

# Présentation et évaluation des contrats

(3<sup>e</sup> partie et fin)

Par Tlamsi Chabane

Principales problématiques comptables rencontrées

Au-delà des difficultés éprouvées pour trouver une définition complète pouvant décrire la pluralité de situations, les autorités publiques et les opérateurs privés ont buté des années durant sur le traitement comptable idoine qui reflèterait la réalité économique complexe de ces accords multi-formes afin d'arriver à produire, au final, une information financière fiable et pertinente à l'adresse des différents utilisateurs des états financiers de ces entités co-contractantes. Les principales problématiques comptables rencontrées sont résumées ci-après :

a- quel est le traitement comptable des droits du concessionnaire (le secteur privé) sur l'infrastructure ?

b- comment sont constatés les produits et le résultat à chaque phase du contrat (construction ou amélioration, exploitation et maintenance routinière, renouvellement de l'infrastructure),

c- comptabilisation et évaluation de la contrepartie prévue dans l'accord,

d- coûts d'emprunt,

e- traitement comptable ultérieur des actifs financiers et des immobilisations incorporelles,

f- éléments fournis au concessionnaire par le concédant et

g- comment appréhender comptablement l'obligation de renouvellement des actifs ?

Avant l'IASB, certains normalisateurs dont le CNC français ont tenté tant bien que mal de trouver une solution comptable aux contrats PPP. Aujourd'hui, la référence comptable en la matière paraît être l'Ifric 12 qui s'adresse uniquement aux concessionnaires (opérateurs privés). La question du traitement comptable chez les concédants publics se trouve dans la norme Ipsas 32—Service concession-arrangements (publiée par l'Ipsasb, soit l'équivalent de l'IASB mais pour le secteur public) qui propose un traitement «miroir de celui retenu dans la comptabilisation chez les concessionnaires selon l'Ifric 12. Le référentiel SCF propose aussi des directives comptables qui sortent fraîchement du PCG qui, lui-même, se base sur un vieux guide comptable élaboré par le CNC en 1975 mais resté non approuvé donc dénué d'une force réglementaire à ce jour. La description des principes de ce guide sera développée plus loin.

Les résultats des recherches entreprises par l'IASB

Conscient des pratiques historiques hétérogènes des groupes concessionnaires, le comité d'interprétation de l'IASB (ex-Ifric) s'est saisi du sujet en 2003. Pour faire connaître son point de vue préliminaire et le traitement comptable y afférent, le staff de l'Ifric a dû se servir des publications spécialisées de l'industrie, du rapport du Groupe de travail mis en place (avril 2003) et de nombreux documents de l'Ifric consacrés à ce projet, ainsi que des lettres de commentaires aux projets d'exposé-sondage D12, D13 et D14, que les différentes parties prenantes à la normalisation comptable ont adressé à l'Ifric.

Finalement, un large consensus s'est dégagé autour de l'interprétation lfric 12 dont la version finale a vu le jour le 30 novembre 2006, et le champ d'applica-

tion recouvre tout contrat de concession de service public dans lequel un concédant (une entité publique) contrôle et/ou régule les services fournis via une infrastructure concédée ainsi que leurs tarifs, et tout intérêt résiduel significatif dans l'infrastructure. Voici un exemple concret auquel doit s'appliquer ladite interprétation de l'IASB. Supposons une entité publique (Agence nationale des autoroutes) qui entre dans un accord portant sur (a) une autoroute (l'infrastructure) concédée par (b) un contrat de concession qui stipule les services à fournir par un opérateur (SNC Lavalin), à savoir la transformation de l'autoroute existante en une autoroute à trois voies et la fourniture de services d'entretien et de réfection périodique du revêtement, et la base de fixation du niveau de péage. Au cours de l'exécution du contrat, l'opérateur recevra (c) une contrepartie non monétaire durant la phase initiale de construction puis recouvrera le montant des péages auprès des usagers de l'autorou-

tée à la concession ne figurera pas dans les actifs du concessionnaire privé. Ce dernier comptabilisera en fait les droits (et les obligations y associées), découlant du contrat, dont il bénéficiera tout au long de l'exécution des dispositions de l'accord de concession. Ces flux de droits dont il est question ici représentent la nature de la contrepartie qu'il reçoit en échange de ses services.

Outre le concept du contrôle, le texte de l'IASB s'est focalisé sur une autre notion plus complexe, à savoir le risque de demande, qui permet d'identifier le modèle comptable approprié pour chaque type d'accord de concession. Cette référence comptable (lfric 12) reconnaît en fait trois différents modèles : modèle de l'actif financier, le modèle de l'immobilisation incorporelle et enfin le modèle hybride.

Le modèle de l'actif financier s'applique lorsque le risque de demande est quasiment assumé par le concédant public. Autrement dit, le concédant

***Dans les accords de partenariat visés par ledit texte de l'IASB, l'infrastructure mise en concession demeure contrôlée par le concédant sur toute la durée de vie du bien, car ce partenaire a le monopole de décrire la nature des services à rendre avec l'actif ainsi concédé, il détermine la population bénéficiaire de ces services et supervise en outre le mécanisme de fixation des tarifs. De plus, si au terme de la concession, l'actif concédé a une valeur résiduelle significative, celle-ci sera aussi contrôlée par le concédant par tout moyen juridique (propriété) ou autre possible.***

te ainsi agrandie. Au terme de la concession, la propriété de l'autoroute et du dispositif de recouvrement des péages, ainsi que tous les droits y attachés doivent être cédés au concédant sans contrepartie.

Description de la solution proposée par l'interprétation lfric 12

Le traitement s'est construit autour des considérations clés liées respectivement à (1) la notion du contrôle de l'utilisation de l'infrastructure, et (2) la partie assumant le risque de demande (c.-à-d., le risque que les flux de trésorerie générés auprès des utilisateurs du service public ne soient pas suffisants pour couvrir le montant de l'investissement réalisé par l'opérateur).

Dans les accords de partenariat visés par ledit texte de l'IASB, l'infrastructure mise en concession demeure contrôlée par le concédant sur toute la durée de vie du bien, car ce partenaire a le monopole de décrire la nature des services à rendre avec l'actif ainsi concédé, il détermine la population bénéficiaire de ces services et supervise en outre le mécanisme de fixation des tarifs. De plus, si au terme de la concession, l'actif concédé a une valeur résiduelle significative, celle-ci sera aussi contrôlée par le concédant par tout moyen juridique (propriété) ou autre possible. Compte tenu de cette conservation du contrôle par le concédant public, l'infrastructure affect-

endosse la responsabilité principale de payer au concessionnaire l'ensemble des prestations rendues (construction ou amélioration, exploitation, maintenance, renouvellement des actifs). Au final, les droits du concessionnaire satisfont aux conditions de la définition d'un actif financier, soit le droit inconditionnel à des flux de trésorerie fixes ou déterminables prévus dans le contrat.

Contrairement au modèle précédent, le modèle de l'immobilisation incorporelle prévoit que le risque de demande soit porté cette fois-ci par le concessionnaire puisque ce sont les usagers qui ont la responsabilité principale de payer pour les services d'exploitation rendus par le concessionnaire. Le concédant participe également à la rémunération de l'opérateur privé en contrepartie de ses prestations de construction, en lui accordant le droit (une espèce de licence) de facturer les usagers du service public fourni via l'infrastructure mise à la disposition de l'opérateur en vertu d'un accord de concession.

Ainsi, les droits acquis par le concessionnaire représentent une immobilisation incorporelle qui sera comptabilisée au même titre que toute autre immobilisation détenue par l'opérateur.

Si toutefois l'opérateur est payé pour ses services (c.-à-d., construction-rénovation-exploitation-maintenance), en partie par un actif financier, et en partie par une immobilisation incorporelle, la

contrepartie ainsi perçue est ventilée et comptabilisée par l'opérateur sur chacun de ces actifs identifiés séparément.

Il s'ensuit dans ce cas que les deux parties prenantes au contrat partagent le risque (risque de demande) que les flux de trésorerie générés par les utilisateurs du service public ne soient pas suffisants pour récupérer l'investissement de l'opérateur. Le dernier modèle dit hybride est donc adopté si jamais le risque de demande est partagé entre les deux co-contractants.

Nous avons mentionné précédemment que les contrats de PPP entrant dans le champ d'application de l'interprétation lfric 12 doivent comporter une première phase liée aux prestations de construction ou d'amélioration d'une infrastructure et une autre phase reliée à l'O&M (soit la gestion quotidienne de cette infrastructure ainsi que son entretien pour le maintien du potentiel productif). Durant la première phase de l'accord de concession, la réalisation de l'ouvrage par l'opérateur est comptabilisée comme une opération de construction avec dégagement du chiffre d'affaires et de la marge à l'avancement. Quant à la deuxième phase, le principe général appliqué consiste à comptabiliser des produits des activités ordinaires générés par l'opérateur, et les évaluer à la juste valeur de la contrepartie reçue ou à recevoir au titre des services fournis (obligation de performance satisfaite au fil du temps si un des trois critères de l'IFRS 15 satisfait, méthode PoC pour mesurer le niveau d'avancement de l'obligation de performance).

Par ailleurs, l'interprétation lfric 12 distingue entre les obligations de restauration et les services de maintenance. Ainsi, l'exercice du jugement peut être nécessaire pour déterminer si un programme de maintenance particulier réalisable par l'opérateur représente une obligation découlant des termes de sa licence à comptabiliser selon la norme appropriée (norme sur les provisions), ou un service fourni en vertu des termes de l'accord et dans cas, c'est une activité générant un produit des activités ordinaires.

En ce qui concerne les coûts d'emprunt, ceux-ci s'ajoutent uniquement au montant de l'immobilisation incorporelle que le concessionnaire comptabilise au cas où il obtient du concédant le droit de faire payer les usagers du service public en contrepartie de ses prestations de construction. Cet actif incorporel cadre notamment avec la définition d'un actif éligible car la licence n'est généralement pas disponible pour l'utilisation prévue jusqu'à ce que l'infrastructure soit construite ou améliorée par l'opérateur.

Les propositions du normalisateur comptable algérien (CNC)

Nous envisagerons maintenant les règles énoncées dans le SCF, celles-ci découlant de textes du PCG.

Néanmoins, cette référence croisée au PCG constitue, à mon avis, un cas de dérogation aux principes directeurs énoncés dans le cadre conceptuel qui, faut-il le souligner, réglemente la normalisation et la recherche comptable selon le référentiel algérien.