

AUTOROUTE A 65 LANGON-PAU

**Étude du coût, pour les collectivités
territoriales, de la déchéance prévue
à l'article 40 du cahier des charges**

Bordeaux, le 30 janvier 2007

*Patrick du FAU de LAMOTHE
Diplômé de l'expertise comptable
ESCAE Bordeaux – Licencié en droit
150 rue Mondenard – 33 000 BORDEAUX
☎ 06 78 50 82 54 - ☎ 05 56 51 74 97*

ETUDE RÉALISÉE À LA DEMANDE DES ASSOCIATIONS SEPANSO ET A.R.L.P.

I – CONTEXTE ET MISSION

1-1 Contexte

Par décret n° 2006-1619 du 18 décembre 2006, l'Etat a approuvé la convention pour la conception, la construction, l'entretien, l'exploitation de la section LANGON-PAU de l'autoroute A65 et le cahier des charges annexé à cette convention.

La convention finale et les scénarii étudiés par les candidats diffèrent sur un point fondamental, celui de l'équilibre financier de la concession. Le coût de réalisation de 150,1 kilomètres d'autoroutes est estimé à près de 1 100 M€ (en valeur 2005). Le rapport d'enquête publique précise que, dans le cas d'une concession totale : *« le trafic prévu ne suffira pas à équilibrer le coût initial de construction et de frais de gestion et d'exploitation »* (p.35 du rapport d'enquête publique).

L'équilibre de la concession reposait sur une subvention versée pour partie par l'Etat (50 %) et pour partie par les collectivités territoriales (Région Aquitaine 25 %, départements de la Gironde 10 %, des Landes 5 % et des Pyrénées-Atlantiques 10 %). Elle était estimée à 500 M€, soit 45 % du coût total (scénario 1). Elle permettait des tarifs socialement acceptables :

- Voiture, de 11 à 14 € ;
- Camion, de 19 à 32 €.

Or, la convention finale ne prévoit aucune subvention publique à l'exception du droit d'exploiter la déviation d'Aire sur Adour, réalisée au frais de l'Etat. Cet apport en nature à la concession est évalué à 55 M€.

Ainsi, l'exploitation, c'est-à-dire les seules recettes perçues sur les usagers, doit permettre d'assurer l'équilibre de la concession.

2-1 Mission

L'absence de subvention prévue n'exclut pas que l'Etat et les collectivités territoriales concernées ne soient pas appelés à devoir financer une part significative de l'opération. En effet, le cahier des charges prévoit des cas de déchéance du concessionnaire (art. 40). Cette déchéance peut entraîner des versements en faveur de l'Etat et des collectivités territoriales mais aussi l'inverse (ANNEXE 1).

Cette étude a pour but de **déterminer le montant du risque financier maximal pour les collectivités territoriales, en cas de déchéance du concessionnaire, pendant ou après les travaux, en indiquant, si possible le moment où le risque sera le plus fort.**

Les documents suivants ont été remis :

- Décret n° 2006-1619 du 18 décembre 2006, approuvant la convention de concession et le cahier des charges annexé ;
- Les annexes 15, 18 et 21 du cahier des charges ;
- Extrait du rapport d'enquête publique : « Bilan coût-avantages pour la collectivité » (p. 203 à 207).

Dans le cadre de la mission confiée, il nous a semblé utile de prendre connaissance des documents suivants :

- Circulaire n°98-99 du 20 octobre 1998 intitulée « Méthode d'évaluation économique des investissements routiers en rase campagne » ;
- Instruction-cadre du 25 mars 2004, relative aux méthodes d'évaluation économique des grands projets d'infrastructures de transport.

2 – 1 La déchéance du concessionnaire

L'article 40 du cahier des charges intitulé « déchéance » décrit la méthode retenue (Annexe 1). Après avoir défini les cas de mise en œuvre de la déchéance, l'article 40 distingue selon que la déchéance intervient avant ou après la mise en service complète :

- Déchéance prononcée avant la mise en service complète (40.5):
« Le concessionnaire devra pour solde de tout compte, verser au concédant une somme globale d'un montant égal à $(A) - (B)$. Si le chiffre résultant de ce calcul est négatif, le concessionnaire reçoit ce même montant du concédant. »

Le concédant peut donc être amené à indemniser le délégataire.

- Déchéance prononcée après la mise en service complète (40.6) :
« Le concessionnaire devra pour solde de tout compte, verser au concédant une somme globale d'un montant égal à $(C) - (D)$. Si le chiffre résultant de ce calcul est négatif, le concessionnaire reçoit ce même montant du concédant. »

Le concédant peut donc être amené à indemniser le délégataire.

Les termes (A), (B), (C) et (D) sont définis par l'article 40.

Toutefois, au point 10, l'article 40 stipule : *« Pour l'ensemble des cas de déchéance précisés dans le présent article, le montant éventuellement dû par le concédant au concessionnaire ne pourra excéder 90% (quatre-vingt-dix pour cent) du montant de l'encours dû des financements privés externes à la date de déchéance ».*

C'est donc par rapport à l'encours des financements privés externes qu'il convient d'évaluer le montant qui pourrait être dû.

2 – 2 Calculs et résultats

Selon l'article 23.1 du cahier des charges, trois sortes de financements concourent à l'exécution de l'objet de la concession :

- Les fonds propres
- Les concours publics
- Les financements privés externes

Les financements privés externes rassemblent :

- Les financements par dette bancaire
- Cession-escompte
- La dette obligataire
- La dette mezzanine
- Les prêts d'actionnaires non subordonnés

Le cahier des charges prévoit expressément que ne sont pas inclus dans les financements privés externes les prêts subordonnés d'actionnaires (art. 23.1, 2^{ème} §).

L'annexe 18 (p. 3 sur 8) précise que : « ...la Ligne de Crédit, le Crédit Relais Fonds Propres, la Facilité TVA et la dette de refinancement de la Ligne de Crédit sont des Financements Privés Externes tels que définis à l'article 23.1 du cahier des charges ».

Enfin, l'ensemble des contrats relatifs aux financements privés externes doit être transmis au concédant dans le délai de 6 mois à compter de l'entrée en vigueur du contrat de concession, soit vers le 30 juin 2007 (art. 23.2). À défaut, le concédant sera en droit de résilier le contrat, sans aucune indemnisation de quelque nature que ce soit au profit du concessionnaire ou celui des tiers. Au contraire, le concédant appelle la garantie de 3 millions d'euros prévue à l'article 37 du cahier des charges (art. 23.2, 2^{ème} §) et se fait remettre l'ensemble des études portant sur la concession, remises ou réalisées, ainsi que l'ensemble des terrains, ouvrages, sections et travaux acquis ou remis (art. 23.2, 3^{ème} §).

Il n'y a donc aucun risque pour le concédant jusqu'au 30 juin 2007.

- De juillet 2007 à octobre 2010

Cette période correspond à la construction de l'infrastructure. Au total, les apports financiers prévus s'élèvent à 1 157,281 M€ répartis en :

▪ Crédit Relais des Fonds Propres	219,983
▪ Dette subordonnée d'actionnaires	11,573
▪ Ligne de Crédit	<u>925,825</u>
Total	1 157,281

Par définition, la dette subordonnée d'actionnaires est exclue des financements privés externes contrairement au Crédit Relais des Fonds Propres, toutefois elle n'interviendra dans le financement du projet qu'en 2010 seulement.

Dès lors, en cas de déchéance (article 40), le risque total est de 1 157,281 M€, sur lequel le concédant peut être amené à régler 90%, soit 1 041,553 M€, dont 50 % sont à la charge des collectivités territoriales, soit 520,776 M€.

- De novembre 2010 à octobre 2015

Le Crédit Relais des Fonds Propres est remboursé en totalité à la fin 2010. Il est remplacé par des apports des sociétés EIFFAGE et SANEF, associés d'A'LIENOR, au prorata de leur participation soit respectivement 142,924 M€ (65%) et 76,959 M€ (35%) et une dette subordonnée des actionnaires de 11,573 M€. Les fonds propres, comme la dette subordonnée,

sont exclus de la définition des Financements Privés Externes. Les financements privés ne correspondent plus alors qu'à la seule Ligne de Crédit, ils s'élèvent à 925,825 M€. Le risque du concédant ne porte que sur 90 % de cette somme, soit 833,243 M€.

La Ligne de Crédit sera intégralement remboursée par un financement bancaire amortissable sur 35 ans. Toutefois, il sera mis en place de 8 à 13 ans à compter de la signature des contrats de Financements Privés Externes (Annexe 18, page 5 sur 8). Ces derniers doivent être signés dans les 6 mois de l'entrée en vigueur du contrat, soit avant le 30 juin 2007.

Dès lors la Ligne de Crédit sera remplacée par un crédit amortissable au plus tôt en juin 2015 (8 ans), et au plus tard en juin 2020 (13 ans). La Ligne de Crédit étant remboursée intégralement in fine, le coût de la déchéance, pour le concédant sera au mieux de 833,243 M€ jusqu'à la première date et au pire du même montant mais jusqu'à la deuxième. La moitié de cette somme serait à la charge des collectivités territoriales, soit 416,621 M€.

Pour évaluer le montant de l'encours après la mise en place du crédit amortissable, nous avons simulé l'amortissement d'un emprunt sur 35 ans, au taux euribor + 0,9 point (taux euribor 3,781 à la date de l'étude, fin janvier 2007). Les annuités sont progressives, sur la base de l'inflation évaluée à 1,7 %. La simulation d'amortissement du crédit figure dans la partie RESULTATS III.

Sur ces bases, nous avons déterminé l'encours annuel (semestriel pour la période 2007 à 2010). Les résultats sont présentés selon deux hypothèses :

- Hypothèse 1 : Mise en place du crédit 8 ans + 6 mois après l'entrée en vigueur du contrat (RESULTATS I), soit en 2015 ;
- Hypothèse 2 : Mise en place du crédit 13 ans + 6 mois après l'entrée en vigueur du contrat (RESULTATS II), soit en 2020 ;

À partir de la mise en place du crédit, le coût de la déchéance diminue avec l'amortissement de l'emprunt puisque celui-ci est amortissable dès le début. L'extinction totale de l'emprunt, et donc du risque de paiement en cas de déchéance, surviendra à la mi-2050 au plus tôt et à la mi-2055 au plus tard.

CONCLUSION

- **C'est au cours du 2^{ème} semestre 2010, juste avant la mise en service de l'autoroute que le montant de la déchéance serait le plus élevé, 520,776 M€ à la charge des collectivités territoriales.**
- **Il est stable entre 2010 et 2015 ou 2020 selon la date de mise en place du crédit amortissable. Le montant maximum serait de 416,621 M€ pour les seules collectivités territoriales.**
- **Il décroît ensuite, jusqu'en 2050 voire 2055 selon la date de mise en place du crédit amortissable.**

III – OBSERVATIONS COMPLÉMENTAIRES

Au cours de notre étude, deux points pour lesquels nous n'étions pas missionné ont attiré notre attention, les prévisions financières et le trafic. Il nous a semblé nécessaire d'en faire état dans la mesure où ces points peuvent affecter l'équilibre du contrat et engager les finances des collectivités territoriales.

3.1 Prévision financière

La déchéance de l'article 40 n'est pas le seul cas prévu pouvant engager les finances des collectivités territoriales. L'article 37 prévoit des cas de résiliation du contrat. Au point 37.3, il est stipulé : « *Le concessionnaire a droit à une indemnité correspondant au préjudice subi par lui du fait de la résiliation et dont le montant net d'impôt dû au titre de sa perception et après prise en compte de toutes charges déductibles sera égal à juste valeur de la concession reprise, estimée selon la méthode d'actualisation des flux de trésorerie disponibles, ces derniers étant pris après impôts.* »

Ce risque ne peut être évalué, puisque dans aucun des documents remis ne figure l'évaluation de la rentabilité financière de l'opération, étude pourtant imposée tant par la circulaire du 20 octobre 1998 (cf. annexe 2) que par l'instruction-cadre (cf. annexe 3).

3.2 Trafic

Dans les documents remis, comme dans ceux, consultés, les prévisions de trafic ne sont pas mentionnées. Seule, l'annexe 18 fait état du chiffre d'affaires attendu exprimé en euros constants valeur 1^{er} novembre 2005, sans que ce chiffre soit justifié par des prévisions de trafic.

Tant la circulaire de 1998 que l'instruction-cadre de 2004 insistent pourtant sur l'importance de cette donnée économique.

Exprimés en euros constants, les chiffres produits permettent de mesurer la croissance attendue du trafic par rapport à 2011, 1^{ère} année d'exploitation. En effet la variation du chiffre d'affaires n'est alors due qu'à la variation du trafic sans incidence de l'évolution des tarifs. Les résultats figurent en annexe IV.

* * *

RESULTATS ET ANNEXES

RESULTATS

I – Hypothèse 1 : Mise en place du crédit amortissable en 2015

II – Hypothèse 2 : Mise en place du crédit amortissable en 2020

III – Simulation amortissement emprunt sur 35 ans

ANNEXES

I – Article 40 du cahier des charges annexés à la concession

II – Circulaire n° 98-99 du 20 octobre 1998 (§ 6, 7 et annexe 18)

III – Instruction-cadre du 25 mars 2004 (extraits pages 29 à 37)

IV – Evolution prévisionnelle du trafic

RÉSULTATS

RESULTATS I							
EVALUATION DU RISQUE POUR LES COLLECTIVITES							
HYPOTHESE 1							

En M€

		Crédit-relais Fonds propres	Ligne de crédit	Emprunt amortissable	Cumul	Risque total = 90%	Part collect. 50%
2007	1er sem.	62,624			62,624	56,362	28,181
2007	2ème sem.	68,077			130,701	117,631	58,815
2008	1er sem.	72,107			202,808	182,527	91,264
2008	2ème sem.	28,648	121,729		353,185	317,867	158,933
2009	1er sem.		188,778		541,963	487,767	243,883
2009	2ème sem.		218,341		760,304	684,274	342,137
2010	1er sem.		195,982		956,286	860,657	430,329
2010	2ème sem.		200,995		1 157,281	1 041,553	520,776
apport fonds propres		-231,456					
2010				925,825	925,825	833,243	416,621
2011				925,825	925,825	833,243	416,621
2012				925,825	925,825	833,243	416,621
2013				925,825	925,825	833,243	416,621
2014				925,825	925,825	833,243	416,621
2015				925,825	925,825	833,243	416,621
2016				925,782	925,782	833,204	416,602
2017				925,782	925,782	833,204	416,602
2018				925,782	925,782	833,204	416,602
2019				921,027	921,027	828,924	414,462
2020				917,733	917,733	825,960	412,980
2021				913,497	913,497	822,147	411,074
2022				908,260	908,260	817,434	408,717
2023				901,962	901,962	811,766	405,883
2024				894,540	894,540	805,086	402,543
2025				885,926	885,926	797,333	398,667
2026				876,050	876,050	788,445	394,223
2027				864,839	864,839	778,355	389,178
2028				852,216	852,216	766,995	383,497
2029				838,099	838,099	754,289	377,145
2030				822,404	822,404	740,163	370,082
2031				805,039	805,039	724,535	362,268
2032				785,912	785,912	707,321	353,661
2033				764,925	764,925	688,432	344,216
2034				741,972	741,972	667,775	333,887
2035				716,946	716,946	645,252	322,626
2036				689,733	689,733	620,760	310,380
2037				660,213	660,213	594,192	297,096
2038				628,260	628,260	565,434	282,717
2039				593,743	593,743	534,369	267,184
2040				556,524	556,524	500,871	250,436
2041				516,457	516,457	464,811	232,406
2042				473,390	473,390	426,051	213,026
2043				427,165	427,165	384,448	192,224
2044				377,613	377,613	339,852	169,926
2045				324,559	324,559	292,103	146,052
2046				267,820	267,820	241,038	120,519
2047				207,201	207,201	186,481	93,241
2048				142,502	142,502	128,252	64,126
2049				73,509	73,509	66,158	33,079
2050				0,000	0,000	0,000	0,000

RESULTATS II

EVALUATION DU RISQUE POUR LES COLLECTIVITES HYPOTHESE 2

En M€		Crédit-relais Fonds propres	Ligne de crédit	Emprunt amortissable	Cumul	Risque total = 90%	Part collect. 50%
2007	1er sem.	62,624			62,624	56,362	28,181
2007	2ème sem.	68,077			130,701	117,631	58,815
2008	1er sem.	72,107			202,808	182,527	91,264
2008	2ème sem.	28,648	121,729		353,185	317,867	158,933
2009	1er sem.		188,778		541,963	487,767	243,883
2009	2ème sem.		218,341		760,304	684,274	342,137
2010	1er sem.		195,982		956,286	860,657	430,329
2010	2ème sem.		200,995		1 157,281	1 041,553	520,776
apport fonds propres		-231,456					
2010				925,825	925,825	833,243	416,621
2011				925,825	925,825	833,243	416,621
2012				925,825	925,825	833,243	416,621
2013				925,825	925,825	833,243	416,621
2014				925,825	925,825	833,243	416,621
2015				925,825	925,825	833,243	416,621
2016				925,825	925,825	833,243	416,621
2017				925,825	925,825	833,243	416,621
2018				925,825	925,825	833,243	416,621
2019				925,825	925,825	833,243	416,621
2020				925,825	925,825	833,243	416,621
2021				925,782	925,782	833,204	416,602
2022				925,000	925,000	832,500	416,250
2023				923,432	923,432	831,088	415,544
2024				921,027	921,027	828,924	414,462
2025				917,733	917,733	825,960	412,980
2026				913,497	913,497	822,147	411,074
2027				908,260	908,260	817,434	408,717
2028				901,962	901,962	811,766	405,883
2029				894,540	894,540	805,086	402,543
2030				885,926	885,926	797,333	398,667
2031				876,050	876,050	788,445	394,223
2032				864,839	864,839	778,355	389,178
2033				852,216	852,216	766,995	383,497
2034				838,099	838,099	754,289	377,145
2035				822,404	822,404	740,163	370,082
2036				805,039	805,039	724,535	362,268
2037				785,912	785,912	707,321	353,661
2038				764,925	764,925	688,432	344,216
2039				741,972	741,972	667,775	333,887
2040				716,946	716,946	645,252	322,626
2041				689,733	689,733	620,760	310,380
2042				660,213	660,213	594,192	297,096
2043				628,260	628,260	565,434	282,717
2044				593,743	593,743	534,369	267,184
2045				556,524	556,524	500,871	250,436
2046				516,457	516,457	464,811	232,406
2047				473,390	473,390	426,051	213,026
2048				427,165	427,165	384,448	192,224
2049				377,613	377,613	339,852	169,926
2050				324,559	324,559	292,103	146,052
2051				267,820	267,820	241,038	120,519
2052				207,201	207,201	186,481	93,241
2053				142,502	142,502	128,252	64,126
2054				73,509	73,509	66,158	33,079
2055				0,000	0,000	0,000	0,000

RESULTATS III

TABLEAU D'AMORTISSEMENT EMPRUNT 35 ANS - SIMULATION

En millions d'euros

Années	Capital solde dû	Taux d'intérêt	Intérêts	Annuités	Capital amorti	Solde après annuité
1	925,825	4,681	43,338	43,381	-0,043	925,782
2	925,782	4,681	43,336	44,118	-0,782	925,000
3	925,000	4,681	43,299	44,868	-1,569	923,432
4	923,432	4,681	43,226	45,631	-2,405	921,027
5	921,027	4,681	43,113	46,406	-3,293	917,733
6	917,733	4,681	42,959	47,195	-4,236	913,497
7	913,497	4,681	42,761	47,998	-5,237	908,260
8	908,260	4,681	42,516	48,814	-6,298	901,962
9	901,962	4,681	42,221	49,643	-7,423	894,540
10	894,540	4,681	41,873	50,487	-8,614	885,926
11	885,926	4,681	41,470	51,346	-9,876	876,050
12	876,050	4,681	41,008	52,219	-11,211	864,839
13	864,839	4,681	40,483	53,106	-12,623	852,216
14	852,216	4,681	39,892	54,009	-14,117	838,099
15	838,099	4,681	39,231	54,927	-15,696	822,404
16	822,404	4,681	38,497	55,861	-17,364	805,039
17	805,039	4,681	37,684	56,811	-19,127	785,912
18	785,912	4,681	36,789	57,776	-20,988	764,925
19	764,925	4,681	35,806	58,759	-22,953	741,972
20	741,972	4,681	34,732	59,758	-25,026	716,946
21	716,946	4,681	33,560	60,773	-27,213	689,733
22	689,733	4,681	32,286	61,807	-29,520	660,213
23	660,213	4,681	30,905	62,857	-31,953	628,260
24	628,260	4,681	29,409	63,926	-34,517	593,743
25	593,743	4,681	27,793	65,013	-37,219	556,524
26	556,524	4,681	26,051	66,118	-40,067	516,457
27	516,457	4,681	24,175	67,242	-43,066	473,390
28	473,390	4,681	22,159	68,385	-46,226	427,165
29	427,165	4,681	19,996	69,547	-49,552	377,613
30	377,613	4,681	17,676	70,730	-53,054	324,559
31	324,559	4,681	15,193	71,932	-56,740	267,820
32	267,820	4,681	12,537	73,155	-60,618	207,201
33	207,201	4,681	9,699	74,399	-64,700	142,502
34	142,502	4,681	6,671	75,663	-68,993	73,509
35	73,509	4,681	3,441	76,950	-73,509	0,000
				3459,745	-925,825	

ANNEXES

Article 40

Déchéance

40.1. Le concédant peut, après avoir mis le concessionnaire en demeure de se conformer à ses obligations au titre du contrat de concession par lettre recommandée avec accusé de réception, prononcer la déchéance du concessionnaire par décret en Conseil d'Etat, si le concessionnaire, sauf cas de force majeure :

a) Retarde la réalisation de l'autoroute dans des proportions telles que la ou une mise en service n'a eu ou ne pourra en aucun cas avoir lieu dans les 18 (dix-huit) mois à compter de la date prévue à l'article 10 du présent cahier des charges pour la mise en service considérée ;

b) Interrompt durablement ou de manière répétée sa mission d'exploitation de l'autoroute ;

c) Ne produit pas ou ne maintient pas, pour leur montant nominal, le cas échéant actualisé, l'une des garanties prévues à l'article 31 du présent cahier des charges. Par dérogation au paragraphe 40.5 ci-dessous, la déchéance est prononcée sans indemnité au bénéfice du concessionnaire en cas de non respect de l'obligation prévue à l'article 31.3 du présent cahier des charges.

40.2. Tout autre manquement éventuel du concessionnaire à ses obligations au titre du contrat de concession, y compris l'annexe 16 au présent cahier des charges relative à la composition et à la stabilité de l'actionnariat de la société concessionnaire, peut donner lieu à déchéance prononcée par le concédant dans les conditions prévues au présent article dès lors que ce ou ces manquement(s) est (sont) individuellement ou globalement d'une particulière gravité et compromet(tent) la poursuite de la concession dans des conditions normales.

40.3. Lorsque le concédant considère que les motifs de la déchéance sont réunis, après avoir éventuellement mis en oeuvre les dispositions de l'article 39, il adresse une mise en demeure au concessionnaire, avec copie au représentant mentionné au paragraphe 40.4 ci-dessous, de remédier au(x) manquement(s) dans un délai de deux mois à compter de la réception de la mise en demeure. Si, à l'expiration de ce délai, le concessionnaire ne s'est pas conformé à ses obligations, le concédant peut prononcer la déchéance. Au cas où il décide de prononcer la déchéance, le concédant en informe les établissements financiers créanciers du concessionnaire par tous moyens.

40.4. Le concédant sursoit à la prise d'effet de la déchéance prononcée pour permettre aux établissements financiers créanciers du concessionnaire, par l'intermédiaire d'un représentant unique mandaté à cet effet et dans le respect de la législation et de la réglementation applicables, de proposer, dans un délai de deux mois à compter de la notification du prononcé de la déchéance, une entité substituée pour poursuivre l'exécution du contrat de concession.

Si, à l'expiration de ce délai, le représentant des créanciers financiers n'a pas proposé une telle entité substituée, ou si le concédant a refusé de donner son accord à la substitution en raison de garanties techniques et financières insuffisantes, la mesure de déchéance entre immédiatement en vigueur. Sans préjudice de l'application des dispositions de l'article 39 du présent cahier des charges, le concédant prend toutes mesures qu'il estime utiles pour assurer la continuité de l'exploitation aux frais et risques du concessionnaire.

40.5. Si le concédant prononce la déchéance avant la mise en service complète, le concessionnaire devra, pour solde de tout compte, verser au concédant une somme globale d'un montant égal à (A) - (B). Si le chiffre résultant de ce calcul est négatif, le concessionnaire reçoit ce même montant du concédant. La répartition entre l'Etat et les collectivités territoriales contributrices de la prise en charge de l'indemnité de déchéance fait l'objet d'une convention financière, figurant en annexe 21 au présent cahier des charges, conclue entre le concessionnaire, l'Etat et les collectivités territoriales contributrices.

(A) correspond au montant du préjudice subi par le concédant du fait de la carence du concessionnaire et du prononcé de la déchéance. Ce montant est calculé par addition des éléments A-1 à A-5 suivants :

A-1 : préjudice forfaitaire lié au retard dans la réalisation et la mise en service de l'autoroute : 16 234 000 (seize millions deux cent trente-quatre mille) euros, valeur 1er novembre 2005 ;

A-2 : préjudice forfaitaire lié au renchérissement du projet : 97 409 000 (quatre-vingt-dix-sept millions quatre cent neuf mille) euros, valeur 1er novembre 2005 ;

A-3 : préjudice réel, direct et certain, correspondant à la mise en sécurité du chantier, calculé sur la base des frais engagés ou qu'il est prévu d'engager, et arrêté dans les 6 (six) mois suivant la prise d'effet de la déchéance dans les conditions prévues aux paragraphes 40.3 et 40.4 ci-dessus. Le montant correspondant est plafonné à 5 000 000 (cinq millions) d'euros, valeur 1er novembre 2005 ;

A-4 : préjudice réel, direct et certain correspondant à la mise en conformité des biens de retour et des travaux utiles à leur constitution réalisés en méconnaissance des prescriptions techniques ou fonctionnelles du contrat de concession ou des règles de l'art. Le montant correspondant est plafonné à 81 174 000 (quatre-vingt-un millions cent soixante-quatorze mille) d'euros, valeur 1er novembre 2005 ;

A-5 : toute pénalité exigée en application de l'article 39 du présent cahier des charges et non versée par le concessionnaire à la date du prononcé de la déchéance.

(B) Le montant égal à $(100 - X) \%$, où X est défini au paragraphe 40.7 ci-dessous, de la somme de :

B-1 : la valeur nette comptable, majorée de la TVA à reverser au Trésor public, non compris les frais financiers de toutes natures à l'exception des frais financiers intercalaires durant la période de construction, des biens de retour acquis, réalisés ou en cours de réalisation. Cette valeur ne tient pas compte des frais financiers intercalaires supplémentaires supportés par le concessionnaire résultant du décalage éventuel des dates contractuelles de mise en service telles que prévues à l'article 10.1 du présent cahier des charges.

Cette valeur ne tient pas compte des éventuelles déductions imposées par les normes comptables en vigueur en raison d'éventuels défauts affectant lesdits biens dès lors que ces derniers nécessitent une mise en conformité telle que prévue au A-4 ci-dessus dans la limite du plafond. La valeur nette comptable visée au présent article ne comprend pas les biens ou éléments corporels ou incorporels acquis par le concessionnaire après la date de déchéance. Elle ne comprend pas non plus les biens ou éléments corporels ou incorporels acquis par le concessionnaire postérieurement à la date de mise en demeure ou de notification si le concédant n'a pas préalablement approuvé ces acquisitions, ni ceux acquis dans la période précédant immédiatement la mise en demeure ou la notification si le concédant peut légitimement en contester l'acquisition ;

B-2 : la valeur nette comptable des biens, majorée de la TVA à reverser au Trésor public, pour lesquels le concédant exerce son droit de reprise à l'occasion du prononcé de la déchéance.

Le montant (B) est fixé par le concédant après évaluation par un ou plusieurs experts désignés par le concédant, dans le délai de 6 (six) mois suivant la prise d'effet de la déchéance. Les experts sont notamment chargés de vérifier, le cas échéant, la justification d'un écart entre les coûts réels de la concession par rapport aux coûts prévisionnels des travaux. Le montant des honoraires dus auxdits experts est déduit du montant (B).

Dans l'attente de l'accord des parties, le montant fixé par le concédant, de même que les montants arrêtés pour le calcul de A par le concédant, sont utilisés pour établir un arrêté provisionnel du montant (A) - (B). Si le montant (A) - (B) est négatif, le concédant verse au concessionnaire 70 % (soixante-dix pour cent) de ce montant dans les 3 (trois) mois suivant l'arrêté provisionnel des comptes. Les 30 % (trente pour cent) restants sont versés, le cas échéant, à l'issue d'une procédure juridictionnelle au fond ou, en cas de transaction homologuée, dans les 3 (trois) mois suivants cette transaction.

40.6. Si le concédant prononce la déchéance après la mise en service complète, le concessionnaire devra verser au concédant, pour solde de tout compte, une somme d'un montant égal à (C) - (D). Si le chiffre résultant de ce calcul est négatif, le concessionnaire reçoit ce même montant du concédant. La répartition entre l'Etat et les collectivités territoriales contributrices de la prise en charge de l'indemnité de déchéance fait l'objet d'une convention financière, figurant en annexe 21 au présent cahier des charges, conclue entre le concessionnaire, l'Etat et les collectivités territoriales contributrices.

(C) est le montant du préjudice subi par le concédant du fait de la carence du concessionnaire et du prononcé de la déchéance. Ce montant est calculé par addition des éléments C-1 à C-4 suivants :

C-1 : préjudice forfaitaire lié aux troubles induits par le ou les manquements du concessionnaire compromettant l'exploitation dans de bonnes conditions de l'autoroute : 4 000 000 (quatre millions) d'euros, valeur 1er novembre 2005 ;

C-2 : préjudice forfaitaire lié au transfert au concédant du risque lié à la fréquentation de l'autoroute : 150 000 000 (cent cinquante millions) d'euros, valeur 1er novembre 2005. A partir de la deuxième année après la date de refinancement effectif de la dette principale tel que prévu au plan de financement mentionné à l'annexe 18 au présent cahier des charges, et sous réserve que les conditions de ce refinancement, soumis pour avis au concédant qui devra répondre sous un mois, nonobstant les dispositions de l'article 23.1 du cahier des charges, garantissent son effectivité et sa pérennité en vue d'assurer la continuité du service public délégué pour la période de la concession restant à courir, ce montant est diminué de 50 000 000 (cinquante millions) d'euros, valeur 1er novembre 2005. A partir de la deuxième année suivant cette date et au plus tôt à la onzième année suivant la date d'entrée en vigueur du contrat de concession, ce montant est diminué de 5 000 000 (cinq millions) euros, valeur 1er novembre 2005, par période quinquennale ;

C-3 : préjudice réel, direct et certain correspondant à la mise en conformité des biens de retour et des travaux utiles à leur constitution réalisés en méconnaissance des prescriptions techniques ou fonctionnelles du contrat de concession ou des règles de l'art. Le montant correspondant est plafonné à 40 587 000 (quarante millions cinq cent quatre-vingt-sept mille) d'euros, valeur 1er novembre 2005 ;

C-4 : montant éventuel des sommes correspondant à des créances de tiers (au sens de l'article 63.2 de la directive n° 2004/18/CE du Parlement européen et du Conseil du 31 mars 2004) au paiement desquelles le concessionnaire serait tenu s'il n'était pas en redressement ou en liquidation judiciaire et peuvent à bon droit être réclamées au concédant. Le concessionnaire transmet à cet effet au concédant dans le mois suivant l'entrée en vigueur de la déchéance, tous documents ou demandes de ces créanciers. Le concédant peut par ailleurs prendre toute disposition pour recueillir des informations auprès des tiers à cet effet. Ce montant est arrêté dans les 6 (six) mois suivant l'entrée en vigueur de la déchéance.

(D) Le montant égal à $(100 - X) \%$, où X est défini à l'article 40.7 ci-dessous, de la somme de :

D-1 : valeur nette comptable majorée de la TVA à reverser au Trésor public, non compris les frais financiers de toutes natures, à l'exception des frais financiers intercalaires durant la période de construction, des biens de retour acquis, réalisés ou en cours de réalisation. Cette valeur ne tient pas compte des éventuelles déductions qui seraient imposées par les normes comptables en vigueur en raison d'éventuels défauts affectant lesdits biens dès lors que ces derniers doivent faire l'objet d'une mise en conformité telle que prévue au C-3 ci-dessus, ni d'une déduction imposée pour tenir compte du risque visé au C-2 ci-dessus.

La valeur nette comptable visée au présent article ne comprend pas les biens ou éléments corporels ou incorporels acquis par le concessionnaire après la date de déchéance. Elle ne comprend pas non plus les biens ou éléments corporels ou incorporels acquis par le concessionnaire postérieurement à la date de mise en demeure si le concédant n'a pas préalablement approuvé ces acquisitions, ni ceux acquis dans la période précédant immédiatement la mise en demeure si le concédant peut légitimement en contester l'acquisition ;

D-2 : la valeur nette comptable des biens, majorée de la TVA à reverser au Trésor public, pour lesquels le concédant exerce son droit de reprise à l'occasion du prononcé de la déchéance.

Le montant (D) est fixé par le concédant après évaluation par un expert ou un collège d'experts désigné par le concédant, dans le délai de 6 (six) mois suivant l'entrée en vigueur de la déchéance. Les experts sont notamment chargés de vérifier, le cas échéant, la justification d'un écart entre les coûts réels de la concession par rapport aux coûts prévisionnels des travaux. Le montant des honoraires dus auxdits experts est déduit du montant (D).

L'ensemble des montants stipulés au présent article sont exprimés en euros en valeur de la date de mise en service complète, le résultat de (C) - (D) étant révisé à la date de déchéance par application du taux moyen de l'indice des prix à la consommation hors tabac.

Dans l'attente de l'accord des parties, le montant fixé par le concédant, de même que les montants arrêtés pour le calcul de C par le concédant, sont utilisés pour établir un arrêté provisionnel du montant (C) - (D). Si le montant (C) - (D) est négatif, le concédant verse au concessionnaire 70 % (soixante-dix pour cent) de ce montant dans les trois mois suivant l'arrêté provisionnel des comptes. Les 30 % (trente pour cent) restants sont versés, le cas échéant, à l'issue d'une procédure juridictionnelle au fond ou, en cas de transaction homologuée, dans les 3 (trois) mois suivants cette transaction.

40.7. « X » correspond au pourcentage que représente :

(i) Le montant total des concours publics apportés par l'Etat et les collectivités territoriales contributrices à la date de prononcé de la déchéance ;

(ii) Par rapport à la somme de :

- la valeur brute comptable, non compris les frais financiers de toutes natures, à l'exception des frais financiers intercalaires, des biens de retour acquis, réalisés ou en cours de réalisation ;

- la valeur nette comptable des biens de reprise, tels qu'ils apparaissent au bilan du concessionnaire à la date de déchéance.

40.8. Lorsque le concessionnaire est redevable d'une somme en application des dispositions du présent article 40, il est convenu entre les parties que le concédant appellera l'une ou l'autre des garanties en vigueur en application de l'article 31 du présent cahier des charges, le montant ainsi appelé en vertu de cette garantie, effectivement versé et non contesté, venant en déduction des sommes dues au concédant.

40.9. En cas d'abandon de la concession par le concessionnaire, et après mise en demeure dans les conditions prévues au paragraphe 40.1 ci-dessus, le concédant réduit de 25 % (vingt-cinq pour cent) l'indemnité éventuellement due au concessionnaire en application des dispositions du présent article. La carence du concessionnaire constitue un abandon de la concession lorsqu'il ressort des faits que le concessionnaire s'est volontairement abstenu de remédier, avec les moyens dont il dispose, aux carences constatées dans l'exécution du contrat de concession.

40.10. Pour l'ensemble des cas de déchéance précisés dans le présent article, le montant éventuellement dû par le concédant au concessionnaire ne pourra excéder 90 % (quatre-vingt-dix pour cent) du montant de l'encours restant dû des financements privés externes à la date de déchéance.

40.11. Suite au prononcé de la déchéance, en cas de rachat de la concession par un tiers, si le versement du prix de rachat au concessionnaire, à due concurrence du montant dû au titre du présent article, intervient avant le paiement de l'indemnité de déchéance au concessionnaire, le montant des sommes à mandater par l'Etat, au titre de l'indemnité de déchéance à verser au concessionnaire, est diminué du montant du prix de rachat versé directement au concessionnaire déchu par le nouveau titulaire.

INSTRUCTION – CADRE 25 MARS 2004

relative aux méthodes d'évaluation économique des grands projets d'infrastructures de transport

Introduction : place de l'évaluation économique dans le processus de décision 1
Chapitre I : Objet et champ 6
Chapitre II : Définir les projets et la situation de référence 9
2.0 Préliminaires	
2.1 Les objectifs poursuivis	
2.2 La situation de référence	
2.3 La définition des opérations	
Chapitre III : Harmoniser les hypothèses13
3.1 Cadrage économique	
3.2 Taux d'actualisation	
Chapitre IV : Analyser les projets15
4.1 Les études de marché et de prévision de trafic	
4.2 Résultat des prévisions	
4.3 Horizon de l'étude	
4.4 Taxes spécifiques au transport et tarification	
Chapitre V : Le bilan socio-économique pour la collectivité19
5.1 Analyse selon les principaux bénéficiaires	
5.2 Détermination des principaux indicateurs	
5.3 Analyse de sensibilité	
5.4 Présentation des résultats	
Chapitre VI : Contenu et présentation de l'évaluation socio-économique23
6.1 Contenu de l'évaluation	
6.2 Présentation des résultats	
6.3 Éléments d'évaluation à présenter lors de la concertation « amont »	
Chapitre VII : La rentabilité financière et l'impact sur les finances publiques27
7.1 Objet et démarche	
7.2 Rentabilité financière	
7.3 Analyse du risque financier	
7.4 Analyse de sensibilité	

Annexe I : Valorisation des effets non monétaires

Annexe II: Définition, évaluation et représentation de l'utilité des destinations accessibles
au sein d'un territoire (accessibilité au territoire)

La présente instruction-cadre est jointe à la lettre du 25 mars 2004 du ministre de l'Équipement, des Transports, du Logement, du Tourisme et de la Mer. Elle annule et remplace l'instruction-cadre jointe à la circulaire du 3 octobre 1995 du Secrétaire d'État aux Transports.

CHAPITRE VII : LA RENTABILITÉ FINANCIÈRE, LE RISQUE FINANCIER ET L'IMPACT SUR LES FINANCES PUBLIQUES

7.1 Objet et démarche

Lorsqu'un projet d'infrastructure est susceptible de dégager des recettes commerciales, on déterminera sa rentabilité financière pour le gestionnaire de l'infrastructure. On examinera également la rentabilité financière pour l'opérateur de services, lorsque cela est pertinent (en particulier dans le cas du secteur ferroviaire).

La rentabilité financière d'un projet sera évaluée, selon les cas :

- pour le projet isolé, comme s'il devait être exploité par un opérateur spécifique dans des conditions normalisées (possibilité de comparer des projets) ;
- pour le projet attribué à un opérateur existant, afin de mettre en évidence l'effet réseau du à la gestion, par un même opérateur, des transferts internes, des situations financières ou fiscales spécifiques, ...

L'étude mettra en évidence les contributions publiques éventuellement nécessaires pour la bonne fin de l'opération, ainsi que les prélèvements prévus sous forme de redevances et de taxes.

Cette étude sera clairement distinguée de l'analyse de rentabilité économique pour la collectivité, dont elle reprend les résultats de nombreuses études, notamment :

- l'étude de trafic ;
- l'étude de tarification et de sensibilité du trafic aux tarifs.

Elle s'en distingue :

- par l'importance qu'il faut accorder aux modalités d'exploitation (pour évaluer le taux de marge du projet (excédents bruts d'exploitation/valeur ajoutée), à la capacité de réaction de la concurrence, au savoir-faire commercial ;
- par le fait que ne sont pas prises en compte les nuisances qui ne donnent pas lieu à indemnisation ou les avantages non monétaires ou ceux qui ne reviennent pas à l'opérateur porteur du projet (par exemple l'État obtient une infrastructure gratuite en fin de concession autoroutière) ;
- par la prise en compte du coût de la ressource financière au lieu du taux d'actualisation défini par le Commissariat général du Plan ;
- par l'importance accordée à l'analyse du risque financier ;
- par la présentation des effets du projet sur les finances publiques.

Contrairement au calcul de la rentabilité économique, établi en monnaie constante, la rentabilité financière est calculée en monnaie courante.

On s'assurera de la cohérence entre l'évaluation financière et l'évaluation économique, notamment en ce qui concerne les hypothèses utilisées, la pertinence des modèles ou l'optimisation des choix tarifaires.

7.2 Rentabilité financière

Le calcul de rentabilité sera réalisé en monnaie courante (hors TVA déductible) et en reprenant l'hypothèse sur l'inflation et les différents scénarios de trafics, de tarification et de concurrence faits dans le cadrage économique. Il résulte des comptes d'exploitation prévisionnels du projet par un nouvel opérateur, qui comportent :

- l'échéancier des dépenses de construction ;
- éventuellement l'échéancier des investissements de gros entretien ;
- l'échéancier des dépenses de fonctionnement et d'entretien (ainsi que la fiscalité liée à l'exploitation) ;
- l'échéancier des recettes.

La durée de prise en compte sera celle des amortissements. Toutefois, si un financement par concession est envisagé, on utilisera, pour les comparaisons de projets, des durées de concession de 30 ans. Si la durée de concession prévue est différente, on fera un deuxième calcul avec cette durée.

Les taux de marge (excédents bruts d'exploitation/valeur ajoutée) seront comparés à des ratios moyens du secteur et les différences éventuelles seront analysées.

7.2.1 Les indicateurs à déterminer

On explicitera les indicateurs suivants, calculés à partir des comptes d'exploitation prévisionnels en flux de trésorerie :

a) La Valeur Actualisée Nette (VAN)

C'est la différence entre les recettes et les dépenses actualisées de toutes natures engendrées par l'opération pour le gestionnaire d'infrastructure. Elle est donnée par la formule suivante :

$$VAN = -(I^f - I_{éludés}^f) + \sum_{t \leq T^f} \frac{\Delta EBE_t^f}{(1+i)^{t-t_0}} - \sum_{t \leq T^f} \frac{\Delta I_t^f}{(1+i)^{t-t_0}} + \frac{R^f}{(1+i)^{T^f}}$$

dans laquelle :

i est le taux d'actualisation de référence. Il est représentatif du coût de la ressource financière pour l'opérateur dans le financement du projet ;

T^f est la durée d'exploitation pertinente (durée de l'amortissement ou de la concession) ;

EBE est l'excédent brut d'exploitation, parfois appelé EBITDA ;

I^f est le coût total de l'investissement à charge de l'opérateur y compris les frais financiers intercalaires ;

$I_{éludés}^f$ est la valeur actualisée des investissements éludés pour l'opérateur ;

ΔI_t^f est la variation d'investissements de gros entretien éventuels dans l'année t (qui ne sont pas pris en compte dans les dépenses d'exploitation) ;

R^f est la valeur résiduelle de l'investissement pour l'opérateur en fin de période d'étude (R^f peut être négative s'il y a un coût de remise en état en fin de vie du projet à charge de l'opérateur).

Du point de vue de l'opérateur, la VAN est le meilleur critère pour choisir ou refuser un investissement. Le calcul doit tenir de quatre grands principes :

- raisonner en flux de trésorerie et non en montants comptables ;
- raisonner marginalement en ne tenant compte que des flux induits par le projet ;
- raisonner indépendamment du mode de financement (il est pris en compte dans le taux d'actualisation de référence) ;
- prendre en compte la fiscalité (l'opérateur cherche à maximiser les flux après impôt).

b) le Taux de Rentabilité Interne financier

C'est le taux d'actualisation qui annule la valeur actualisée nette. Si le taux de rentabilité interne (TRI financier) est supérieur au taux d'actualisation de référence, l'investissement présente une rentabilité financière et on pourra faire l'étude fine de simulation du résultat.

En revanche, le TRI financier ne permet pas à l'opérateur de choisir entre deux projets mutuellement exclusifs : c'est le critère de la VAN qui reste pertinent dans ce cas de figure. Un projet A qui présente un TRI financier supérieur à celui d'un projet B n'est ainsi pas nécessairement plus pertinent que ce projet B.

c) la subvention ou apport externe³ à l'opération

Si la VAN du projet porté par un opérateur n'est pas suffisante pour assurer la viabilité de l'opération, on examinera :

- les adaptations possibles de la tarification, leur impact sur le trafic et la rentabilité socio-économique du projet ;
- les adaptations de la durée de concession (le cas échéant) ;
- et/ou la possibilité de subventions publiques ; on distinguera les subventions versées dans la période d'investissement et celle versées dans la période d'exploitation.

d) le temps de retour financier

C'est dans l'analyse précédente, le temps T^f nécessaire pour que la VAN soit au moins positive lorsque la valeur résiduelle est nulle.

7.2.2 Les étapes de l'étude financière

a) Afin de caractériser la rentabilité intrinsèque du projet considéré comme isolé et de comparer les projets entre eux, on est amené à faire, en première étape, un calcul de la VAN, du TRI financier et du temps de retour :

- qui ne tienne pas compte des modalités de financement (autofinancement, augmentation de capital ou emprunt) ;
- avant de décider de la politique d'amortissement (linéaire ou dégressif, amortissements de caducité ou régime dérogatoire prévus pour certains secteurs) ;
- donc avant de pouvoir évaluer la fiscalité liée au résultat.

b) Dès lors que le montage financier est suffisamment précisé, on complétera l'étude par un calcul plus fin de simulation du financement (emprunt, fonds propres), de la politique d'amortissement et du résultat après impôt.

³ Par exemple, des apports en nature

Dans ce calcul, on considérera les flux de trésorerie après paiement des frais financiers et remboursements du principal des emprunts.

c) Dans le cas d'un projet attribué à un opérateur existant (possibilités de péréquations internes), on fera une démarche similaire à la précédente en complétant l'étude, selon les modalités de montages financiers envisagées :

- par l'analyse du risque financier global que supporte l'opérateur porteur du projet : ce risque résulte de la dette, des marges dégagées, de l'investissement projeté, de la situation de la concurrence...
- par le calcul de l'apport différentiel de l'opérateur, défini comme la différence entre la valeur actualisée nette du projet porté par l'opérateur et celle du projet isolé.

On suppose que dans la situation de référence, l'opérateur est au moins dans l'équilibre financier. Sinon, il conviendra d'être plus sélectif sur les critères de rentabilité, c'est-à-dire : d'indiquer le déficit actualisé en situation de référence, les conditions et la date de retour à l'équilibre financier (si cela est pertinent).

d) On déterminera la rentabilité des capitaux engagés à l'aide des mêmes indicateurs (valeur actualisée nette et taux de rentabilité interne financier), après déduction des subventions publiques ou de l'apport externe à l'opération.

7.2.3. Présentation des résultats

Pour apprécier l'intérêt de la collectivité, l'étude mettra en évidence les impacts de la rentabilité financière du projet sur le volume des financements publics nécessaires, selon les différentes hypothèses retenues pour la tarification (et leurs effets sur les avantages de la collectivité) et, le cas échéant, pour la durée de concession (afin de comparer les projets entre eux, on prendra une durée standard de 30 ans pour les concessions).

Il sera intéressant de calculer le bénéfice pour la collectivité par euro de contribution publique.

On présentera enfin le bilan budgétaire et financier pour l'État et les collectivités territoriales, compte tenu :

- des contributions de toute nature envisagées (subventions, avances, bonifications d'intérêt) ;
- des redevances ou taxes perçues par les pouvoirs publics au titre de la réalisation et de l'exploitation du projet.

7.3 Analyse du risque financier

On cherche à apprécier la fragilité financière de l'opérateur, c'est-à-dire sa capacité à supporter des modifications de son environnement ou une détérioration de ses prévisions, tout en gardant une capacité de réaction.

Le risque financier doit s'apprécier :

- par rapport à la situation financière de l'opérateur qui résulte des engagements pris avant l'opération projetée ou à l'occasion de celle-ci ;
- par rapport aux clauses juridiques de concession ;
- par rapport à un changement de l'environnement extérieur (dérégulation par exemple).

7.3.1 Risque lié à la situation financière d'un opérateur public

Dans le cas où le projet est réalisé par un opérateur public en ayant recours à l'emprunt, l'examen du risque financier, des données relatives à l'exploitation et de la tarification s'impose. Plusieurs méthodes sont possibles pour appréhender ces risques ; on en citera deux :

Les ratios prudentiels :

Dans cette méthode, on ne cherche pas à évaluer un choc précis auquel l'opérateur risque d'être soumis, mais la fragilité de l'opérateur.

L'examen des ratios dette/chiffre d'affaires, dette/capacité d'autofinancement, dette/fonds propres est couramment pratiquée et est comparé à celui d'opérateurs du même secteur d'activité ou concurrents. Pour l'homogénéité de l'analyse, le crédit-bail ou la location de matériel de transport, sera analysée comme un financement de l'investissement (et donc réintégrés dans la dette) et non comme une consommation intermédiaire.

Chaque direction d'administration centrale indiquera, lorsque cela paraît pertinent, la valeur des ratios prudentiels que devront respecter les opérateurs publics de son secteur.

Les simulations financières :

A l'inverse de la méthode précédente, on cherche, par une simulation financière à 5 ans, à évaluer la capacité de réaction après un choc important et identifié (par exemple, forte baisse conjoncturelle de la clientèle, apparition d'une concurrence nouvelle...).

Cette simulation financière permettra d'apprécier si l'opérateur est à même de prendre seul des risques nouveaux liés aux projets.

7.3.2 Risque spécifique à la concession

En cas de concession, il y a partage des risques et des profits, liés à l'investissement et à l'exploitation, entre l'autorité concédante et le concessionnaire, pour une durée longue et dont le terme est fixé. Si l'évaluation des risques liés à la concession est mal faite, il y a risque de contentieux, soit que le concessionnaire fasse trop de bénéfice, soit que l'exploitation soit trop déficitaire ce qui pose le problème de subventions d'exploitation ou d'arrêt du service.

On doit examiner successivement :

a) Les atouts et les risques pris par le concessionnaire :

- durée de concession ;
- obligation de réaliser certains investissements dans un délai fixé ;
- possibilité par le concédant de racheter la concession, clauses de déchéance.

b) Les risques pris par le concédant devront faire l'objet d'une évaluation similaire (par exemple, reprise du passif et des actifs en fin de concession, charges de la friche si l'investissement n'est plus utilisable etc.).

7.3.3 Risque d'un changement de l'environnement extérieur

S'il y a dérégulation ou ouverture prochaine à la concurrence, l'évolution de la situation de l'entreprise et du rôle de l'État devra être anticipée. Dans ce cas les réflexions sur la tarification, les péréquations sectorielles concerneront l'ensemble des activités qu'elles soient ouvertes ou non à la concurrence. Un tel changement devrait faire l'objet d'un scénario particulier pour l'ensemble de l'évaluation.

7.4 Analyse de sensibilité

Dans le même esprit que pour l'analyse des avantages pour la collectivité (§ 5.4), on procédera à une étude de sensibilité des indicateurs de rentabilité financière et de risques financiers par rapport aux paramètres les plus importants.

6. Evaluation de la rentabilité financière d'une opération à péage et faisabilité financière au niveau du réseau concédé

6.1. Définitions et rôles respectifs des évaluations économique et financière

L'évaluation économique retient principalement des éléments non marchands (temps, confort, sécurité, nuisances) tandis que l'évaluation financière ne fait intervenir que les flux financiers en termes de recettes et de dépenses.

L'évaluation économique éclaire l'intérêt de l'ouvrage pour la collectivité tandis que l'évaluation financière traduit son intérêt tant pour l'opérateur que pour le concédant, en permettant d'apprécier les conditions de sa faisabilité financière.

L'évaluation économique est effectuée en francs constants alors que l'évaluation financière est effectuée en francs courants.

L'actualisation est effectuée avec le taux du Commissariat Général du Plan dans l'évaluation économique tandis qu'elle est effectuée avec le taux d'intérêt des emprunts à long terme dans l'évaluation financière.

6.2. Les interrelations entre les évaluations économique et financière

La faisabilité d'une concession est un arbitrage entre divers sous-optimums :

- la contrainte de financement qui limite les possibilités de réaliser des investissements économiquement rentables ;
- l'affectation des ressources, perçues sur l'usager plutôt que sur le contribuable, qui conduit à préférer les investissements pouvant être financés au détriment d'autres solutions pourtant plus intéressantes en termes de bilan économique pour la collectivité, mais qui assure leur faisabilité.
- l'effet d'éviction du péage qui réduit l'avantage économique de l'aménagement.

6.3. Evaluation de la rentabilité financière d'une opération à péage

Cette évaluation (cf. annexe 16) effectuée par le maître d'œuvre de l'étude supposera l'ouvrage pris en compte isolément, comme s'il devait être exploité par un nouvel opérateur dans des conditions normalisées. Le calcul de la valeur actuelle nette, du taux de rentabilité interne et de l'apport externe du concédant, qui sont les éléments nécessaires pour

apprécier à la fois l'opportunité et les conditions minimales d'une réalisation à péage, devrait être complété, pour en apprécier la faisabilité, par les éléments de comptabilité et les ratios significatifs d'une entreprise ainsi constituée. Cette deuxième partie de l'analyse ne fait pas l'objet de la présente instruction, car elle nécessite la connaissance des dispositions précises de la mise en concession. Celles-ci ne pourront résulter, compte tenu du nouveau cadre d'attribution des concessions, que d'une expertise des propositions des concessionnaires éventuels.

L'apport du concédant sera calculé dans l'hypothèse où l'Etat assume les risques de la concession et dans l'hypothèse où les risques sont assumés sans recours par le concessionnaire, ceci afin d'encadrer les situations qui feront l'objet de négociations ultérieures avec le concédant. Cette prise en compte du risque se traduira à ce stade par la différence des taux de rentabilité financiers à prendre en compte. Ce calcul incite à l'étude du séquençement, conduit à s'interroger sur l'opportunité de concéder des liaisons entières et met en évidence la rétroaction entre les possibilités de réalisation appréciées au niveau d'une liaison et le calcul des indicateurs économiques.

Un investissement non réalisable (financièrement ou techniquement) ne présente pas *a priori* d'intérêt, si ce n'est pour inciter à réexaminer la contrainte financière.

6.4. Faisabilité financière au niveau du réseau concédé

Cette faisabilité sera examinée par la direction des Routes compte tenu des contraintes juridiques et financières.

7. Présentation des résultats de l'évaluation

Cette présentation (cf. annexe 18) comportera les résultats de l'évaluation monétarisée, ainsi que leurs expressions plus concrètes en termes quantitatifs, complétées par une synthèse des effets non monétarisés. Cette présentation sera accompagnée de commentaires n'omettant pas la prise en compte de l'incertitude, à travers les tests de sensibilité et les valeurs de basculement. On indiquera les coûts des solutions d'aménagement qui permettent une meilleure acceptabilité au regard de la desserte du territoire, de l'environnement ou d'autres considérations pertinentes lors du débat public.

PRÉSENTATION DES RÉSULTATS DE L'ÉVALUATION ET COMPARAISON DES SCÉNARIOS D'AMÉNAGEMENT

1. Tableau de synthèse des scénarios d'aménagement

INDICATEUR	SCÉNARIO 1		SCÉNARIO 2		SCÉNARIO 3	
	Hypothèse basse	Hypothèse haute	Hypothèse basse	Hypothèse haute	Hypothèse basse	Hypothèse haute
Estimation du scénario d'aménagement (en MF courants)						
Coût d'investissement (MF 1994)						
Evaluation économique						
Date optimale de mise en service						
Avantage net annuel (MF 1994) :						
- à la date optimale de mise en service						
- à la date présumée de mise en service						
Avantage net global (MF 1994) actualisé en 1995 :						
- à la date optimale de mise en service						
- à la date présumée de mise en service						
Bénéfice actualisé en 1995 à la date optimale de mise en service (MF 1994)						
Bénéfice actualisé en 1995 à la date présumée de mise en service *(MF 1994)						
Bénéfice actualisé par franc investi à la date optimale de mise en service.						
Bénéfice actualisé par franc investi à la date présumée de mise en service						
Taux de rentabilité interne :						
- à la date optimale de mise en service						
- à la date présumée de mise en service						
Evaluation financière						
Valeur Actuelle Nette à la date présumée de mise en service						
Taux de rentabilité interne à la date présumée de mise en service						
Montant de la subvention équilibrant la concession						
Taux de subvention équilibrant la concession						
* Définie avec le maître d'ouvrage						

2. Effets non monétarisés

Les effets non monétarisés sur la saturation, sur l'emploi pendant la construction, l'entretien, l'exploitation, les effets induits sur les entreprises et la stratégie des acteurs feront l'objet d'une synthèse pour chacun des scénarios étudiés, établie conformément aux annexes correspondantes.

3. Prise en compte de l'incertitude

Il sera mis en évidence les incidences des différentes hypothèses de croissance du trafic et de coût d'investissement ainsi que de la valeur du coût d'investissement et du trafic à la mise en service qui annulent le bénéfice actualisé, toutes choses étant égales par ailleurs.

EVOLUTION PREVISIONNELLE DU TRAFIC PAR RAPPORT À 2011
Annexe 21 du cahier des charges

Année	Chiffre d'affaires	Coefficient / à 2011	Variation en %
2011	45 473		
2012	53 829	1,1838	18,4
2013	60 296	1,3260	32,6
2014	63 892	1,4051	40,5
2015	67 449	1,4833	48,3
2016	72 895	1,6030	60,3
2017	76 494	1,6822	68,2
2018	80 046	1,7603	76,0
2019	83 551	1,8374	83,7
2020	87 008	1,9134	91,3
2021	89 599	1,9704	97,0
2022	92 189	2,0273	102,7
2023	94 779	2,0843	108,4
2024	97 370	2,1413	114,1
2025	99 960	2,1982	119,8
2026	102 550	2,2552	125,5
2027	105 141	2,3122	131,2
2028	107 731	2,3691	136,9
2029	110 321	2,4261	142,6
2030	112 912	2,4831	148,3
2031	115 502	2,5400	154,0
2032	118 092	2,5970	159,7
2033	120 683	2,6539	165,4
2034	123 273	2,7109	171,1
2035	125 863	2,7679	176,8
2036	128 454	2,8248	182,5
2037	131 044	2,8818	188,2
2038	133 634	2,9388	193,9
2039	136 225	2,9957	199,6
2040	138 815	3,0527	205,3
2041	140 543	3,0907	209,1
2042	142 270	3,1287	212,9
2043	143 998	3,1667	216,7
2044	145 726	3,2047	220,5
2045	147 454	3,2427	224,3
2046	149 182	3,2807	228,1
2047	150 909	3,3187	231,9
2048	152 637	3,3567	235,7
2049	154 365	3,3947	239,5
2050	156 093	3,4327	243,3
2051	157 820	3,4706	247,1
2052	159 548	3,5086	250,9
2053	161 276	3,5466	254,7
2054	163 004	3,5846	258,5
2055	164 731	3,6226	262,3
2056	166 459	3,6606	266,1
2057	168 187	3,6986	269,9
2058	169 915	3,7366	273,7
2059	171 642	3,7746	277,5
2060	173 370	3,8126	281,3
2061	175 098	3,8506	285,1
	6 289 297		