

Paris, le 19 juin 2017

## Plan d'investissement autoroutier : l'Arafer recommande une révision des conditions de financement des projets

Chargée d'apporter un éclairage indépendant, l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières (Arafer) s'est prononcée le 14 juin 2017 sur les projets d'avenants destinés à mettre en œuvre le plan d'investissement autoroutier annoncé par l'Etat pour un montant de plus de 800 millions d'euros.

L'Arafer a été saisie pour avis le 13 mars 2017 sur 7 projets d'avenants aux contrats de concession entre l'Etat et les sociétés d'autoroutes APRR, Area, ASF, Escota, Cofiroute, Sanef et SAPN, à la suite de l'accord conclu en janvier dernier sur un nouveau plan d'investissement autoroutier.

Conformément aux dispositions introduites par la loi dite « Macron », le régulateur est désormais obligatoirement consulté, avant signature, sur tout projet d'avenant à un contrat existant, dès lors qu'il prévoit une modification des tarifs des péages ou de la durée de la concession. Cet avis est rendu public.

Le plan d'investissement autoroutier porte sur la réalisation de 57 opérations pour un coût global de construction estimé à 803,5 millions d'euros. Les investissements sont essentiellement financés par des hausses de péages, comprises entre 0,1% et 0,4% par an sur les années 2019, 2020 et 2021, et, à hauteur de 220 millions d'euros, par des subventions des collectivités locales.

Ces opérations concernent, dans leur majorité, la création ou l'aménagement d'échangeurs et de diffuseurs autoroutiers (484 M€) et des travaux d'amélioration d'insertion environnementale tels que des murs anti-bruit ou des passages à faune (237 M€).

### METHODE D'ANALYSE DE L'ARAFER

Pour répondre aux missions que la loi lui a confiées et se prononcer sur la conformité de chaque projet d'avenant, cinq critères ont guidé l'analyse de l'Arafer :

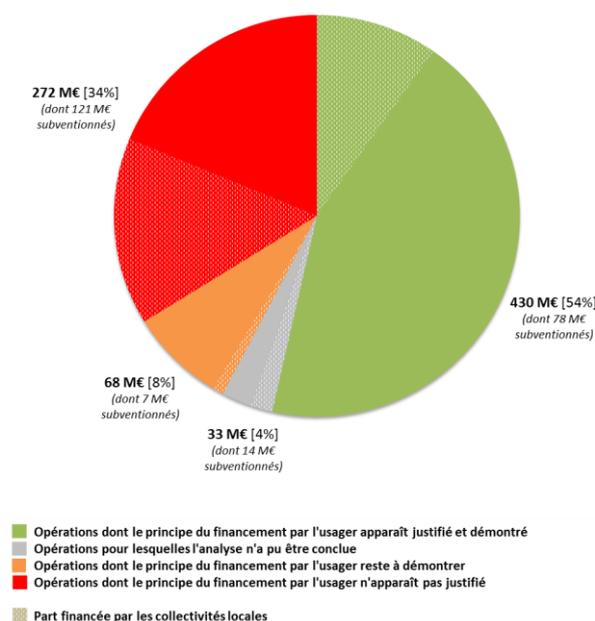
- **Vérification des obligations du concessionnaire** : est-il confirmé que les opérations envisagées ne relèvent pas d'obligations déjà prévues dans les contrats de concession ou dans les avenants conclus auparavant ?

- **Justification du financement des travaux par l'utilisateur de l'autoroute** : le régulateur n'est pas chargé d'apprécier l'opportunité des investissements envisagés, qui peuvent répondre à un objectif d'intérêt général, mais, comme l'exige la loi pour ces investissements conclus hors appel d'offres, de vérifier que les opérations entraînant une hausse des tarifs de péage répondent à une condition stricte de nécessité ou d'utilité pour l'exploitation de l'autoroute déjà concédée (amélioration des conditions de circulation par exemple).
- **Coûts des travaux** : le montant des dépenses d'investissement et d'exploitation correspondant aux nouvelles opérations est-il correctement dimensionné, de manière à éviter un risque de sur-financement par l'utilisateur de l'autoroute ?
- **Equilibre économique du projet** : compte tenu de la hausse des tarifs de péage envisagée pour compenser la réalisation des nouveaux investissements, le niveau de rémunération des capitaux investis par le concessionnaire est-il raisonnable et conforme aux conditions de marché ?
- **Partage des risques entre le concédant et le concessionnaire** : le contrat intègre-t-il les clauses d'encadrement prévues par la loi en cas de résultats supérieurs aux prévisions ?

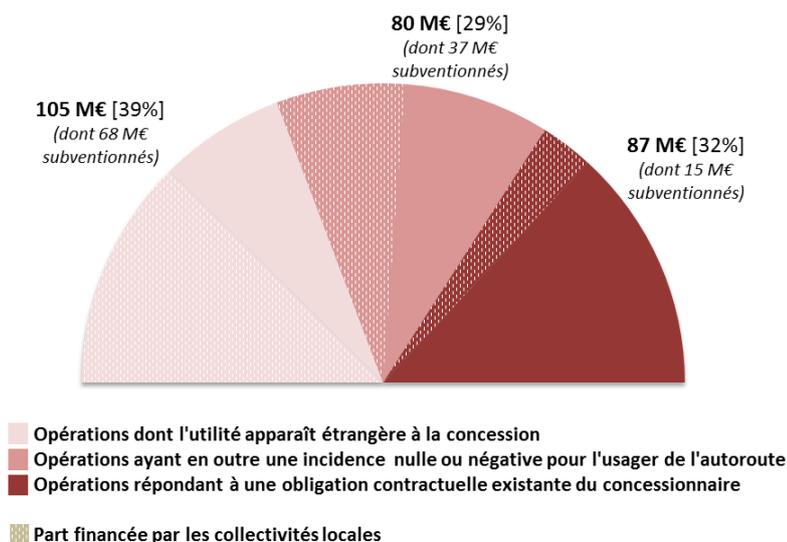
## CONCLUSIONS DE L'ARAFER

En l'état des informations qui lui ont été fournies, l'Arafer estime qu'il n'apparaît pas justifié de faire supporter par l'utilisateur de l'autoroute le financement de 23 opérations (représentant environ 34% du coût total de construction du plan) : soit parce que les projets correspondent à des obligations déjà prévues dans les contrats, soit parce qu'il n'est pas établi qu'ils sont strictement nécessaires ou utiles à l'exploitation de l'autoroute, indépendamment d'autres motifs d'utilité.

### Analyse des opérations prévues dans le plan d'investissement autoroutier



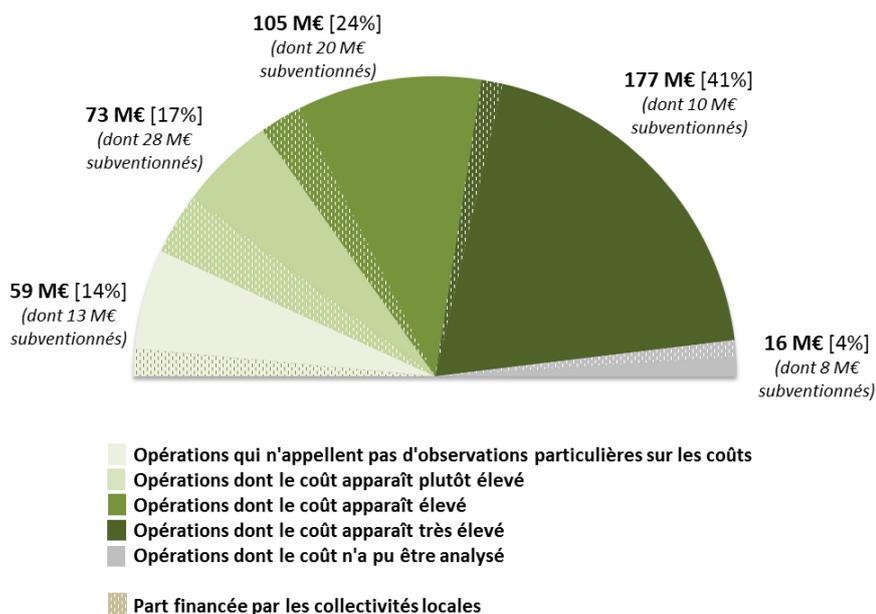
## Détail des opérations dont le financement par l'utilisateur n'apparaît pas justifié



Pour analyser les coûts estimés des opérations, qui déterminent le niveau des hausses des péages, l'Arafer a eu recours à des comparaisons non seulement avec des coûts de référence publics mais également avec les coûts de marchés autoroutiers récents, relatifs à des opérations similaires.

Sur le périmètre des opérations pour lesquelles le financement par une hausse des péages apparaît justifié, les analyses menées conduisent à estimer que, pour 17% du montant total des investissements, les coûts sont supérieurs de 10 % aux référentiels établis par l'Arafer ; pour 24 % du montant total des investissements, les coûts sont supérieurs de 20 à 30 % et pour 41 %, supérieurs de plus de 30 %.

## Analyse du coût des opérations éligibles à un financement par l'utilisateur



Sur la base d'hypothèses légèrement différentes, l'Arafer aboutit à une estimation du taux de rentabilité interne (TRI) des projets toutefois identique à celle de l'Etat.

Pour autant, et même s'il est en baisse par rapport au résultat des négociations dans le cadre du plan de relance autoroutier, ce niveau de rémunération excéderait le coût des capitaux, dans les estimations du concédant comme dans celles de l'Arafer, sans qu'aucun facteur de risque particulier ne justifie cet écart favorable aux sociétés concessionnaires.

L'Arafer conclut de l'ensemble de son analyse que les augmentations des tarifs de péages prévues excèdent le juste niveau qu'il serait légitime de faire supporter aux usagers. Elle estime notamment que le niveau de rémunération des sociétés concessionnaires devrait être plus conforme aux risques supportés.

Elle recommande par conséquent une révision des projets d'avenants avant toute éventuelle signature.

- [Consulter les avis publiés le 19 juin 2017](#)

## A 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. Il est présidé depuis août 2016 par Bernard Roman.