

Avis à la Communauté flamande concernant le financement alternatif de l'écologisation du parc de bus de De Lijn.

Le 21 décembre 2018, l'Institut des Comptes Nationaux (ICN) a reçu une demande d'avis de la société flamande de transport "De Lijn" concernant le traitement statistique d'un projet de déploiement de bus électriques (E-bus) dans les 13 centres urbains flamands. Des ajouts au dossier ont été envoyés à l'ICN le 22 janvier 2019.

De Lijn souhaite lancer un système de bus électriques dans les centres urbains flamands, ce qui aura un impact considérable sur l'infrastructure nécessaire (infrastructure de charge, connexions au réseau haute tension, etc.), le matériel roulant et l'organisation. Pour la réalisation du projet E-bus, elle ferait appel à un partenaire privé via un contrat DBFM (Design, Build, Finance and Maintain). Étant donné que le choix technique de l'infrastructure requise et des bus électriques est étroitement lié, un seul appel d'offres global serait émis pour les deux aspects.

De Lijn a transmis une description du projet. Un partenaire privé serait sélectionné pour la conception et la construction de l'infrastructure et la construction ou l'achat des bus. De Lijn elle-même offrirait des services pour une partie de l'entretien régulier et agirait en tant que sous-traitant désigné sous la supervision et la responsabilité du partenaire privé chargé de l'entretien. Le partenaire privé conclura à cet effet un service level agreement avec De Lijn. Si De Lijn n'est pas en mesure d'offrir des prix conformes au marché, le partenaire privé peut sélectionner quelqu'un d'autre, mais De Lijn a le "droit d'égaliser", c'est-à-dire d'égaliser l'offre de l'autre partenaire chargé de l'entretien.

Un système de bus électriques a une durée de vie technique prévue d'au moins 15 ans, ce qui correspondrait également à la durée du contrat DBFM.

Avis de l'ICN

Cet avis est basé sur le SEC 2010 et le *Guide to the statistical Treatment of PPPs* (Guide PPP).

Le projet implique une dépense en capital significative afin de créer de nouveaux actifs fixes [infrastructure et livraison (fabrication ou achat) des bus] par une société, qui les gère dans le but de fournir des services aux utilisateurs de l'infrastructure. Les recettes de la société prendront la forme de commissions de mise à disposition fournies par le secteur public. C'est pourquoi l'ICN considère que ce projet est un partenariat public-privé (PPP) au sens du SEC 2010 (paragraphe 20.276).

Les documents disponibles donnent une description générale d'un contrat DBFM qui ne permet pas encore à l'ICN d'effectuer une analyse approfondie en matière de traitement statistique.

Cependant, l'ICN peut déjà affirmer que les éléments du contrat DBFM décrits ci-dessous ont un impact sur le traitement statistique, conformément au guide PPP.

- Selon les estimations, les recettes découlant de l'exploitation s'élèvent pour De Lijn à moins de 20 % des commissions de mise à disposition dues. Sur la base du guide PPP, ces recettes supplémentaires ont une influence moyenne sur le traitement statistique.
- Le fait que le pouvoir adjudicateur endosse lui-même le rôle de sous-traitant pour l'entretien est considéré comme ayant une influence élevée sur le traitement statistique. Ceci est basé sur le chapitre 3.1 du guide PPP:

“Eurostat’s view is that the fact that the Authority takes responsibility for maintaining and/or replacing any component of the asset does influence the statistical treatment and is an issue of HIGH importance to the statistical treatment”

Outre l'identification des éléments qui ont une influence sur le traitement statistique, le guide PPP prescrit toutefois au chapitre 4 (*étape 2*) une analyse de l'étendue et de l'importance des éléments identifiés. Concrètement, l'ICN doit évaluer si l'étendue des tâches d'entretien reprises par De Lijn dans le cadre de ce contrat n'est pas telle qu'une qualification statistique autre que "influence élevée" devrait être attribuée à cet élément.

De Lijn a indiqué que l'étendue exacte de son rôle éventuel en tant que partenaire d'entretien n'est pas connue car elle fera l'objet d'une procédure d'appel d'offres et de négociations. Par conséquent, l'ICN n'est pas encore en mesure de se prononcer sur cet élément spécifique. L'ICN peut signaler que, si l'entretien régulier effectué par De Lijn est interprété de manière trop large et inclut également, par exemple, l'entretien du moteur, cet élément serait considéré comme un élément suffisant en soi pour inscrire les actifs au bilan de De Lijn.

Cet avis est basé sur les informations disponibles actuellement. L'ICN n'a pas encore pu analyser la nature du partenaire privé (dont la structure de l'actionnariat), ni l'ampleur réelle des réductions de mise à disposition. L'analyse définitive de l'ICN sera effectuée sur la base des contrats définitifs.

22/02/2019