

## **Avis n° 2022-082 du 15 novembre 2022**

relatif au dix-neuvième avenant à la convention passée entre l'État et la société des Autoroutes du Sud de la France (ASF) pour la concession de la construction, de l'entretien et de l'exploitation d'autoroutes, approuvée par décret du 7 février 1992 et au cahier des charges annexé à cette convention

L'Autorité de régulation des transports (ci-après « l'Autorité »),

Vu le code de la voirie routière, notamment ses articles L. 122-4, L.122-7, L. 122-8, L. 122-10 et R. 122-27 ;

Vu le décret du 7 février 1992 approuvant la convention passée entre l'État et la société des Autoroutes du Sud de la France pour la concession de la construction, de l'entretien et de l'exploitation d'autoroutes, ainsi que le cahier des charges annexé à cette convention, ensemble les décrets des 10 mai 1996, 18 novembre 1997, 26 décembre 1997, 29 décembre 1997, 30 décembre 2000, 30 novembre 2001, 1<sup>er</sup> mars 2002, 26 août 2003, 29 juillet 2004, 5 novembre 2004, 15 mai 2007, 22 mars 2010, 28 janvier 2011, 2 juillet 2013, 21 août 2015, 6 novembre 2018 et 28 janvier 2022 approuvant les avenants à cette convention et au cahier des charges annexé ;

Vu le décret n° 2022-1303 du 10 octobre 2022 approuvant le dix-neuvième avenant à la convention passée entre l'État et la société ASF pour la concession de la construction, de l'entretien et de l'exploitation d'autoroutes et au cahier des charges annexé ;

Le collège en ayant délibéré le 15 novembre 2022 ;

Considérant l'ensemble des éléments qui suivent :

## RÉSUMÉ<sup>1</sup>

Le 11 octobre 2022, l'Autorité a constaté la publication au *Journal officiel* de la République française (JORF) du décret n° 2022-1303 du 10 octobre 2022 approuvant le dix-neuvième avenant à la convention passée entre l'État et la société ASF pour la concession de la construction, de l'entretien et de l'exploitation d'autoroutes et au cahier des charges annexé. L'objet de cet avenant est l'élargissement de la bretelle autoroutière A680 de liaison entre l'autoroute A68 et l'autoroute A69, qui constitue un maillon du projet de liaison autoroutière Toulouse-Castres (LACT).

Les ministres chargés de la voirie routière nationale et de l'économie n'ont pas consulté l'Autorité sur le projet d'avenant préalablement à l'adoption de ce décret.

L'avenant considéré n'emporte pas de modification directe des tarifs de péage ou de la durée de la concession. En revanche, il a nécessairement une incidence sur ces derniers : en prévoyant le financement de l'opération par la consommation d'« *indus financiers* »<sup>2</sup>, il revient à réaffecter à la construction de cet ouvrage le produit non consommé de recettes de péage préalablement autorisées sous la forme d'une hausse des tarifs de péage ou d'un allongement de la durée de la concession (ou d'une combinaison des deux). Dans la mesure où, d'une part, l'élargissement de la bretelle autoroutière A680 n'aurait pu, en l'absence d'un tel surplus disponible, être financé sans augmentation des recettes de péage, et où, d'autre part, l'avenant considéré a prévu l'affectation de ce surplus au financement de cette nouvelle opération, cet avenant doit nécessairement être regardé comme ayant une incidence sur les tarifs de péage ou la durée de la concession au sens de l'article L. 122-8 du code de la voirie routière. Par conséquent, il aurait dû, en vertu de ce même article, être soumis à l'avis préalable de l'Autorité.

Le vice de procédure lié au défaut de consultation préalable de l'Autorité est de nature à entacher d'illégalité le décret d'approbation du dix-neuvième avenant au contrat de concession conclu entre l'État et la société ASF. Au surplus, au regard des éléments dont elle a eu connaissance, l'Autorité considère qu'il existe des doutes sérieux quant à la conformité de cet avenant à l'article L. 122-4 du code de la voirie routière, dont elle a pour mission de vérifier le respect, en vertu de l'article L. 122-8 du même code.

<sup>1</sup> Ce résumé a un caractère strictement informatif. Il ne saurait se substituer aux motifs et conclusions de l'avis ci-après qui seuls font foi.

<sup>2</sup> Ces « *indus* », qui ont vocation à être restitués, sont constitués au titre du retard ou de l'abandon d'opération préalablement programmées.

## Sommaire

<b>1. CONTEXTE.....</b>	<b>4</b>
1.1. L'objet de l'avenant .....	4
1.2. Les particularités de l'avenant.....	4
1.3. Le cadre juridique de l'avis.....	5
<b>2. NÉCESSITÉ DE SAISIR L'AUTORITÉ DE TOUT AVENANT PRÉVOYANT LA CONSOMMATION D'INDUS FINANCIERS.....</b>	<b>6</b>
2.1. Le financement d'un ouvrage supplémentaire par la consommation d'indus financiers a nécessairement une « <i>incidence</i> » sur les tarifs de péage ou la durée de la concession.....	6
2.1.1. Un indu financier correspond à un trop-perçu de recettes de péages pour la société concessionnaire qui le comptabilise .....	6
2.1.2. La consommation d'indus financiers a nécessairement une incidence sur les tarifs de péage ou la durée de la concession.....	6
2.2. La compétence de l'Autorité s'étend à tout avenant ayant une « <i>incidence</i> » sur les tarifs de péage ou la durée de la concession.....	7
<b>3. RÉSERVES RELATIVES À LA LEGALITÉ DU DÉCRET APPROUVANT LE DIX-NEUVIÈME AVENANT AU CONTRAT DE LA CONCESSION ASF .....</b>	<b>8</b>
3.1. L'absence de consultation de l'Autorité est de nature à entacher d'illégalité le décret approuvant le dix-neuvième avenant à la convention passée entre l'État et la société ASF .....	8
3.2. Sur le fond, il existe des doutes sérieux quant à la légalité de l'avenant.....	8
3.2.1. Au cas d'espèce, il existe des doutes sérieux quant au caractère compensable de l'opération.....	8
3.2.2. Si la réalisation des élargissements prévus en « <i>phase définitive</i> » devait être compensée, il en résulterait des conséquences financières dépassant largement le cas d'espèce .....	9

## 1. CONTEXTE

1. Le 11 octobre 2022, l'Autorité a constaté la publication au Journal Officiel de la République française (JORF) du décret n° 2022-1303 du 10 octobre 2022 approuvant le dix-neuvième avenant à la convention passée entre l'État et la société ASF pour la concession de la construction, de l'entretien et de l'exploitation d'autoroutes et au cahier des charges annexé.
2. Les ministres chargés de la voirie routière nationale et de l'économie n'ont pas consulté l'Autorité sur le projet d'avenant préalablement à la parution de ce décret.

### 1.1. L'objet de l'avenant

3. L'objet de cet avenant est l'« *élargissement de la bretelle autoroutière A680 de liaison entre l'autoroute A68 et l'autoroute A69* », axe qui était jusqu'alors qualifié de « *bretelle de liaison de l'A68 à la R.D. 112, près de Verfeil* » dans le cahier des charges. Les travaux consistent en la mise à 2 x 2 voies d'une section d'environ 10 kilomètres.
4. Cet aménagement constitue l'un des deux volets de la réalisation de la liaison autoroutière entre Castres et Toulouse (LACT), déclarée d'utilité publique le 19 juillet 2018, qui consiste à relier Castres à l'autoroute A68 (laquelle connecte directement Albi à Toulouse). L'autre de ces volets correspond à la construction de la future autoroute A69 (54 km), reliant Castres (Tarn) à Verfeil (Haute-Garonne), qui a fait l'objet d'un contrat de concession spécifique sur lequel l'Autorité a rendu l'avis n° 2022-007 du 25 janvier 2022.

Figure 1 : Situation de l'autoroute A680 au sein de la LACT



Source : Dossier des engagements de l'État relatif à l'autoroute A69, juillet 2020

### 1.2. Les particularités de l'avenant

5. Pour assurer le financement de l'opération, l'avenant prévoit la mobilisation des « *reliquats d'avantages financiers* » issus des articles 7.5 et 7.6 du cahier des charges de la concession ASF. Ces articles prévoient la comptabilisation d'un « *avantage financier* » dont la société concessionnaire est redevable à l'État en cas d'écart entre l'échéancier d'investissements défini lors de la contractualisation des travaux et le rythme réel des dépenses constatées, le second de ces deux articles concernant la réalisation des investissements contractualisés dans le cadre du « *plan de relance autoroutier* ». La compensation prend alors en priorité la forme d'investissements supplémentaires non prévus au cahier des charges.

6. Ainsi, l'avenant prévoit, d'une part, de solder l'avantage financier comptabilisé au titre de l'article 7.5 à travers l'échéancier de dépenses suivant.

M€ 2016	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	Total
	0,0	0,1	0,8	4,9	8,1	8,1	1,2	<b>23,2</b>

7. Il prévoit, d'autre part, de mobiliser une partie de l'avantage financier attendu de l'article 7.6 à travers l'échéancier de dépenses suivant.

M€ 2020	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	Total
	0,0	0,4	2,0	12,0	20,0	20,0	3,0	<b>57,4</b>

8. L'avenant ne prévoit pas d'autre forme de compensation pour le financement des travaux par la société concessionnaire d'autoroute.
9. Par ailleurs, l'avenant prévoit que « dans le cas où le trafic sur la bretelle autoroutière A680 de liaison entre l'autoroute A68 et l'autoroute A69 atteint, avant le terme de la concession, pendant une année civile complète, 13 500 véhicules/jour, la société concessionnaire sera redevable vis-à-vis de l'État, d'une somme de 83,5 M€ HT valeur mai 2020, actualisée sur l'index TP01. »

### 1.3. Le cadre juridique de l'avis

10. L'article L. 122-7 du code de la voirie routière prévoit que « L'Autorité de régulation des transports mentionnée à l'article L. 2131-1 du code des transports veille au bon fonctionnement du régime des tarifs de péage autoroutier. »
11. L'article L. 122-8 du code de la voirie routière prévoit que « [l']Autorité de régulation des transports est consultée sur les projets de modification de la convention de délégation, du cahier des charges annexé ou de tout autre contrat lorsqu'ils ont une incidence sur les tarifs de péage ou sur la durée de la convention de délégation. [...]. Elle vérifie notamment le respect de l'article L. 122-4. »
12. L'article L. 122-4 du code de la voirie routière prévoit que « [s]ans préjudice des dispositions du code de la commande publique, des ouvrages ou des aménagements non prévus au cahier des charges de la concession peuvent être intégrés à l'assiette de celle-ci, sous condition stricte de leur nécessité ou de leur utilité, impliquant l'amélioration du service autoroutier sur le périmètre concédé, une meilleure articulation avec les réseaux situés au droit de la concession afin de sécuriser et fluidifier les flux de trafic depuis et vers les réseaux adjacents à la concession et une connexion renforcée avec les ouvrages permettant de desservir les territoires, ainsi que de leur caractère accessoire par rapport au réseau concédé. [...] Leur financement ne peut être couvert que par une augmentation des tarifs de péages, raisonnable et strictement limitée à ce qui est nécessaire. »
13. Par ailleurs, l'article L. 122-10 du même code dispose que « les revenus additionnels des tarifs de péages résultant des modifications mentionnées à l'article L. 122-8 couvrent, outre les dépenses de toute nature mentionnées au deuxième alinéa de l'article L. 122-4 [soit les dépenses liées à la construction, à l'exploitation, à l'entretien, à l'aménagement ou à l'extension de l'infrastructure], l'amortissement des capitaux investis par le délégataire ainsi qu'une rémunération raisonnable et conforme aux conditions du marché, tels qu'ils peuvent être évalués avant la conclusion de l'avenant ».

## 2. NÉCESSITÉ DE SAISIR L'AUTORITÉ DE TOUT AVENANT PRÉVOYANT LA CONSOMMATION D'INDUS FINANCIERS

### 2.1. Le financement d'un ouvrage supplémentaire par la consommation d'indus financiers a nécessairement une « incidence » sur les tarifs de péage ou la durée de la concession

14. Comme l'Autorité le rappelle dans tous les avis qu'elle a rendus sur des projets d'avenants aux contrats de concession d'autoroutes depuis juillet 2021, « *doivent en particulier être considérés comme ayant une incidence sur les tarifs de péage les ouvrages ou aménagements supplémentaires : / - financés par la consommation des indus financiers constitués en cas d'écart entre les échéanciers prévisionnel et réel des dépenses relatives à des opérations dont la compensation par le péage ou par un allongement de la durée de la concession a préalablement été actée ; / - réalisés en contrepartie de l'abandon d'opérations dont la compensation par le péage ou par un allongement de la durée de la concession a préalablement été actée* »<sup>3</sup>.

#### 2.1.1. Un indu financier correspond à un trop-perçu de recettes de péages pour la société concessionnaire qui le comptabilise

15. Lorsqu'une société concessionnaire d'autoroutes et le concédant contractualisent la réalisation d'aménagements nouveaux, la compensation financière passe majoritairement par des recettes de péages supplémentaires : des subventions sont possibles, mais la modalité de compensation privilégiée est l'augmentation des recettes de péage, que celle-ci passe par une hausse des tarifs (augmentation des recettes à court terme et à long terme) ou, lorsque cela est prévu par la loi, par un allongement de la concession (augmentation des recettes à long terme).
16. En cas d'abandon ou de retard d'un projet financé par une augmentation des recettes de péage, la société concessionnaire bénéficie d'un « *avantage financier* », puisque les coûts qu'elle supporte (qu'il s'agisse de coûts opérationnels, d'investissement ou d'exploitation, ou de coûts d'immobilisation de capital) sont réduits, alors que les recettes prévues en contrepartie de la réalisation de ce projet sont, par défaut, inchangées (qu'il s'agisse des recettes déjà perçues ou des recettes à percevoir).
17. Une société concessionnaire comptabilisant un « *indu financier* » est ainsi une société concessionnaire qui a déjà perçu ou va percevoir un excédent de recettes de péages.

#### 2.1.2. La consommation d'indus financiers a nécessairement une incidence sur les tarifs de péage ou la durée de la concession

18. D'une part, aux termes des dispositions de l'article L. 122-4 du code de la voirie routière citées au point 11, la réalisation d'un nouvel ouvrage non prévu au cahier des charges de la concession ne peut être financée que par une augmentation des tarifs de péage – le financement par allongement de la durée de la concession requérant une autorisation législative.

---

<sup>3</sup> Par exemple, avis n° 2021-040 du 29 juillet 2021 relatif au projet de 12ème avenant au contrat de concession SAPN, point 15.

19. Or, l'affectation d'indus financiers à la réalisation d'un nouvel ouvrage ou à l'aménagement d'ouvrages existants tel que l'élargissement d'une section autoroutière en service<sup>4</sup>, qui constitue la contrepartie contractuellement prévue pour la réalisation de cet ouvrage ou de cet aménagement par la société concessionnaire, représente l'équivalent financier de la hausse des tarifs de péage ou de l'allongement de la durée de la concession qui auraient nécessairement été mis en œuvre en l'absence de mobilisation de ces indus.
20. D'autre part, l'autorisation d'affecter ces indus financiers à la réalisation d'une opération nouvelle ne saurait être regardée autrement que comme l'autorisation de financer cette opération par la hausse des tarifs de péage ou l'allongement de la durée de la concession qui ont généré ces indus.
21. Il en résulte que l'avenant, qui prévoit la consommation d'indus financiers en contrepartie de la réalisation par le concessionnaire d'un nouvel ouvrage ou de nouveaux aménagements sur des ouvrages existants qui n'étaient pas, jusqu'à présent, contractuellement prévus et financés, doit être regardé comme ayant nécessairement une « incidence » sur les tarifs de péage ou la durée de la concession.

## **2.2. La compétence de l'Autorité s'étend à tout avenant ayant une « incidence » sur les tarifs de péage ou la durée de la concession**

22. Il résulte de l'article L. 122-8 du code de la voirie routière que l'Autorité doit être consultée sur tout avenant ayant une « incidence » sur les tarifs de péage ou la durée de la « convention de délégation ».
23. L'Autorité relève que, par cette rédaction, le législateur n'a pas limité le champ d'application de ces dispositions aux seuls avenants qui procéderaient à une modification du niveau de tout ou partie des tarifs du réseau concédé, mais qu'il a entendu viser, plus généralement, tout avenant qui a une « incidence » sur les tarifs de péage ou la durée de la concession.
24. La circonstance qu'un avenant finance la réalisation d'un nouvel ouvrage par la consommation d'indus financiers, sans modifier par ailleurs directement les tarifs de péage, ne saurait avoir pour effet d'écarter la compétence de l'Autorité pour en connaître.
25. Il découle de l'ensemble de ce qui précède que ne pas saisir l'Autorité dans le cas d'espèce revient à se soustraire à un contrôle pourtant souhaité par le législateur. En effet, les motifs ayant conduit ce dernier à prévoir une consultation de l'Autorité couvrent l'ensemble des avenants ayant une incidence sur les tarifs de péage, quelles qu'en soient les conditions et les modalités. Dans tous les cas, l'objectif est bien de s'assurer de l'équilibre des dispositions contractuelles des concessions d'autoroute et de leurs avenants, et, partant, de la préservation de l'intérêt des usagers de l'autoroute.

---

<sup>4</sup> De fait, les indus financiers sont prioritairement affectés au financement d'investissements supplémentaires non prévus au cahier des charges (par exemple, article 7.5 et 7.6 précités du cahier des charges annexé au contrat de concession ASF).



### 3. RÉSERVES RELATIVES À LA LÉGALITÉ DU DÉCRET APPROUVANT LE DIX-NEUVIÈME AVENANT AU CONTRAT DE LA CONCESSION ASF

#### 3.1. L'absence de consultation de l'Autorité est de nature à entacher d'illégalité le décret approuvant le dix-neuvième avenant à la convention passée entre l'État et la société ASF

26. Au cas présent, l'Autorité aurait dû être consultée sur le projet de dix-neuvième avenant à la convention passée entre l'État et la société ASF, dès lors que celui-ci prévoit le financement de l'opération par la consommation d'indus financiers. À cette fin, elle aurait dû disposer de l'ensemble des éléments qui lui auraient permis de se prononcer sur sa conformité aux dispositions du quatrième alinéa de l'article L. 122-4 du code de la voirie routière et, en particulier, sur l'équilibre financier de cet avenant.
27. Faute d'avoir été saisie, l'Autorité n'a pu réaliser son examen visant à apporter un éclairage objectif et indépendant, d'une part, sur le bien-fondé du financement, par les usagers, de l'opération envisagée, d'autre part, sur son montant. Par conséquent, l'absence de consultation de l'Autorité est de nature à entacher d'illégalité<sup>5</sup> le décret d'approbation de l'avenant.

#### 3.2. Sur le fond, il existe des doutes sérieux quant à la légalité de l'avenant

28. Afin de remplir la mission qui lui a été confiée par la loi, l'Autorité, si elle avait été saisie du projet d'avenant, se serait assurée de la bonne prise en compte de l'intérêt des usagers de l'autoroute. À ce titre, elle aurait notamment :
  - contrôlé que les opérations envisagées ne relèvent pas d'obligations préalables du concessionnaire, afin d'éviter qu'une même opération soit doublement compensée ;
  - vérifié que les opérations envisagées revêtent un caractère « *accessoire* » par rapport au réseau concédé ;
  - examiné leur utilité et leur nécessité au sens de l'article L. 122-4 du code de la voirie routière ;
  - vérifié que leurs coûts sont justement estimés ;
  - contre-expertisé le niveau de rémunération du capital considéré.

##### 3.2.1. Au cas d'espèce, il existe des doutes sérieux quant au caractère compensable de l'opération

29. Outre que l'Autorité ne dispose d'aucune information lui permettant de garantir que le coût de la mise aux normes autoroutières de la bretelle a été correctement estimé et que la rémunération du capital octroyée à la société ASF dans le cadre du dix-neuvième avenant est raisonnable, elle s'interroge sur la raison pour laquelle la mise à 2 x 2 voies de la bretelle reliant l'autoroute A68 à l'autoroute A69 n'a pas été regardée comme relevant d'une obligation préalable de la société ASF.
30. D'une part, depuis le premier avenant au contrat ASF, en date du 10 mai 1996<sup>6</sup>, l'article 3 du cahier des charges de la société ASF, relatif aux caractéristiques générales des ouvrages concédés, précise que, s'agissant de la bretelle entre l'autoroute A68 et Verfeil, le nombre de

<sup>5</sup> Conseil d'État, 23 décembre 2011, Danthony, n° 335033.

<sup>6</sup> Décret du 10 mai 1996 approuvant le premier avenant à la convention passée entre l'État et la Société des autoroutes du Sud de la France pour la concession de la construction, de l'entretien et de l'exploitation d'autoroutes.



voies et la largeur de plateforme est, en « *phase définitive*<sup>7</sup> », le suivant : « 2 x 2 voies sur 26 m ; T.P.C.<sup>8</sup> : 3 m ; B.A.U.<sup>9</sup> : 3 m »<sup>10</sup>. L'élargissement à 2 x 2 voies était donc contractuellement déjà prévu, le dix-neuvième avenant ne modifiant ces stipulations que pour prévoir des caractéristiques légèrement différentes<sup>11</sup>.

31. Or, l'Autorité a déjà eu l'occasion de préciser, à propos de projets présentant de nombreuses similitudes avec l'élargissement faisant l'objet du présent avis, qu'ils devaient être regardés comme étant déjà prévus au contrat et ne pouvaient, par conséquent, donner lieu à compensation au profit du concessionnaire<sup>12</sup>.
32. D'autre part, l'Autorité s'interroge sur la présence, dans le dix-neuvième avenant, d'une disposition prévoyant la restitution au concédant, par la société ASF, d'une somme de 83,5 M€ HT (valeur mai 2020), actualisée sur l'index TP01, dans le cas où le trafic sur la bretelle autoroutière A680 atteindrait le seuil de 13 500 véhicules/jour pendant une année civile complète avant le terme de la concession. Cette stipulation semble indiquer que les parties se sont accordées pour considérer que la mise à 2 x 2 voies de la bretelle était strictement conditionnée à l'intensité de la circulation. L'Autorité relève toutefois que l'article 9.3 du contrat de concession se borne à prévoir que « *[l']État et la société concessionnaire 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'accroître le nombre des voies de circulation ou d'ouvrir des échangeurs non prévus pour la première phase de travaux.* »
33. Enfin, s'il fallait admettre le droit pour le concessionnaire d'être compensé d'un surcoût résultant du caractère anticipé de la réalisation de l'élargissement, une telle compensation ne saurait, en tout état de cause, égaler le montant de l'opération.
34. À l'aune des éléments dont elle dispose, l'Autorité considère qu'il existe des doutes sérieux sur le caractère compensable de l'opération au cas d'espèce.

### 3.2.2. Si la réalisation des élargissements prévus en « *phase définitive* » devait être compensée, il en résulterait des conséquences financières dépassant largement le cas d'espèce

35. L'Autorité relève enfin qu'une lecture selon laquelle la réalisation des investissements de « *phase définitive* » serait strictement conditionnée, par exemple, à l'intensité de la circulation, et devrait donner lieu, dans le cas où la condition ne serait pas satisfaite, à compensation financière, aurait des conséquences qui dépasseraient largement le cas d'espèce. En effet, alors que l'ensemble des contrats dits « *historiques* » arrivent à échéance entre 2031 et 2036, il existe encore de nombreux investissements de « *phase définitive* » non réalisés, qui, compte-tenu du délai de réalisation d'investissements routiers d'importance, couramment d'une décennie, devraient faire l'objet de négociations entre le concédant et les sociétés concessionnaires sur les conditions de leur réalisation dans les années à venir. Le cas d'espèce est donc un cas topique, qui pourrait constituer un précédent.

<sup>7</sup> Investissements prévus au contrat, mais dont la date de réalisation est soumise à l'accord des parties (article 9.3 du cahier des charges).

<sup>8</sup> T.P.C. signifie « terre-plein central ».

<sup>9</sup> B.A.U. signifie « bande d'arrêt d'urgence ».

<sup>10</sup> Alors qu'en « *première phase* », le nombre de voies et la largeur de plateforme suivants sont prévus : « 2 voies bidirectionnelles sur 13 m ; B.D.D. 1 m ; chaussée de 7 m » (B.D.D. signifie « bande dérasée de droite »).

<sup>11</sup> Aux termes de l'article 3 de l'annexe du décret n° 2022-1303 du 10 octobre 2022, « *L'article 3 est ainsi modifié : / 1° Les mentions suivantes du tableau du paragraphe 3.2 relatives à l'« A68 », au droit des mots : « Bretelle de liaison de l'A 68 à la R.D. 112, près de Verfeil » sont ainsi modifiées : / - les mots : « Bretelle de liaison de l'A 68 à la R.D. 112, près de Verfeil » sont remplacés par : « Bretelle autoroutière A680 de liaison entre l'autoroute A68 et l'autoroute A69 » ; / - les termes : « 2 x 2 voies sur 26 m ; TPC : 3m ; BAU : 3 m » sont remplacés par : « 2 x 2 voies sur 23,6 m à 24,6 m selon les tronçons ; TPC : 2,6 m ; BAU : 2,5 m » [...] ».*

<sup>12</sup> Voir par exemple : avis n° 2017-049 du 14 juin 2017 ; avis n° 2017-051 du 14 juin 2017.

## ÉMET L'AVIS SUIVANT

36. Le dix-neuvième avenant à la convention passée entre l'État et la société ASF, en tant qu'il prévoit le financement de l'élargissement de la bretelle autoroutière A680 par la consommation d'indus financiers, a une incidence sur les tarifs de péage au sens de l'article L.122-8 du code de la voirie routière.
37. Dans ces conditions, l'Autorité aurait dû être consultée sur ce projet d'avenant, conformément au même article.
38. Le défaut de consultation de l'Autorité est de nature à entacher d'illégalité le décret d'approbation de cet avenant.
39. Sur le fond, il existe des doutes sérieux quant à la légalité de l'avenant considéré.

\*

Le présent avis sera publié sur le site internet de l'Autorité.

*L'Autorité a adopté le présent avis le 15 novembre 2022.*

***Présents : Monsieur Philippe Richert, vice-président, président par intérim de l'Autorité ;  
Madame Florence Rousse, vice-présidente ; Monsieur Patrick Vieu, vice-président ;  
Madame Sophie Auconie, vice-présidente.***

Le Vice-Président,  
Président par intérim de l'Autorité

Philippe Richert