des travaux a été réalisée, ces réserves sont levées à la date d'examen par l'Autorité du projet d'avenant et les montants des provisions correspondantes devraient donc être retirés de la somme à compenser.

Ainsi, l'augmentation des tarifs de péage destinée à assurer le financement des travaux de mise aux normes autoroutières des bretelles du diffuseur n°9 de l'A63 n'apparaît pas strictement limitée à ce qui est nécessaire, ainsi que l'exige l'article L. 122-4 du code de la voirie routière.

- [Lire l'avis de l'Autorité](#)

A propos de l'Autorité de régulation des transports

Depuis 2010, le secteur ferroviaire français est doté d'une autorité indépendante qui accompagne son ouverture progressive à la concurrence : l'Autorité de régulation des activités ferroviaires (Araf). La loi pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques du 6 août 2015 élargit les compétences du régulateur aux activités routières : transport par autocar et autoroutes.

Le 15 octobre 2015, l'Araf est devenue l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières : Arafer. Sa mission est de contribuer au bon fonctionnement du service public et des activités concurrentielles au bénéfice des clients du transport ferroviaire et routier.

Compétente pour la régulation des redevances aéroportuaires depuis le 1er octobre 2019, l'Arafer est devenue l'Autorité de régulation des transports à cette date. Enfin, la loi d'orientation des mobilités a étendu fin 2019 les compétences et missions de l'Autorité en matière d'ouverture des données de mobilité et de billettique, ainsi que de régulation des activités de gestionnaire d'infrastructure et des activités de sûreté exercées par la RATP en Ile-de-France.

Ses avis et décisions sont adoptés par un collège composé de sept membres indépendants choisis pour leurs compétences en matière de transport ferroviaire, routier, dans le domaine juridique ou économique ou pour leur expertise des sujets de concurrence. Il est présidé depuis août 2016 par Bernard Roman.

¹ Au cas d'espèce, et de façon tout à fait exceptionnelle et atypique, la réalisation des travaux ayant déjà eu lieu au premier semestre 2019, l'Autorité a pu conforter son estimation des coûts prévisionnels avec les dépenses réelles et le montant des différentes offres déposées dans le cadre des marchés passés par la société Atlandes en lien avec la mise aux normes autoroutières de ce diffuseur.