



ARAFER – Consultation publique
Projet de décision relative à la transmission d’informations par les
cessionnaires d’autoroute
(consultation.publique@arafer.fr)

L’ARAFER a lancé une consultation publique le 30 mars 2017 relative à la transmission d’informations par les sociétés concessionnaires d’autoroute.

En réponse à cette consultation, Atlandes, société concessionnaire de l’A63 autoroute des landes, de Salles à Saint Geours de Maremne, souhaite porter à l’attention de l’ARAFER les éléments indiqués ci-après. Ceux-ci correspondent aux points spécifiques de la consultation mais portent aussi plus généralement sur l’ensemble de la décision du 15 juin 2016 et ce afin de faire bénéficier l’ARAFER du retour d’expérience des premiers travaux de collecte menés en 2016. La présente note reprend la numérotation des paragraphes du nouveau document soumis à la consultation.

Question 1

3.1 – Données à collecter en vue de veiller au bon fonctionnement du régime des tarifs de péage autoroutier (article L. 122-7 du code de la voirie routière)

Au point 8, Atlandes rappelle que l’article L122-4 prévoit un avis de l’ARAFER sur le décret instituant un péage ou celui prévoyant une augmentation des tarifs de péage pour intégration d’ouvrages ou d’aménagements non prévus au cahier des charges. Cet article ne fait en revanche pas référence à l’appréciation de la cohérence de la tarification avec les stipulations des clauses contractuelles, appréciation qui aujourd’hui est dévolue aux services de l’Etat (DGITM-DIT) et sanctionnée par la prise d’un arrêté interministériel. La transmission des données décrites ici doit donc s’entendre dans le cas de la préparation d’avenants ou de nouveaux contrats. A ce titre, la précision en fin du paragraphe « d » du point 9 est bienvenue dans la mesure où elle cible bien le cadre dans lequel les données sont attendues, à savoir celui d’un avenant au cahier des charges de la concession.

3.2 Données à collecter en vue d'établir les synthèses annuelles des comptes (article L. 122-9 du code de la voirie routière)

Il est noté qu'il n'est plus demandé de note sur le coût moyen pondéré du capital (CMPC) qui n'est effectivement pas un indicateur suivi par Atlandes.

3.3 Données à collecter en vue d'établir les rapports publics portant sur l'économie générale des conventions de délégation (article L. 122-9 du code de la voirie routière)

Il est compris que les données que l'ARAFER souhaite collecter sont des données comptables, issues des comptes validés. Ceci est pertinent dans la mesure où les comptes sont certifiés et où les normes comptables permettent des rapprochements entre entités, même si des différences de traitement peuvent exister.

Question 2

En ce qui concerne le programme d'investissements (point b – modèle annexe 2)

Notre compréhension des libellés de l'annexe 2 est que le programme d'investissement doit être renseigné en décaissements (Ligne 13 de l'onglet 3 CF notamment), c'est-à-dire en trésorerie, ce qui n'est pas cohérent avec l'approche comptable, qui est celle à partir de laquelle nous suivons ces éléments.

La présentation des nouvelles opérations est liée aux décisions reflétées par les avenants signés et validés.

Pour les opérations qui sont en cours de discussion avec les services de l'Etat, leur présentation nous semble nécessaire en vue de l'avis que l'ARAFER sera amenée à donner sur ces projets d'avenant, mais dans un cadre extérieur à l'annexe 2 et spécifique. Cette présentation ne peut en effet s'appuyer sur des éléments de comptabilité ni entrer dans le champ d'un programme validé.

En ce qui concerne les éléments relatifs aux trafics (point e)

Pour les éléments concernant les trafics, la périodicité annuelle est bienvenue, la périodicité trimestrielle ne correspondant à aucune autre transmission contractuelle. Nous comprenons que la terminologie « recettes abonnés » correspond aux recettes Liber-T pour les VL et aux recettes TIS-PL pour les PL, les recettes « non abonnés » étant donc l'ensemble des autres recettes.

En ce qui concerne plus spécifiquement l'A63 dans les landes gérées par Atlandes, nous attirons l'attention de l'ARAFER sur le fait qu'en système de péage « ouvert », les notions d'origine et de destination (O/D) n'existent pas. Les trafics ne sont connus qu'en nombre de passages aux gares de péages pleine voie.

L'annexe 3 propose une distinction du trafic selon la « semaine » et le « week-end ». Cette distinction globale n'est pas faite actuellement sur l'A63 dans les Landes dans la mesure où les trafics de week-end présentent une très forte disparité selon les saisons et le calendrier et où la notion de « week-

end » pourrait s'étendre aux jours fériés. Un échange avec l'ARAFER sera apprécié pour préciser les attentes et définir ces périodes précisément.

En ce qui concerne le point 12 (et le point 4 page 4 plus général), concernant le recueil d'information auprès des structures de détention des sociétés concessionnaires, nous souhaitons attirer l'attention de l'ARAFER sur le fait que ces informations ne peuvent être collectées par la société concessionnaire elle-même, pour des raisons de confidentialité et afin d'éviter tout conflit d'intérêt vis-à-vis des différents actionnaires. Il appartiendra donc à l'ARAFER de s'adresser directement à ces structures, dont les coordonnées seront fournies.

Bien que ne figurant pas en gras, le point b a été modifié pour être précisé. Nous n'avons pas d'observation sur ce point dans la mesure où nous n'avons pas connaissance de tous les détails de la gouvernance de ces structures.

Sur le cadre de l'annexe 2

Le chiffre d'affaires n'est pas calculé en comptabilité selon les classes tarifaires de véhicules et donc par voie de conséquence entre VL et PL. La fourniture de données désagrégées de ce type ne pourra résulter que d'une estimation sur la base d'un pourcentage pour permettre une réconciliation avec les valeurs comptables.

De plus, en ce qui concerne la décomposition par classe de véhicules, il convient de noter qu'Atlandes possède une classification spécifique pour les PL en classes A, B et C et non en classes 3 et 4. Dans l'hypothèse où la demande de répartition par classe serait maintenue telle quelle, nous vous proposerons de considérer que classe 3 = classes A et B et que classe 4 = classe C.

Nous nous interrogeons sur la distinction entre tarif théorique et tarif réel, dans l'onglet P&L de l'annexe 2. Des précisions sont attendues quant à la méthode de calcul de ces deux valeurs.

Question 3

3.4 Données à collecter à caractère transversal (articles L. 122-7 à L. 122-9 du code de la voirie routière)

L'information complémentaire rappelle la louable intention de l'ARAFER de ne pas alourdir la charge administrative pour les sociétés concessionnaire d'autoroute. Atlandes se félicite d'un tel objectif et ce d'autant plus que cette charge administrative est plus lourde pour les petites structures des concessions récentes. A ce jour les demandes ont constitué un travail additionnel important et il est espéré que les échanges engagés pourront réduire celui-ci au maximum. Il subsiste en effet de nombreuses différences avec les restitutions financières faites à l'Etat et principalement dans le suivi des données prévisionnelles. Les rapprochements avec les données réelles de l'année suivante et les rapprochements entre elles d'une année sur l'autre occasionnent un travail supplémentaire conséquent.