

Synthèse de la consultation publique

Sur le projet de décision de transmission d'informations par les concessionnaires d'autoroute

Début : 30 mars 2017

Fin : 13 avril 2017

Sommaire

1. RAPPEL DES MISSIONS ET POUVOIRS DE DE L'AUTORITE	2
2. REMARQUES D'ORDRE GÉNÉRAL.....	3
2.1. Résumé des contributions	3
2.2. Prise en considération.....	3
3. SUR LES ELEMENTS DE SUIVI CONTRACTUEL.....	5
3.1. Résumé des contributions	5
3.2. Prise en considération.....	5
4. SUR LE CADRE DE COLLECTE DU PROGRAMME D'INVESTISSEMENT.....	6
4.1. Résumé des contributions	6
4.2. Prise en considération.....	6
5. SUR LE CADRE DE COLLECTE DES DONNEES DE TRAFIC.....	7
5.1. Résumé des contributions	7
5.2. Prise en considération.....	7
6. SUR LE CADRE DE L'ETUDE FINANCIERE.....	8
6.1. Résumé des contributions	8
6.2. Prise en considération.....	8

1. RAPPEL DES MISSIONS ET POUVOIRS DE DE L'AUTORITE

La loi n° 2015-990 du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques confie, à compter du 1^{er} février 2016, de nouvelles compétences à l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières (ci-après désignée par « l'Autorité ») dans le domaine des autoroutes concédées.

Dans ce cadre, l'Autorité a notamment pour missions :

- de veiller au bon fonctionnement du régime des tarifs de péage autoroutier ;
- de surveiller les performances économiques du secteur ;
- de rendre des avis sur les projets de contrats de concession ou d'avenants aux contrats existants ;
- de mener des études et toute action d'information nécessaire dans ce secteur.

Pour l'exercice de ces missions, elle a, par décision n° 2016-100 du 15 juin 2016, imposé la transmission régulière d'informations par les sociétés dans le secteur des autoroutes concédées.

A l'issue du premier exercice de collecte de données intervenu au titre de l'année 2016, l'Autorité a souhaité modifier sa décision compte tenu d'une part des difficultés rencontrées par certaines sociétés afin de répondre à la demande et d'autre part de la nature et de la qualité des réponses transmises. L'Autorité a donc souhaité interroger les acteurs du secteur sur son projet de modification de la décision n° 2016-100 du 15 juin 2016 dans le cadre d'une consultation publique qui s'est déroulée du 30 mars au 13 avril 2017. Les contributeurs étaient invités à se prononcer sur la nature des données demandées, leur confidentialité ou encore la fréquence de collecte.

Six réponses ont été reçues par l'Autorité le 13 avril 2017 :

- Une réponse de l'ASFA (Association des Sociétés Françaises d'Autoroute), présentée comme l'expression des sociétés concessionnaires d'autoroutes (SCA) et prenant la forme d'une contribution complétant celle envoyée le 27 mai 2016 dans le cadre de la consultation publique relative au projet de décision initiale.
- Cinq réponses de sociétés concessionnaires :
 - Une au nom des sociétés du groupe Vinci Autoroutes (ARCOUR, ASF, COFIROUTE et ESCOTA) ;
 - Une au nom des sociétés du groupe APRR (APRR, AREA et ADELAC) ;
 - Une au nom des sociétés du groupe SANEF (SANEF et SAPN) ;
 - Une réponse de la société ATLANDES ;
 - Une réponse de la société SFTRF : cette dernière indique n'avoir aucune observation sur le projet de décision modifié.

Le présent document synthétise les éléments de réponse reçus et fait état de la manière dont ceux-ci ont été pris en compte dans la décision n° 2017-047 du 24 mai 2017.

2. REMARQUES D'ORDRE GÉNÉRAL

2.1. Résumé des contributions

- La plupart des répondants apprécie l'intention de l'Autorité d'harmoniser la nature et le format des données collectées avec ceux des données déjà transmises à l'autorité concédante dans le cadre de leurs obligations contractuelles. Cette proposition a émergé à l'issue des échanges ayant permis de comprendre les difficultés rencontrées par certaines sociétés lors du premier exercice de collecte. Certains constatent toutefois encore un écart, notamment pour l'« étude financière » de l'annexe 2, entre la version soumise à la consultation publique et celle faisant l'objet de projets d'avenant à leurs contrats de concession, en cours d'examen par les services de l'Autorité. Elles souhaitent que l'Autorité aligne son modèle sur celui envisagé dans le cadre de futurs « contrats de plan » négociés avec l'autorité concédante mais non signés à ce stade.
- Plusieurs répondants ont souhaité rappeler que certains éléments (sur lesquels ne portaient pas les modifications dans le cadre de la présente consultation publique) étaient couverts par le secret des affaires ou pouvaient être vus comme des informations privilégiées du point de vue de la réglementation boursière (points 9.a. et b. du projet mis en consultation).
- Certains répondants ont également indiqué que certains éléments collectés (sur lesquels ne portaient pas les modifications soumises à la présente consultation publique) semblaient disproportionnés ou inutiles au regard des missions de l'Autorité (paragraphe 3.1 et 3.3 et plus spécifiquement les points 11.c., d., f., et g. du projet mis en consultation).

2.2. Prise en considération

- L'Autorité rappelle que la quasi-totalité des éléments collectés dans le cadre de cette décision est déjà produite dans le cadre de l'exécution normale du contrat ou en réponse à diverses obligations légales s'imposant en parallèle aux concessionnaires. Elle souligne que, pour pouvoir porter un regard sur la situation économique et financière au niveau sectoriel, elle doit harmoniser certains éléments fournis de manière très disparate entre sociétés dans les documents de suivi portés à la connaissance de l'Autorité.

Au surplus, l'Autorité souligne que les études financières prévues dans le cadre du suivi de l'exécution des contrats ne sont, à l'heure actuelle, pas identiques pour l'ensemble des 17 sociétés concessionnaires d'autoroute. A titre d'exemple, l'Autorité rappelle que l'ensemble des sociétés ne bénéficie pas, dans le cadre contractuel actuel, d'un modèle d'étude harmonisé (cf. à cet égard les contrats de la société ALIS et de la société COFIROUTE relatif à la réalisation du Duplex A86¹ et dont les articles 35 prévoient des prévisions financières n'excédant respectivement pas deux et cinq ans). Au demeurant, l'Autorité souligne qu'elle ne saurait s'appuyer sur des études financières prévues dans le cadre de « contrats de plan » dont la durée se limite aux cinq prochaines années. En effet, le cadre de collecte de l'Autorité a vocation à s'inscrire dans un processus de long terme dépassant l'échéance quinquennale d'un contrat de plan. L'Autorité confirme s'être rapprochée de l'autorité concédante en vue d'harmoniser ce modèle pour l'ensemble des sociétés concernées.

¹ <http://www.developpement-durable.gouv.fr/societes-concessionnaires-dautoroutes-sca>

- Concernant la protection au titre du secret des affaires et/ou de la réglementation boursière pour les données indiquées aux points 9.a. et b. du projet soumis à la consultation publique, l'Autorité rappelle les éléments de réponses apportés en page 3 de la synthèse de la consultation publique ayant précédé l'adoption de la décision n° 2016-100² :

« Concernant le secret des affaires, l'Autorité entend s'inscrire dans le respect des dispositions existantes concernant la protection dont certaines informations bénéficient au regard de celui-ci. A cet égard, l'Autorité précise que les dispositions des articles 11 et 12 de son règlement intérieur, relatives à la demande et au traitement de protection au titre du secret des affaires, trouvent pleinement à s'appliquer dans le cas de la présente décision. Les sociétés sont donc invitées à formuler une demande de protection assortie de tous les justificatifs utiles, demande qui sera examinée par les services de l'Autorité. De plus, d'autres données ou informations que celles demandées peuvent être occultées à l'initiative des services, pour préserver les intérêts légitimes de tiers. Enfin, il est rappelé que la confidentialité d'informations ne peut être un obstacle à la transmission d'informations à l'Autorité. »

- Concernant le bienfondé des éléments demandés aux paragraphes 3.1 et 3.3 du projet mis en consultation, l'Autorité ne peut que renvoyer de nouveau aux éléments de réponse apportés dans la synthèse susmentionnée. En ce qui concerne plus précisément les points 11.c., d., f., et g. du projet soumis à consultation publique en 2016, elle rappelle les éléments de réponse spécifiquement apportés en page 6 du même document :

« L'analyse statistique de l'exploitation et de la qualité du réseau, de l'intensité du trafic ou de la congestion sur des tronçons ou O/D, ou encore de l'environnement d'exploitation (accessibilité, exposition à la concurrence modale, zones de chalandises) nécessite d'avoir une connaissance précise du réseau exploité par les SCA. De même, la compréhension, l'analyse et le suivi des performances économiques en termes de gestion des concessions ne peut être réalisée qu'en prenant en compte de manière précise, entre autres éléments, les caractéristiques du réseau exploité.

Enfin, l'Autorité rappelle que l'article L.122-31 du code de la voirie routière énonce que les « concessionnaires d'autoroute (...) sont tenus de lui fournir (...) tout élément statistique relatif à l'utilisation et à la fréquentation du réseau ». La cartographie détaillée du réseau est donc un élément clé nécessaire en appui de ces données pour toute analyse statistique localisée. De plus, certaines données relatives aux caractéristiques des voies et de certains équipements sont déjà exploitées et diffusées par l'IGN (BD CARTO®). L'Autorité rappelle à toutes fins utiles qu'elle s'est équipée techniquement pour traiter et exploiter des bases de données de grande taille ainsi que des données SIG. Elle peut donc, sous conditions de validation préalable, accepter la transmission de données sous des formats exploitables alternatifs aux tableaux proposés en annexe de la décision, pour limiter les charges de mises au format par les acteurs.

L'Autorité entend donc collecter ces données quand bien même elles ne seraient pas reportées dans les rapports annuels des concessions.

Concernant les données techniques relatives à la congestion et aux indicateurs de qualité du service et du réseau, l'Autorité souligne que ces données constituent la base minimale nécessaire pour évaluer le degré, le mode et les conditions d'utilisation des réseaux. Elles sont ainsi nécessaires pour la tenue d'analyses économiques et statistiques cohérentes de l'utilisation du réseau. »

² <http://www.arafer.fr/wp-content/uploads/2016/06/Synthese-consultatoin-publique-collecte-de-donnees-SCA.pdf>

Au demeurant, en ce qui concerne plus spécifiquement les éléments prévus aux points 11.c. et 11.d., ceux-ci ont déjà été transmis lors de l'exercice 2016 sans soulever de difficultés et les modifications apportées dans cette nouvelle décision sont, dès lors, marginales s'agissant de documents déjà produits et envoyés au concédant.

3. SUR LES ELEMENTS DE SUIVI CONTRACTUEL

Les parties prenantes ont été interrogées sur la fourniture de documents d'exécution prévus dans le cadre de certains avenants aux cahiers des charges (contrat de plan ou d'entreprise, avenants conclus pour la mise en œuvre de plans d'investissement, etc.) mais n'entrant pas nécessairement dans le champ de l'article 35 de ceux-ci et de son compte-rendu d'exécution.

3.1. Résumé des contributions

- La plupart des répondants ont indiqué que cette transmission n'appelle pas de remarque ou d'objection.
- La société ATLANDES indique que la précision apportée en fin de paragraphe 9.d., indiquant que ces éléments de suivi sont attendus dans le cadre d'un avenant et non dans le cadre « *de 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)* », est une clarification bienvenue.
- Le groupe Vinci Autoroutes indique à cet égard « *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.* ».

3.2. Prise en considération

- L'Autorité prend acte que la transmission des documents de suivi prévus dans le cadre de certains avenants (contrat de plan ou d'entreprise, avenants conclus pour la mise en œuvre de plans d'investissement, etc.) ne soulève pas d'objections ou de difficultés particulières pour les sociétés.
- A cet égard, elle rappelle que dans le cadre de sa mission de « *veille[r] au bon fonctionnement des tarifs de péage* », elle n'a ni l'intention, ni vocation à se substituer à l'autorité concédante dans sa mission de contrôle des tarifs de péage. Les éléments demandés, en particulier ceux relatifs aux trafics et aux tarifs de péage, ont notamment pour objet de mieux comprendre les dynamiques à l'œuvre dans ce secteur, comme celle de la formation du chiffre d'affaires des SCA et de permettre une analyse des évolutions dans le cadre, par exemple, du rapport quinquennal relatif à l'économie générale des conventions de délégations.

4. SUR LE CADRE DE COLLECTE DU PROGRAMME PLURIANNUEL DES INVESTISSEMENTS

Les parties prenantes ont été interrogées sur l'harmonisation du programme pluriannuel des investissements selon un cadre unique porté dans l'étude financière (point 11.2.b. et annexe 2).

4.1. Résumé des contributions

- La quasi-totalité des répondants signale l'impossibilité de suivre les dépenses d'investissement passées en « données décaissées » car celles-ci ne sont suivies que comptablement.
- Le groupe APRR signale que la demande de fournir le cumul des montants d'investissement depuis l'origine de la concession semble difficile à satisfaire pour l'ensemble des opérations. Le groupe SANEF n'est pas favorable au suivi par opération dans le cadre de l'étude financière, des suivis existant déjà dans le cahier des charges des concessions.
- Le groupe Vinci Autoroutes s'étonne de la « supposée hétérogénéité » des éléments transmis et suggère à l'Autorité de s'inscrire dans le niveau de détail prévu dans les contrats liant les sociétés du groupe à l'Etat.
- Plusieurs répondants signalent également que les dépenses d'investissement de maintenance ne sont pas suivies, en exécuté comme en prévisionnel, de manière aussi fine (exemple : péage, aires, développement durable...) par les sociétés et, en l'absence de définition consensuelle au niveau sectoriel, sont susceptibles de se superposer et donc d'être source de confusion.

4.2. Prise en considération

- L'Autorité prend acte des réponses apportées et précise que les données exécutées sont attendues dans un format comptable et les données prévisionnelles en flux.
- L'Autorité précise qu'elle n'a pas souhaité disposer des cumuls de montants d'investissement depuis l'origine de la concession pour l'ensemble des opérations. En effet, le code couleur du modèle indique que ce cumul n'est attendu que pour les opérations d'investissement en cours et identifiées contractuellement, notamment par le cahier des charges de la concession. Elle ne souhaite ainsi pas recueillir de données relatives aux dépenses liées à des opérations de développement achevées (par exemple contractualisées à l'occasion de précédents contrats de plan). A contrario, elle estime que ce cadre de suivi harmonisé pour l'ensemble des sociétés est nécessaire pour apprécier les éventuelles modifications apportées aux plannings prévisionnels de travaux et leurs éventuelles incidences financières (article 7.6 de certains contrats) dans le cadre de ses différentes missions et en particulier celle relative à l'évaluation du TRI des concessions telle que prévue par l'article L. 122-9 du code de la voirie routière.
- L'Autorité confirme que les documents d'exécution des 17 sociétés, y compris au sein des sociétés du groupe Vinci Autoroutes, sont de forme et de contenu différents. En ce sens, l'objet de la décision n° 2016-100 était bien de proposer un cadre de collecte commun en vue de produire de manière simple et robuste les analyses au niveau du secteur. A l'issue du premier exercice de collecte, l'hétérogénéité des réponses est objectivement constatée : celle-ci s'explique notamment par la diversité des situations des 17 sociétés concessionnaires. Ce sont justement ces difficultés qui sont à l'origine de la révision de ladite décision, objet de la consultation publique.

- L'Autorité prend acte du caractère non exhaustif ou trop précis de certaines catégories de travaux de renouvellement et de maintenance indiquées dans le cadre de l'étude. Elle a donc réduit le niveau de détail demandé aux trois premiers items (chaussées, ouvrages d'art et tunnels) et regroupé le reste des dépenses d'investissement de renouvellement dans une unique catégorie. Elle précise, en réponse à une interrogation du groupe APRR, que la distinction entre travaux de renouvellement / d'entretien et investissements réalisés au titre de contrats de plan / plan de relance autoroutier / etc. était présente dans le document mis en consultation : la première partie (ligne 4 et suivantes) du programme d'investissement regroupant des investissements dits de « développement » (issus notamment des contrats de plan, plan de relance autoroutier, etc.) et la seconde partie (ligne 35 et suivantes) ceux dits de « maintenance et renouvellement » correspondant aux obligations normales du concessionnaire.

5. SUR LE CADRE DE COLLECTE DES DONNEES DE TRAFIC

Les parties prenantes ont été interrogées sur le caractère imposé du cadre de collecte des données de trafic collectées et la modification de la périodicité de collecte de ces données ainsi que celle des indicateurs de congestion à une fréquence annuelle (annexe 1).

5.1. Résumé des contributions

- Les répondants indiquent n'être pas défavorables à la transmission des données selon le format souhaité (niveau de détail mensuel) et dont la fréquence de collecte est ramenée du trimestre à l'année.
- Plusieurs répondants signalent que les éléments de recettes issus de ce tableau constitueront une recette théorique et non la recette réelle. Le groupe APRR s'interroge sur la pertinence du détail demandé (distinction week-end / semaine et abonnés / non abonnés) dans le cadre de son « analyse de l'évolution de l'économie générale de la concession ».

5.2. Prise en considération

- L'Autorité prend acte que le cadre désormais imposé pour les données de trafic n'appelle pas de remarques, sous réserve d'un ajout (le détail par classe) dont l'absence dans le tableau résulte d'une erreur matérielle.
- L'Autorité prend bonne note du caractère théorique des montants de recettes renseignés dans ce cadre, notamment au vu des explications des sociétés sur l'impossibilité d'un rapprochement systématique entre un trajet donné et la tarification « abonné » qui pourrait lui être appliquée. La distinction des trafics selon les périodes de la semaine et celle des recettes selon les catégories « abonnés » / « non abonnés » fait partie des éléments importants de l'analyse qu'elle sera amenée à conduire sur l'économie générale des conventions de délégation. En effet, les recettes de péages constituant 97% du chiffre d'affaires du secteur, il est nécessaire pour l'Autorité de disposer d'une vision la plus désagrégée possible de leur structure, afin d'appréhender les différentes dynamiques à l'œuvre pesant sur leur évolution, tant société par société qu'au niveau sectoriel.

6. SUR LE CADRE DE L'ETUDE FINANCIERE

Les parties prenantes ont été interrogées sur la modification du cadre de l'étude financière présentée en annexe 2. Les interrogations relatives à l'harmonisation de ce cadre avec celui de l'autorité concédante ont été traitées dans la première partie du présent document et ne seront donc pas reprises dans cette partie.

6.1. Résumé des contributions

- Plusieurs répondants signalent l'impossibilité d'indiquer un chiffre d'affaires par classe tarifaire, notamment en raison des problématiques d'abonnement. Ils précisent n'être en mesure d'apporter cette distinction qu'entre véhicules légers (VL) et poids lourds (PL).
- Plusieurs répondants prennent note que l'Autorité, notamment suite au retour des sociétés à l'issue du premier exercice de collecte, prend acte de la non production du CMPC comme indicateur par les sociétés. Certains relèvent que l'Autorité demande toutefois de fournir les valeurs de CMPC retenues lors des tests de dépréciation des titres des SCA ou des écarts d'acquisition chez leurs actionnaires. Elles l'assortissent de recommandations sur l'utilisation et l'analyse qui pourraient être faites de cet élément, indiquant – par exemple – que « *ce taux ne saurait préfigurer de la rentabilité attendue par les actionnaires des SCA sur des nouveaux projets* ».
- Deux répondants indiquent que l'étude financière fait référence à des agrégats de la liasse fiscale et qu'elle semble vouloir « *faire la synthèse de détails de comptes sociaux avec ceux de liasses fiscales et des informations complémentaires fournies en parallèle* ». L'un d'eux précise de plus que les sociétés ne sauraient être engagées par les retraitements demandés.
- Deux répondants indiquent ne pas pouvoir fournir un comparatif de l'écart prévu / réalisé pour les exercices 2015 et 2016 compte tenu de l'évolution du cadre de l'étude par rapport à celui de l'année précédente.
- Le groupe Vinci Autoroutes indique ne pas pouvoir détailler les éléments prévisionnels selon une maille identique à celle des données réalisées (détail des charges externes entre « Energie, achats stockés et consommables », « Entretien courant » et « Autres prestations et charges externes ») et précise donc que l'écart prévu / réalisé ne pourra être effectué et analysé qu'au niveau agrégé.
- Le groupe APRR indique que, compte tenu des retraitements effectués par l'Autorité, les informations que cette dernière publie ne seront pas conformes à la communication financière de la société et que cela pourrait être source de confusion. Il invite l'Autorité à ne publier que les chiffres publiés par les sociétés.
- Le groupe APRR précise également que, pour la société ADELAC, il « *n'est pas possible d'apporter des modifications au modèle financier tel qu'il a été audité et validé par les prêteurs. Le modèle d'annexe 2 tel qu'il est proposé par l'ARAFER ne pourra donc être complété que dans la mesure où les informations demandées peuvent être extraites de ce modèle* ».

6.2. Prise en considération

- L'Autorité prend acte que les sociétés ne sont pas en capacité d'établir leur chiffre d'affaires par classe de véhicule. Elle modifie son cadre de collecte en ce sens. A cet égard, elle précise que la

notion de « hausse théorique » indiquée aux lignes 18 à 22 du second onglet du projet d'étude financière renvoie effectivement à celle issue de l'application théorique des hausses prévues dans le cahier des charges de la concession, la hausse réelle pouvant, par construction des grilles tarifaires lors des hausses annuelles, différer sensiblement de celle-ci dans certains cas.

- L'Autorité prend note des réserves indiquées par les sociétés concernant le taux d'actualisation retenu lors de tests de dépréciations des titres des SCA et, en particulier, que ceux-ci ne préfigurent pas une rentabilité attendue lors de projets nouveaux. La décision adoptée par l'Autorité a été modifiée en ce sens.
- L'Autorité, dans ce cadre modifié de l'étude financière, a souhaité préciser pour certaines lignes que les éléments attendus correspondaient à ceux portés dans les liasses fiscales. Cette approche n'a qu'une vocation informative et vise à éviter d'écrire de fastidieuses définitions en faisant référence aux liasses fiscales. Elle ne souhaite nullement établir un lien systématique entre les comptes sociaux des sociétés et les documents fiscaux qu'elles renseignent.
- L'Autorité s'interroge sur la difficulté, déjà évoquée lors du précédent exercice, des sociétés à renseigner le cadre prévu / réalisé a minima pour le compte de résultat prévisionnel et au niveau aggloméré. Les études financières fournies jusqu'alors à l'autorité concédante semblent pouvoir permettre un tel exercice, à tout le moins sur une partie de l'étude (en particulier la partie relative au compte de résultat et a minima à un niveau agrégé). Elle prend bonne note qu'à compter de la collecte portant sur l'exercice 2016, les sociétés seront en mesure de se livrer à cette analyse.
- L'Autorité s'interroge sur l'impossibilité avancée par les sociétés du groupe Vinci Autoroutes de fournir le détail de certains postes de charges, s'agissant notamment des achats et charges externes. S'il existe des limites inhérentes à une projection détaillée, toutes les autres sociétés, dont certaines de taille plus modeste, n'ont pas relevé de difficultés particulières de ce point de vue. L'Autorité maintient donc sa demande de disposer d'une projection des charges selon ce niveau de détail.
- L'Autorité sait l'écart qui peut exister entre la communication financière des sociétés auprès du public, d'investisseurs ou de prêteurs et celle qu'elle est amenée à effectuer notamment dans le cadre de sa « synthèse annuelle des comptes ». A cet égard, elle rappelle en avoir fait mention dans la production de cette synthèse consacrée à l'exercice 2015³ et précise qu'elle continuera à mentionner cette distinction lorsqu'elle sera amenée à rendre certains éléments des comptes publics. Néanmoins, la mission d'information et de transparence à l'échelle du secteur que lui a confié le Législateur nécessite de présenter de manière harmonisée et homogène les informations économiques et financières des concessionnaires et donc de procéder à certains retraitements des chiffres publiés par les sociétés.
- L'Autorité souhaite préciser qu'elle ne demande pas au groupe APRR d'apporter des modifications au modèle financier de la société concernée tel qu' « *audité et validé par les prêteurs* ». Si elle comprend que certains éléments en soient issus, l'étude financière demandée dans le cadre du projet de décision ne présente pas *a priori* le même degré de précision que celui d'un « *modèle prêteur* ». Au demeurant, d'autres sociétés de taille plus modeste et ne bénéficiant pas de l'appui technique et logistique d'un grand groupe, tel le groupe APRR, ont été en mesure de produire cette étude, en extrayant, le cas échéant, les éléments demandés par l'Autorité d'un « *modèle prêteur* ». L'Autorité maintient donc sa demande.

³ Cf. le 4^{ème} paragraphe du 4.1. (p. 15) de ladite synthèse consultable [en ligne](#)