

Paris, le 26 octobre 2016

Avis favorable de l'Arafer sur le projet de contrat de concession de l'autoroute A45 entre Lyon et Saint-Etienne

Déclaré d'utilité publique en 2008, le projet de nouvelle autoroute A45 destinée à relier Lyon et Saint-Etienne a fait l'objet d'une procédure d'appel d'offres. En juillet dernier, le régulateur a été saisi pour avis du projet de contrat de concession. A l'issue de trois mois d'instruction, l'Arafer émet un avis favorable.

Le projet de concession de l'A45 porte sur la réalisation d'une nouvelle autoroute de 47 km entre Lyon et Saint-Etienne, en parallèle de l'autoroute A47 existante, à usage gratuit. Retenu par l'Etat à l'issue d'une procédure de mise en concurrence, le concessionnaire pressenti est un groupement mené par le groupe Vinci.

Chargée de veiller au bon fonctionnement du régime des tarifs de péages autoroutiers, l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières (Arafer) formule un avis préalable sur tout nouveau projet de contrat de concession autoroutière ou tout avenant à un contrat existant qui présenterait un impact sur les tarifs ou sur la durée de la concession. C'est à ce titre qu'elle a été saisie par le gouvernement, le 26 juillet 2016, du projet de contrat relatif à la mise en concession de l'A45.

Dans le cadre de cet avis, il n'appartient pas à l'Arafer de se prononcer sur l'utilité du projet, qui est l'objet même de la procédure de déclaration d'utilité publique (DUP). Il n'entre pas davantage dans son champ de compétence de prendre position sur le mode de réalisation de l'ouvrage, par voie de concession plutôt que sous maîtrise d'ouvrage publique, ni sur l'opportunité d'engager en définitive le projet au vu du niveau des concours publics nécessaires, quand bien même celui-ci serait élevé. Ces deux dernières décisions sont du seul ressort de l'Etat.

Sur la base des informations recueillies auprès des services de l'Etat, l'Arafer a contrôlé la nature des dépenses du concessionnaire, tout en vérifiant leur montant par comparaison à des moyennes de référence établies et à des données issues de projets autoroutiers aux caractéristiques similaires. Cette analyse n'a pas soulevé de remarque particulière.

L'Arafer s'est également assurée de la justification du niveau des péages, en tenant compte des concours publics qu'il est prévu d'apporter au projet (845 millions d'euros, soit environ deux tiers des coûts de construction). Par ailleurs, les prévisions de trafic retenues dans l'offre, inférieures à celles de la DUP mais légèrement plus favorables que les prévisions réalisées par les services de l'Etat en 2005 dans l'avant-projet sommaire, n'appellent pas de commentaire, le concessionnaire supportant seul le risque de trafic.

Enfin, le régulateur s'est attaché à apprécier l'efficacité des clauses du projet de contrat encadrant, le cas échéant, des résultats supérieurs aux prévisions initiales. L'Arafer estime que le dispositif envisagé est satisfaisant dans l'ensemble, tout en notant, en particulier, la priorité donnée, dans ce cas, au remboursement de l'Etat et des collectivités territoriales contributrices. Ce choix, qui n'est pas en soi contestable compte tenu de l'importance de leur engagement financier, laisse toutefois

peu de perspectives pour les usagers de l'A45 de voir se concrétiser une réduction de la durée de la concession ou une révision à la baisse des tarifs de péages.

Des pistes d'amélioration sont suggérées pour l'avenir. L'Arafer invite notamment l'Etat à approfondir la réflexion sur l'évolution de la clause de partage des résultats de la concession, pour ne pas seulement encadrer l'éventuel chiffre d'affaires supplémentaire mais aussi pour intégrer les éventuels effets favorables, pour le concessionnaire, de moindres coûts de construction ou d'exploitation que ceux prévus initialement.

Pour conclure, au vu de l'analyse des recettes et des coûts prévisionnels, l'Arafer considère que le taux de rentabilité interne (TRI) du projet ainsi que la rémunération prévisionnelle de l'actionnaire traduisent un équilibre raisonnable, compte tenu, d'une part, des risques identifiés, le plus important étant lié à la concurrence d'un itinéraire alternatif gratuit, et, d'autre part, de l'encadrement apporté par les clauses prévues dans le projet de cahier des charges.

Dans ces conditions, l'Arafer a rendu le 19 octobre 2016 un avis favorable sur le projet de contrat de concession de l'A45.

À propos de l'Arafer

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. 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 et présidé depuis le mois d'août 2016 par Bernard Roman.