

Contribution de VINCI Autoroutes à la Consultation Publique de l'ARAFER concernant un projet de décision relative à la transmission d'informations par les concessionnaires d'autoroute

Réponse à la question n°1

Les documents supplémentaires demandés dans le projet soumis par l'ARAFER dans le cadre de sa consultation sont ceux fournis par ailleurs à l'autorité concédante au titre de stipulations inscrites dans les contrats des sociétés. Dès lors, leur transmission à l'ARAFER ne soulève aucune objection de la part des sociétés concessionnaires d'autoroutes (SCA) de VINCI Autoroutes.

Elles émettent d'ailleurs le souhait que cette démarche de convergence vers les obligations de reporting, déjà très fournies, inscrites dans les cahiers des charges et les contrats de plan conclus avec l'Etat soit celle que retiendra suite à cette consultation l'ARAFER pour l'étude financière prévisionnelle et le suivi des investissements.

Elles rappellent également, concernant les données précisées aux points (a) et (b), que les annexes financières au cahier des charges de la concession et les annexes financières et tarifaires des contrats de plan en vigueur doivent être considérées comme étant couvertes par le secret des affaires, voire protégées par la réglementation boursière. Il en va de même pour les données de trafic très détaillées fournies en vue de l'approbation des hausses tarifaires annuelles.

Par ailleurs, l'Autorité concédante dispose d'un pouvoir d'approbation ou d'opposition (en cas de contrat de plan) des tarifs annuels et effectue à ce titre les contrôles nécessaires. La transmission à l'ARAFER des informations transmises à l'Autorité concédante dans le cadre de ce processus permet donc à l'ARAFER d'exercer sa mission consistant à « veiller au bon fonctionnement du régime des tarifs de péage ». En conséquence, la transmission de données de type O/D n'a de sens que si de telles données sont déjà transmises à l'Autorité concédante, c'est-à-dire si la vérification de l'application de clauses contractuelles le nécessite. Pour autant, les SCA de VINCI Autoroutes rappellent qu'il ne serait pas de bonne administration que l'ARAFER consacre des moyens à réaliser des contrôles déjà réalisés par ailleurs à la fois par le ministère chargé des transports et par le ministère chargé de l'économie.

Réponse à la question n°2

Réponse sur le suivi des investissements

Les SCA de VINCI Autoroutes s'étonnent que l'ARAFER demande l'élaboration d'un tableau supplémentaire motivé, selon elle, par la supposée hétérogénéité des éléments transmis, alors qu'elle

souhaite élargir via le (d) du point 9 le champ et le nombre des documents de reportings contractuels à lui transmettre.

Cet étonnement mis à part, il leur semble que cette demande supplémentaire devrait a minima s'inscrire selon le niveau de détail prévu dans les contrats pour les informations dont la transmission est définie et contractualisée avec l'Etat au travers des articles 35 des cahiers des charges respectifs des sociétés concessionnaires et des éventuelles clauses prévues dans les contrats de plan.

A ce titre, la granulométrie et le niveau de détail demandé pour le suivi pour les opérations contractualisées antérieurement à cette nouvelle demande se doit, ne serait-ce que pour des raisons de faisabilité, d'être cohérente avec ceux contractualisés et mis en place avec l'Etat concédant pour le suivi contractuel de ces mêmes opérations.

Pour ce qui concerne les investissements dits « *Travaux d'entretien/renouvellement immobilisés* » par l'ARAFER, le détail demandé n'est pas celui prévu dans les contrats des sociétés concessionnaires. Plus particulièrement, les notions « Péage », « Aires » et « Développement Durable », à la différence des autres rubriques, ne font pas l'objet d'un suivi analytique particulier, ni de fait, de prévisions spécifiques particulières sur 5 ans : ces éléments ne sont donc pas disponibles. En outre, à titre accessoire, ces différentes catégories nous semblent s'interpénétrer : à titre d'exemple, le renouvellement d'installations de tri sélectif sur des aires recouvre à la fois la notion « Aires » et la notion « Développement durable ».

Il résulte dès lors de ces considérations que, pour des raisons liées tant à la faisabilité qu'à la pertinence des informations demandées, les sociétés concessionnaires de VINCI Autoroutes ne peuvent que recommander à l'ARAFER de collecter les informations prévues dans les contrats respectifs des concessionnaires, et ce selon les trames contractualisées.

Enfin, il leur semble (les fichiers de l'annexe étant verrouillés et des onglets masqués) que l'ARAFER vise via ce tableau à l'exhaustivité des investissements notamment en lien avec la simulation financière demandée. Si tel était bien le cas, elles lui indiquent que le terme « *Autres investissements de maintenance* » est trop réducteur, des investissements non contractualisés mais non d'entretien ou de renouvellement pouvant être réalisés.

Réponse sur le niveau de détail des données trafic demandées et leur cadre de collecte

Le nombre de données demandées est plus important que celui précédemment demandé par l'ARAFER.

Pour autant elles pourront être complétées étant entendu que s'agissant du volet recettes, celui-ci ne sera disponible qu'en termes de recettes théoriques du fait de la demande de l'ARAFER de vouloir disposer des données ventilées par trajet et par classe de véhicules.

Autres remarques

Les éléments demandés en c. et d. du point 11 semblent disproportionnés par rapport à l'exercice des missions confiées à l'ARAFER. En effet, des descriptions informatives et statistiques concernant les

réseaux autoroutiers, disponibles dans les rapports annuels des concessions, sont suffisantes pour une compréhension générale du fonctionnement et de la structure de ces réseaux.

Les éléments demandés en f. et g. du même point ne semblent pas utiles à l'exercice des missions confiées à l'ARAFER. En outre, les éléments demandés ne correspondent pas directement aux indicateurs définis contractuellement réseau par réseau avec l'Autorité concédante. Ces éléments ne sont pas disponibles pour chacune des concessions et leur définition peut varier selon les contrats.

Réponse à la question n°3

Les sociétés rappellent que dans le cadre des articles sur les « *comptes rendus d'exécution de la concession et informations transmises au concédant* » des contrats de concession, les sociétés concessionnaires réalisent une étude financière transmise à l'Autorité concédante. Cette étude vise à s'assurer de la pérennité de la concession dans le temps afin d'assurer la continuité du service public.

Dès lors, les sociétés concessionnaires de VINCI Autoroutes ne peuvent que regretter, à nouveau, que l'ARAFER ait choisi un cadre et un format différent de celui défini contractuellement avec l'État, et ce en contradiction avec l'affirmation faite par elle-même dans l'encadré figurant au point 13 du projet de décision selon laquelle « *ce cadre a vocation à être commun avec celui dû contractuellement à l'autorité concédante en vue de ne pas alourdir la charge administrative pour les sociétés concessionnaires d'autoroute* ».

D'ailleurs, contrairement à ce que laisse entendre le texte de la consultation, les sociétés ont déjà travaillé au cours de l'année 2016 et convergé avec l'État sur un format à adopter pour les simulations financières. Il sera contractualisé à l'occasion des contrats de plan à venir et il diffère significativement de celui demandé aujourd'hui par l'ARAFER : le nouveau format demandé par l'ARAFER est en effet encore plus détaillé que le précédent (à titre illustratif, le P&L compte désormais près de 120 lignes, contre une soixantaine dans le précédent format) et s'éloigne encore d'avantage des modèles et formats contractualisés avec la DIT pour les études financières dues au titre des articles 35. Il aurait semblé, bien au contraire, préférable que l'ARAFER eût engagé une démarche à partir de son précédent modèle, en le simplifiant au regard des difficultés rencontrées par certaines SCA comme elle l'indique elle-même.

Ce projet semble de plus vouloir faire la synthèse de détails de comptes sociaux avec ceux de liasses fiscales et des informations complémentaires fournies en parallèle : ces éléments qui répondent à des logiques propres sont difficilement conciliables. Les sociétés ne sauraient être engagées par les retraitements demandés et encore moins par une analyse d'écarts dont les retraitements requis seraient à l'origine. Leurs obligations en termes de publication sont clairement encadrées et toute information diffusée au-delà pourrait être considérée comme une dérogation répréhensible.

Ce nouveau format poursuit, semble-t-il, l'objectif de s'assurer de la cohérence entre les informations prévisionnelles et la réalité ex-post. Les sociétés alertent l'ARAFER sur l'impossibilité de pouvoir disposer d'une précision « *comptable* » sur des prévisions à long terme : la « *réalité* » des comptes (nécessairement complexe) ne peut être mise en regard et réconciliée avec un modèle nécessairement « *simplifié* » sans par ailleurs disposer d'une certaine souplesse dans les calculs, souplesse qui ne semble pas avoir été intégrée dans la démarche.

Le renforcement et la complexification des demandes amèneront, d'une part, les sociétés à modifier significativement leurs modèles actuels mais, d'autre part, elles ne pourront, faute d'en disposer, fournir l'ensemble des éléments demandés, comme cela a déjà été le cas lors de la précédente transmission, dont le format était pourtant moins détaillé que celui aujourd'hui présenté par l'ARAFER.

Concernant la demande de l'ARAFER d'obtenir une validation officielle de la simulation financière, outre le caractère hautement confidentiel et couvert tant par le secret des affaires que par le droit boursier de celle-ci, la dimension éminemment subjective d'un certain nombre d'informations, estimations, objectifs et projections ne permet nullement aux sociétés de délivrer une telle validation.

Concernant l'analyse des écarts (réel/prévu, prévu/prévu) demandée, celle-ci ne pourra se faire qu'au niveau d'agrégats globalisés et non pas d'écarts sur certains postes trop détaillés sur lesquels aucune explication satisfaisante ne pourra être apportée. C'est le cas, par exemple, de la distinction pour les charges externes demandée par l'ARAFER entre « Energie, achats stockés et consommables », « Entretien courant » et « Autres prestations et charges externes » : seule une prévision globale peut être faite pour les charges externes, pour des raisons évidentes liées notamment à la précision limitée qu'on l'on peut obtenir sur un horizon d'une vingtaine d'années.

Concernant la notion, nouvelle, de « matérialité » introduite dans la simulation, les sociétés ne peuvent émettre un avis, faute de précision.

Concernant certaines hypothèses telles que l'évolution du TP01 et du TP09, l'ARAFER semble préjuger de l'utilisation et de prévisions pour ces indices de la part de l'ensemble des sociétés : ce n'est pas le cas.

Concernant l'évolution des tarifs, le terme « théorique » devrait être explicité par l'ARAFER à ce stade : les sociétés présument qu'il s'agit des hausses contractualisées.

Concernant la ventilation des recettes de péage réalisées par classe de véhicules, celle-ci est impossible à faire pour les sociétés car elles ne sont pas en mesure d'affecter les remises par classe. En effet, par exemple, pour un même client, des trajets peuvent avoir été circulés avec des véhicules de classes tarifaires différentes mais la remise reste, elle, affectée au client sans distinction de classe.

En conclusion, la complexification de la restitution demandée, la volonté affichée de relier prévisions de long terme, au réalisé comptable et aux liasses fiscales, le niveau de détail demandé très poussé (qui paraît même disproportionné au regard de l'objectif affiché d'apprécier l'économie générale de la concession), ainsi que le « verrouillage » de la simulation par l'ARAFER ne permettent nullement aux sociétés de s'engager sur le résultat demandé.