

### 3.5.1. Sur la condition stricte de nécessité ou d'utilité de l'opération

71. Ce projet est présenté comme visant à améliorer les déplacements entre les bassins de population au nord de Salon-de-Provence et les bassins d'emploi d'Aix et Marseille, ainsi qu'à limiter l'important trafic de transit accueilli par la voirie locale.
72. L'étude de trafic fournie dans le dossier de saisine fait apparaître des gains significatifs pour les usagers actuels des autoroutes A54 et A7 transitant par Salon-de-Provence. A l'horizon 2020, le nouvel échangeur accueillerait un trafic significatif composé à 75 % d'un report depuis les échangeurs existants (Sénas et Salon-sud), les 25 % restants correspondant à une induction de trafic nette résultant d'une amélioration d'attractivité de l'itinéraire autoroutier.
73. Enfin, ce demi-diffuseur, dans la mesure où il viendrait compléter le demi-diffuseur existant dans l'autre sens, peut être regardé comme participant au bon achèvement du tronçon concerné.
74. Au regard de l'ensemble des considérations qui précèdent, la condition tenant à l'utilité de l'ouvrage au sens de l'article L. 122-4 du code de la voirie routière peut être regardée comme satisfaite.

### 3.5.2. Sur les dépenses prises en compte

75. Sur la base de la méthode exposée précédemment dans la partie 2.3, l'Autorité relève que le coût de construction présenté dans le dossier de saisine serait supérieur de plus de 30 % au coût de référence qu'elle a établi, s'agissant en particulier des postes « réalisation de l'ouvrage hydraulique » et « giratoire ». Le coût de construction avancé pour l'opération soulève ainsi de sérieuses interrogations, en l'état du programme technique porté à la connaissance de l'Autorité.
76. Dans ces conditions, en l'état des informations fournies à l'Autorité et dans les limites de l'analyse mise en œuvre, le critère tenant à ce que le financement des ouvrages soit couvert par une augmentation des tarifs « *strictement limitée à ce qui est nécessaire* » ne peut être considéré comme satisfait.

### 3.6. Sur l'opération A06 – Diffuseur de Morlaàs sur l'A64

77. Cette opération vise à créer un nouveau diffuseur sur l'autoroute A64 en vue de desservir l'est de l'agglomération de Pau. Cette opération vise à faciliter l'accès depuis l'autoroute au territoire de l'est du Béarn.
78. Le diffuseur de Morlaàs fait partie des ouvrages dont l'article 3.4 du cahier des charges existant de la société ASF prévoit la réalisation en « seconde phase », c'est-à-dire postérieurement à la mise en service de la section considérée, et à une date fixée d'un commun accord entre les parties. En outre, le cahier des charges ne prévoit nullement que, par principe, cet accord porte sur les modalités financières de réalisation de l'ouvrage, de sorte que cette réalisation doit avoir lieu aux frais de la société concessionnaire.
79. En prévoyant de compenser par une hausse des péages la réalisation de ce diffuseur, l'État envisage de rémunérer non la réalisation même de cet ouvrage, déjà acquise, mais le caractère immédiat de cette réalisation. Cette position postule un droit, au bénéfice du concessionnaire, de ne réaliser cet ouvrage qu'à l'expiration du contrat et implique qu'en l'absence d'accord du concessionnaire pour réaliser l'ouvrage antérieurement à cette date, le concessionnaire devrait recevoir une compensation financière. Une telle interprétation est contraire aux termes du cahier des charges et critiquable au regard du contexte dans lequel les parties sont convenues de réaliser cet ouvrage en seconde phase.
80. Ainsi, l'article 9.3 du cahier des charges précise que les parties « *examinent d'un commun accord, en fonction du volume de la circulation, de sa répartition dans le temps et des conditions de son écoulement, les dates auxquelles il convient [...] d'ouvrir des échangeurs non prévus pour la première*

*phase des travaux. Sauf accord du ministre chargé de la voirie nationale, les travaux seront effectués aux frais de la société concessionnaire* ». Ces stipulations révèlent que les parties ont entendu établir un critère objectif (l'état de la circulation à une époque donnée) pour déterminer la date à partir de laquelle il devient opportun de réaliser les ouvrages prévus en seconde phase. Elles confirment, en outre, le principe de l'absence de compensation financière pour la réalisation de ces ouvrages.

81. Cette lecture est confirmée, au cas d'espèce, par le fait que le principe de la réalisation de ce diffuseur figurait dans le cahier des charges annexé à la concession dès son approbation initiale par décret du 7 février 1992, alors que le contrat de concession expirait au 31 décembre 2012. Ainsi, à la date à laquelle la société ASF s'est engagée à réaliser cet ouvrage en seconde phase, cette réalisation devait intervenir, en toute hypothèse, avant le 31 décembre 2012.
82. Il résulte de l'ensemble de ces considérations que, dès lors que les conditions de circulation rendent nécessaire la réalisation de ce diffuseur, ainsi que cela ressort du dossier de saisine, le critère tenant au caractère non prévu de l'ouvrage n'est pas satisfait. La réalisation immédiate du projet ne peut, ainsi, faire l'objet d'aucune compensation à travers une hausse des tarifs de péages. A cet égard, dans la mesure où la société ASF s'était engagée, dans le cadre de la convention approuvée par le décret du 7 février 1992, à réaliser cet échangeur au plus tard le 31 décembre 2012, la société bénéficie depuis cette dernière date d'un effet d'aubaine financier lié aux prolongations successives de la durée de la concession.

### **3.7. Sur l'opération A07 – Demi-diffuseur complémentaire B.A.R.O. / RD817 sur l'A641**

83. Cette opération vise à créer un nouveau demi-diffuseur orienté vers le nord sur l'autoroute A641 (ou Bretelle Autoroutière de Raccordement Ouest – B.A.R.O), en complément du demi-diffuseur existant orienté vers le sud.
84. Ainsi qu'il ressort de l'étude d'opportunité jointe au dossier de saisine, le nouveau demi-diffuseur a pour vocation de permettre l'utilisation de la B.A.R.O sur 1 km comme itinéraire de transit entre deux routes départementales, la RD33 et la RD817. L'objectif principal affiché pour l'aménagement est d'améliorer la sécurité d'un carrefour entre ces deux routes départementales, pour y substituer un trafic de transit sur la B.A.R.O. A cet égard, le dossier de saisine indique que « *l'opération présente ainsi un caractère de sécurisation et de fluidification du trafic sur l'axe principal que constitue la RD817 entre Pau et Bayonne* ».
85. La portion de la B.A.R.O. destinée à accueillir ce trafic local étant libre de péage, le concessionnaire ne tirerait en outre aucune recette supplémentaire de la réalisation de ce nouvel ouvrage.
86. Le dossier de saisine n'apporte ainsi aucun élément permettant de justifier d'une amélioration des conditions d'exploitation ou de circulation sur l'autoroute concédée.
87. Dans ces conditions, en l'état des informations fournies à l'Autorité, il n'est pas établi que l'opération envisagée, tout en contribuant à faciliter les circulations sur la voirie locale, présente une incidence significative positive sur l'exploitation de l'autoroute existante et répond, dès lors, à la condition stricte de nécessité ou d'utilité au sens de l'article L. 122-4 du code de la voirie routière, pour en permettre le financement, fût-il partiel, par l'usager de l'autoroute.

### **3.8. Sur l'opération A08 – Demi-diffuseur complémentaire B.A.R.O/RD19 sur l'A641**

88. L'opération consiste à réaliser le complément, orienté vers le nord, du demi-diffuseur actuel situé sur l'autoroute A641 (ou Bretelle Autoroutière de Raccordement Ouest – B.A.R.O) orienté vers le sud. Porté par les conseils départementaux des Landes et des Pyrénées-Atlantiques, ce projet vise à reporter sur la bretelle autoroutière (A641) le trafic de transit provenant des Pyrénées-Atlantiques qui