

Paris, le 20 décembre 2019

Malgré une progression moindre du trafic, la robustesse du secteur autoroutier se confirme en 2018

Le rapport de l'Autorité de régulation des transports présentant la synthèse des comptes des concessions autoroutières pour l'exercice 2018 témoigne de la robustesse du secteur pris dans son ensemble. Malgré un trafic moins dynamique, les indicateurs financiers du secteur ont connu une évolution favorable.

UN TRAFIC MOINS DYNAMIQUE

Si le trafic a continué de croître en 2018 sur le réseau des autoroutes concédées, il a toutefois connu un ralentissement. En effet, il a progressé de 0,6 % seulement en 2018, contre 1,9 % en 2017. Cette moindre croissance du trafic a été particulièrement nette pour les véhicules légers (+ 0,1 %). Même s'il a lui aussi connu un ralentissement (+ 3,4 % contre + 4,7 % en 2017), c'est le trafic des poids lourds qui a tiré la croissance globale. Le tassement du trafic s'explique sans doute en partie par le mouvement des « gilets jaunes » qui a marqué la fin de l'année 2018. Il pourrait aussi être lié au ralentissement de la production industrielle au niveau européen et à la hausse des prix du carburant.

UN CHIFFRE D'AFFAIRES PROGRESSANT DAVANTAGE QUE LE TRAFIC

Le chiffre d'affaires global (10,4 Mds d'euros) des sociétés concessionnaires d'autoroutes (SCA) a encore augmenté en 2018, et ceci, dans des proportions supérieures (+ 2,9 %) au trafic. Cette croissance est similaire à celle des recettes de péage (+ 2,9 %), les recettes annexes (principalement les redevances tirées des installations commerciales, qui représentent 2,6 % des revenus totaux) ayant moins augmenté (+ 1,9 %). La structure des tarifs et des trafics, c'est-à-dire leur dispersion par rapport au tarifs kilométriques moyens (TKM) et aux trafics moyens, semble favorable aux SCA. La hausse des charges d'exploitation ayant été contenue (+ 3,6 %), l'EBITDA¹ a enregistré une hausse de 2,9 %, égale à celle du chiffre d'affaires, et la marge d'EBITDA est restée à 72,7 %.

UN RESULTAT NET EN FORTE CROISSANCE APRES UNE ANNEE 2017 MARQUEE PAR UNE MESURE FISCALE EXCEPTIONNELLE

Prises dans leur ensemble, les SCA ont connu un fort accroissement (+ 13,1 %) de leur résultat net (3,1 Mds d'euros), en lien avec la poursuite simultanée de leur désendettement et de la diminution du

¹ L'EBITDA (earnings before interest, taxes, depreciation, and amortization) représente le résultat de l'activité avant prise en compte de sa politique de financement, de sa politique d'investissement et de la fiscalité sur les sociétés.

coût de leur dette qui a permis une nouvelle diminution des charges financières. La hausse du résultat net du secteur s'explique aussi par le retour à la normale de l'impôt sur les sociétés. En 2017, les SCA réalisant un chiffre d'affaires supérieur à 1 Md d'euros avaient été assujetties à une contribution exceptionnelle qui n'a pas été reconduite en 2018.

UNE PROGRESSION SIMULTANEE DES INVESTISSEMENTS ET DES DIVIDENDES VERSES

2018 a été une nouvelle année de croissance pour les investissements autoroutiers (+ 1,6 Md d'euros, soit + 8,9 %). D'une part, les SCA historiques ont amélioré et renouvelé leur réseau en application de leurs contrats de concession et du plan de relance autoroutier ; d'autre part, le réseau concédé s'est étendu avec les premiers travaux relatifs au contournement ouest de Strasbourg.

Les SCA ont également, dans leur ensemble, versé davantage de dividendes en 2018 qu'en 2017 (2,9 Mds d'euros contre 1,7 Md d'euros), un chiffre cependant en deçà des niveaux de 2015 (3,3 Mds d'euros) et 2016 (4,7 Mds d'euros).

Par ailleurs, les SCA ont continué de réduire leur endettement financier net en 2018 (- 0,6 Md d'euros).

DES RECOMMANDATIONS DE L'AUTORITE QUI ENTRAINERONT UNE MODERATION DES HAUSSES DE TARIFS DE PEAGE EN 2019 ET 2020

En 2018, 7 avenants destinés à mettre en œuvre le plan d'investissement autoroutier (PIA) de 2017 ont été signés. En amont, l'Autorité avait été consultée sur les projets d'avenants. À l'issue de son analyse, elle avait conclu que les augmentations des tarifs de péage projetées excédaient le juste niveau qu'il était légitime de faire supporter aux usagers. En définitive, même si toutes les recommandations de l'Autorité n'ont pas été suivies, les hausses de tarifs supplémentaires supportées par les usagers seront moindres, pour une prestation mieux calibrée.

- [Lire la synthèse des comptes](#)

A propos de l'Autorité de régulation des transports

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 élargit les compétences du régulateur aux activités routières : transport par autocar et autoroutes.

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.

Compétente pour la régulation des redevances aéroportuaires depuis le 1^{er} octobre 2019, l'Arafer est devenue l'Autorité de régulation des transports à cette date.

Ses avis et décisions sont adoptés par un collège composé de sept membres indépendants choisis pour leurs compétences en matière de transport ferroviaire, routier, aéroportuaire, dans le domaine juridique ou économique ou pour leur expertise des sujets de concurrence. Il est présidé depuis août 2016 par Bernard Roman.