

Paris, le 6 décembre 2016

## **L'Arafer publie son premier rapport sur les comptes des concessionnaires d'autoroutes**

**L'Arafer publie aujourd'hui sa première synthèse des comptes des concessionnaires d'autoroutes pour l'exercice 2015, avec un éclairage particulier sur les conséquences financières, pour les années à venir, du gel des tarifs de péages décidé par le gouvernement en février 2015.**

Année charnière, 2015 a été marquée par le renforcement de l'encadrement du secteur des autoroutes concédées (loi Macron) ainsi que par l'accord conclu entre l'Etat et les concessionnaires sur le plan de relance autoroutier.

Chargée par la loi Macron d'informer le Parlement et les usagers des performances économiques et financières des concessionnaires et de veiller au bon fonctionnement du régime des péages, l'Arafer publie aujourd'hui son premier rapport sur les comptes du secteur. Il porte sur l'exercice 2015.

### **LES RÉSULTATS FINANCIERS**

Les sociétés concessionnaires d'autoroute (SCA) ont réalisé en 2015 un chiffre d'affaires de 9,4 milliards d'euros, en progression de 2,5%. Les 9 sociétés concessionnaires d'autoroute (SCA) « historiques »<sup>1</sup> représentent 95% du chiffre d'affaires du secteur.

La croissance du chiffre d'affaires a été portée principalement par les recettes des péages (+3,2%), qui ont augmenté à la faveur d'un trafic dynamique (+2,9%). Les 7 SCA privées (ASF, Escota, Cofiroute, APRR, Area, Sanef et SAPN) ont vu leurs tarifs de péage gelés par le gouvernement au 1<sup>er</sup> février 2015.

Parallèlement, les charges d'exploitation ont progressé moins vite (+ 1,5 %) que les recettes, ce qui a permis une amélioration de la marge opérationnelle, avec un EBITDA de 6,6 milliards d'euros, en augmentation de 3% par rapport à 2014.

L'allongement de la durée des principales concessions, suite à l'accord sur le plan de relance autoroutier, conduit mécaniquement à réduire les amortissements et à améliorer le résultat d'exploitation des concessionnaires (+ 7,3 %), qui atteint 4,8 milliards d'euros.

Les dividendes versés par les concessionnaires ont fortement augmenté pour atteindre 3,3 milliards d'euros (+127,5%), un montant supérieur au résultat net du secteur qui représente 2,2 milliards d'euros.

<sup>1</sup> Cofiroute, Escota, ASF, APRR, Area, Sanef, SAPN, ATMB et STRF

## LES CONSÉQUENCES DU GEL DES TARIFS DE PÉAGE DE FÉVRIER 2015

Le rapport de l'Arafer fournit un éclairage sur les conséquences, pour les années à venir, du gel des tarifs de péage décidé par le gouvernement le 1<sup>er</sup> février 2015 pour les 7 SCA privées.

Les avenants aux cahiers des charges, approuvés le 21 août 2015, matérialisent l'accord trouvé avec les SCA en avril 2015, y compris sur les compensations du gel des tarifs de péage.

**Ce gel sera compensé par des hausses spécifiques étalées entre 2019 et 2023. Pour l'usager, ce rattrapage sur cinq ans se traduit par une augmentation des péages supérieure à celle normalement prévue au 1<sup>er</sup> février 2015 : de + 0,23% à + 0,82%, selon les concessionnaires.**

Les écarts de tarifs sont très variés d'un concessionnaire à l'autre et ils sont d'autant plus importants que la hausse des péages prévue au 1<sup>er</sup> février 2015 était élevée.

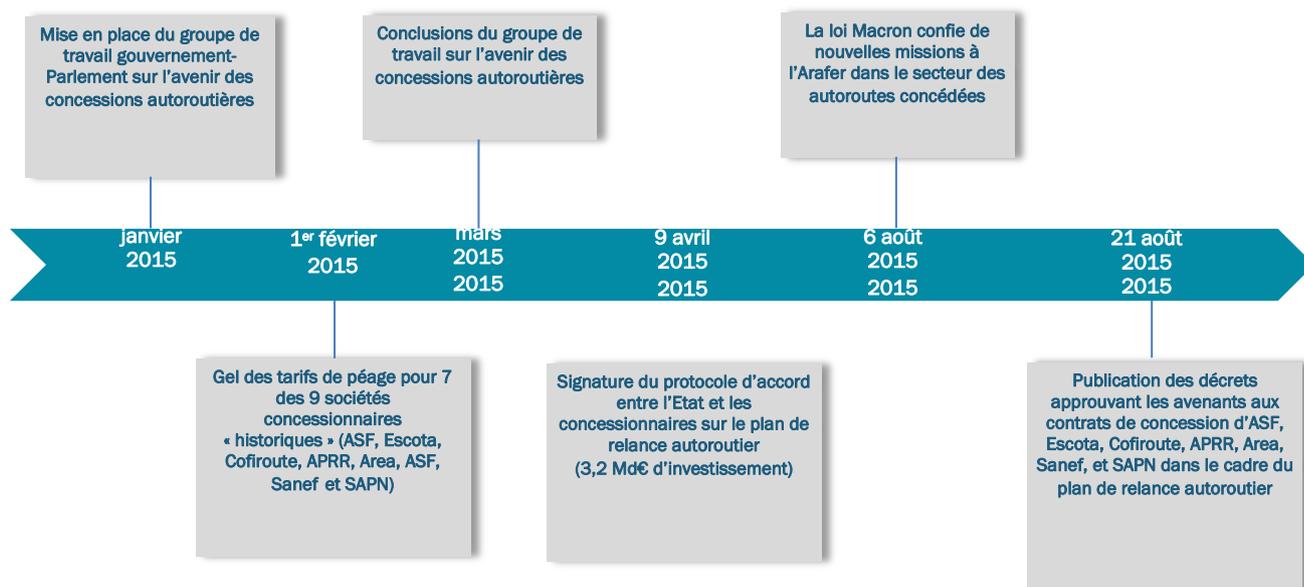
**Au final, les usagers paieront de l'ordre de 500 millions d'euros de péages supplémentaires sur la durée restante des concessions (environ 20 ans) pour compenser le coût du décalage de cette hausse des tarifs.**

Pour éclairer les termes de la compensation négociée entre le gouvernement et les SCA, l'Arafer a souhaité estimer les taux d'actualisation ressortant aujourd'hui des nouvelles augmentations de tarifs : ces taux traduisent le coût du décalage dans le temps de la perception des recettes initialement attendues des hausses prévues au 1<sup>er</sup> février 2015, en tenant compte des risques supportés sur l'évolution des trafics et de l'inflation.

A défaut d'avoir pu obtenir les hypothèses retenues dans le cadre de cet accord, le régulateur a construit ses hypothèses sur la base de prévisions publiques récentes. Ces hypothèses conduisent à des taux d'actualisation compris entre 9% et 11% en fonction des concessionnaires.

- [Consulter la synthèse des comptes des concessions autoroutières pour l'exercice 2015](#)

## Les faits marquants 2015



### À propos de l'Arafer

Depuis 2010, le secteur ferroviaire français est doté d'une autorité indépendante qui accompagne son ouverture progressive à la concurrence : l'Autorité de régulation des activités ferroviaires (Araf). La loi pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques du 6 août 2015 a élargi les compétences du régulateur aux activités routières : transport par autocar et autoroutes concédées.

Le 15 octobre 2015, l'Araf est devenue l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières : Arafer. Sa mission est de contribuer au bon fonctionnement du service public et des activités concurrentielles au bénéfice des clients du transport ferroviaire et routier. Ses avis et décisions sont adoptés par un collège composé de sept membres indépendants choisis pour leurs compétences en matière de transport ferroviaire, routier, dans le domaine juridique ou économique ou pour leur expertise des sujets de concurrence et présidé depuis août 2016 par Bernard Roman.