

RAPPORT ANNUEL

**LA SYNTHÈSE DES COMPTES
DES CONCESSIONS AUTOROUTIÈRES**

> Exercice 2019

Propos liminaire

Ce cinquième rapport de l'Autorité, réalisé en application des dispositions du code de la voirie routière, s'inscrit dans la continuité du précédent exercice. Sa vocation demeure ainsi d'informer le Parlement, le public et les usagers sur les principaux constats qui peuvent être tirés de l'analyse des comptes transmis par les sociétés concessionnaires d'autoroutes sur l'année écoulée.

L'Autorité a conservé, pour cette « synthèse des comptes » relative à l'exercice 2019, une articulation autour de deux grands éléments :

- d'une part, une synthèse présentant les grandes tendances du secteur, naturellement liées à celles des sociétés « historiques » compte tenu de leur prépondérance ;
- d'autre part, un ensemble de fiches par société, qui retracent les principales évolutions de l'année écoulée.

Ces analyses reposent sur les données recueillies auprès des sociétés dans le cadre du dispositif de collecte de l'Autorité. L'analyse menée par l'Autorité reste par conséquent tributaire de la qualité des données communiquées.

Comme pour les précédents exercices, ces éléments n'ont pas vocation à fournir une analyse complète de la situation financière du secteur en général et de chaque société en particulier. En effet, les concessions portent sur une très longue durée, ce que, par construction, l'analyse des comptes d'un exercice particulier ne permet pas d'appréhender.

L'Autorité a publié en juillet 2020 son premier rapport sur l'« économie générale des conventions de concession ». Dans ce cadre, elle s'est attachée à donner des perspectives de plus long terme sur le modèle économique des concessions autoroutières. Le lecteur intéressé est invité à s'y référer.

Le lecteur peut également consulter le glossaire figurant en annexe 5 du présent rapport.

Synthèse

Méthode retenue

Le présent rapport, établi en application de l'article L. 122-9 du code de la voirie routière, est le cinquième de ce type. Il présente une synthèse des comptes des sociétés concessionnaires d'autoroutes (SCA) pour l'exercice 2019.

Après avoir présenté quelques éléments généraux sur le secteur, l'Autorité a fait le choix, dans la continuité des précédents rapports, de restituer les faits marquants de l'exercice puis d'articuler la synthèse des comptes autour de deux volets :

- le premier, reposant sur l'analyse de différents agrégats, offre une vision financière de l'ensemble du secteur ;
- le second permet une vision financière détaillée par société, grâce à un jeu de fiches disponibles en annexe.

Si les fiches reposent uniquement sur les données transmises par les sociétés concessionnaires à l'Autorité en application de sa décision n° 2020-031 du 14 mai 2020, les indicateurs financiers agrégés sont établis à partir de diverses sources. Ceci permet, en particulier, d'éviter les doubles comptes dans le cas des sociétés appartenant à un même groupe. La simple « addition » des indicateurs individuels ne permet donc pas de retrouver les indicateurs agrégés.

Synthèse des comptes des concessionnaires pour l'exercice 2019

Au niveau agrégé, l'analyse des comptes des SCA en 2019 tend à confirmer la bonne santé financière du secteur avec l'amélioration des principaux indicateurs financiers. Après la crise des « gilets jaunes » de 2018 et avant la crise sanitaire liée à l'épidémie de Covid-19 en 2020, les SCA ont connu une année 2019 sans événement notable.

La croissance du trafic, à 2,1 %, est revenue à un niveau similaire à celui de l'année 2017 après une année 2018 qui, avec une croissance de 0,6 %, avait été marquée par le mouvement des « gilets jaunes ». Compte tenu de l'augmentation parallèle des tarifs (en moyenne pondérée par les trafics, les tarifs kilométriques moyens – TKM – ont progressé de 1,9 %), les recettes générées par le péage ont augmenté de 3,8 %.

Au total, le chiffre d'affaires des SCA s'est établi à 10,6 milliards d'euros, en hausse de 3,8 % également, les recettes annexes (essentiellement des redevances versées par les exploitants des installations commerciales) ayant pour leur part connu une progression de 2,8 %.

Dans le même temps, les charges d'exploitation ont diminué de 1,5 %. Il en résulte que la marge d'EBITDA¹ a enregistré une amélioration de 5,7 % sur la période, permettant une amélioration du taux de marge d'EBITDA, qui est passé de 72,7 % à 74,1 %. Par ailleurs, les charges financières des SCA ont à nouveau diminué (- 14,6 %), avec la poursuite à la fois de leur désendettement et de la diminution du coût de leur dette. L'augmentation de 11,7 % de l'impôt sur les sociétés est au contraire venue tempérer la hausse du résultat net du secteur, qui ressort à 10,8 %.

L'année 2019 a également été caractérisée par une nouvelle année de croissance sur le plan des investissements, qui se sont établis à 1,9 milliard d'euros, en hausse de 17,6 %.

Enfin, les SCA, prises dans leur ensemble, ont versé des dividendes plus élevés en 2019 qu'en 2018 (3,1 milliards d'euros contre 2,9 milliards d'euros), mais qui demeurent inférieurs à ceux versés en 2015 (3,3 milliards d'euros) ou en 2016 (4,7 milliards d'euros).

¹ Voir annexe 5.

Éléments clés

5^{ème} rapport

SYNTHÈSE DES COMPTES DES CONCESSIONS AUTOROUTIÈRES EN 2019

Variations par rapport à l'exercice 2018

96,9 MILLIARDS

de véhicules.km

+ 2,1 %

de croissance du
trafic



7,6 c€ HT/km

pour les véhicules de
la **classe 1** sur le
réseau concédé

+ 1,9 %

de croissance des
tarifs kilométriques
moyens

10,6 MILLIARDS

d'euros
de **chiffre d'affaires**
+ 3,6 %



97,4 % de recettes
de **péage**



74,1% de marge
d'**EBITDA**
+1,4 point de pourcentage

3,1

MILLIARDS D'EUROS
de **dividendes** versés

+ 6,9 %

28,1

MILLIARDS D'EUROS
d'**endettement net**

- 2,6 %

1,9

MILLIARD D'EUROS
d'**investissements** réalisés

+ 17,6 %



01	CONTENU ET PÉRIMÈTRE DU RAPPORT	05	04	SYNTHÈSE ANNUELLE DES COMPTES DES CONCESSIONNAIRES	28
		09		Objet de la synthèse et sources d'informations employées	28
02	FAITS GÉNÉRAUX SUR LE SECTEUR	10		Éléments agrégés du secteur	29
	Données clés à l'échelle des sociétés	10	05	ÉLÉMENTS PAR SOCIÉTÉ	38
	Données clés à l'échelle des groupes	14	06	ANNEXES	39
03	FAITS MARQUANTS DE L'EXERCICE 2019	16		Annexe 1 Cadre juridique des concessions autoroutières	39
	Évolution du trafic autoroutier	16		Annexe 2 Historique du secteur	40
	Évolution des tarifs de péage	19		Annexe 3 Détail des composantes des hausses tarifaires pour les contrats comportant des hausses spécifiques	41
	Modifications du réseau concédé	24		Annexe 4 Précisions méthodologiques	42
				Annexe 5 Glossaire	46
				Annexe 6 Fiches par société	53

1. CONTENU ET PÉRIMÈTRE DU RAPPORT

Le présent rapport s'inscrit dans le cadre de l'article L. 122-9 du code de la voirie routière. Il comporte, au titre de l'exercice 2019 :

- des faits généraux sur le secteur ;
- une restitution des principaux événements qui ont eu lieu dans le secteur des autoroutes concédées ;
- une synthèse des comptes des concessionnaires à l'échelle sectorielle et un ensemble de fiches présentant les comptes de chaque société.

Pour rappel, la compétence de l'Autorité porte sur les contrats de concession autoroutière² conclus par l'État en application de l'article L. 122-4 du code de la voirie routière.

L'Autorité n'est pas compétente pour examiner les contrats de concession d'ouvrage d'art conclus en application de l'article L. 153-2 du code de la voirie routière, comme les contrats de concession des ponts de Normandie et de Tancarville.

De manière similaire, les contrats de concession des tunnels transfrontaliers du Mont Blanc (concéder à la société ATMB) et du Fréjus (concéder à la société SFTRF) n'entrent pas dans le champ de ce rapport (contrairement aux autoroutes A40 et A43 qui en assurent la desserte et sont exploitées respectivement par les mêmes sociétés) car ils ont été attribués en application de mesures législatives spécifiques pour chaque tunnel adoptées sur le fondement de conventions binationales³. Compte tenu de l'imbrication des contrats relatifs au tunnel et à l'autoroute pour les sociétés ATMB et SFTRF, l'Autorité a fait le choix d'examiner la situation financière de ces sociétés concessionnaires dans leur ensemble pour la partie relative aux éléments agrégés du secteur. Pour autant, l'Autorité n'étant pas compétente sur la partie « tunnel » de ces réseaux, les fiches synthétiques des deux sociétés ne présentent que les éléments disponibles à la maille des concessions autoroutières.

La compétence de l'Autorité porte ainsi sur 19 conventions de concession passées avec 18 sociétés⁴.

² Le cadre juridique des concessions autoroutières est présenté de façon synthétique en annexe 1. Pour plus de précisions, consulter le rapport sur l'économie générale des concessions publié par l'ART le 30 juillet 2020.

³ Tunnel du Mont Blanc : loi n° 57-506 du 17 avril 1957 autorisant la ratification de la convention du 14 mars 1953 entre la France et l'Italie « relative à la construction et à l'exploitation d'un tunnel sous le Mont Blanc » ; Tunnel du Fréjus : loi n° 72-627 du 5 juillet 1972 autorisant l'approbation de la convention entre la République française et la République italienne concernant le tunnel routier du Fréjus.

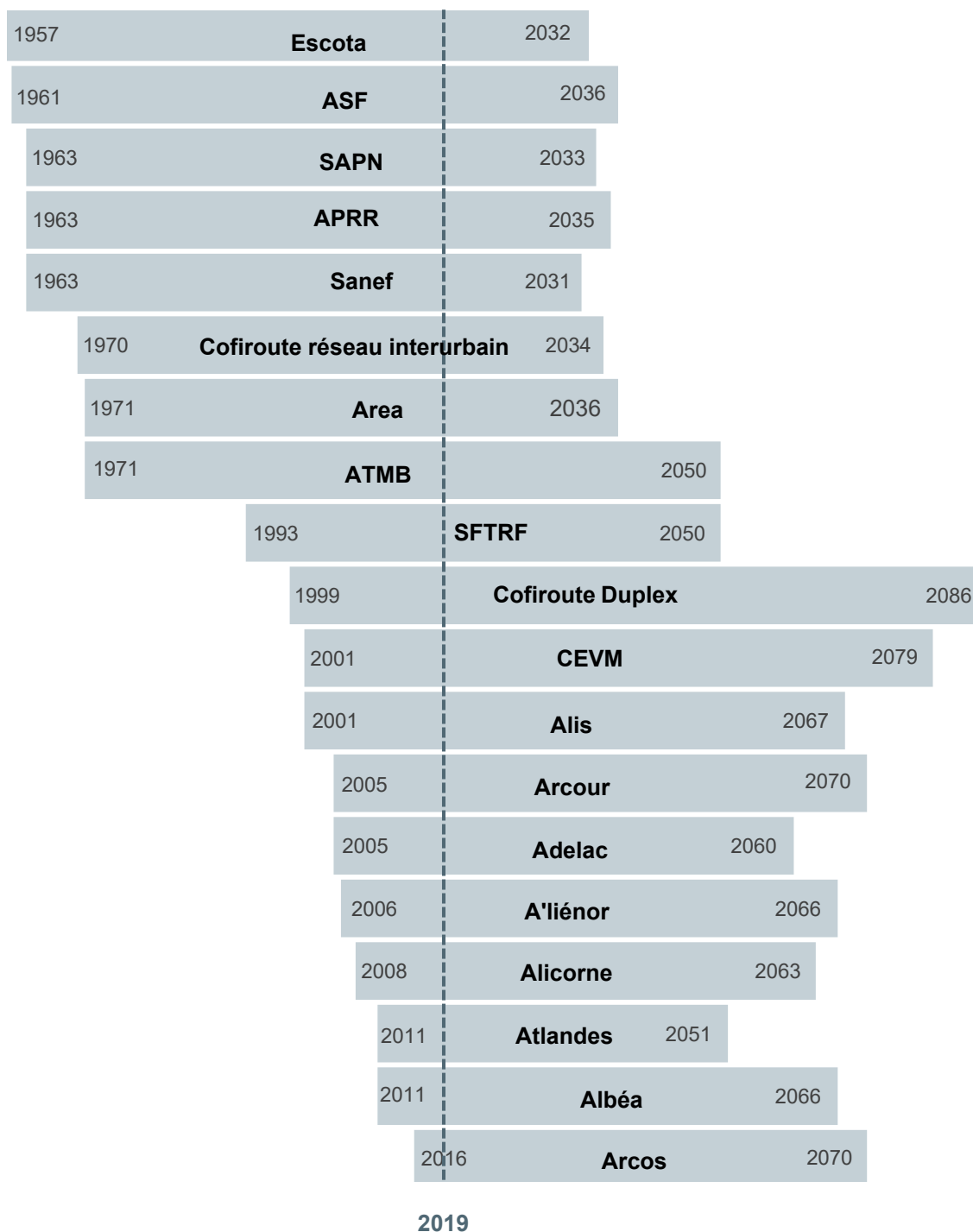
⁴ Une brève histoire du secteur et des acteurs qui le composent est présentée en annexe 2. Pour plus de précisions, consulter le rapport sur l'économie générale des concessions publié par l'ART le 30 juillet 2020.

2. FAITS GÉNÉRAUX SUR LE SECTEUR

2.1. Données clés à l'échelle des sociétés

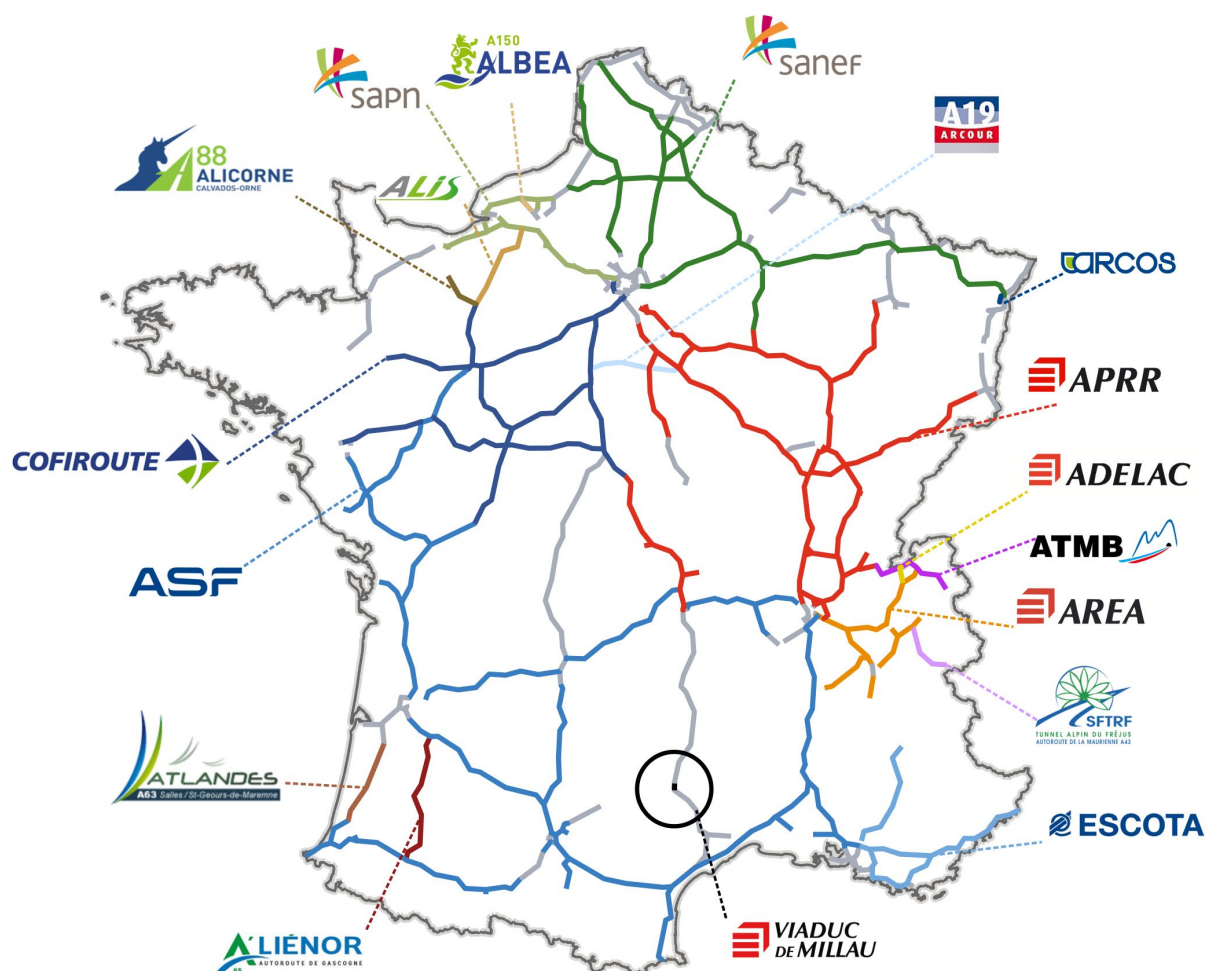
Le schéma ci-après présente les dates de début et de fin des contrats de concession autoroutière qui font l'objet du présent rapport⁵.

Début et fin prévisionnelle des contrats de concession en cours au 31/12/2019

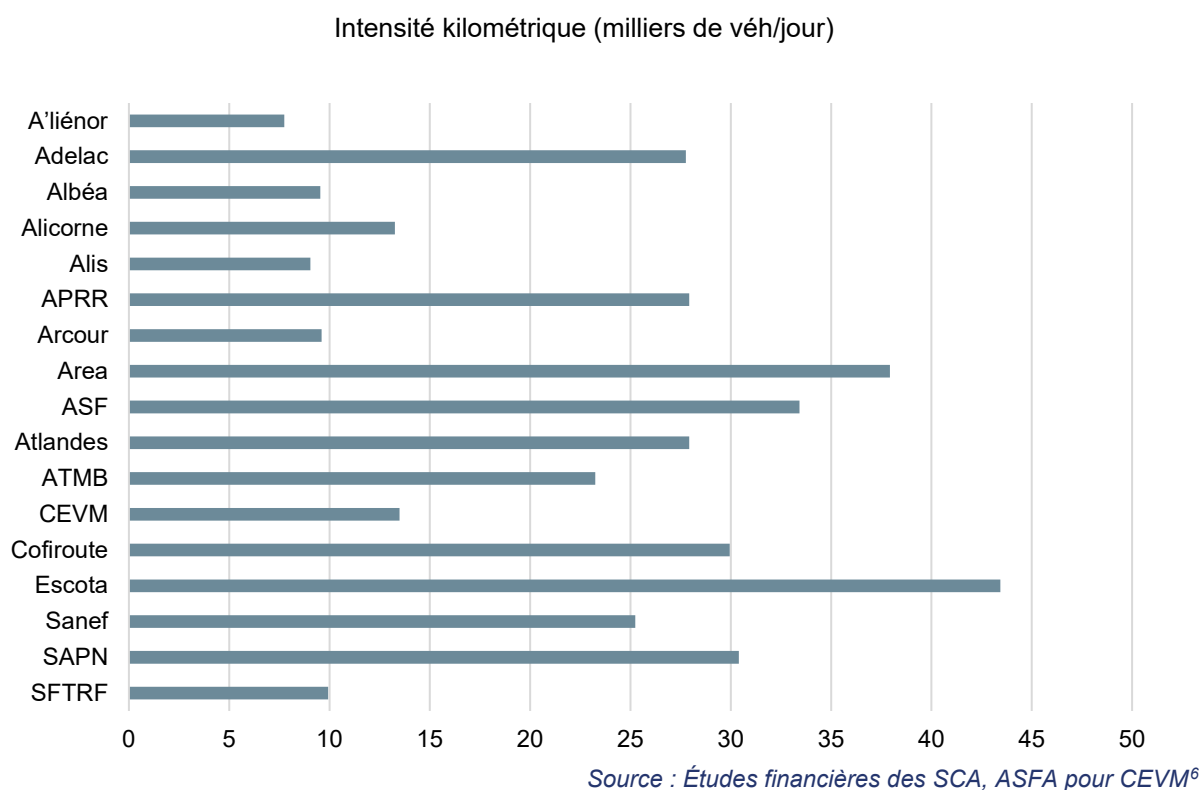
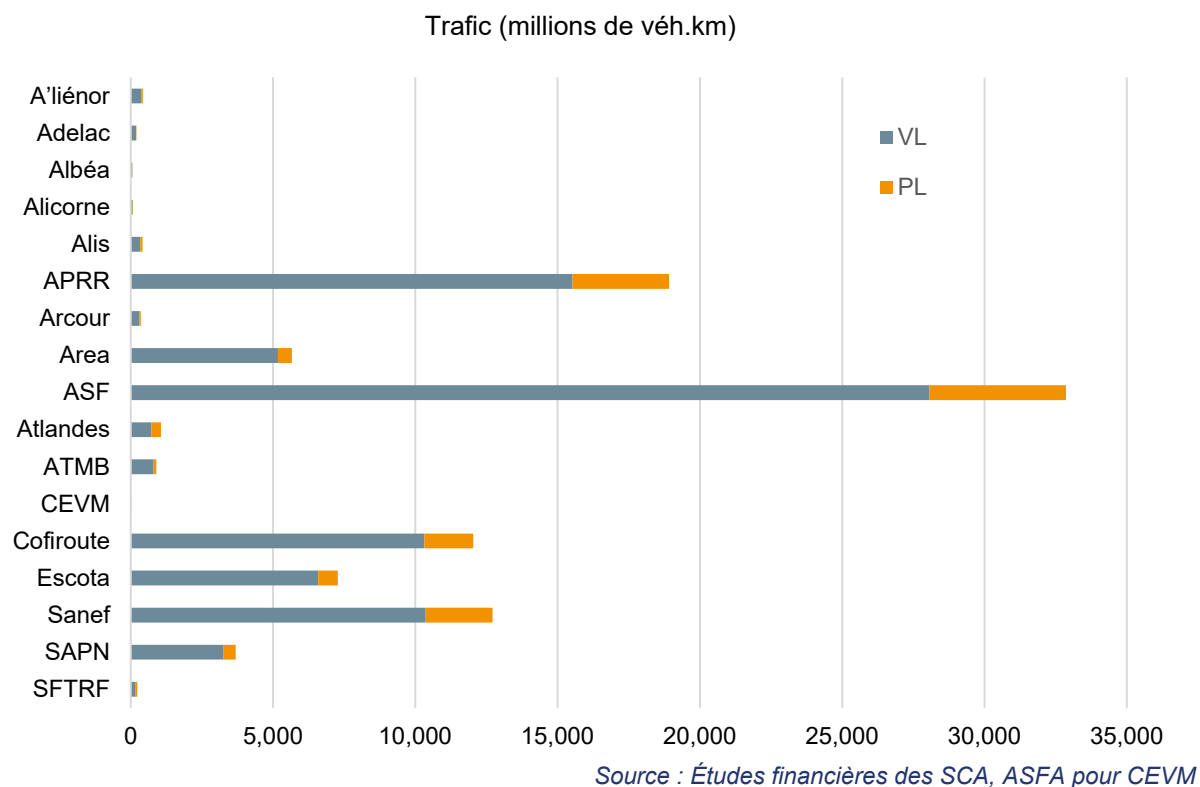


⁵ Il s'agit des dates de fin des concessions au 31/12/2019, qui peuvent différer des dates de fin des concessions initialement prévues aux contrats, compte tenu d'avenants qui les ont prolongés.

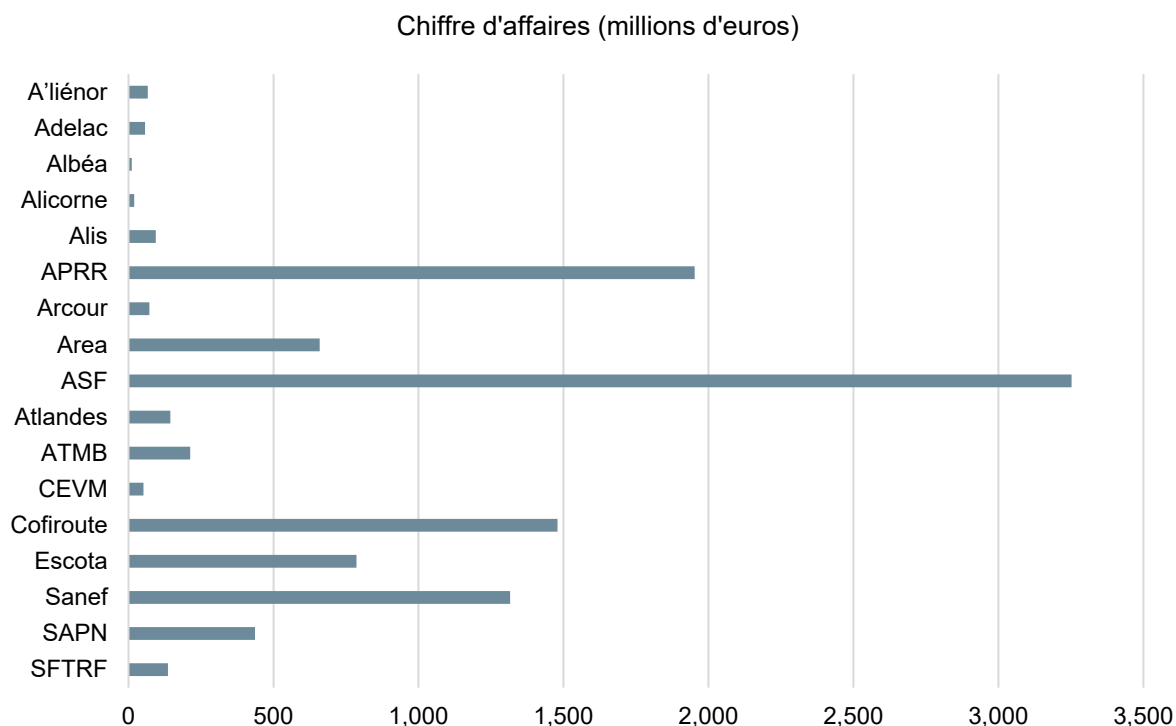
La carte suivante présente la situation géographique des différentes concessions analysées dans le rapport.



Les diagrammes ci-après permettent d'apprécier le trafic, l'intensité kilométrique et les revenus des différentes sociétés en 2019.



⁶ L'intensité kilométrique affichée ici pour la concession Atlandes est notablement inférieure à celle présentée dans le précédent rapport pour l'exercice 2018. Cet écart n'est pas le résultat d'une diminution de l'intensité kilométrique de ce réseau mais de la correction d'une erreur matérielle.

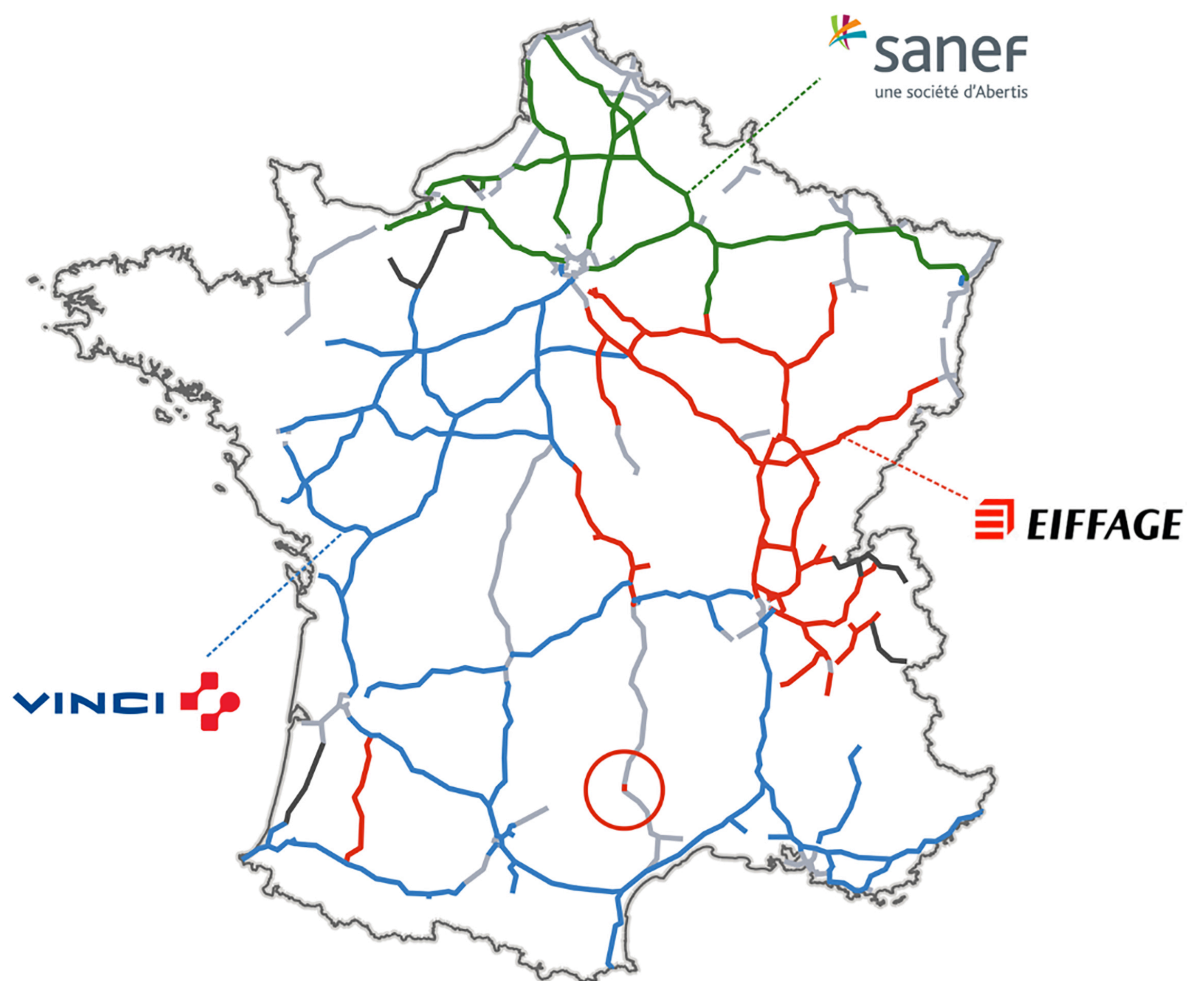


Source : Études financières des SCA

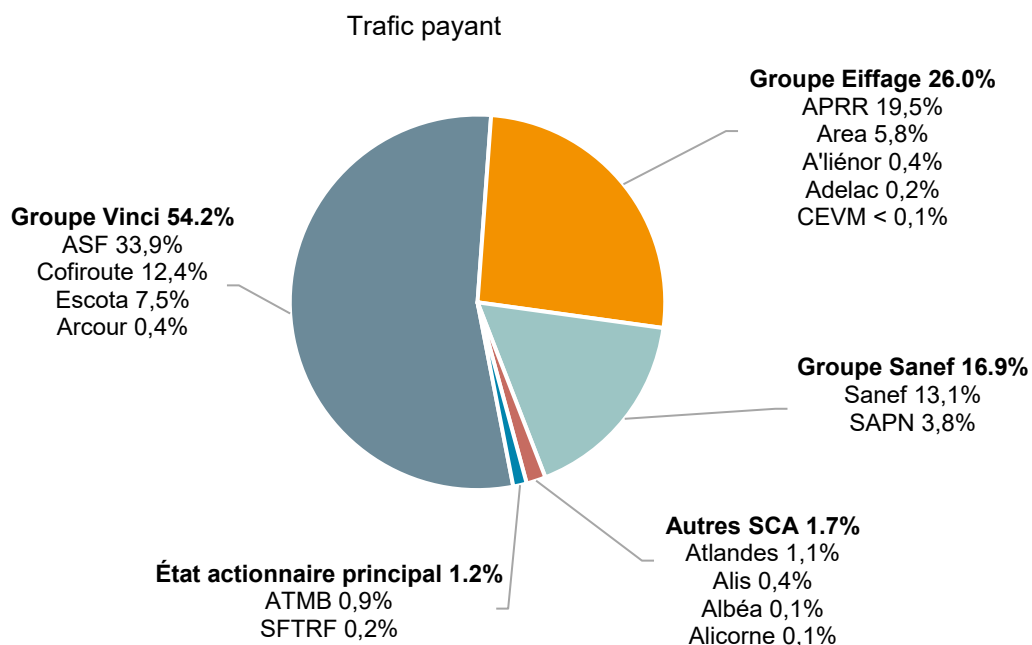
Si ASF se distingue, ainsi qu'APRR dans une moindre mesure, par l'importance de son trafic, liée à l'étendue de son réseau, ce sont plutôt Escota et Area qui se démarquent par l'intensité de leur trafic par kilomètre, liée notamment au caractère majoritairement urbain ou périurbain de leurs réseaux. Il reste que le principal facteur explicatif des chiffres d'affaires réside dans la taille des réseaux.

2.2. Données clés à l'échelle des groupes

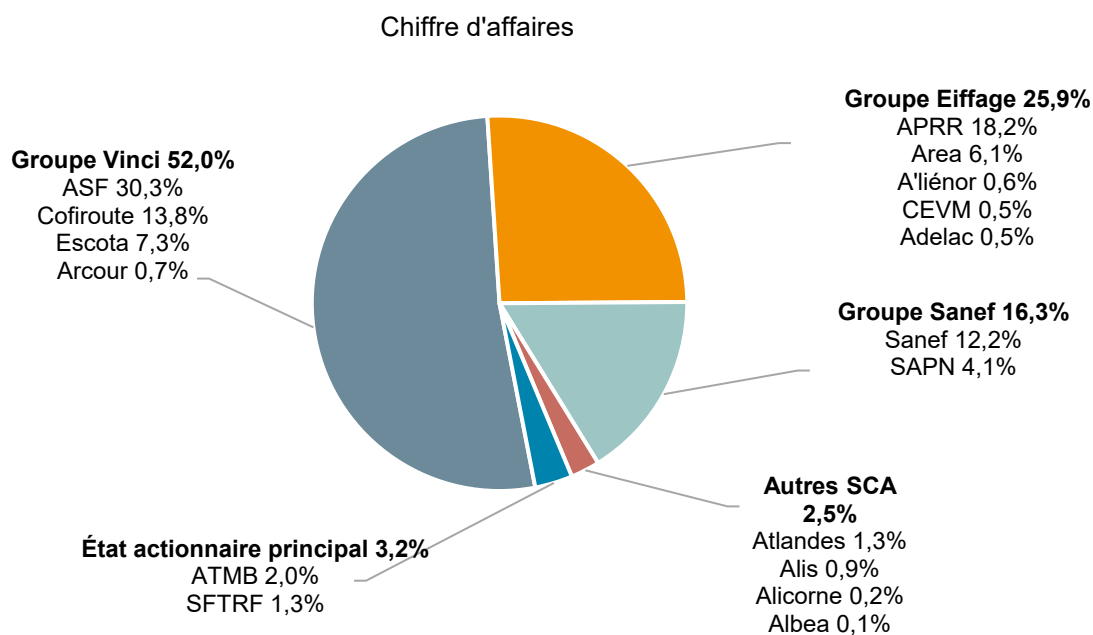
La carte ci-dessous représente la situation géographique des groupes industriels qui contrôlent des SCA.



Les diagrammes qui suivent illustrent le poids des différents groupes dans le trafic et les revenus du secteur en 2019.



Source : Études financières des SCA, ASFA pour CEVM



Source : Études financières des SCA

Au 31 décembre 2019, les sociétés concessionnaires « historiques »⁷ (APRR, Area, ASF, ATMB, Cofiroute, Escota, Sanef, SAPN et SFTRF) représentent 97,3 % du trafic payant et 95,1 % du chiffre d'affaires des concessions autoroutières.

⁷ Voir annexe 5.

3. FAITS MARQUANTS DE L'EXERCICE 2019

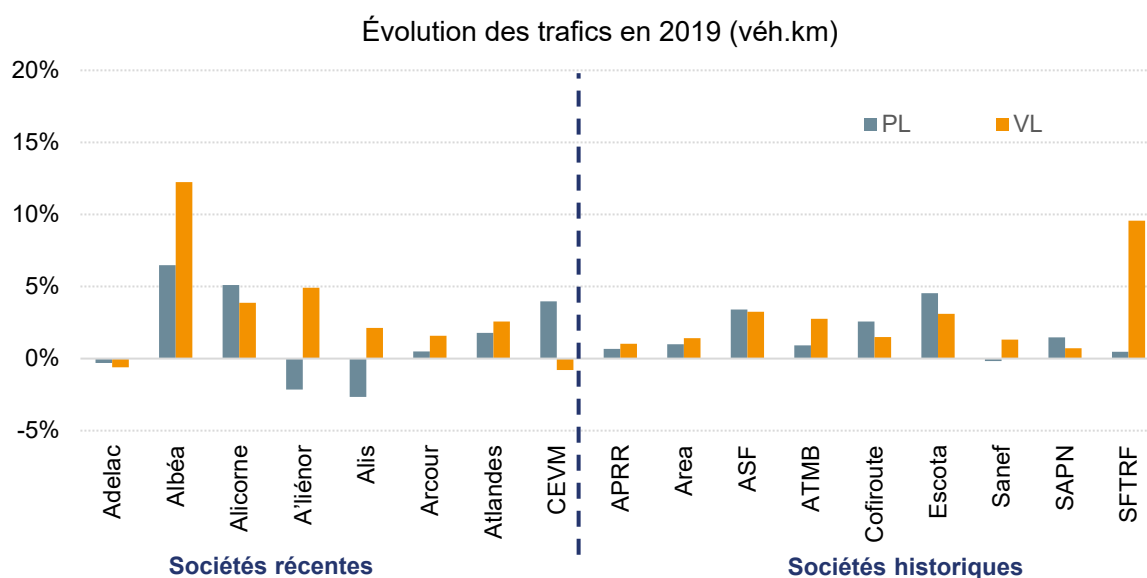
3.1. Évolution du trafic autoroutier

Le trafic sur l'ensemble du réseau autoroutier concédé a connu une nouvelle progression (+ 2,1 %), pour atteindre 96,9 milliards de véhicules.kilomètres en 2019. Cette évolution s'apparente à un retour à la normale après une fin d'année 2018 marquée par le mouvement des « gilets jaunes ».

Contrairement à l'année précédente, au cours de laquelle les véhicules légers (VL) avaient vu leur trafic stagner (+ 0,1 %) pendant que les poids lourds (PL) avaient connu une croissance importante (+ 3,4 %), la croissance du trafic a été similaire pour les VL (+ 2,1 %) et pour les PL (+ 1,9 %) en 2019.

La très grande majorité du trafic sur le réseau autoroutier français étant générée par les VL (82,3 milliards de véh.km, soit 85,0 % du trafic en 2019), la hausse globale du trafic reflète naturellement celle du trafic VL.

Les évolutions de trafic observées présentent des disparités selon le réseau emprunté. Le graphique ci-dessous permet d'apprécier ces divergences.



Source : Études financières des SCA

En 2019, les sociétés Albéa et SFTRF se distinguent par une hausse importante de leur trafic :

- la société Albéa, gestionnaire de l'autoroute A150 en Seine Maritime, a vu son trafic VL progresser de 12,2 % et son trafic PL croître de 6,5 % : le rattrapage se poursuit donc pour cette société dont le trafic à la mise en service, encore récente (2015), était inférieur aux prévisions ;
- la société SFTRF a, quant à elle, connu une croissance de 9,6 % de son trafic VL compte tenu du report de trafic sur l'autoroute A43 résultant de la fermeture de la RD1006 pour cause de catastrophe naturelle.

Néanmoins, l'évolution du trafic a été globalement plus homogène entre les sociétés en 2019 qu'en 2018.

D'une part, l'écart entre sociétés récentes⁸ et sociétés historiques n'est plus perceptible : après des taux de croissance compris entre 6,0 % et 20,0 % pour les sociétés Adelac, Albéa, Alicorne,

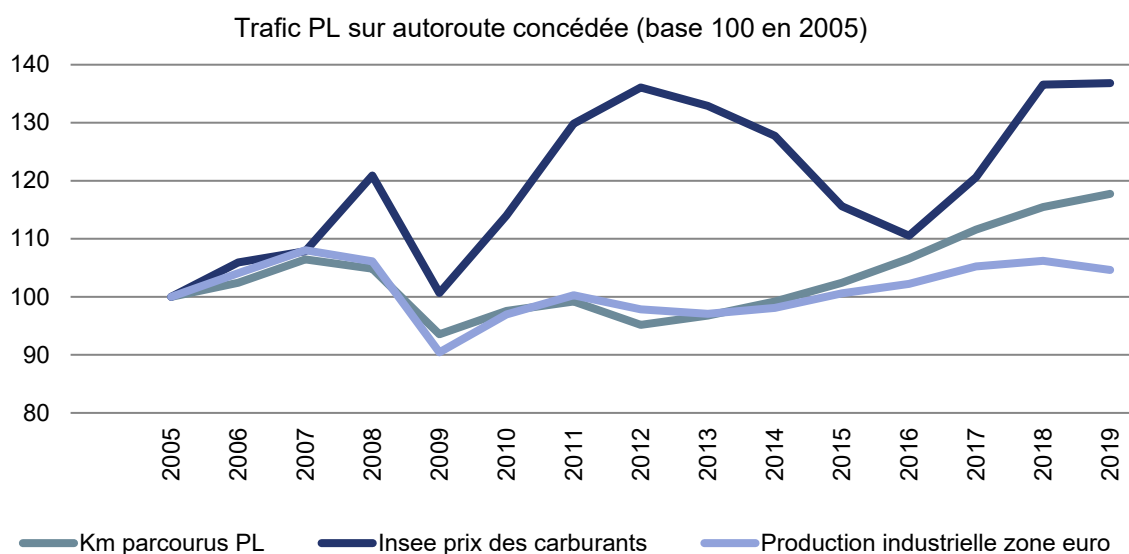
⁸ Voir annexe 5.

A'liénor, Alis et Arcour en 2018, le trafic PL s'est stabilisé en 2019, les sociétés Alis et A'liénor enregistrant même des baisses (respectivement - 2,7 % et - 2,2%).

D'autre part, l'année 2018 avait été marquée par le mouvement des « gilets jaunes » qui n'avait pas affecté toutes les sociétés avec la même intensité.

L'analyse de l'évolution du trafic doit également être mise en regard de celle des sous-jacents macro-économiques correspondants.

Ainsi, le trafic PL est fortement corrélé à l'activité économique nationale et à la production industrielle européenne. Or, en 2019, le produit intérieur brut français a crû de 1,5 %⁹, légèrement moins qu'en 2018 où il avait augmenté de 1,7 % ; quant à la production industrielle de la zone Euro, elle a baissé de 1,5 %¹⁰ après avoir augmenté de 0,9 % en 2018. En 2019, le trafic PL a ainsi enregistré une croissance (+ 1,9 %) inférieure à celle de 2018 (+ 3,4 %).

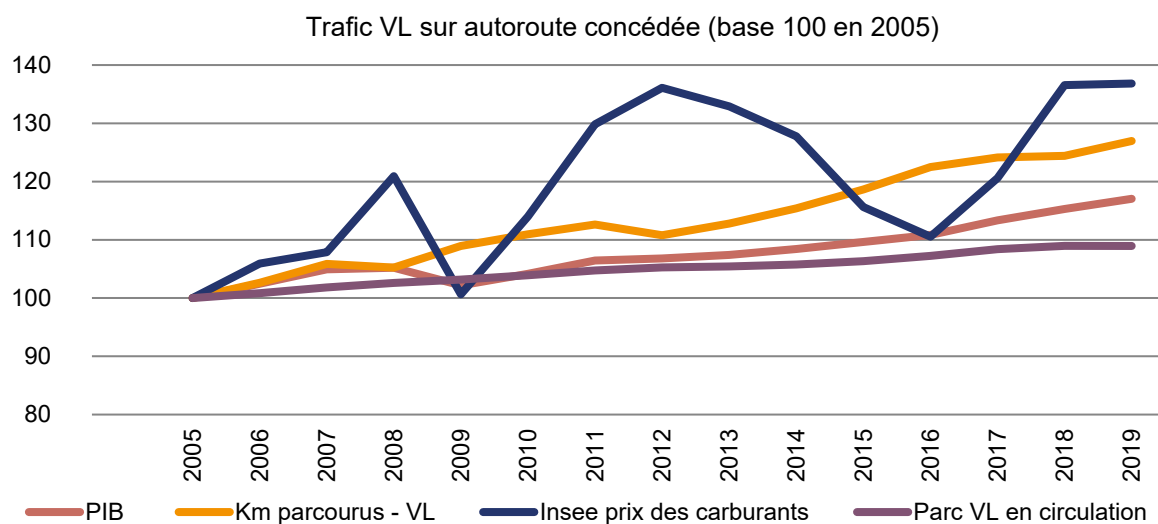


Sources : Insee, OCDE, Comptes des transports en 2019

Malgré une faible hausse du parc de véhicules en circulation, le trafic VL connaît quant à lui une croissance quasi-continue depuis 2005. Néanmoins, l'évolution des prix des carburants influe sur la dynamique du trafic VL. Ainsi, l'évolution des prix des carburants en 2017 et 2018 (respectivement + 7,6 % et + 13,2 %), a pu contribuer à réduire la croissance réduite du trafic VL durant cette période. En 2019 au contraire, les prix des carburants ont été quasiment stables (+ 0,2 %) expliquant sans doute en partie la reprise de la croissance du trafic VL sur les autoroutes concédées.

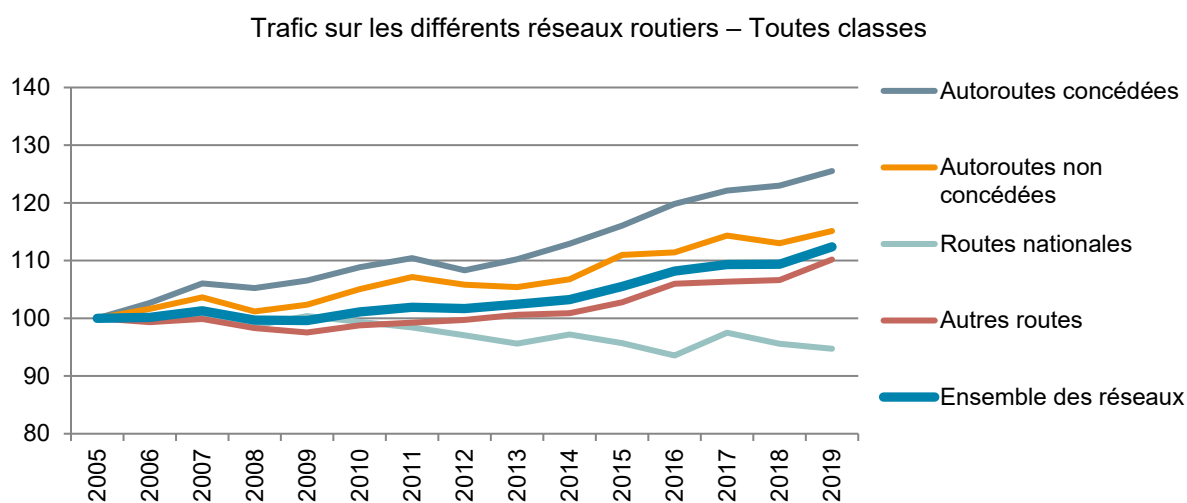
⁹ <https://www.insee.fr/fr/statistiques/4161181>

¹⁰ https://stats.oecd.org/index.aspx?DatasetCode=MEI_REAL



Sources : Insee, Comptes des transports en 2019

Enfin le dynamisme du trafic sur les différents réseaux mérite d'être relevé en 2019 hormis pour les routes nationales qui, comme en 2018, ont connu une diminution de leur fréquentation.



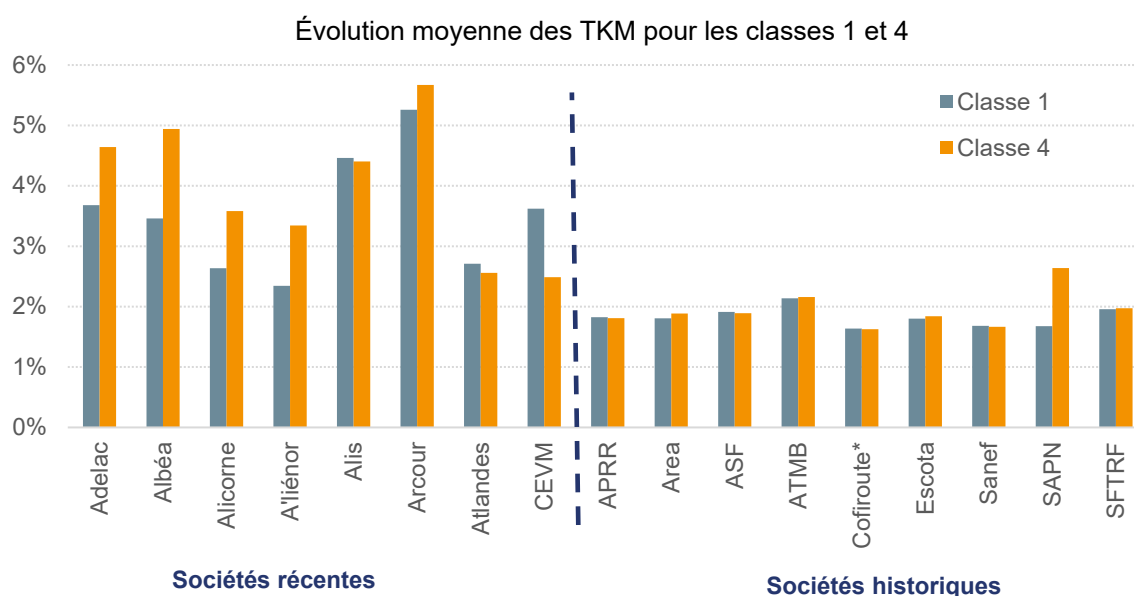
Source : Comptes des transports en 2019

3.2. Évolution des tarifs de péage

En 2019, les tarifs kilométriques moyens (TKM¹¹) ont augmenté, au 1^{er} janvier (cas de Cofiroute Duplex) ou au 1^{er} février (cas des autres SCA), de 1,9 % pour les VL comme pour les PL, aboutissant à une hausse moyenne (pondérée par les trafics) de 1,9 %. Cette évolution est plus favorable aux SCA que celle observée en 2018 (+ 1,5 %).

Ces évolutions sont à rapprocher de l'évolution des indices de référence, en particulier l'indice des prix à la consommation (IPC) hors tabac qui a crû de 1,94 % (IPC hors tabac entre octobre 2017 et octobre 2018).

La dispersion des évolutions des tarifs de péage est illustrée par le graphique ci-dessous¹².



* L'évolution présentée correspond au seul réseau interurbain (pour le tunnel Duplex A86 Ouest, il faut prendre en compte la modulation temporelle du péage).

** L'évolution pour la société CEVM, concessionnaire du viaduc de Millau, correspond à l'évolution des tarifs de référence. Il n'existe pas de notion de TKM dans le contrat de CEVM.

Source : Calculs ART sur la base des grilles tarifaires et des données de trafic collectées en 2019 et en 2020

La croissance des tarifs est, en moyenne, plus forte et plus dispersée pour les sociétés récentes que pour les sociétés historiques : les TKM des sociétés historiques ont, en moyenne, augmenté de moins de 1,9 %, alors que ceux des sociétés récentes ont connu une croissance comprise entre 2,3 % et 5,7 %.

Les hausses tarifaires appliquées annuellement, au 1^{er} janvier ou au 1^{er} février, reflètent d'abord les formules contractuelles :

- dans le cas des sociétés historiques, la formule contractuelle consiste en un plafonnement à 70,0 % de l'IPC hors tabac ;

¹¹ Voir annexe 5.

¹² Voir annexe 5 pour la définition des classes de véhicules.

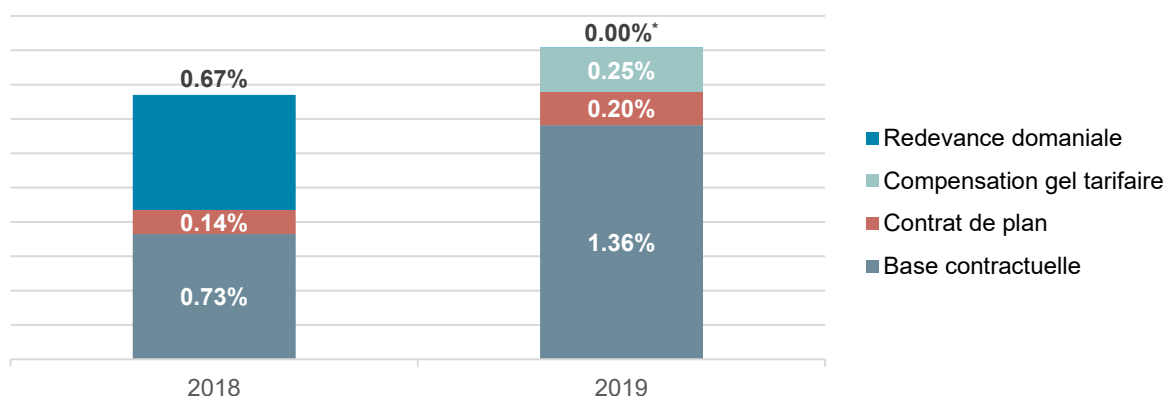
Les évolutions affichées dans ce graphe correspondent à la hausse observée entre le TKM moyen de 2018 et le TKM moyen de 2019. Dans le cas d'une hausse au 1^{er} février, le TKM moyen correspond à la moyenne du TKM de début d'année pondérée par le trafic de janvier 2018 et du TKM de fin d'année pondéré par le trafic de la période allant de février à décembre 2019.

- pour les sociétés récentes, le plafond correspond à un panier d'indices composé de l'IPC hors tabac, mais aussi d'indices plus dynamiques comme le TP01 ou le TP09.

Elles résultent également de l'effet d'avenants aux contrats, qui peuvent conduire à des hausses tarifaires additionnelles spécifiques ayant pour objet de compenser le concessionnaire :

- pour la hausse, intervenue en 2013, de la redevance domaniale (RD) perçue par l'État¹³ ;
- pour le gel des tarifs opéré en 2015 ;
- pour la réalisation de nouveaux investissements négociés dans le cadre du plan d'investissement autoroutier (PIA) et formalisés dans des « contrats de plan »¹⁴.

Part des différentes composantes dans les hausses tarifaires pour la classe 1



* 2019 marque la fin de la compensation échelonnée sur plusieurs années de la hausse de la redevance domaniale, sauf pour ATMB

L'évolution des TKM effectuée en 2019 pour les véhicules de la classe 1 est récapitulée dans le tableau suivant.

¹³ Voir annexe 5.

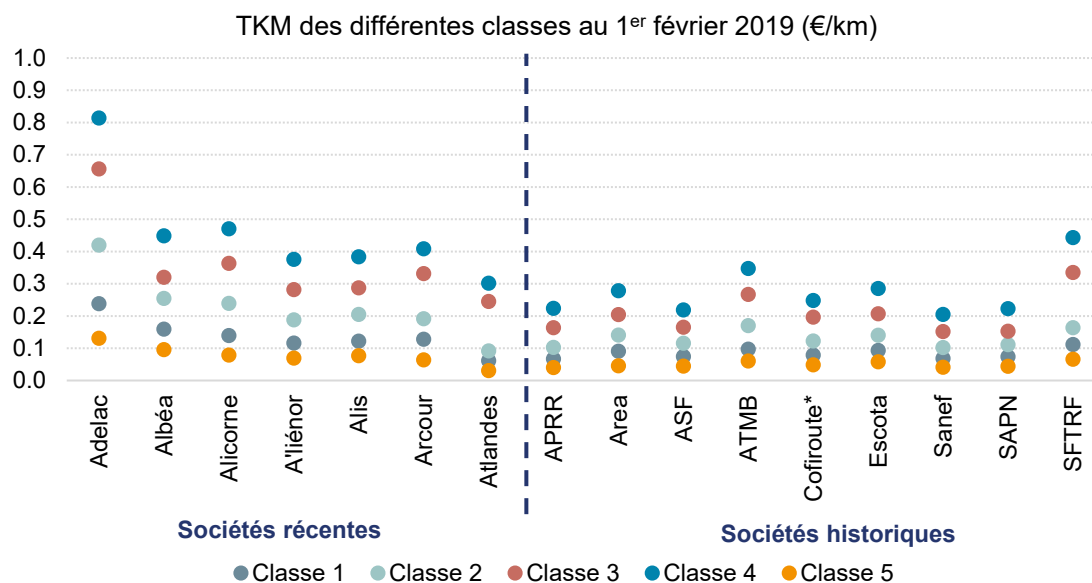
¹⁴ Sur les contrats de plan, voir annexe 1.

Hausse des TKM de la classe 1 approuvée en 2019

Société	Hausse 2019
Adelac	3,70 %
Albéa	3,03 %
Alicorne	2,70 %
A'liénor	2,23 %
Alis	4,51 %
APRR	1,81 %
Arcour	5,38 %
Area	2,00 %
ASF	1,90 %
Atlandes	2,70 %
ATMB (A40)	2,25 %
CEVM	3,85 % (été) 3,61 % (hors été)
Cofiroute (réseau interurbain)	1,65 %
Cofiroute (tunnel Duplex A86)	6,54 %
Escota	1,82 %
Sanef	1,69 %
SAPN	1,68 %
SFTRF (A43)	1,91 %

Source : DGITM/DIT/GCA (Comité des usagers du 14 février 2019)

Le graphique ci-dessous permet d'apprécier le niveau des TKM (hors taxes) de chaque classe pour l'ensemble des SCA à l'issue des hausses intervenues en 2019.



* Le TKM présenté correspond au seul réseau interurbain.

Source : Grilles tarifaires 2019 collectées en 2020

La société CEVM a, pour sa part, un tarif kilométrique de 2,43 €/km l'été et un tarif kilométrique de 1,94 €/km hors été pour la classe 1.

En moyenne (pondérée par les trafics), le TKM s'établit à 7,6 c€/km pour les véhicules de la classe 1 sur le réseau concédé.

Le TKM est toutefois une notion contractuelle, qui ne permet pas d'apprécier parfaitement les différences de tarifs entre les SCA. En effet, le TKM revêt une acception différente selon les SCA et ne correspond en général pas à un tarif moyen par kilomètre parcouru (TMKP)¹⁵.

À partir des données de trafic transmises par les SCA, il est possible de calculer des tarifs moyens par kilomètre parcouru payant pour chaque concession. Ces chiffres sont plus pertinents que les TKM pour des comparaisons entre concessions, mais ne tiennent compte que du trafic payant et reposent parfois, selon le système de péage retenu, sur des estimations de ce trafic¹⁶.

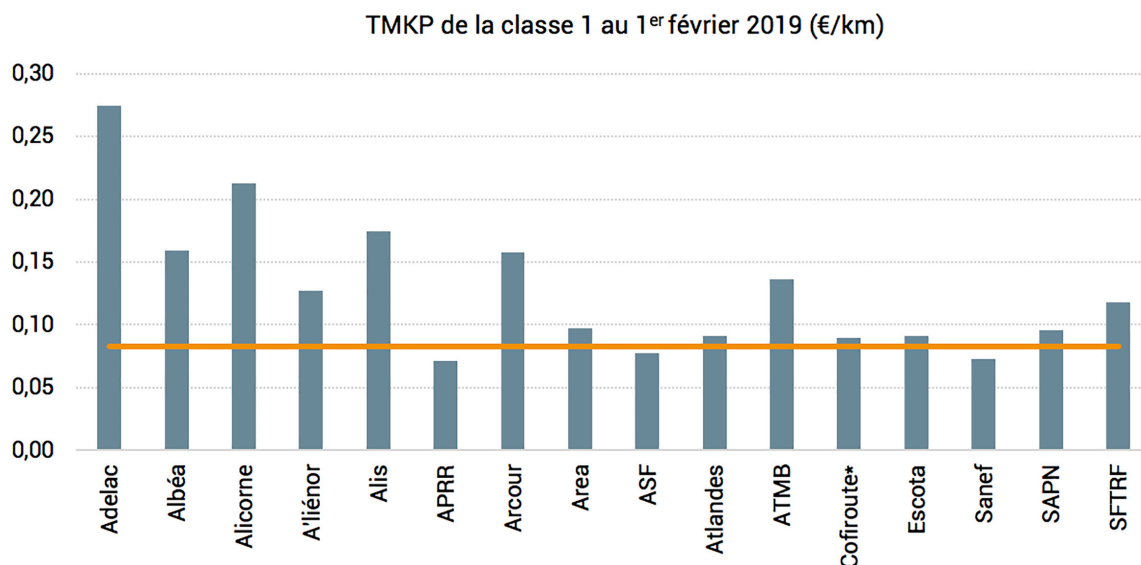
¹⁵ Pour plus de précisions sur les limites du TKM, consulter le rapport sur l'économie générale des concessions publié par l'ART le 30 juillet 2020. En synthèse, les TKM sont des outils contractuels utiles pour suivre la progression annuelle des tarifs mais qui diffèrent selon les SCA et ils ne constituent pas les indicateurs les plus adaptés pour apprécier globalement le niveau de tarifs différenciés géographiquement au sein d'une concession.

Ainsi, dans le cas des concessions historiques privatisées en 2006, le TKM est un indicateur hybride qui dépend non seulement de distances parcourues par les usagers, mais aussi de longueurs de tronçons d'autoroute et du découpage de la concession en sections de référence ; le TKM des SCA historiques n'est donc pas assimilable à un prix moyen payé par les usagers pour un kilomètre de trajet effectué.

Dans le cas de la plupart des autres SCA disposant de plusieurs tarifs par classe, le TKM ne dépend que de longueurs de tronçons d'autoroutes et non de distances parcourues ; calculé en fonction des longueurs de tous les trajets possibles, il présente l'inconvénient d'attribuer davantage de poids à certains tronçons qu'à d'autres.

¹⁶ Pour plus de précisions sur le TMKP calculé par l'Autorité et sa sensibilité aux données de trafic fournies par les SCA, consulter le rapport sur l'économie générale des concessions publié par l'ART le 30 juillet 2020.

Le graphique suivant représente les TMKP (hors taxes) calculés par l'ART pour la classe 1 et pour chaque concession au 1^{er} février 2019.



** Le TMKP présenté pour Cofiroute correspond au seul réseau interurbain.*

Source : Calculs ART à partir des grilles tarifaires 2019 et des données de trafic 2019 transmises par les SCA.

La société CEVM, qui peut s'apparenter à une concession d'ouvrage d'art, n'est pas comparable aux autres sociétés et ne figure donc pas sur le graphique. Son trajet unique conduit à un TMKP égal à son tarif kilométrique.

En moyenne (pondérée par les trafics), le TMKP s'établissait à 8,3 c€/km pour les véhicules de la classe 1 sur le réseau concédé (contre 7,6 c€/km pour le TKM).

3.3. Modifications du réseau concédé

- Le prolongement de l'autoroute A16 en Île-de-France (Sanef)

Après un peu moins de quatre années de travaux, l'autoroute A16 est connectée au Grand Paris entre L'Isle-Adam et la Francilienne.

L'opération avait été inscrite au cahier des charges de la concession en 2004 avec une obligation de mise en service cinq ans après la déclaration d'utilité publique.

Déclaré d'utilité publique le 11 novembre 2014, le chantier du prolongement de l'A16 en Région Île-de-France a débuté en 2016. Il consistait à réaliser trois grands aménagements pour un montant évalué à 201 millions d'euros TTC par la société Sanef¹⁷ :

- la mise aux normes autoroutières de l'ancienne RN1 sur trois kilomètres entre L'Isle-Adam et le nord de Maffliers (création d'une bande d'arrêt d'urgence, installation de postes d'appel d'urgence, mise aux normes des glissières et création de bassins de rétention des eaux),
- la construction d'une nouvelle section d'autoroute sur trois kilomètres en contournement des communes de Maffliers et Montsoult,
- l'aménagement d'un nouvel échangeur à la Croix Verte pour assurer la connexion avec la Francilienne (RN104), en direction de l'aéroport Roissy – Charles-de-Gaulle, et avec la RD301, en direction de Paris (suppression du giratoire historique, construction d'une voirie circulaire, et création de 8 giratoires raccordant l'ensemble des voies).



Source : Site internet de Sanef

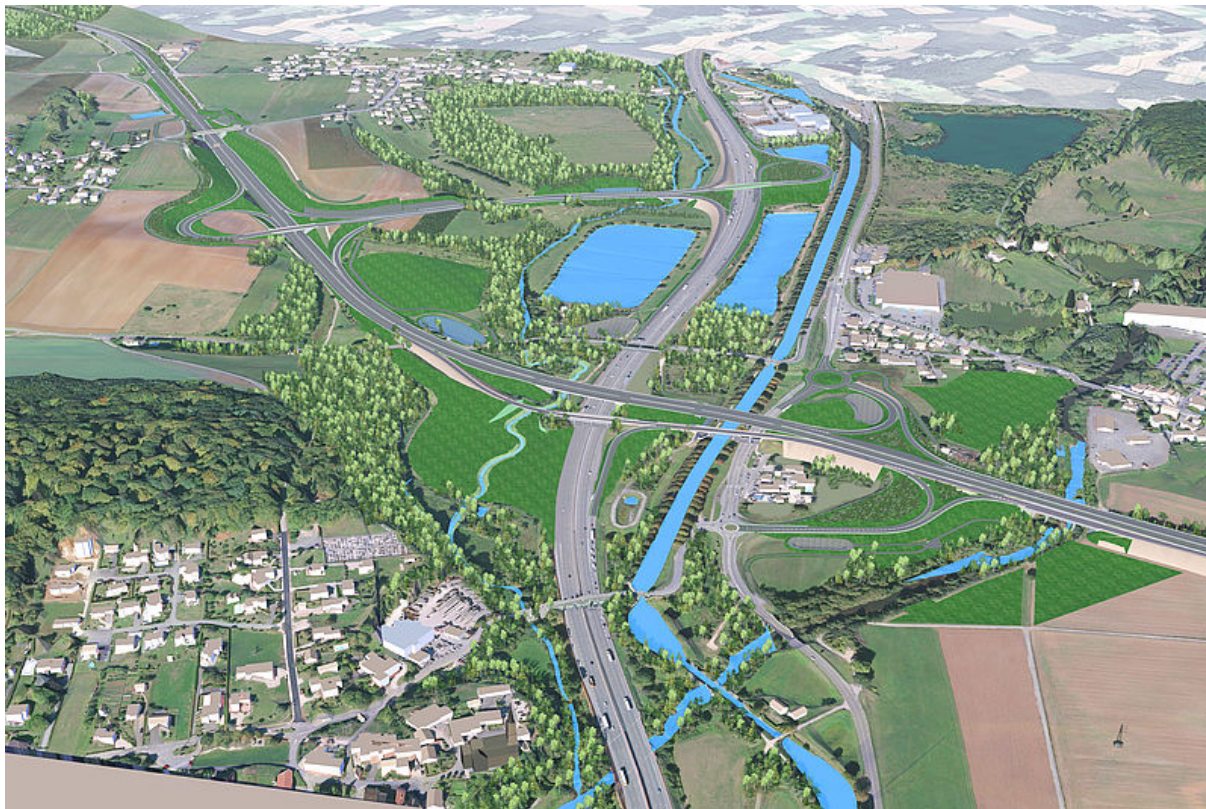
Les huit kilomètres d'autoroutes supplémentaires, inaugurés le 29 novembre 2019, fluidifient la circulation entre le nord de la France et la région parisienne, tout en répondant à diverses exigences environnementales puisque l'aménagement des voiries s'est accompagné de la

¹⁷ Source : dossier de presse de l'inauguration, site internet de Sanef.

construction de protections phoniques, d'un système de collecte des eaux pluviales et de dispositifs favorables à la circulation de la grande et de la petite faune.

- Le dispositif d'échanges entre l'autoroute A36, la route nationale N19 et la route départementale D437 à Sevenans (APRR)

Après trois ans de chantier, le nouvel échangeur de Sevenans a été mis en service le 19 décembre 2019.



Source : Site internet du projet

S'inscrivant dans le cadre du plan de relance autoroutier (PRA), le projet de réaménagement, évalué à 120 millions d'euros HT (valeur 2012) par la société APRR¹⁸, comprenait :

- la création d'un nouveau barreau autoroutier de liaison entre l'A36 et la N19 d'environ 1 kilomètre comportant 4 voies d'entrecroisement, accompagné de la création d'un échangeur A36/N19 ;
- la restructuration des échanges entre la N19 et la D437, avec la création d'un échangeur au nord de la D437 et la modification de l'échangeur au sud ;
- la mise à 2x2 voies de la N19 sur environ 4 kilomètres, dont 850 mètres neufs.

Outre la rénovation de cinq ouvrages d'art, le projet a requis la construction de dix autres, parmi lesquels deux métalliques et un à tablier trapézoïdal.

Pour ne pas contraindre la circulation, le chantier s'est déroulé en trois phases, avec des mises en service successives des aménagements au terme de chacune.

L'achèvement de cet aménagement représente une étape clé dans la vaste opération de mise à 2x2 voies de la route nationale N19 entre l'autoroute A31 à Langres et l'autoroute A16 à la frontière

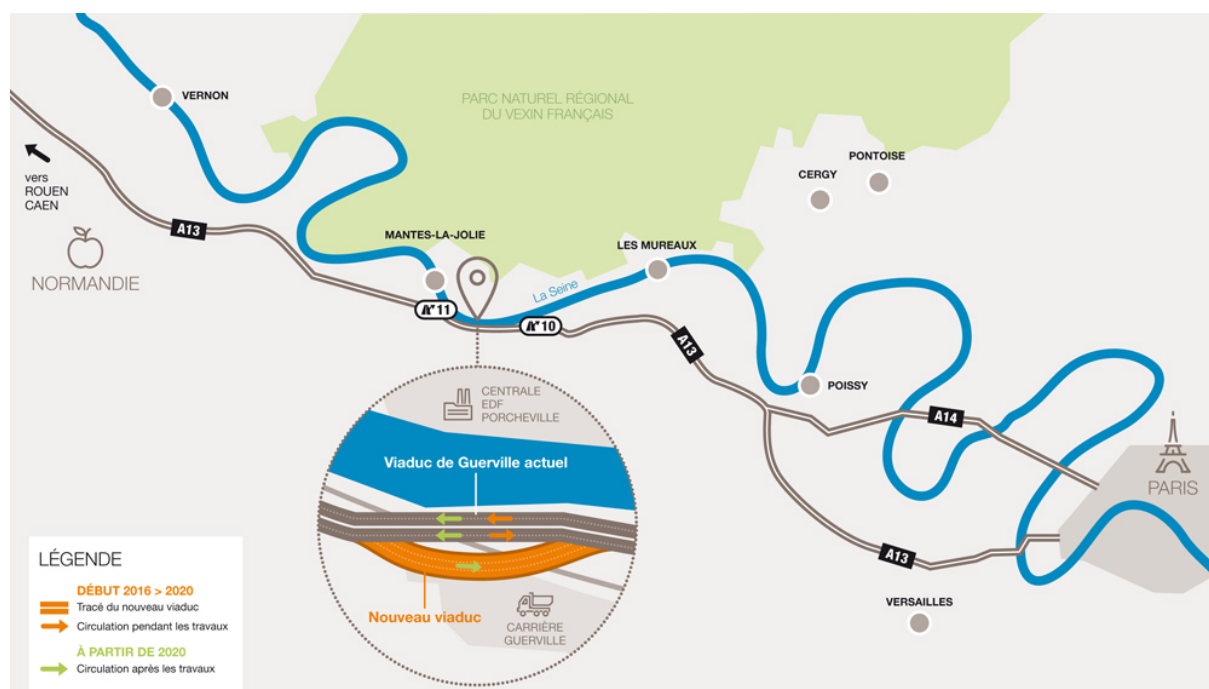
¹⁸ Source : annexe AA.15 du contrat de concession d'APRR.

Suisse. Cette infrastructure doit apporter une réponse durable aux problématiques de déplacement entre Belfort et Montbéliard, secteur géographique en fort développement.

- Le nouveau tablier du viaduc de Guerville sur l'autoroute A13 (SAPN)

Sur l'autoroute A13, le troisième tablier du viaduc de Guerville a été mis en service le 3 septembre 2019.

L'aménagement de ce troisième tablier avait été déclaré d'utilité publique le 17 décembre 2015.



Source : Site internet de SAPN

Construit dans les années 1960, le viaduc, situé entre les sorties d'Épône et de Mantes-la-Jolie, était jusqu'alors composé de deux tabliers. D'importants travaux d'entretien et de rénovation étaient nécessaires. Pour les réaliser et minimiser les perturbations de circulation, il a été décidé de construire un nouveau tablier contigu aux deux existants. Après la mise en service du nouveau tablier, de nouveaux travaux ont été entamés pour la rénovation des deux tabliers d'origine. À l'issue des travaux, le viaduc disposera de trois voies dans le sens Paris > province et quatre voies dans le sens province > Paris.

Le coût total du projet était estimé à 47 millions d'euros HT (valeur 2012) par la société SAPN¹⁹.

- Aménagement du nœud de Mâcon sud (APRR)

Le 8 novembre 2019, l'aménagement du nœud de Mâcon sud, entre les autoroutes A6 et A406 et la route nationale N79, a été mis en service.

L'opération avait été prévue dans le cadre du plan de relance autoroutier, avec un objectif contractuel de mise en service dans un délai de 30 mois.

¹⁹ Source : annexe PRA1 du cahier des charges de la concession SAPN.



Source : Rapport d'exécution 2019 d'APRR

Déclaré d'utilité publique le 21 avril 2017, le projet, dont le coût avait été estimé à 39 millions d'euros HT (valeur 2012)²⁰, comprenait :

- l'élargissement à 2x2 voies de la RN79 sur 2 kilomètres entre l'A406 et la gare de TGV de Mâcon-Loché ;
- une mise à niveau environnementale ;
- l'aménagement de voies d'entrecroisement.

²⁰ Source : rapport d'exécution 2019 d'APRR.

4. SYNTHÈSE ANNUELLE DES COMPTES DES CONCESSIONNAIRES

4.1. Objet de la synthèse et sources d'informations utilisées

L'article L. 122-9 du code de la voirie routière dispose que l'Autorité publie annuellement une « synthèse des comptes des concessionnaires ». Pour ce faire, l'Autorité a fait le choix de procéder à deux types d'analyses : après une présentation des agrégats financiers les plus significatifs, portant sur le secteur autoroutier dans son ensemble, le régulateur effectue une restitution synthétique de l'exercice annuel pour chaque société, selon un format facilitant les comparaisons.

Il convient de souligner que cette présentation n'a pas vocation à permettre d'apprécier l'économie générale des concessions, qui suppose de les observer sur toute la durée des contrats. Les concessions d'autoroutes sont en effet marquées par une forte dépense d'investissement initiale financée par un recours important à l'emprunt. En vue de procéder au remboursement de ce dernier, un niveau de ressources important doit être dégagé sur une durée relativement longue, notamment lors de la phase de maturité, qu'un certain nombre d'entre elles a désormais atteinte. L'objet de la présentation des agrégats financiers est uniquement de permettre une lecture globale des comptes annuels des entreprises.

Pour proposer une vision de l'ensemble du secteur, l'Autorité s'est principalement appuyée sur les comptes consolidés, lorsqu'une SCA est filiale d'une autre (cas d'Escota pour ASF par exemple) et sur les études financières qu'elle collecte en application de sa décision n° 2020-031 du 14 mai 2020, lorsqu'il n'y a pas de consolidation. Si cette approche revêt nécessairement des limites, elle permet, appliquée de manière identique aux années 2018 et 2019, d'étudier des évolutions annuelles à l'échelle du secteur.

Pour élaborer les fiches par société, l'Autorité s'est fondée sur les études financières communiquées par les sociétés. Le format des fiches présentées n'est donc pas celui des comptes sociaux mais celui, harmonisé par l'Autorité, de l'étude financière dont la transmission est prévue par la décision n° 2020-031, qui permet d'afficher des informations synthétiques comparables²¹.

En tout état de cause, il convient de souligner que des écarts avec les éléments financiers publiés par les sociétés peuvent exister (notamment sur la notion d'EBITDA, indicateur financier et non comptable pour lequel il n'existe pas de définition normalisée²², ou sur le reclassement de certaines charges). Les données publiées dans la présente synthèse ne sauraient donc se substituer à celles de la communication financière des entreprises concernées.

La majorité des sociétés a fourni les études financières dans les délais impartis et conformément au cadre prévu. L'Autorité relève également que les échanges avec les SCA ont été fluides et que des réponses ont été apportées aux questions posées par ses services. Cependant, l'analyse menée par l'Autorité reste tributaire de la qualité et de la comparabilité des données transmises. Des améliorations demeurent possibles de ce point de vue ; en particulier, les éléments fournis sur le trafic restent insuffisants pour reconstituer les chiffres d'affaires²³.

Enfin, l'Autorité précise que certains chiffres présentés dans ce document, concernant l'exercice comptable 2018, peuvent différer légèrement, à la suite de corrections d'erreurs, de ceux publiés dans le cadre du précédent rapport. Les écarts concernant les indicateurs agrégés sont signalés par des astérisques.

²¹ Voir annexe 4 pour plus de précisions sur la méthode employée pour réaliser la synthèse à l'échelle sectorielle et les fiches.

²² Voir annexe 5.

²³ Voir annexe 4 pour plus de précisions sur les difficultés rencontrées pour l'analyse du trafic et des recettes tirées du péage.

4.2. Éléments agrégés du secteur

- Chiffre d'affaires : 10,8 Mds€, + 3,8 %

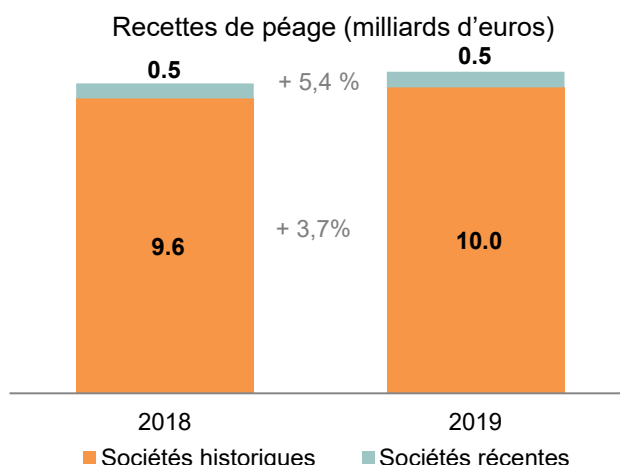
Le chiffre d'affaires des sociétés concessionnaires d'autoroutes reste essentiellement composé (97,4 %) des recettes de péage, dont environ un tiers est issu de la circulation des PL et deux tiers de celle des VL.

Il provient également des « redevances d'installations commerciales » dont s'acquittent notamment les gestionnaires d'aires de services (distribution de carburant, restauration, etc.), les opérateurs de télécommunications (utilisation des fibres et pylônes le long des voies) et de produits annexes extérieurs aux contrats de concession mais consolidés par certains concessionnaires dans leurs comptes.

Le chiffre d'affaires du secteur a globalement augmenté de 391 millions d'euros, soit 3,8 %, entre 2018 et 2019. Cette hausse reflète :

- une hausse de 384 millions d'euros, soit 3,8 %, du produit des péages, liée à l'évolution moyenne du trafic (+ 2,1 %) et à l'évolution moyenne des TKM (+ 1,9 %), qu'atténuent cependant d'autres effets en 2019, comme l'évolution des remises faites aux abonnés ou de la structure des tarifs et des trafics selon les classes de véhicules et les sections du réseau ;
- une hausse de 7 millions d'euros, soit 2,6 %, des revenus des activités annexes.

En 2019, les recettes de péage des sociétés historiques ont augmenté moins fortement (+ 3,7 %) que celles des sociétés récentes (+ 5,4 %). Néanmoins, par rapport à 2018, l'écart se resserre : l'évolution des recettes de péage des sociétés historiques est plus dynamique (elle s'établissait à + 2,7 % en 2018). Ceci s'explique, notamment, par un phénomène de rattrapage concernant les sociétés ASF et Escota, qui avaient enregistré une baisse significative de leur trafic en novembre et décembre 2018 en lien avec le mouvement des « gilets jaunes ». Ces deux sociétés ont vu leurs chiffres d'affaires augmenter de respectivement 5,1 % et 4,8 % en 2019, alors que les autres sociétés historiques ont connu une augmentation comprise entre 2,0 % et 3,0 %.



- EBITDA : 8,0 Mds€, + 5,7 %

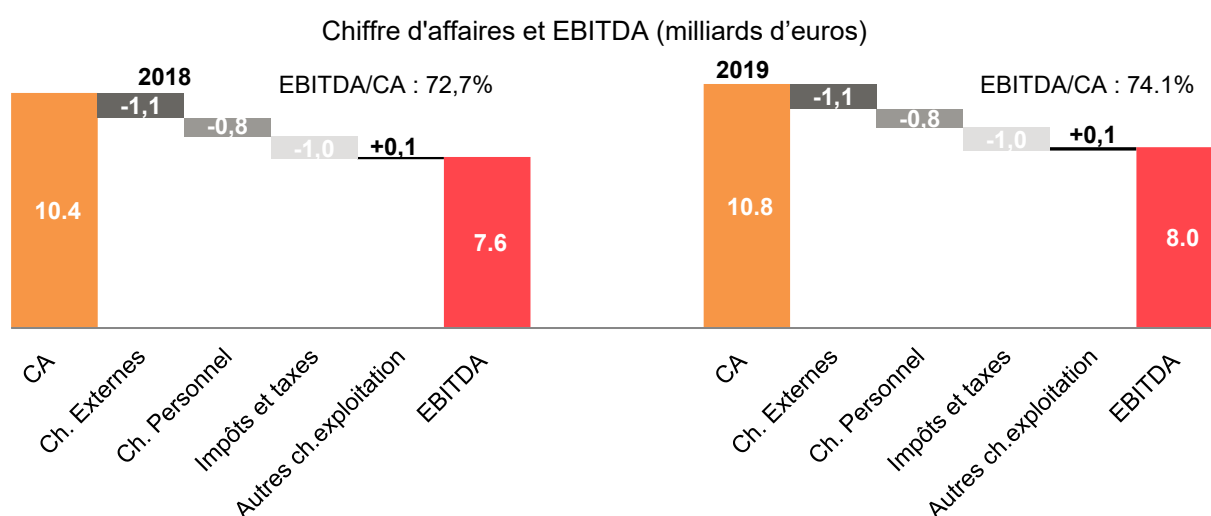
L'EBITDA représente le résultat de l'activité avant prise en compte de la politique de financement (par endettement ou par fonds propres), de l'amortissement de ses investissements passés et de la fiscalité sur les sociétés. Bien qu'il ne représente pas un indicateur comptable normé, il est couramment utilisé par les analystes financiers. Il s'approche de la notion comptable d'excédent brut d'exploitation.

Le taux de marge d'EBITDA, qui rapporte l'EBITDA au chiffre d'affaires, est structurellement élevé, s'agissant d'un secteur fortement capitalistique reposant sur un financement de l'infrastructure sur une durée longue.

L'EBITDA de l'ensemble du secteur s'accroît de 5,7 %, correspondant à un montant de 433 millions d'euros, proche de la hausse du chiffre d'affaires, entre 2018 et 2019, les charges d'exploitation n'ayant augmenté que de 42 millions d'euros. Plus précisément, les principaux postes de produits et charges ont évolué de la façon suivante :

- les achats et charges externes (1 090 millions d'euros) sont restés stables (- 0,3 %) ;
- les charges de personnel (829 millions d'euros) ont légèrement baissé (- 1,0 %) sous l'effet de la réduction globale de 1,6 % des effectifs, en particulier pour les emplois liés à la perception des péages, dont la réduction a été de 6,8 % au sein des SCA historiques entre 2018 et 2019 ;
- les impôts et taxes (1 021 millions d'euros), c'est-à-dire principalement la taxe d'aménagement du territoire (TAT) ainsi que la contribution économique et territoriale (CET), à l'exclusion de la redevance domaniale (RD), ont augmenté de 1,9 % ;
- les autres produits et charges d'exploitation (148 millions d'euros) ont fortement augmenté (+ 51,0 %) en raison des indemnités d'assurance perçues, principalement par ASF et Escota, en réparation des conséquences du mouvement social des « gilets jaunes ».

Finalement, le taux de marge d'EBITDA (ratio EBITDA /chiffre d'affaires) progresse de 140 points de base et s'établit à 74,1 %.



- Résultat d'exploitation : 6,0 Mds€, + 7,3 %

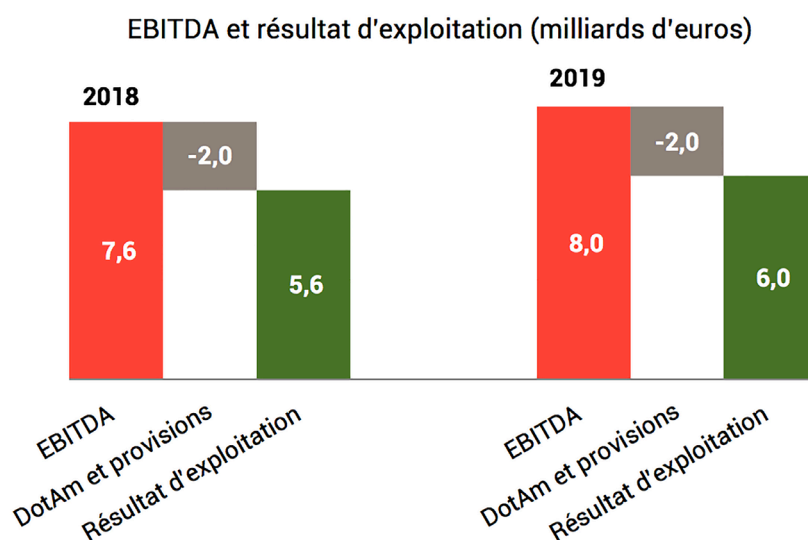
Le résultat d'exploitation mesure la performance opérationnelle de la société, après déduction des dotations aux amortissements et aux provisions, mais avant prise en compte des coûts de financement et de l'impôt sur les sociétés.

Dans un secteur caractérisé par un actif immobilisé (correspondant au coût de construction de l'ensemble du réseau) très important, l'évolution des dotations aux amortissements, bien qu'elle ne corresponde pas à une variation de dépenses annuelles mais reflète principalement une convention d'annualisation de coûts, mérite d'être analysée.

Le résultat d'exploitation du secteur progresse de + 7,3 %, ce qui correspond à une hausse de 406 millions d'euros et apparaît comme une conséquence de la hausse du chiffre d'affaires. L'évolution des dotations aux amortissements et aux provisions ne participe qu'à hauteur de 27 millions d'euros à l'amélioration du résultat d'exploitation. Dans le détail, il est cependant possible de relever :

- la progression modérée des dotations aux amortissements (+ 2,5 %) – si les investissements ont fortement augmenté (cf. *infra*), les mises en service ont été limitées en 2019, les seuls projets d'un montant supérieur à 100 millions d'euros mis en service correspondant au prolongement de l'autoroute A16 en Île-de-France pour Sanef ainsi qu'au dispositif d'échanges de Sevenans (cf. *supra*) ;
- la diminution des dotations aux provisions (- 13,9 %), à la suite de la révision des hypothèses d'indexation retenues pour le calcul des provisions pour le maintien en état des ouvrages concédés.

Finalement, la marge d'exploitation augmente de 1,8 point de pourcentage entre 2018 et 2019, pour s'établir à 55,3 %.



- Résultat net : 3,5 Mds€, + 10,8 %

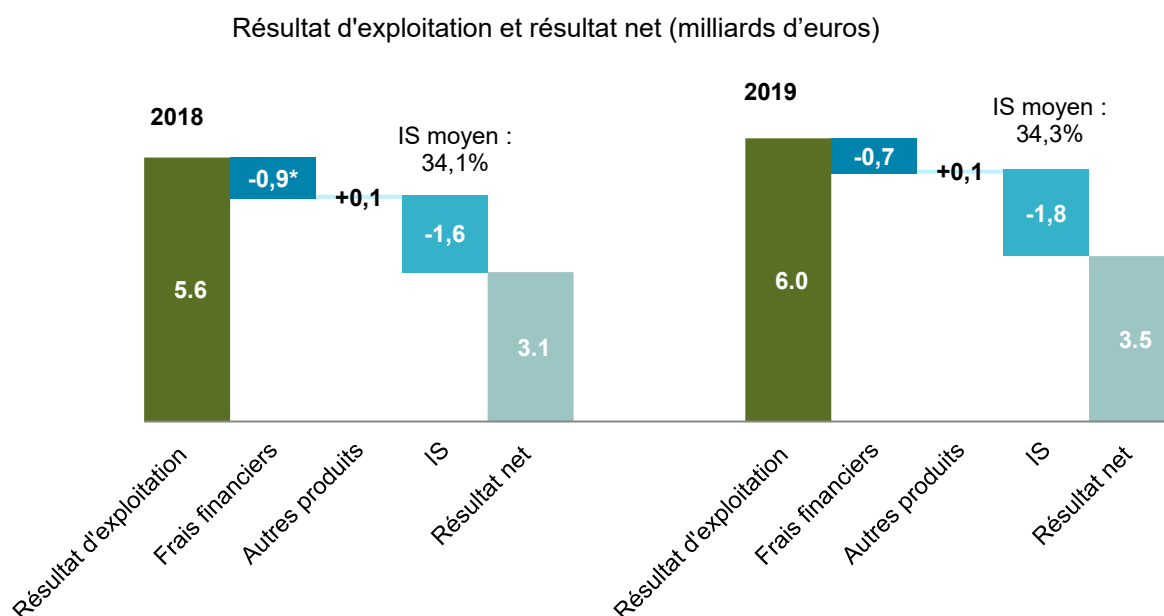
Le résultat net traduit le bénéfice ou la perte de l'exercice. Dernier solde du compte de résultat, il est sujet à d'importantes variations annuelles, liées à des événements singuliers (résultat exceptionnel), aux changements de nature fiscale (taux d'impôt sur les sociétés) ou aux évolutions financières (évolutions du coût de l'endettement).

Son interprétation, en tant qu'indicateur de mesure de la performance économique du secteur, doit donc se faire avec une prudence particulière.

Le résultat net du secteur augmente de 10,8 %, soit une hausse de 339 millions d'euros : l'amélioration du chiffre d'affaires ne se répercute pas complètement dans le bénéfice des SCA. Deux éléments de sens contraires influent en effet parallèlement sur l'évolution du résultat net :

- les frais financiers (740 millions d'euros) enregistrent une nouvelle diminution (- 14,6 %) sous le double effet du désendettement et surtout de la baisse du coût de la dette (voir infra) ;
- l'impôt sur les sociétés (1,8 milliard d'euros) augmente de 11,7 % du fait de l'amélioration des résultats.

Au total, la marge nette s'améliore et s'établit à 32,3 % en 2019, contre 30,3 % en 2018.



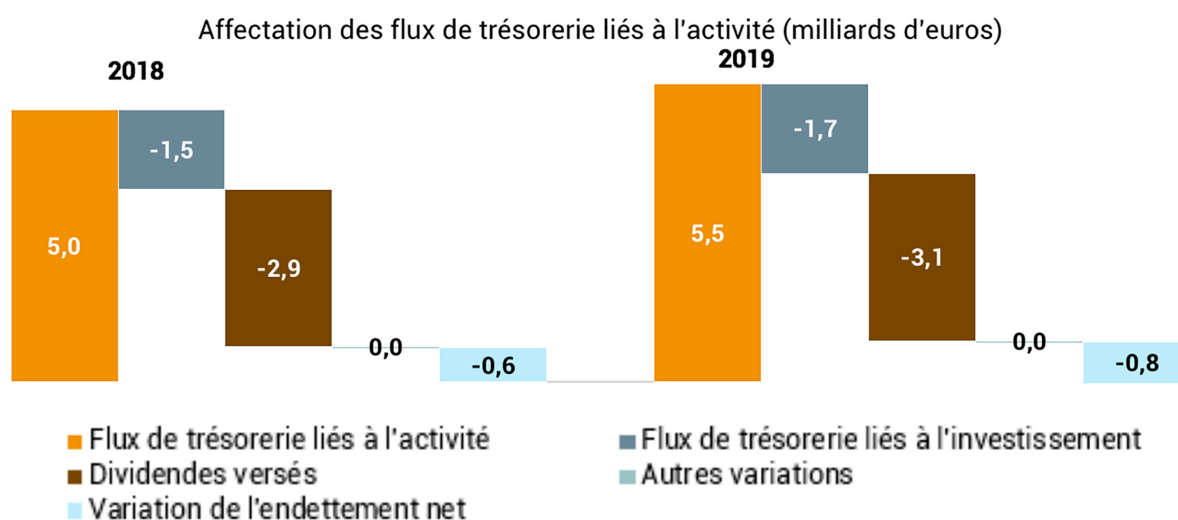
- Flux de trésorerie opérationnels : 5,5 Mds€, + 9,4 %

Les flux de trésorerie opérationnels résultent de la différence entre les encaissements et les décaissements liés à l'activité récurrente de la société.

Ces flux de trésorerie sont calculés après déduction de l'impôt sur les sociétés et des charges et produits d'intérêts de la dette, mais ne prennent en compte ni les flux liés au remboursement ou à l'encaissement de nouveaux emprunts, ni les dépenses d'investissement réalisées.

Les flux de trésorerie (après impôt sur les sociétés et intérêts de la dette) générés par l'activité des sociétés concessionnaires progressent de 9,4 %, correspondant à une hausse de 474 millions d'euros.

En 2019, ces flux de trésorerie opérationnels ont été affectés majoritairement aux versements de dividendes (56,2 %) et aux investissements (30,0 %). Ces flux ont également participé au désendettement du secteur (14,2 %).



- Investissements réalisés : 1,9 Md€, + 17,6 %

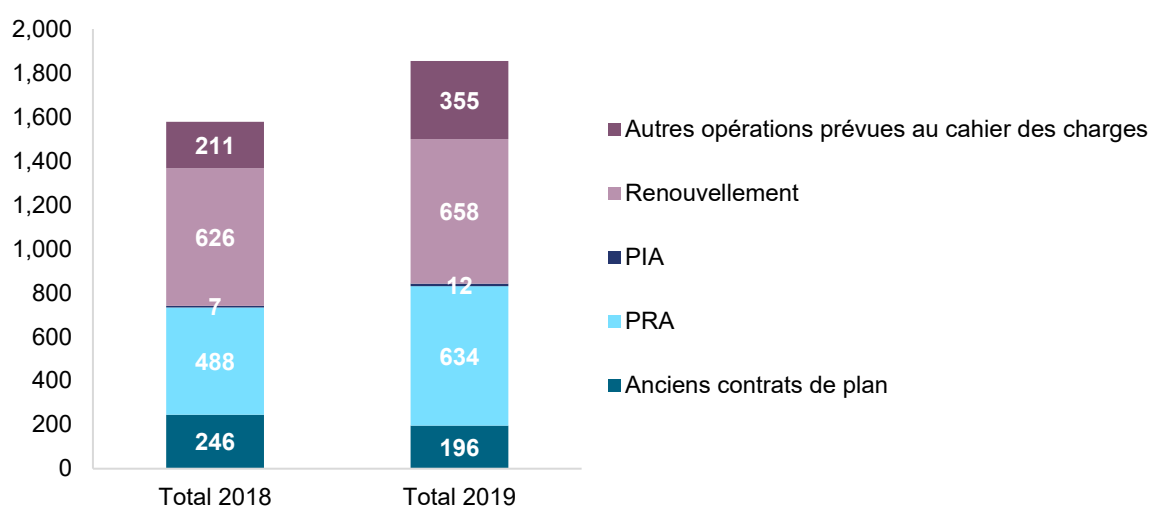
Les investissements réalisés progressent de 17,6 %, soit une hausse de 277 millions d'euros.

Cette hausse s'explique, en premier lieu, par une accélération des travaux liés au PRA : les investissements liés à ce plan lancé en 2015 augmentent de 29,9 %, avec des degrés d'avancement variables selon les SCA (les dépenses en sont encore à un stade préliminaire pour Escota, elles diminuent légèrement pour ASF après le pic atteint en 2018, elles ont fortement augmenté pour Area avec la pointe d'activité sur le chantier de l'A48/A480).

Cette hausse provient, en deuxième lieu, d'opérations initialement prévues aux cahiers des charges, et plus particulièrement de la poursuite des travaux de contournement de Strasbourg réalisés par Arcos (225 millions d'euros en 2019 contre 83 millions d'euros en 2018).

Il reste qu'en 2019, 86,7 % des investissements réalisés ont été réalisés par les sociétés historiques qui, contrairement aux sociétés récentes, ont toutes déjà eu à renouveler leurs infrastructures : ainsi, les principaux investissements réalisés des SCA étaient liés à des opérations de renouvellement (35,4 %) ou à d'autres opérations prévues en application de leurs cahiers des charges (19,2 %) ; les autres investissements réalisés correspondaient au PRA (34,2 %), à d'anciens contrats de plan (10,6 %) et, de façon marginale (0,6 %), au PIA lancé en 2017.

Investissements réalisés en 2019 (millions d'euros)

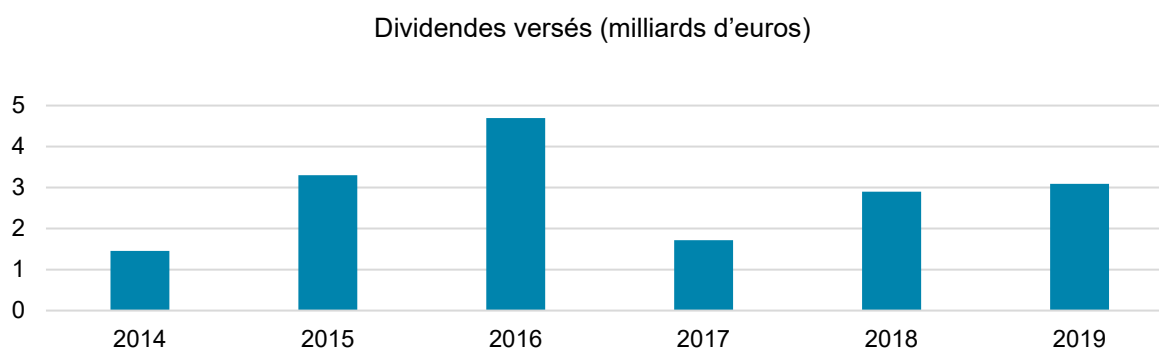


- Dividendes : 3,1 Mds€, + 6,5 %

Les dividendes versés par les sociétés concessionnaires enregistrent une hausse de 6,5 %, correspondant à un accroissement de 189 millions d'euros.

La quasi-totalité des versements de dividendes du secteur provient des quatre groupes de sociétés concessionnaires du réseau historique : ASF-Escota (38,0 %), Cofiroute (19,0 %), APRR-Area (24,3 %) et Sanef-SAPN (16,7%). Ceci s'explique principalement par la part du réseau autoroutier total concédé à ces groupes, mais aussi par la maturité des concessions qu'elles exploitent. Seules trois autres SCA versent des dividendes : ATMB, CEVM et Atlandes.

Si les dividendes distribués peuvent être un indicateur pertinent, sur le long terme, pour mesurer la performance économique et financière d'une entreprise, les variations constatées d'une année sur l'autre ne peuvent permettre d'apprécier l'évolution de sa santé financière. La figure suivante met en évidence le caractère volatile de ces versements, les sociétés choisissant parfois de retarder de plusieurs années la distribution des bénéfices. Les stratégies de distribution de dividendes sont définies par les actionnaires des sociétés concessionnaires et ne peuvent s'analyser à l'aune des seuls résultats d'un exercice.



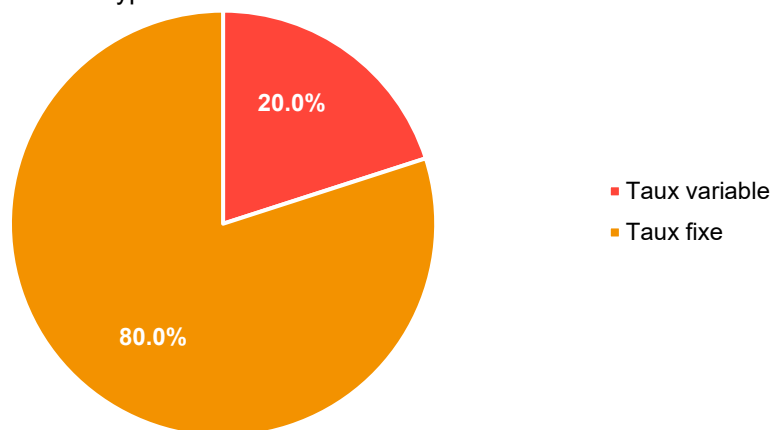
Le montant des dividendes versés en 2019 est le résultat de pratiques divergentes des SCA. Ainsi, ASF, Cofiroute et, dans une moindre mesure, Atlandes ont versé des dividendes plus élevés en 2019 qu'en 2018 (respectivement 141, 125 et 6 millions d'euros de hausse) ; à l'inverse, les sociétés APRR et Sanef ont versé moins de dividendes (respectivement, 69 et 14 millions d'euros de baisse).

- Endettement financier net : 28,1 Mds€, - 2,6 %

Les encours de dette financière du secteur (y compris les dettes intragroupes) s'établissent à 33,4 milliards d'euros au 31/12/2019.

Les encours de dette du secteur correspondent, pour 20,0 %, à des emprunts à taux variable.

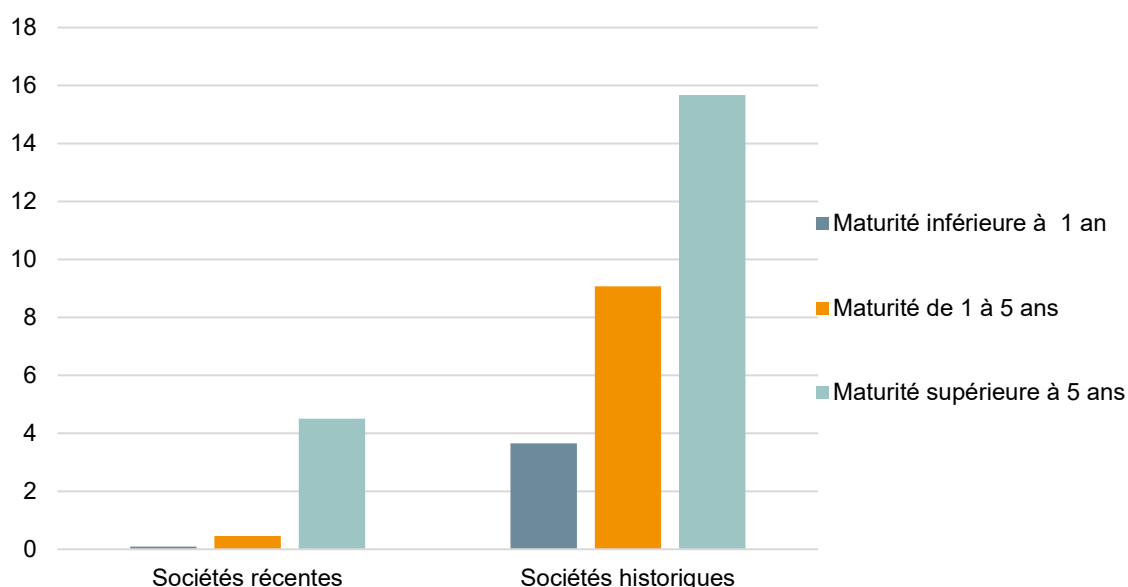
Parts des différents types de taux au 31/12/2019



Ceci ne reflète cependant pas l'exposition du secteur à l'évolution des taux, puisque le secteur se caractérise par un recours important à des instruments financiers, dont l'objectif peut être de se couvrir contre la variabilité des taux ou, au contraire, de variabiliser les emprunts souscrits à une période où les taux étaient plus élevés qu'actuellement.

En revanche, le secteur est exposé au risque de refinancement avec 13,3 milliards d'euros de dette (39,7 % de la dette globale) dont la maturité est inférieure à 5 ans : le secteur devra rembourser 3,7 milliards d'euros en 2020 et 9,5 milliards d'euros entre 2021 et 2025.

Encours de dette par maturité au 31/12/2019 (milliards d'euros)

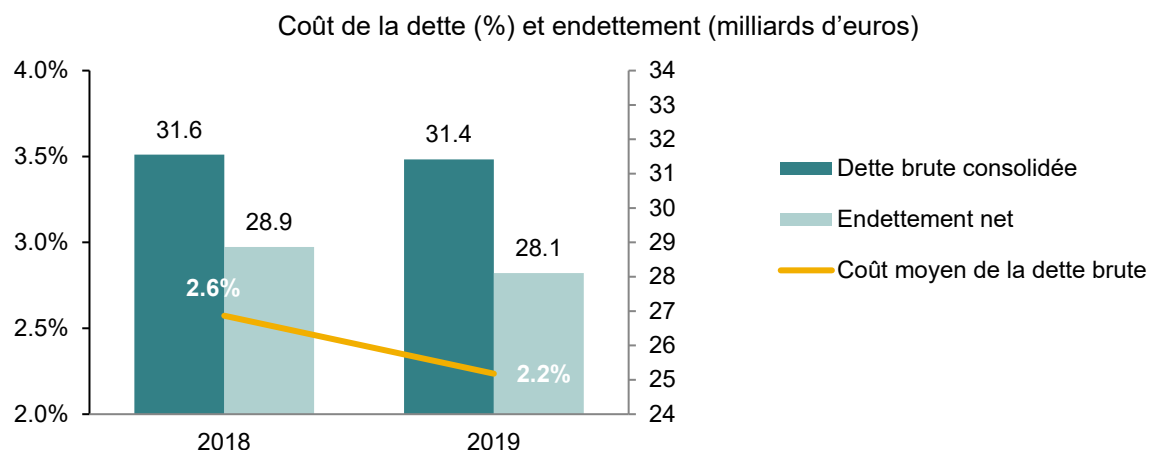


La majeure partie de la dette reste de type obligataire (63,1 %) et les lignes de crédit auprès de la CNA²⁴ ne représentent plus que 3,1 % des créances.

²⁴ Voir annexe 5.

L'endettement financier du secteur après consolidation (c'est-à-dire hors dettes intragroupes) se monte à 31,4 milliards d'euros, en baisse de 139 millions d'euros, soit 0,4 %, malgré l'accroissement de la dette d'Arcos à hauteur de 251 millions d'euros.

L'endettement financier net du secteur diminue quant à lui de 2,6 % en 2019, soit une baisse de 759 millions d'euros, compte tenu d'une hausse globale de la trésorerie de 620 millions d'euros. Cette réduction de l'endettement financier net du secteur est le résultat de choix variés des acteurs, parmi lesquels le groupe ASF-Escota se distingue par la réduction simultanée de son endettement financier et l'accroissement de sa trésorerie.



Cette réduction de l'endettement financier net se traduit par une amélioration des indicateurs de soutenabilité de la dette de long terme.

Ainsi, le levier financier du secteur a encore diminué, passant de 82,2 % fin 2018 à 80,5 % fin 2019, et le ratio dette nette/EBITDA s'améliore à nouveau, évoluant de 3,82 à 3,51, sous l'effet conjugué de l'accroissement de l'EBITDA et de la réduction de l'endettement net des sociétés.

En parallèle, les coûts de financement associés à la dette continuent de diminuer, au bénéfice des actionnaires des SCA : la faible maturité d'une partie de la dette des SCA historiques implique qu'elles peuvent régulièrement procéder à des opérations de refinancement et, dans le contexte favorable de 2019, profiter de taux historiquement bas (en 2019, les SCA ont émis 1,5 milliard d'euros de dette obligataire à des taux compris entre 1,25 % et 1,38 %).

5. ÉLÉMENTS PAR SOCIÉTÉ

Les éléments de synthèse des comptes de chaque société sont présentés en annexe 6.

6. ANNEXES

6.1. Annexe 1 : Cadre juridique des concessions autoroutières

La concession autoroutière est un contrat administratif par lequel l'État confie à un opérateur économique (le concessionnaire), pour une durée déterminée, la construction, l'entretien et l'exploitation d'une infrastructure autoroutière, en contrepartie de la perception d'un droit d'utilisation de l'ouvrage public (le péage) acquitté par les usagers, ce droit pouvant être complété par des contributions publiques. Par ce contrat, l'État transfère au concessionnaire le risque de construction et d'exploitation des ouvrages (surcoûts liés aux aléas de réalisation par exemple) ainsi que le risque lié au trafic (donc le risque de fluctuation des recettes) pour une période donnée.

Le « contrat de concession » est composé de plusieurs éléments :

- la convention de concession est le texte, relativement succinct, actant la mise en concession d'une autoroute et précisant : 1) la société concessionnaire titulaire de la concession et l'objet de la convention (le financement, la conception, la construction, l'entretien, l'exploitation et la maintenance d'une autoroute), 2) l'engagement du concessionnaire d'assurer cette mission à ses frais, risques et périls et 3) l'autorisation de la perception des péages sur les sections et ouvrages concernés ;
- le cahier des charges, annexé à la convention, constitue, avec ses différentes annexes, le cœur du contrat ; il détaille précisément le périmètre de la concession et les obligations des parties en s'appuyant sur des annexes à caractère technique, juridique ou financière ; ces annexes ne sont pas toutes publiées au Journal officiel compte tenu de leur nature (plans) ou de leur confidentialité.

Ces documents sont approuvés par décret en Conseil d'État et, depuis le 1^{er} février 2016, après avis de l'Autorité.

Un contrat de concession d'autoroute est, par nature, un contrat de longue durée. Une certaine souplesse est donc nécessaire afin qu'il puisse s'adapter aux évolutions de son environnement économique, financier ou juridique pendant toute la durée de son exécution.

Les modifications apportées au contrat sont formalisées par des avenants, également approuvés par décret en Conseil d'État et, depuis le 1^{er} février 2016, après avis de l'Autorité dès lors qu'ils ont un impact sur le niveau des tarifs de péage ou sur la durée de la concession. Ils sont négociés entre l'État et le concessionnaire mais peuvent aussi être imposés par l'autorité concédante moyennant compensation de leur impact éventuel sur l'équilibre de la concession.

Les avenants peuvent porter sur la réalisation de travaux de développement ou d'amélioration du réseau non prévus au cahier des charges initial, en contrepartie d'une compensation des dépenses nouvelles ainsi mises à la charge du concessionnaire.

L'exemple aujourd'hui le plus courant est celui du contrat de plan, ou contrat d'entreprise. Contrat d'une durée habituelle de cinq ans conclu entre l'État et la société concessionnaire, il précise les engagements des deux parties sur la période. Il prévoit généralement la réalisation, par la société concessionnaire, d'investissements supplémentaires (élargissement d'une autoroute par exemple), en contrepartie d'une hausse des tarifs de péage spécifique. Ces obligations supplémentaires sont introduites dans le contrat de concession par voie d'avenant approuvé par décret en Conseil d'État²⁵.

²⁵ Pour plus de précisions sur le cadre juridique des concessions autoroutières, consulter le rapport sur l'économie générale des concessions publié par l'ART le 30 juillet 2020.

6.2. Annexe 2 : Historique du secteur

Au début des années 1950, l'État a choisi de développer son réseau autoroutier dans le cadre de contrats de concession. Il a donc confié le financement, la conception, la construction, l'entretien, l'exploitation et la maintenance des nouvelles autoroutes à des sociétés concessionnaires à capitaux publics pour une durée prédéfinie en contrepartie, pour ces sociétés, du droit exclusif à percevoir un péage auprès des usagers.

Le secteur a connu, notamment au gré des difficultés économiques rencontrées, plusieurs phases de restructuration à la fin des années 1980 (fusions de sociétés) et des années 1990 (filialisation de certaines sociétés), qui ont abouti, au début des années 2000, à l'existence de huit sociétés d'économie mixte (ASF, Escota, APRR, Area, Sanef, SAPN, ATMB et SFTRF) – dont les six premières constituent trois groupes constitués chacun d'une société-mère et de sa filiale - et d'une société à capitaux privés (Cofiroute).

Le réseau autoroutier concédé s'est développé par « adossements » successifs de nouvelles sections à construire aux concessions existantes. L'objectif était d'assurer une partie du financement de sections de moins en moins rentables par les recettes tirées de l'exploitation des sections déjà exploitées, moyennant une augmentation supplémentaire des tarifs ou un allongement de la durée des concessions. Ce procédé a servi à réaliser, notamment, des itinéraires dits « d'aménagement du territoire » et permis le développement rapide du réseau autoroutier concédé.

La réglementation communautaire en matière d'attribution de marchés et de concessions de travaux, ainsi que les procédures ouvertes par la Commission européenne dans les années 1990 et les avis et décisions du Conseil d'État²⁶ rendus à la même époque ont conduit à limiter fortement le recours à cette pratique. Les concessions autoroutières font désormais l'objet d'une procédure de mise en concurrence conforme aux règles européennes et françaises en matière de commande publique. Chaque nouvel ouvrage fait ainsi l'objet d'un contrat de concession spécifique, exécuté en règle générale par une société de projet, qui regroupe un ou plusieurs constructeurs, un ou plusieurs financeurs et un exploitant. 9 des 19 contrats de concession en cours (représentant environ 6 % du réseau) résultent de l'application de ces nouvelles procédures.

Ces évolutions expliquent la différence profonde de situation dans laquelle se trouvent :

- d'un côté, les sociétés concessionnaires « historiques » (dont celles appartenant aux groupes APRR-Area, ASF-Escota et Sanef-SAPN, qui ont été totalement privatisées en 2006), qui peuvent s'appuyer sur un modèle économique solide ;
- de l'autre, des sociétés concessionnaires « nouvelles », dont les investissements sont encore récents ou en cours et pour lesquelles les recettes ne sont parfois pas encore suffisantes pour dégager un résultat positif.

La présente synthèse des comptes de l'exercice fait ressortir clairement la distinction entre ces deux catégories de sociétés concessionnaires²⁷.

²⁶ Dont, notamment, celle ayant conduit à l'annulation de l'adossement du tunnel Duplex A86 Ouest à la concession autoroutière de Cofiroute.

²⁷ Pour plus de précisions sur l'origine des concessions autoroutières, consulter le rapport sur l'économie générale des concessions publié par l'ART le 30 juillet 2020.

6.3. Annexe 3 : Détail des composantes des hausses tarifaires pour les contrats comportant des hausses spécifiques

Hausse tarifaire 2019	Base contractuelle ²⁸	Compensation gel tarifaire	PIA	Compensation hausse redevance domaniale	Total classe 1
APRR	0,70 x I	0,25 %	0,198 %	-	1,81 %
Area	0,70 x I	0,26 %	0,389 %	-	2,00 %
ASF	0,70 x I	0,39 %	0,146 %	-	1,90 %
ATMB	I	-	-	0,31 %	2,25 %
Cofiroute	0,70 x I	0,10 %	0,195 %	-	1,65 %
Escota	0,70 x I	0,25 %	0,215 %	-	1,82 %
Sanef	0,70 x I	0,11 %	0,225 %	-	1,69 %
SAPN	0,70 x I	0,10 %	0,218 %	-	1,68 %

²⁸ I : taux de croissance de l'indice des prix à la consommation (IPC) hors tabac, en %. L'IPC hors tabac a crû de 1,94 % entre octobre 2017 et octobre 2018.

6.4. Annexe 4 : Précisions méthodologiques

▪ La SCA comme maille d'analyse la plus fine

Chacune des études financières transmises par les sociétés concessionnaires dans le cadre de la décision de collecte n° 2020-031 du 14 mai 2020 concerne une SCA.

Trois des SCA sont titulaires, chacune, de deux contrats de concessions :

- Cofiroute, qui est titulaire de deux contrats autoroutiers – la concession du « réseau interurbain » (autoroutes A10, A11, A28, A71, A81 et A85, en totalité ou en partie) et la concession du tunnel Duplex A86 Ouest ;
- ATMB et SFTRF, qui sont chacune titulaires d'un contrat autoroutier (respectivement A40 et A43) et d'un contrat spécifique au tunnel (respectivement tunnel du Mont-Blanc et tunnel du Fréjus).

Compte tenu de la forte interdépendance des contrats, l'Autorité a conservé, pour Cofiroute, une approche par société et non par contrat, que ce soit dans les agrégats sectoriels ou dans les fiches individuelles.

S'agissant d'ATMB et de SFTRF, l'Autorité adopte une approche différente pour les fiches individuelles et pour les agrégats sectoriels. Dans les fiches individuelles, elle ne présente que les éléments financiers relatifs aux contrats autoroutiers, qui relèvent strictement de son champ de compétence ; n'étant pas en mesure de délimiter les éléments de bilan, d'amortissement et de financement correspondant à chaque contrat, elle ne fournit pas les indicateurs correspondants dans les fiches individuelles. En revanche, afin d'établir toutes les informations sectorielles sur un périmètre identique, elle tient compte de l'ensemble des données relatives aux sociétés (contrats tunnelier et autoroutier) dans les agrégats sectoriels.

Cette approche est conforme aux dispositions de l'article L. 122-9 du code précité.

▪ Les conventions retenues pour le calcul des agrégats sectoriels

Les agrégats du secteur présentés dans ce rapport sont calculés sur la base des données provenant de deux catégories de sources distinctes – comptes consolidés, d'une part, études financières, d'autre part – afin de tenir compte de la présence de groupes de sociétés parmi les 18 SCA considérées.

Sont ainsi retenus comme sources d'informations les comptes consolidés pour les groupes suivants : ASF-Escota, Sanef-SAPN, APRR-Area et Cofiroute (réseau interurbain et tunnel Duplex A86 Ouest). Cette approche permet d'éliminer les flux entre sociétés d'un même groupe et, partant, le risque de double compte de certains items qui résulterait de la simple « addition » de leurs comptes sociaux annuels, que ce soit au niveau du compte de résultat (par exemple, lorsqu'une filiale achète une prestation à sa maison mère, la première enregistre une charge d'exploitation et la deuxième un produit d'exploitation), au niveau du bilan (par exemple, lorsqu'une filiale s'endette auprès de sa maison mère, la créance correspond à un passif pour la première et à un actif pour la deuxième) ou au niveau du tableau de flux de trésorerie (par exemple, le versement d'un dividende par une filiale à sa maison mère correspond à un flux négatif de financement pour la première et à un flux positif de financement pour la deuxième).

Pour les autres sociétés, les valeurs retenues sont issues des études financières collectées dans le cadre de la décision de collecte n°2020-031 du 14 mai 2020 et agrégées à l'échelle du secteur.

Chiffre d'affaires

L'Autorité a systématiquement retranché du chiffre d'affaires le « chiffre d'affaires construction » de certaines sociétés (qui est par ailleurs neutralisé dans les comptes sociaux ou consolidés et n'a

donc pas d'impact sur l'EBITDA ou le résultat net, par exemple). En effet, l'objectif est d'obtenir un chiffre d'affaires lié aux activités d'exploitation de la concession (principalement issu des péages, mais également des différentes redevances perçues par les sociétés concessionnaires).

EBITDA

En l'absence de définition normée, l'Autorité a fait le choix de calculer l'EBITDA comme la différence entre, d'une part, le chiffre d'affaires et les autres revenus d'exploitation de la société et, d'autre part, les charges d'exploitation. Elle a également inclus dans les charges de personnel la participation des salariés et les impacts du crédit d'impôt compétitivité emploi (CICE²⁹) pour l'année 2018.

CVE

Le traitement comptable de la contribution volontaire exceptionnelle (CVE)³⁰ diverge selon les sociétés : certaines intègrent cette dépense au montant total de leurs impôts et taxes, d'autres la traitent en « autres charges d'exploitation ». Pour les besoins de la présente étude, l'Autorité a opté pour son reclassement en « impôts et taxes » afin de se rapprocher de la pratique de la majorité des sociétés et d'établir des agrégats homogènes. Cependant, il ne s'agit pas, à proprement parler, d'un impôt ou d'une taxe, puisque cette contribution découle d'un accord entre deux parties et non de l'application d'une disposition législative ou réglementaire. Cette classification, retenue pour les besoins de l'étude, ne préjuge pas de la qualification juridique conventionnelle ou fiscale de cette contribution.

Flux opérationnels (flux de trésorerie liés à l'activité)

Les flux opérationnels présentés par l'Autorité correspondent à la notion de capacité d'autofinancement (CAF) usuellement retenue par les analystes financiers. Dans le cadre de ce rapport, l'Autorité a fait le choix d'évaluer ces flux en repartant du cash-flow opérationnel, soit le résultat d'exploitation augmenté des dotations aux amortissements et provisions, diminué de l'impôt sur les sociétés et neutralisé des éléments des résultats financiers et exceptionnels donnant lieu à un encaissement ou à un décaissement réel de la part de la société.

Dépenses d'investissement et investissements réalisés

Les dépenses d'investissement présentées par l'Autorité correspondent à des décaissements et sont issus des tableaux de flux de trésorerie extraits des comptes consolidés pour les groupes et des études financières pour les autres sociétés.

Les dépenses d'investissement diffèrent des investissements réalisés présentés par l'Autorité, qui sont issus des études financières et reflètent un service fait. Ces derniers permettent de réaliser une décomposition des investissements par nature. Ils ne correspondent pas à des décaissements.

Dividendes

L'Autorité s'est appuyée, dans le cas de sociétés ayant une relation mère – fille, sur les comptes consolidés afin qu'il n'y ait pas de « double compte » des dividendes.

Endettement brut et encours de dette

Pour évaluer l'endettement brut du secteur, l'Autorité a retenu les montants figurant dans les comptes consolidés pour les groupes (emprunts obligataires, emprunts et dettes financières, emprunts à moins d'un an, etc.) et les emprunts et dettes financières renseignés dans les études

²⁹ Voir annexe 5.

³⁰ Voir annexe 5.

financières pour les autres sociétés. L'endettement brut ainsi calculé incorpore des éléments comme les intérêts courus non échus et les instruments dérivés.

Il diffère des encours de dette présentés par l'Autorité, qui correspondent à la somme des lignes de crédit prises par chacune des sociétés.

Endettement financier net

L'endettement net a été évalué à partir des comptes consolidés des groupes. Pour les autres sociétés, il a été évalué en partant de la dette financière « brute » renseignée dans les études financières, de laquelle ont été retranchés les actifs liquides (valeurs mobilières de placement) et la trésorerie (disponibilités).

▪ L'analyse du trafic et des recettes tirées du péage pour chaque société

L'Autorité a fait le choix de mentionner, sur la fiche de présentation de chaque société, l'évolution du trafic sur le réseau géré par la SCA, telle que cette dernière l'a renseignée dans l'étude financière pour les VL, pour les PL et pour les véhicules pris dans leur ensemble.

Elle a également décidé de présenter le trafic moyen de la concession considérée, pour lequel elle a retenu la convention de calcul suivante : elle rapporte le trafic payant³¹ à la longueur de la partie payante du réseau³².

En parallèle, elle s'attache à expliquer l'évolution du chiffre d'affaires tiré du péage.

Il convient tout d'abord de relever que la structure des remises faites aux clients peut évoluer d'une année sur l'autre et influencer sur l'évolution des recettes de péage, mais que l'Autorité ne dispose pas des données permettant de chiffrer ce phénomène : elle dispose en effet, d'une part, *via* les études financières, du chiffre d'affaires réel ou net, c'est-à-dire tenant compte des remises, et, d'autre part, *via* les fichiers relatifs aux transactions, du chiffre d'affaires théorique ou brut, c'est-à-dire du chiffre d'affaires qui résulterait de la stricte application des grilles tarifaires aux trajets effectués.

L'Autorité n'est en mesure d'analyser que l'évolution des recettes de péage théoriques. La variation de ces recettes résulte uniquement des variations des trafics et des tarifs. L'Autorité réalise par conséquent la décomposition suivante :

- elle présente l'évolution globale du trafic entre l'année précédant l'année étudiée et l'année étudiée pour appréhender l'« effet trafic » ; cet indicateur est mis à disposition par les SCA dans leurs études financières ;
- elle fournit l'évolution, pondérée par les trafics des différentes classes de véhicules, des tarifs moyens par kilomètre parcouru (TMKP) moyens sur l'année (le TMKP moyen de l'année est obtenu en pondérant le TMKP de chaque mois par le trafic du mois), afin d'appréhender l'« effet tarif par kilomètre parcouru » ;
- elle évalue l'effet croisé de ces deux évolutions.

³¹ Le trafic payant diffère du trafic total sur autoroute car certains usages de l'infrastructure ne donnent lieu à aucun paiement par l'utilisateur. Ainsi, les véhicules prioritaires en intervention circulent gratuitement sur les autoroutes. De même, les usagers de certaines portions d'autoroutes peuvent circuler gratuitement, soit parce qu'une collectivité locale a fait le choix de compenser la société concessionnaire en échange de la gratuité de cette portion d'infrastructure (c'est le cas, par exemple, sur cinq kilomètres de l'autoroute A10 entre les sorties 20, au nord de Tours, et 22, au sud de Tours), soit parce qu'un système de péage ouvert est mis en place dès l'origine de façon à permettre aux usagers locaux d'effectuer de courts trajets gratuitement (ce sera le cas, par exemple, sur l'autoroute A89, où la gratuité des mouvements a été décidée à la suite de la déclaration publique, d'une part entre Cressanges et Toulon-sur-Allier, et d'autre part entre Dompierre-sur-Besbre Ouest Dompierre-sur-Besbre Est).

³² Certains réseaux concédés comportent des tronçons qui peuvent être empruntés gratuitement. C'est le cas par exemple au niveau du contournement de La Roche-sur-Yon, sur 15 kilomètres de l'autoroute A87 concédée à la société ASF.

Par ailleurs, l'évolution moyenne des TMKP peut s'expliquer en considérant les différents effets suivants :

- effet de la variation moyenne des TMKP à trafic constant ou tarifs kilométriques ;
- effet de la variation de la structure des tarifs (l'évolution moyenne des tarifs ne permet pas d'appréhender les évolutions différenciées selon les classes des véhicules et les sections, qui peuvent être caractérisées par une tarification kilométrique et une intensité du trafic variables) ;
- effet de la variation de la structure des trafics (l'évolution globale du trafic cache des évolutions différenciées des trafics associés à chaque classe de véhicules et à chaque section) ;
- effet croisé de ces deux variations de structure.

Ceci peut être illustré à partir de l'exemple fictif suivant avec deux trajets.

	Longueur (km)	Tarif t (€)	Tarif t+1 (€)	Distance parcourue t (véh.km)	Distance parcourue t+1 (véh.km)	Recettes t (€)	Recettes t+1 (€)	Évol. recettes
Trajet 1	10	4,9	4,9	4000	4400	1960,0	2156,0	10,0%
Trajet 2	40	10,9	11,2	2000	2000	545,0	560,0	2,8%
SCA	50	15,8	16,1	6000	6400	2505,0	2716,0	8,4%

Dans cet exemple, l'évolution de 8,4 % des recettes de péage théoriques peut se décomposer comme suit.

	Évol. trafic	Évol. TMKP	(Dont évol. TMKP à structures de trafic et de tarifs constantes)	(Dont effet variation de la structure des tarifs)	(Dont effet variation de la structure des trafics)	(Dont effet croisé des variations des structures des tarifs et des trafics)	Effet croisé des variations moyennes des tarifs et des trafics
Trajet 1	10,0%	0,0%	0,0%	-1,5%	2,6%	-0,1%	0,0%
Trajet 2	0,0%	2,8%	2,8%	0,2%	-1,5%	0,0%	0,0%
SCA	6,7%	1,6%	1,9%	-1,3%	1,2%	-0,1%	0,1%

L'évolution des recettes de péages théoriques (+ 8,4 %) s'explique ici d'abord par la croissance du trafic (+ 6,7 %), mais également par la hausse moyenne des tarifs (+ 1,9 %). L'effet de structure des tarifs est défavorable (- 1,3 %) car le tarif n'augmente que pour le trajet 2, qui est une source de recettes moins importante que le trajet 1. L'effet de structure du trafic est au contraire favorable (+ 1,2 %) car le trafic n'augmente que pour le trajet 1. Les effets de structure se compensent et sont globalement limités dans ce cas.

6.5. Annexe 5 : Glossaire

Achats et charges externes

Ce poste du compte de résultat correspond aux achats et prestations comptabilisés en charges et facturés par des entreprises tierces (sous-traitance comprise).

AFITF

Agence de Financement des Infrastructures de Transport de France.

Autres fonds propres

Les « autres fonds propres » sont des ressources financières qui ne constituent pas des capitaux propres du point de vue comptable mais qui, compte tenu de leur moindre degré d'exigibilité par rapport aux instruments de dette (absence d'échéancier financier, possibilité de conversion en actions, etc.), sont considérées comme des fonds propres lors d'analyses financières. À titre d'exemple, pour les sociétés concessionnaires d'autoroutes, il peut s'agir d'avances d'actionnaires ou d'apports en nature de la part de l'État, correspondant à des immobilisations existantes (par exemple, remise à la SCA d'une section de route existant déjà avant une mise aux normes autoroutières).

ASFA

Association des Sociétés Françaises d'Autoroutes.

CA

Chiffre d'Affaires.

La principale source de CA des SCA est liée au péage. Au sein du CA tiré du péage, un CA « brut » et un CA « net » peuvent être considérés. Le premier correspond au chiffre d'affaires théorique qui serait réalisé par les SCA si elles n'appliquaient pas de remises. Il est obtenu en multipliant les tarifs unitaires par les distances parcourues. Le second correspond au chiffre d'affaires effectif des SCA, tel qu'il apparaît dans leurs comptes ; il intègre toutes les remises faites aux clients, notamment dans le cas d'abonnements.

CAF

La Capacité d'Autofinancement est un terme comptable qui désigne le bénéfice net augmenté des « charges non décaissées » (principalement les dotations aux amortissements). Elle représente, à l'issue de l'exercice, la trésorerie disponible de la société pour procéder à des investissements, rembourser ses dettes et rémunérer l'actionnaire.

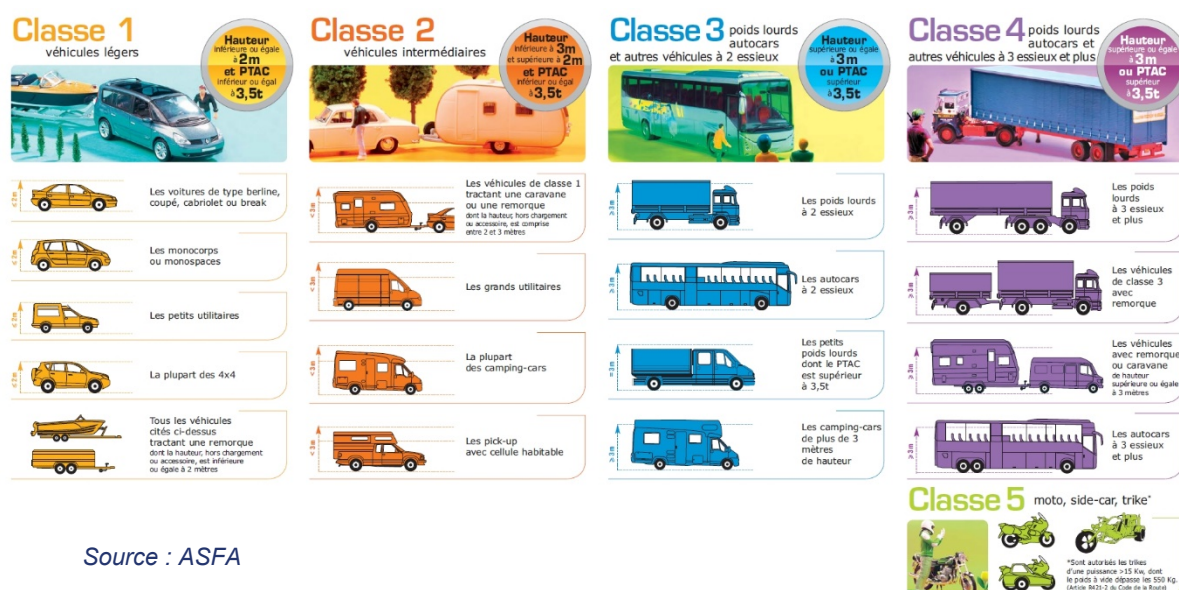
CICE

Crédit d'Impôt pour la Compétitivité et l'Emploi. Ce crédit d'impôt a été supprimé et remplacé en 2019 par une baisse des cotisations patronales.

Classes de véhicules

Les tarifs de péage diffèrent selon le gabarit du véhicule qui correspond à une « classe ». Les classes sont définies dans le cahier des charges de la société concessionnaire. Pour la grande

majorité des sociétés, cinq classes tarifaires sont définies en fonction de la taille et du poids des véhicules concernés :



Source : ASFA

Un véhicule est dit « léger » (VL) s'il appartient aux classes tarifaires 1, 2 ou 5 et « poids lourd » (PL) s'il appartient aux classes 3 ou 4. La société Atlandes possède des classes tarifaires légèrement différentes pour les poids lourds³³ (classes A, B et C).

Classes Euro

La loi tarifaire du cahier des charges de certaines concessions inclut, en plus des classes tarifaires susmentionnées, un système de modulation des tarifs PL en fonction de la classe d'émission de particules polluantes des véhicules (normes Euro). Ce système est neutre sur le montant de chiffre d'affaires PL total d'une année sur l'autre. Il existe en effet un mécanisme de compensation en année N+1 en cas de trop-perçu ou de moins-perçu en année N.

CNA

La Caisse Nationale des Autoroutes³⁴ est un établissement public, créé en 1963, destiné à assurer le financement des sociétés d'économie mixte concessionnaires d'autoroutes (SEMCA), dont le capital était détenu par l'État, en levant de la dette, essentiellement obligataire, de façon mutualisée. La CNA était le principal prêteur du secteur jusqu'à la privatisation (19,2 milliards d'euros d'encours de prêts en 2006) ; depuis, la part des financements CNA s'est fortement réduite puisque sept des neuf sociétés historiques ne peuvent plus y prétendre. Depuis le classement en ODAC (organisme divers d'administration centrale) de la CNA, cette dernière ne peut plus contracter de dette auprès d'un établissement de crédit dont le terme est supérieur à 12 mois ou émettre un titre de créance dont le terme excède cette durée. À l'issue du dernier remboursement de la société SFTRF en 2030, la CNA cessera d'exister.

Coefficient interclasses

Les TKM des véhicules des classes 2, 3, 4 et 5 sont déterminés à partir du TKM de la classe 1 par application d'un coefficient multiplicateur appelé coefficient interclasses.

Contrat d'entretien et d'exploitation

Les sociétés concessionnaires d'autoroute récentes (dont le contrat a été signé postérieurement à 2001) n'assurent pas l'entretien et l'exploitation de l'infrastructure concédée elles-mêmes. Ces sociétés confient ces missions à un prestataire selon des modalités (de coût, de durée, etc.)

³³ Pour plus d'information, voir l'article 25.2 du cahier des charges de la société.

³⁴ Pour plus d'information, voir <http://www.cna-autoroutes.fr/>.

arrêtées dans un contrat dont la durée est généralement inférieure à la durée de la concession. Les dépenses liées à ce contrat sont comptabilisées comme charges dans les comptes de la société concessionnaire autoroutière sous la rubrique « autres prestations et charges externes ».

Contrat de concession

Les contrats de concession sont les contrats liant l'État concédant et la société concessionnaire d'autoroute et portant sur les conditions de construction, d'entretien et d'exploitation d'une ou plusieurs autoroutes. Ces contrats sont disponibles sur le site du ministère de la transition écologique³⁵.

Contribution économique territoriale (CET)

La contribution économique territoriale est un impôt qui a remplacé la taxe professionnelle à partir du 1^{er} janvier 2010.

La CET est composée de deux éléments :

- la cotisation foncière des entreprises (CFE), assise sur la valeur de l'immobilier de la société (valeur locative des biens passibles d'une taxe foncière) ;
- la cotisation sur la valeur ajoutée des entreprises (CVAE), assise sur la valeur ajoutée (fiscale).

Contribution volontaire exceptionnelle (CVE)

Les termes du protocole d'accord du 9 avril 2015 relatif notamment au Plan de Relance Autoroutier (PRA) prévoient le versement annuel d'une « contribution volontaire exceptionnelle » (CVE) par les sept sociétés concernées par ce plan. Cette contribution a vocation à participer au financement de l'AFITF. Le montant total prévu est d'un milliard d'euros, les versements s'échelonnant sur une durée de 20 ans. La somme des versements des sociétés concernées doit être égale à 60 millions d'euros (indexés à l'inflation) par an, portée à 100 millions d'euros pour les trois premières années de mise en œuvre de cet accord.

DGITM

La direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM) du ministère de la transition écologique (notamment chargé des transports) assure, pour le compte de l'État, la gestion et le contrôle des concessions autoroutières. Au sein de la DGITM, la direction des infrastructures de transport (ci-après « DIT ») est responsable des appels d'offres pour les nouvelles concessions autoroutières et de la gestion des contrats existants³⁶. Elle assure, à ce titre, des missions d'ordres technique et économique, non seulement dans le cadre de l'attribution des nouvelles concessions d'autoroutes, mais également dans celui de la gestion et du contrôle au long cours des contrats en cours d'exécution.

³⁵ <https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/societes-concessionnaires-dautoroutes-sca>

³⁶ La DIT est également responsable des contrats de partenariat routiers sur le réseau routier national.

EBIT

L'EBIT (*earnings before interest and taxes*) désigne les revenus diminués des charges d'exploitation et des dotations aux amortissements et aux provisions d'une société, avant que n'en soient soustraits le résultat financier, le résultat exceptionnel et l'impôt sur les sociétés (IS). Il s'apparente, en normes françaises, au résultat d'exploitation.

EBITDA

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.

Endettement financier net / Dette nette

L'endettement financier net, ou dette financière nette, d'une entreprise est le solde entre ses dettes financières, d'une part, et le montant de la trésorerie disponible et des placements financiers, d'autre part. Il représente la position créditrice ou débitrice de l'entreprise vis-à-vis des tiers et hors cycle d'exploitation.

ETP

Équivalent Temps Plein.

GEPP

Gestion des emplois et des parcours professionnels

GER

Gros Entretien et Renouvellement.

Immobilisations du domaine concédé et amortissements

Les immobilisations inscrites au bilan des comptes sociaux des SCA correspondent, pour leur quasi-totalité, aux immobilisations du domaine concédé ; pour l'essentiel, elles reviendront gratuitement à l'État à l'expiration de la concession à titre de « biens de retour ».

Les immobilisations du domaine concédé correspondent soit à des immobilisations « non renouvelables » pendant la durée de la concession (comme l'infrastructure et les ouvrages d'art), soit à des immobilisations « renouvelables », qui ont une durée de vie inférieure à celle de la concession (matériels de péage, de signalisation, de télécommunication, de transport, informatique et outillages).

Les immobilisations « non renouvelables » font l'objet d'un amortissement dit « de caducité », calculé linéairement pour les sociétés historiques et de façon progressive³⁷ pour les sociétés récentes, sur la durée comprise entre la date de leur mise en service et la date de fin de concession. Cet amortissement, qui est classé en charges d'exploitation, n'a pas pour objet de constater une dépréciation technique des constructions mais de ramener leur valeur nette comptable à une valeur nulle à l'expiration de la concession, ce qui est cohérent avec leur remise gratuite au concédant à l'échéance de la concession.

Les immobilisations d'exploitation « renouvelables » sont celles qui ont une durée de vie inférieure à celle de la concession ; elles font l'objet d'un amortissement pour dépréciation calculé linéairement, sur leur durée estimée d'utilité, généralement entre trois et dix ans. Les immobilisations d'exploitation « renouvelables » peuvent aussi faire l'objet d'un amortissement de caducité calculé sur la base de leur valeur nette comptable, correspondant au coût d'acquisition

³⁷ La dotation annuelle d'amortissement de caducité est proportionnelle au rapport entre le trafic réalisé sur l'exercice et le trafic prévisionnel sur la durée de la concession.

des biens diminué du cumul de l'amortissement pour dépréciation à la clôture de l'exercice et du cumul de l'amortissement de caducité à l'ouverture de l'exercice, rapportés au nombre d'années restant à courir jusqu'à la fin de la concession. Cet amortissement de caducité a pour objet d'échelonner, sur la durée de la concession, la moins-value qui résulterait de la remise gratuite des immobilisations d'exploitation « renouvelables » au concédant en fin de concession si un amortissement usuel pour dépréciation était pratiqué.

Intensité kilométrique

L'intensité kilométrique d'un réseau (ou trafic moyen par unité de temps), exprimée en véh./unité de temps, est obtenue en rapportant le trafic d'une période (kilomètres parcourus de la période, exprimés en véh.km) à la longueur du réseau sur la période considérée (exprimée en km) et au nombre d'unités de temps de la période (365 ou 366 si la période considérée est une année et que l'on souhaite disposer d'une moyenne par jour).

Dans le présent rapport, le choix a été fait de présenter l'intensité kilométrique des seules sections payantes du réseau concédé, en rapportant les distances parcourues payantes aux longueurs de réseau payantes.

IPC

Indice des Prix à la Consommation.

IS

Impôt sur les Sociétés. Il est possible de distinguer :

- l'impôt exigible, c'est-à-dire l'impôt payable au titre du bénéfice fiscal de l'exercice ;
- l'impôt différé, c'est-à-dire l'impôt correspondant au résultat économique de l'exercice ; il tient compte des opérations de l'exercice qui généreront dans le futur un impôt exigible ou une économie d'impôt.

Dans les comptes consolidés, conformément au principe de rattachement des charges et produits à l'exercice (qui vise à améliorer l'information des actionnaires et de toutes les parties prenantes), l'intégralité des dettes et des créances d'impôt sont constatées immédiatement, que cet impôt soit exigible au titre d'un exercice clos ou d'un exercice futur.

PIB

Produit Intérieur Brut.

Redevance domaniale (RD)

Les sociétés concessionnaires d'autoroutes s'acquittent, en année N, pour une période comprise entre le 1^{er} juillet de l'année N et le 30 juin de l'année N+1, d'une redevance pour occupation du domaine public, appelée couramment « redevance domaniale » (RD). Cette redevance est composée de deux éléments : l'un (R1) assis sur le linéaire de voies exploitées par la société concessionnaire, l'autre (R2) assis sur son chiffre d'affaires.

$$RD = \underbrace{0,3 \times V \times 1000 \times L_{N-1}}_{R1} + \underbrace{0,3 \times 5,5\% \times CA_{N-1}}_{R2}$$

Où :

- V est la valeur locative de 1 mètre de voie autoroutière ;
- L_{N-1} correspond au nombre de kilomètres de voies autoroutières exploitées par le concessionnaire au 31 décembre de l'année N-1 ;

- CA_{N-1} représente le montant du chiffre d'affaires de l'année N-1.

Le produit de cette redevance est intégralement affecté à l'AFITF.

Le décret n° 2013-436 du 28 mai 2013 a modifié la composante R2 en portant le taux appliqué au chiffre d'affaires de 1,5 % à 5,5 %.

Le gouvernement a fait le choix de traiter différemment les conséquences financières de l'entrée en vigueur du décret du 28 mai 2013 en fonction de la situation de chacune des sociétés concessionnaires.

Les sociétés présentant une situation économique et financière incertaine (« petites sociétés » telles que Alicorne, Alis, SFTRF, etc.) bénéficient d'une compensation par voie budgétaire correspondant strictement au montant des charges supplémentaires liées à la hausse de la redevance domaniale.

Les autres sociétés ont été compensées par voie tarifaire des effets de la hausse de la redevance domaniale³⁸. Des avenants *ad hoc* ont été conclus avec les sociétés CEVM, Atlandes et ATMB tandis que, pour les sociétés historiques privées, ces dispositions tarifaires ont été intégrées dans le cadre des avenants approuvés par décrets d'août 2015 mettant en œuvre le plan de relance autoroutier (PRA) et l'accord du mois d'avril 2015 conclu avec l'État.

Résultat d'exploitation (REX)

Le résultat d'exploitation correspond à l'EBITDA, diminué des amortissements et dotations aux provisions (DotAm et provisions). Il s'apparente à l'EBIT.

Résultat net (RN)

Le résultat net est obtenu à partir du résultat d'exploitation en tenant compte du résultat financier, du résultat exceptionnel et des impôts.

SEMCA

Société d'Économie Mixte Concessionnaire d'Autoroute.

Société « historique »

Les sociétés « historiques » sont les sociétés concessionnaires de réseaux autoroutiers aujourd'hui matures. Il s'agit de Cofiroute, des six sociétés ayant fait l'objet d'un processus de privatisation en 2006 (APRR, Area, ASF, Escota, Sanef et SAPN) et deux sociétés à capitaux publics, ATMB et SFTRF. Ces sociétés se sont développées depuis les années 1950 en procédant à des extensions successives de leur réseau grâce à la pratique de l'« adossement » (adjonction, sans procédure de mise en concurrence, de nouvelles sections autoroutières aux contrats existants). L'introduction de règles communautaires imposant une procédure de mise en concurrence pour l'attribution de chaque nouvelle opération et la décision du Conseil d'État du 20 février 1998 ont mis un terme à cette pratique.

Société « récente »

Les sociétés « récentes » (Adelac, Albéa, Alicorne, A'liénor, Alis, Arcos, Arcour, Atlandes et CEVM) sont les sociétés constituées postérieurement à la décision du Conseil d'État du 20 février 1998.

³⁸ Par le biais d'augmentations supplémentaires des tarifs en 2016, 2017 et 2018 pour toutes ces SCA, sauf pour CEVM (hausse tarifaire en 2016 et 2017) et pour ATMB (hausse tarifaire de 2019 à 2023).

Leurs contrats de concession ont fait l'objet d'une procédure de mise en concurrence par appel d'offres et ne portent en général que sur une section autoroutière.

Taxe d'aménagement du territoire (TAT)

Les SCA versent mensuellement une taxe d'aménagement du territoire (TAT). Cette taxe est assise sur le trafic payant de l'infrastructure concernée au cours du mois écoulé. Les sociétés concessionnaires d'autoroutes versent ainsi 7,32 centimes d'euro pour 1 000 kilomètres payants parcourus sur leur réseau.

La formule de calcul de la TAT est alors la suivante :

$$\text{TAT} = \text{trafic payant} * 1\,000 * 7,32$$

Où le trafic payant est exprimé en véh.km.

Le produit de cette taxe est principalement affecté à l'AFITF. Une fraction de la taxe revient également au compte d'affectation spéciale des services nationaux de transport conventionnés de voyageurs³⁹.

Tarifs de péage et tarif kilométrique moyen (TKM)

Les tarifs de péage et leur évolution sont définis dans les contrats des sociétés concessionnaires d'autoroute. Les principes de cette tarification sont précisés sur le site du ministère de la transition écologique à la page consacrée aux sociétés concessionnaires d'autoroute⁴⁰.

Le tarif kilométrique moyen est l'indicateur employé pour suivre l'évolution annuelle des tarifs des SCA. La formule de calcul du TKM diffère selon les contrats de concession.

Pour certaines concessions, le TKM correspond simplement à une moyenne des tarifs de chaque trajet (soit un couple origine-destination) pondérée par leur longueur.

Dans le cas d'autres concessions, qui correspondent généralement à des réseaux de dimension plus importante, le TKM correspond à une moyenne, pondérée par les distances parcourues, des taux kilométriques de chaque section, qui correspondent eux-mêmes à une moyenne des tarifs des différents trajets de la section, pondérée par leur longueur⁴¹.

TP01, TP09

L'indice TP01 est un indice général représentant l'évolution des coûts dans le secteur des travaux publics.

L'indice TP09 reflète plus spécifiquement l'évolution des prix de la fabrication et de la mise en œuvre d'enrobés.

³⁹ Nota : Le projet de loi de finances pour 2021 prévoit, en son article 28, la rebudgétisation du compte d'affectation spéciale « Services nationaux de transports conventionnés de voyageurs », qui porte jusqu'à présent la subvention annuelle d'équilibre des trains Intercités conventionnés par l'État, opérant ainsi une modernisation du circuit budgétaire.

⁴⁰ <https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/societes-concessionnaires-dautoroutes-sca>

⁴¹ Pour plus de précisions sur le TKM, consulter le rapport sur l'économie générale des concessions publié par l'ART le 30 juillet 2020.

6.6. Annexe 6 : Fiches par société

Remarques préliminaires

Certains chiffres concernant l'exercice comptable 2018 peuvent différer légèrement, à la suite de corrections d'erreurs, de ceux publiés dans le cadre du précédent rapport. Les écarts concernant les indicateurs individuels ne sont toutefois pas soulignés, afin de ne pas alourdir la lecture des fiches.

Dans certains cas, il ne semble pas pertinent d'afficher des taux de variation entre les indicateurs d'une année et de la suivante (variation par rapport à un montant négatif, variation de plusieurs centaines de % résultant d'un niveau de départ très faible) ; la mention « np » est alors affichée (pour « non pertinent »).

Fiches par société

Adelac	57
Albéa	61
Alicorne	65
A'liénor	69
Alis	73
APRR	77
Arcos	81
Arcour	85
Area	89
ASF	93
Atlandes	97
ATMB	101
CEVM	105
Cofiroute	109
Escota	113
Sanef	117
SAPN	121
SFTRF	125



Longueur du réseau

19,6 km

Principale autoroute

A41

Durée de concession

2005 – 2060



Spécificités

- La société Adelaç (Autoroute des Deux Lacs) est détenue par APRR (49,9 %), par MAF2 (25,1 %) et par Eiffage (25,0 %).
- L'exploitation courante de l'autoroute est assurée par la société Area (ancien actionnaire majoritaire d'Adelaç).
- La société Adelaç a la proportion de trafic PL la plus faible des réseaux autoroutiers concédés français.

Éléments de contexte

- Les évolutions de tarifs au 1^{er} février 2019 sont les suivantes :
 - + 3,70 % pour la classe 1
 - + 4,66 % pour la classe 2
 - + 4,61 % pour la classe 3
 - + 4,81 % pour la classe 4
 - + 5,48 % pour la classe 5

Faits marquants 2019

- Le dossier de recours en garantie décennale contre le GIE constructeurs A41 pour les malfaçons constatées est toujours en cours d'instruction.

Trafic 2019

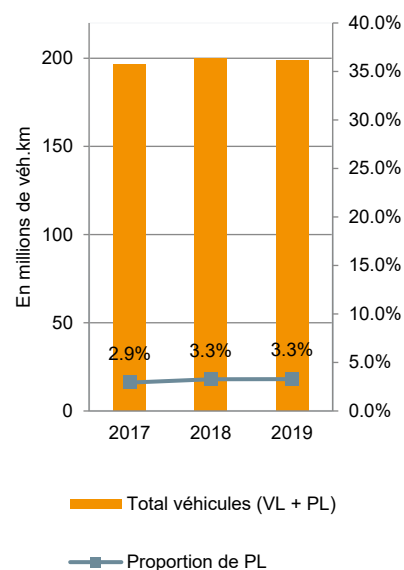
Trafic moyen

27 758 véh / jour

Évolution 2019 / 2018

- 0,6 %

 - 0,6 %  - 0,3 %



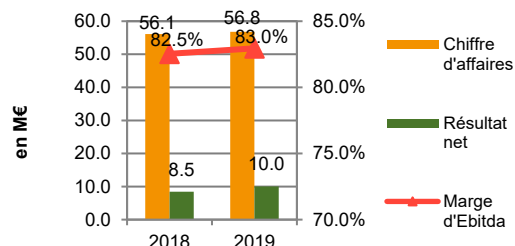
Chiffre d'affaires

56,8 M€

+ 1,3 %

L'évolution des recettes de péage* (+ 1,2 %) s'explique par la hausse des tarifs kilométriques (+ 4,5 %) qu'atténue la baisse du trafic (- 0,6 %).

Les effets de structure, qui ne semblent pas liés aux classes de véhicules, sont globalement défavorables à la SCA.



EBITDA

47,1 M€

+ 1,8 %

Au-delà de la hausse du CA (+ 0,8 M€), l'EBITDA progresse grâce à une baisse des charges d'exploitation (- 1,1 %, soit - 0,1 M€), avec :

- une baisse des achats et charges externes de 1,1 % (soit - 0,1 M€), à 7,4 M€, en raison de la diminution du gros entretien sur infrastructures (- 27,5 %, soit - 0,1 M€), à la suite de divers travaux non récurrents effectués en 2018 (corniches de viaducs, réfection de caniveaux au niveau des gares de péage) ; Adelac n'a pas de personnel en propre ; les conventions de prestations de service et de mise à disposition de personnel sont intégrées dans les autres prestations et charges externes qui augmentent de 0,6 %. Hors contrat d'exploitation, les autres prestations et charges externes diminuent de 1,8 % ;
- une stabilité des impôts et taxes, à 2,3 M€.

Résultat net

10,0 M€

+ 18,8 %

Au-delà de la progression de l'EBITDA (+ 0,8 M€), la variation du résultat net (+ 1,6 M€) s'explique par :

- une amélioration du résultat financier de 4,8 % (soit + 1,0 M€) en raison de la baisse (- 4,7 %, soit - 1,0 M€) des charges financières sur emprunts, cohérente avec la diminution de la dette financière brute (- 25,2 M€),
- une très légère baisse des dotations aux amortissements (- 0,6 %, soit - 0,1 M€) qui provient essentiellement de la baisse de l'amortissement de caducité (- 0,5 %, soit - 0,1 M€), en lien avec la baisse du trafic,
- une hausse de l'IS de 7,2 % (+ 0,3 M€) en lien avec l'augmentation du résultat avant impôts.

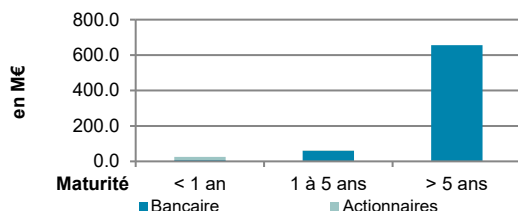
Endettement financier net

730,8 M€

- 3,1 %

La diminution de l'endettement financier net est le résultat :

- d'une diminution de la dette brute de 25,2 M€, avec un remboursement de 8,2 M€ de la dette bancaire, le remboursement de 17,2 M€ du prêt actionnaire avec Area et la hausse du standby actionnaire (réserve financière apportée par les actionnaires) de 0,2 M€,
- d'une diminution de la trésorerie de 1,4 M€.



Dividendes versés

0,0 M€
np

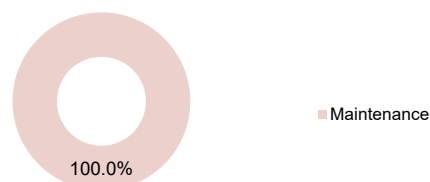
Aucun dividende n'a été versé en 2019.

Investissements

0,5 M€

- 16,2 %

Les investissements diminuent entre 2018 et 2019 (- 16,2 %, soit une baisse de 0,1 M€) et ont exclusivement concerné des travaux de renouvellement ou de maintenance.



* La méthode retenue pour analyser les recettes de péage et en particulier les « effets de structure » est détaillée en annexe 4.

Compte de résultat simplifié (en M€ courants)		
	2018	2019
CHIFFRE D'AFFAIRES	56,1	56,8
Recettes de péage	56,0	56,7
% Évolution	-	1,2%
Revenus des activités annexes	0,1	0,1
AUTRES REVENUS D'EXPLOITATION	0,0	0,0
CHARGES D'EXPLOITATION (hors amortissements)	-9,8	-9,7
Achats et charges externes (1)	-7,5	-7,4
Charges de personnel (2)	0,0	0,0
Impôts et taxes	-2,3	-2,3
Autres charges d'exploitation	0,0	0,0
EBITDA	46,3	47,1
Marge d'Ebitda (%)	82,5%	83,0%
Amortissements et provisions (3)	-12,8	-12,7
EBIT	33,5	34,4
PRODUITS FINANCIERS	0,0	0,0
Dividendes reçus	0,0	0,0
CHARGES FINANCIERES	-20,7	-19,7
Charges financières sur emprunts	-20,7	-19,7
RESULTAT FINANCIER	-20,7	-19,7
RESULTAT COURANT AVANT IMPOTS	12,8	14,7
RESULTAT EXCEPTIONNEL	0,0	0,0
Impôt sur les sociétés	-4,4	-4,7
RESULTAT NET	8,5	10,0
Marge nette (%)	15,1%	17,7%
Flux de trésorerie (en M€ courants)		
OPERATIONS D'INVESTISSEMENT	-0,6	-0,6
Acquisition d'immobilisations	-0,6	-0,6
OPERATIONS DE FINANCEMENT	-27,0	-27,3
Dividendes versés	0,0	0,0
Subventions d'investissement reçues	0,0	0,0
Émission de nouveaux emprunts	0,0	0,0
Remboursement d'emprunts	-8,4	-8,2
Opérations en capital	0,0	0,0
Bilan simplifié (en M€ courants)		
ACTIF	782,6	767,2
Actifs corporels et incorporels immobilisés (4)	709,9	698,7
PASSIF	782,6	767,2
Capitaux propres	10,2	20,3
Autres fonds propres	0,0	0,0
Provisions pour risques et charges	0,0	0,0
Emprunts et dettes financières	768,4	743,3
Endettement financier net	754,5	730,8

(1) : Y compris redevance domaniale

(2) : Y compris participation et CICE

(3) : Dotation aux amortissements et provisions nettes (y compris reprises de subventions d'investissement)

(4) : Hors immobilisations financières



Longueur du réseau

17,8 km

Principale autoroute

A150

Durée de concession

2011 – 2066



Spécificités

- La société Albéa (Autoroute de Liaison Barentin Écalles-Alix) est détenue à 16,7 % par NGE et à 83,3 % par des fonds d'investissement (DIF Infras 5 Participations à hauteur de 66,7 % et Aberdeen Infrastructure à hauteur de 16,7 %), Fayat conservant une participation minoritaire symbolique (< 0,1 %).
- L'exploitation de l'autoroute A150 est assurée par la société Albéa Exploitation.

Éléments de contexte

- La loi tarifaire inclut un mécanisme de modulation des tarifs PL en fonction de la classe d'émission de particules polluantes des véhicules (normes Euro). Ce mécanisme est neutre sur le niveau total du chiffre d'affaires PL.
- Les évolutions de tarifs au 1^{er} février 2019 sont les suivantes :
 - + 3,03 % pour la classe 1
 - + 3,85 % pour la classe 2
 - + 3,03 % pour la classe 3
 - + 4,35 % pour la classe 4
 - + 0,00 % pour la classe 5

Faits marquants 2019

/

Trafic 2019

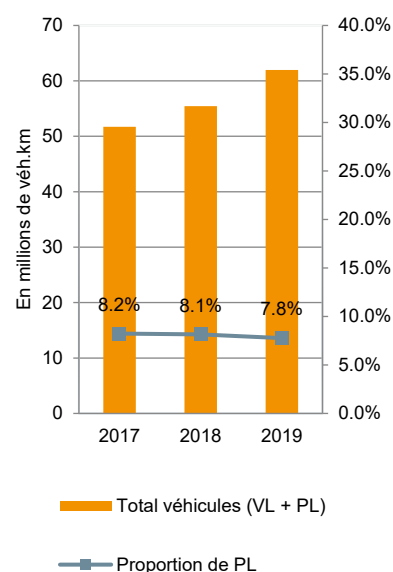
Trafic moyen

9 538 véh / jour

Évolution 2019 / 2018

+ 11,8 %

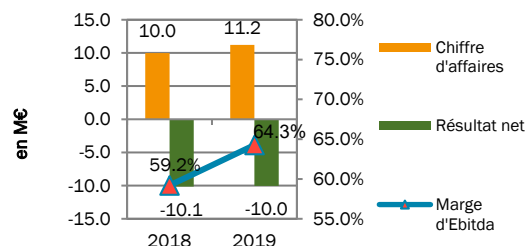
+12,2 % +6,5 %



Chiffre d'affaires

11,2 M€
+ 12,4 %

L'évolution des recettes de péage* (+ 15,7 %) s'explique d'abord par la forte croissance du trafic (+ 11,8 %), mais aussi par la hausse des tarifs kilométriques (+ 3,4 %). Les effets de structure sont défavorables mais limités.



EBITDA

7,2 M€
+ 22,1 %

Au-delà de la hausse du CA (+ 1,2 M€), l'EBITDA progresse grâce à une forte hausse de 0,4 M€ des autres produits d'exploitation et malgré une augmentation des charges d'exploitation (+ 7,5 %, soit + 0,3 M€), avec :

- une hausse des achats et charges externes de 3,2 % (soit + 0,1 M€), liée à une augmentation de la redevance domaniale (+ 101,0 %, soit + 0,1 M€), conséquence d'une rectification à la baisse en 2018 d'une erreur de comptabilisation en 2015, partiellement compensée par une baisse des autres prestations et charges externes, hors contrat d'exploitation (- 17,6 % soit - 0,2 M€),
- une hausse des charges de personnel (+ 102,2 %, soit + 0,1 M€), en lien avec une réorganisation et une légère augmentation des effectifs, mais compensée par une baisse des refacturations de mise à disposition de personnel,
- une progression des impôts et taxes (+ 8,8 %, soit + 0,1 M€) due principalement à la hausse de 11,7 % de la TAT sous l'effet de la progression du trafic.

Résultat net

-10,0 M€
+ 1,0 %

En 2019, le résultat net s'améliore légèrement (+ 0,1 M€) mais demeure négatif. Au-delà de l'impact positif de la croissance de l'EBITDA (+ 1,3 M€), le résultat net est négativement impacté par :

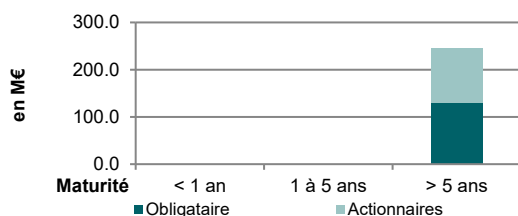
- une dégradation de 4,2 % du résultat financier (soit - 0,6 M€), intégralement expliquée par la hausse des charges financières sur emprunts (+ 4,2 %, soit - 0,6 M€), en raison de la hausse des intérêts générés sur les obligations convertibles en actions (OCA) ;
- une progression des dotations aux amortissements de caducité de 14,2 % (soit + 0,2 M€) en lien avec la hausse du trafic, et une forte progression des dotations aux provisions (+ 183,8 %, soit + 0,5 M€), elle-même le résultat d'une révision du taux d'actualisation retenu pour le calcul de la valeur de renouvellement des biens ; ces effets négatifs sont partiellement compensés par une hausse des reprises des subventions d'investissements (+ 15,6 %, soit + 0,1 M€).

Endettement financier net

242,0 M€
+ 3,1 %

L'augmentation de l'endettement financier net résulte :

- d'une progression de la dette brute de 3,2 %, soit une hausse de 7,8 M€ (liée à l'augmentation de la dette obligataire convertible),
- d'une hausse de la trésorerie de 0,6 M€.



Dividendes versés

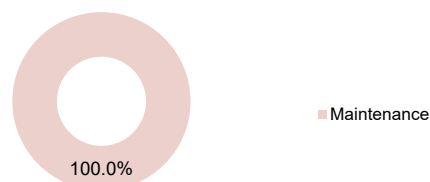
0,0 M€
np

Aucun dividende n'a été versé en 2019.

Investissements

0,1 M€
- 79,6 %

La baisse des investissements de 79,6 % (soit - 0,2 M€) entre 2018 et 2019 est liée à la diminution des opérations foncières. Quelques travaux ont concerné aussi des opérations de maintenance.



* La méthode retenue pour analyser les recettes de péage et en particulier les « effets de structure » est détaillée en annexe 4.

Compte de résultat simplifié (en M€ courants)		
	2018	2019
CHIFFRE D'AFFAIRES	10,0	11,2
Recettes de péage	9,7	11,2
% Évolution	-	15,7%
Revenus des activités annexes	0,3	0,0
AUTRES REVENUS D'EXPLOITATION	0,0	0,4
CHARGES D'EXPLOITATION (hors amortissements)	-4,1	-4,4
Achats et charges externes (1)	-3,2	-3,3
Charges de personnel (2)	-0,1	-0,3
Impôts et taxes	-0,7	-0,8
Autres charges d'exploitation	0,0	0,0
EBITDA	5,9	7,2
Marge d'Ebitda (%)	59,2%	64,3%
Amortissements et provisions (3)	-2,4	-3,1
EBIT	3,5	4,1
PRODUITS FINANCIERS	0,0	0,0
Dividendes reçus	0,0	0,0
CHARGES FINANCIERES	-13,6	-14,2
Charges financières sur emprunts	-13,6	-14,2
RESULTAT FINANCIER	-13,6	-14,2
RESULTAT COURANT AVANT IMPOTS	-10,1	-10,0
RESULTAT EXCEPTIONNEL	0,0	0,0
Impôt sur les sociétés	0,0	0,0
RESULTAT NET	-10,1	-10,0
Marge nette (%)	-101,7%	-89,5%
Flux de trésorerie (en M€ courants)		
OPERATIONS D'INVESTISSEMENT	-0,3	-0,1
Acquisition d'immobilisations	-0,3	-0,1
OPERATIONS DE FINANCEMENT	-2,4	-1,9
Dividendes versés	0,0	0,0
Subventions d'investissement reçues	-0,3	-0,4
Émission de nouveaux emprunts	0,0	0,0
Remboursement d'emprunts	0,0	0,0
Opérations en capital	0,3	0,4
Bilan simplifié (en M€ courants)		
ACTIF	233,4	231,2
Actifs corporels et incorporels immobilisés (4)	222,9	220,4
PASSIF	233,4	231,2
Capitaux propres	-10,0	-20,4
Autres fonds propres	0,0	0,0
Provisions pour risques et charges	0,6	1,3
Emprunts et dettes financières	241,2	249,0
Endettement financier net	234,9	242,0

(1) : Y compris redevance domaniale

(2) : Y compris participation et CICE

(3) : Dotation aux amortissements et provisions nettes (y compris reprises de subventions d'investissement)

(4) : Hors immobilisations financières



Longueur du réseau

45,0 km

Principale autoroute

A88

Durée de concession

2008 – 2063



Spécificités

- La société Alicorne (Autoroute de Liaison Calvados Orne) est détenue, au 31 décembre 2019, par CDC Infra (45,6 %), Fininfra (31,5 %), NGE (12,9 %), Axa II (5,8 %), et Egis Projects/Investment Partners (4,3 %).
- L'exploitation de l'autoroute A88 est assurée par la société Routalis, filiale à 70,0 % d'Egis Road Operation et à 30,0 % de SAPN.

Éléments de contexte

- Les évolutions de tarifs au 1^{er} février 2019 sont les suivantes :
 - + 2,70 % pour la classe 1
 - + 3,61 % pour la classe 2
 - + 3,71 % pour la classe 3
 - + 3,66 % pour la classe 4
 - + 2,61 % pour la classe 5

Faits marquants 2019

- Le fonds d'investissements Fininfra devient le second actionnaire de la société après le rachat de 21,9% auprès d'actionnaires industriels sortants.

Trafic 2019

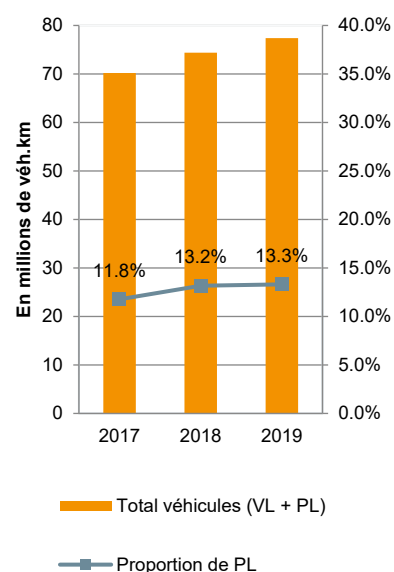
Trafic moyen

13 253 véh / jour

Évolution 2019 / 2018

+ 4,0 %

+ 3,9 % + 5,1 %

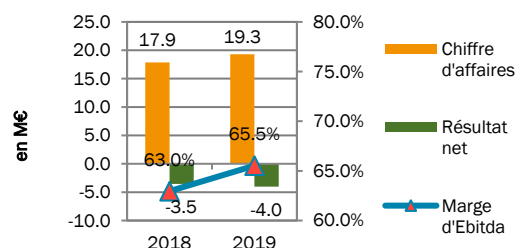


Chiffre d'affaires

19,3 M€

+ 8,0 %

L'évolution des recettes de péage* (+ 8,0 %) s'explique d'abord par la forte croissance du trafic (+ 4,0 %), mais aussi par la hausse des tarifs kilométriques (+ 3,4 %). Les effets de structure sont globalement favorables à la SCA (croissance supérieure du trafic et des tarifs PL).



EBITDA

12,6 M€

+ 12,4 %

Au-delà de l'amélioration du CA (+ 1,4 M€), l'EBITDA progresse grâce à une faible progression des charges d'exploitation (+ 0,5 %), avec :

- une diminution de 5,3 % (soit - 0,1 M€) des autres prestations et charges externes (hors contrat d'exploitation qui reste stable à 2,9 M€),
- une augmentation de 9,2 % des impôts et taxes (soit + 0,1 M€) principalement liée à la hausse de la CET de 16,1 % (soit + 0,1 M€), laquelle s'explique par la conjonction de trois facteurs : une augmentation des cotisations à plafonner, une augmentation de la CVAE et une diminution du montant de plafonnement de la CET.

Résultat net

- 4,0 M€

- 13,4 %

Malgré la progression de l'EBITDA (+ 1,4 M€), le résultat net se dégrade de 13,4 % compte tenu :

- d'une forte augmentation des dotations aux provisions (+ 252,8 %, soit + 1,8 M€), dont un impact de + 2,3 M€ lié aux provisions pour renouvellement des couches de chaussées (travaux de réfection de chaussée, principalement sur la section dotée par l'État) et une hausse des dotations aux amortissements (+ 3,4 %, soit + 0,1 M€),
- d'une quasi-stabilité du résultat financier à 10,9 M€,
- d'une baisse de l'IS de 136,1 % (- 0,1 M€).

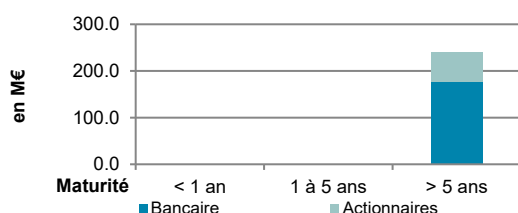
Endettement financier net

229,9 M€

+ 1,6 %

La légère augmentation de l'endettement financier net s'explique par :

- une quasi-stabilité de la dette brute (- 0,1 %, soit - 0,3 M€),
- une diminution de la trésorerie de 4,0 M€.



Dividendes versés

0,0 M€
np

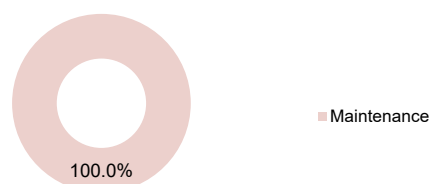
Aucun dividende n'a été versé en 2019.

Investissements

4,5 M€

+ 2841,2 %

Les investissements augmentent très fortement (de 0,2 M€ à 4,5 M€ entre 2018 et 2019) et ont concerné l'entretien des 15 kilomètres de chaussées correspondant à la section remise par l'État.



* La méthode retenue pour analyser les recettes de péage et en particulier les « effets de structure » est détaillée en annexe 4.

Compte de résultat simplifié (en M€ courants)			2018	2019
CHIFFRE D'AFFAIRES			17,9	19,3
Recettes de péage			17,8	19,3
% Évolution			-	8,0%
Revenus des activités annexes			0,0	0,0
AUTRES REVENUS D'EXPLOITATION			0,0	0,0
CHARGES D'EXPLOITATION (hors amortissements)			-6,6	-6,6
Achats et charges externes (1)			-5,6	-5,5
Charges de personnel (2)			0,0	0,0
Impôts et taxes			-1,0	-1,1
Autres charges d'exploitation			0,0	0,0
EBITDA			11,2	12,6
Marge d'Ebitda (%)			63,0%	65,5%
Amortissements et provisions (3)			-3,8	-5,7
EBIT			7,4	6,9
PRODUITS FINANCIERS			0,0	0,0
Dividendes reçus			0,0	0,0
CHARGES FINANCIERES			-10,9	-10,9
Charges financières sur emprunts			-6,3	-6,2
RESULTAT FINANCIER			-10,9	-10,9
RESULTAT COURANT AVANT IMPOTS			-3,5	-4,0
RESULTAT EXCEPTIONNEL			0,0	0,0
Impôt sur les sociétés			-0,1	0,0
RESULTAT NET			-3,5	-4,0
Marge nette (%)			-19,8%	-20,8%
Flux de trésorerie (en M€ courants)				
OPERATIONS D'INVESTISSEMENT			-0,2	-4,8
Acquisition d'immobilisations			-0,2	-4,8
OPERATIONS DE FINANCEMENT			-3,5	-3,1
Dividendes versés			0,0	0,0
Subventions d'investissement reçues			0,0	0,0
Émission de nouveaux emprunts			0,0	0,0
Remboursement d'emprunts			-1,2	-3,6
Opérations en capital			0,0	0,0
Bilan simplifié (en M€ courants)				
ACTIF			345,9	340,9
Actifs corporels et incorporels immobilisés (4)			311,0	310,3
PASSIF			345,9	340,9
Capitaux propres			-0,4	-4,4
Autres fonds propres			97,0	99,5
Provisions pour risques et charges			5,9	3,6
Emprunts et dettes financières			241,2	240,9
Endettement financier net			226,2	229,9

(1) : Y compris redevance domaniale

(2) : Y compris participation et CICE

(3) : Dotation aux amortissements et provisions nettes (y compris reprises de subventions d'investissement)

(4) : Hors immobilisations financières



Longueur du réseau

150,1 km

Principale autoroute

A65

Durée de concession

2006 – 2066



Spécificités

- La société A'liénor est détenue à 65,0 % par Eiffage et à 35,0 % par Sanef.
- L'exploitation de l'A65 a été confiée à la société Sanef Aquitaine.

Éléments de contexte

- Les évolutions de tarifs au 1^{er} février 2019 sont les suivantes :
 - +2,23 % pour la classe 1
 - + 3,25 % pour la classe 2
 - + 3,26 % pour la classe 3
 - + 3,26 % pour la classe 4
 - + 2,09 % pour la classe 5

Faits marquants 2019

- Une interdiction de transit des poids lourds dans le département des Landes (RD834) a été contestée par une organisation professionnelle du transport routier devant le tribunal administratif de Pau, conduisant à une annulation de l'arrêté le 7/02/2019.

Trafic 2019

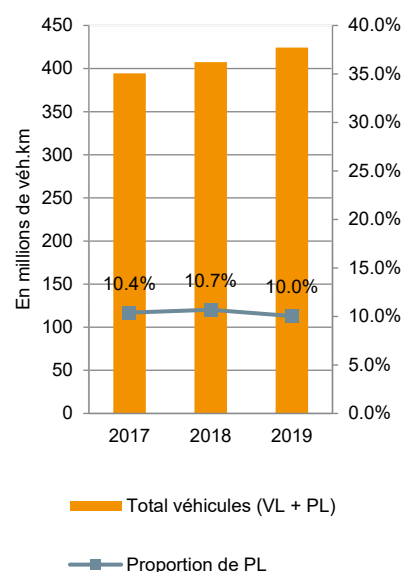
Trafic moyen

7 747 véh / jour

Évolution 2019 / 2018

+ 4,2 %

+ 4,9 % - 2,2 %

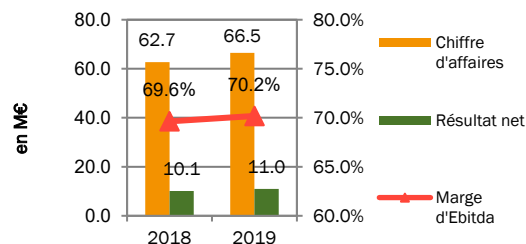


Chiffre d'affaires

66,5 M€

+ 6,1 %

L'évolution des recettes de péage* (+ 5,8 %) s'explique d'abord par la croissance du trafic (+ 4,2 %), mais également par la hausse des tarifs kilométriques (+ 3,1 %). Les effets de structure sont globalement défavorables à la SCA (baisse du trafic PL et hausse du trafic VL).



EBITDA

46,7 M€

+ 6,9 %

L'EBITDA progresse moins que le chiffre d'affaires (+ 3,8 M€) car en neutralisant les frais de 15,9 M€ liés au refinancement constatés en 2018, les charges d'exploitation progressent de 4,2 % (soit + 0,8 M€), avec :

- une augmentation des achats et charges externes (hors frais de refinancement, ces derniers augmentent de 4,7 %, soit + 0,7 M€), en raison de la hausse des dépenses de gros entretien sur infrastructures (+ 14,8 % soit + 0,2 M€), de la progression de la redevance domaniale (+ 2,0 %, soit + 0,1 M€) et de l'augmentation du contrat d'exploitation (+ 6,6 %, soit + 0,5 M€) dont l'augmentation est liée à la hausse du TP08,
- une progression des impôts et taxes de 2,2 % (soit + 0,1 M€), en raison de la hausse de la CET de 2,6 %,

Résultat net

11,0 M€

+ 8,7 %

Au-delà de la progression de l'EBITDA (+ 3,0 M€), l'évolution du résultat net (+ 0,9 M€) s'explique essentiellement par :

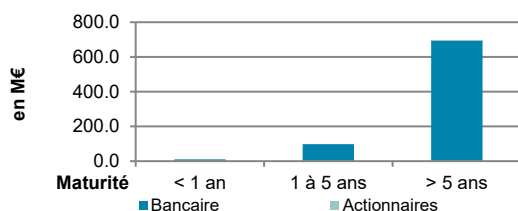
- une très forte croissance des dotations aux provisions (+ 132,3 %, soit + 0,9 M€) liée à l'amortissement des frais de refinancement, et à la croissance de 3,0 % des dotations aux amortissements (soit + 0,4 M€), lesquelles sont en partie indexées sur l'évolution des recettes,
- une dégradation du résultat financier de 0,9 M€ en raison de la hausse des charges financières sur emprunts (+ 5,1 %, soit + 0,9 M€) en raison de la hausse des taux d'intérêt résultant du refinancement,
- une amélioration du résultat exceptionnel de 80,1 % (soit + 0,1 M€).

Endettement financier net

764,3 M€
- 2,9 %

La diminution de l'endettement financier net s'explique par :

- une diminution de la dette financière brute de 13,2 M€, soit une baisse de 1,6 %,
- une augmentation de la trésorerie de 9,3 M€, soit une hausse de 29,2 %.



Dividendes versés

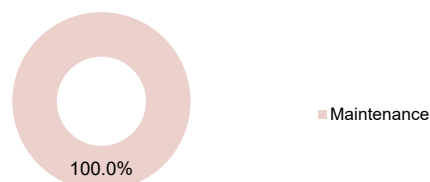
0,0 M€
np

Aucun dividende n'a été versé en 2019.

Investissements

0,1 M€
- 75,5 %

Les investissements diminuent fortement par rapport à 2018 et atteignent 0,1 M€, soit une baisse de 0,3 M€. Comme en 2018, ils ont exclusivement concerné du renouvellement ou de la maintenance.



* La méthode retenue pour analyser les recettes de péage et en particulier les « effets de structure » est détaillée en annexe 4.

Compte de résultat simplifié (en M€ courants)		
	2018	2019
CHIFFRE D'AFFAIRES	62,7	66,5
Recettes de péage	61,8	65,5
% Évolution	-	5,8%
Revenus des activités annexes	0,8	1,0
AUTRES REVENUS D'EXPLOITATION	15,9	0,0
CHARGES D'EXPLOITATION (hors amortissements)	-34,9	-19,8
Achats et charges externes (1)	-29,9	-14,6
Charges de personnel (2)	-0,3	-0,3
Impôts et taxes	-4,7	-4,9
Autres charges d'exploitation	-0,1	-0,1
EBITDA	43,6	46,7
Marge d'Ebitda (%)	69,6%	70,2%
Amortissements et provisions (3)	-14,3	-15,6
EBIT	29,3	31,0
PRODUITS FINANCIERS	0,0	0,0
Dividendes reçus	0,0	0,0
CHARGES FINANCIERES	-17,3	-18,2
Charges financières sur emprunts	-17,3	-18,2
RESULTAT FINANCIER	-17,3	-18,2
RESULTAT COURANT AVANT IMPOTS	12,0	12,9
RESULTAT EXCEPTIONNEL	-0,1	0,0
Impôt sur les sociétés	-1,8	-1,9
RESULTAT NET	10,1	11,0
Marge nette (%)	16,1%	16,5%
Flux de trésorerie (en M€ courants)		
OPERATIONS D'INVESTISSEMENT	-0,4	-0,1
Acquisition d'immobilisations	-0,4	-0,1
OPERATIONS DE FINANCEMENT	-30,4	-15,9
Dividendes versés	0,0	0,0
Subventions d'investissement reçues	0,0	0,0
Émission de nouveaux emprunts	825,5	0,0
Remboursement d'emprunts	-839,0	-13,3
Opérations en capital	0,0	0,0
Bilan simplifié (en M€ courants)		
ACTIF	1 146,7	1 142,3
Actifs corporels et incorporels immobilisés (4)	1 090,8	1 075,9
PASSIF	1 146,7	1 142,3
Capitaux propres	317,8	327,8
Autres fonds propres	0,0	0,0
Provisions pour risques et charges	0,1	0,0
Emprunts et dettes financières	818,9	805,7
Endettement financier net	786,9	764,3

(1) : Y compris redevance domaniale

(2) : Y compris participation et CICE

(3) : Dotation aux amortissements et provisions nettes (y compris reprises de subventions d'investissement)

(4) : Hors immobilisations financières



Longueur du réseau

125,4 km

Principale autoroute

A28

Durée de concession

2001 – 2067



Spécificités

- La société Alis (Autoroute de Liaison Seine Sarthe) est détenue à 33,2 % par Diomedea Coopératif U.A, à 26,0 % par MCIF, à 13,2 % par Aberdeen Infrastructure, à 11,7 % par Sanef, à 8,0 % par Egis EIP III et à 8,0 % par SAPN.
- L'exploitation de l'A28 a été confiée à Routalis, filiale d'Egis Road Operation (70,0 %) et de SAPN (30,0 %).

Éléments de contexte

- Les évolutions de tarifs au 1^{er} février 2019 sont les suivantes :
 - o + 4,51 % pour la classe 1
 - o + 4,50 % pour la classe 2
 - o + 4,50 % pour la classe 3
 - o + 4,52 % pour la classe 4
 - o + 4,56 % pour la classe 5

Faits marquants 2019

- L'année 2019 a été marquée par le remboursement anticipé de la dette opérationnelle et subordonnée SAPN.
- L'année 2019 a également été marquée par la résolution du litige relatif à la DBA (dispositif de retenue en béton adhérent), avec le versement par le GIE (Groupement d'Intérêt Économique) d'un montant de 0,75 M€ au titre des dommages constatés d'une part et la réparation de l'équipement d'autre part.

Trafic 2019

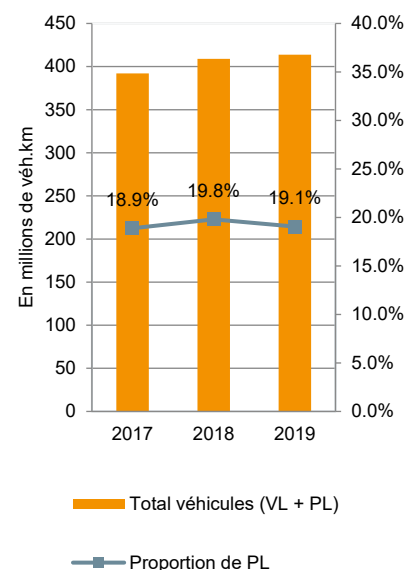
Trafic moyen

9 042 véh / jour

Évolution 2019 / 2018

+ 1,2 %

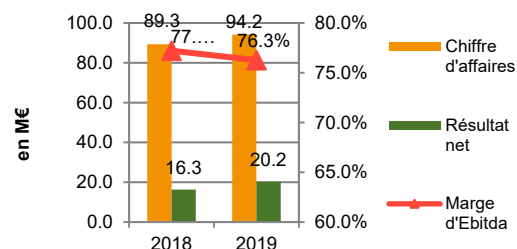
+ 2,1 % - 2,7 %



Chiffre d'affaires

94,2 M€
+ 5,5 %

L'évolution des recettes de péage* (+ 5,5 %) s'explique d'abord par la hausse des tarifs kilométriques (+ 4,3 %), mais également par la croissance du trafic (+ 1,2 %).



EBITDA

71,9 M€
+ 4,2 %

L'EBITDA progresse moins rapidement que le chiffre d'affaires (+ 4,9 M€), du fait de la progression des charges d'exploitation (+ 9,9 %, soit + 2,0 M€), avec :

- une augmentation de 14,2 % (soit + 2,0 M€) des achats et charges externes, avec des dépenses de gros entretien sur chaussées (+ 1,8 M€, en lien notamment avec les travaux sur l'échangeur de Sées et l'aire de Haras), ainsi que des dépenses d'entretien courant (+ 0,2 M€) et de la redevance domaniale (+ 0,1 M€) ; les autres prestations et charges externes baissent de 1,0 % (soit - 0,1 M€) malgré une hausse des dépenses liées au contrat d'exploitation (+ 8,1 %, soit + 0,7 M€) expliquée par la rémunération de l'exploitant, avec une part variable liée au trafic atteint pour la première fois en 2019 ; hors contrat d'exploitation, les prestations et charges externes diminuent (- 31,6 %, soit - 0,8 M€) ;
- une hausse des impôts et taxes de 1,1 % (soit + 0,1 M€) portée par la hausse de la CET (+ 0,1 M€) ;
- une quasi-stabilité des charges de personnel (- 0,3 %).

Résultat net

20,2 M€
+ 24,3 %

Au-delà de la variation de l'EBITDA (+ 2,9 M€) qui explique l'essentiel de la hausse du résultat net (+ 4,0 M€), il convient de noter :

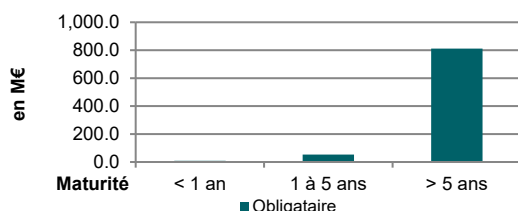
- une amélioration de 5,2 % du résultat financier (+ 1,9 M€), en raison de la baisse des charges financières sur emprunts (- 5,2 %, soit - 1,9 M€), cohérente avec la diminution de la dette financière,
- une diminution des dotations aux amortissements de 3,3 % (soit - 0,4 M€) et une baisse des reprises des subventions d'investissement de 4,5 % (soit - 0,2 M€) dont les montants sont liés à l'actualisation survenue en 2019 du trafic prévisionnel jusqu'à la fin de la concession,
- une augmentation du montant d'IS versé (+ 12,3 %, soit + 1,0 M€), en lien avec l'amélioration du résultat avant impôts.

Endettement financier net

780,0 M€
- 5,2 %

La diminution de l'endettement financier net s'explique par :

- une diminution de la dette brute de 14,3 M€ (avec le remboursement en septembre 2019 de l'intégralité du solde de la dette subordonnée SAPN pour 6,0 M€),
- une forte augmentation de la trésorerie de 28,3 M€, soit + 35,6 %.



Dividendes versés

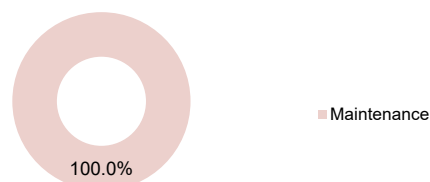
0,0 M€
np

Aucun dividende n'a été versé en 2019.

Investissements

1,7 M€
+ 1457,0 %

Les investissements ont atteint 1,7 M€ en 2019 et ont intégralement concerné l'entretien ou le renouvellement des chaussées.



* La méthode retenue pour analyser les recettes de péage et en particulier les « effets de structure » est détaillée en annexe 4.

Compte de résultat simplifié (en M€ courants)		
	2018	2019
CHIFFRE D'AFFAIRES	89,3	94,2
Recettes de péage	89,3	94,2
% Évolution	-	5,5%
Revenus des activités annexes	0,0	0,0
AUTRES REVENUS D'EXPLOITATION	0,0	0,0
CHARGES D'EXPLOITATION (hors amortissements)	-20,4	-22,4
Achats et charges externes (1)	-13,8	-15,7
Charges de personnel (2)	-1,1	-1,1
Impôts et taxes	-5,5	-5,5
Autres charges d'exploitation	0,0	0,0
EBITDA	69,0	71,9
Marge d'Ebitda (%)	77,2%	76,3%
Amortissements et provisions (3)	-7,9	-7,7
EBIT	61,0	64,1
PRODUITS FINANCIERS	0,0	0,0
Dividendes reçus	0,0	0,0
CHARGES FINANCIERES	-36,3	-34,4
Charges financières sur emprunts	-36,3	-34,4
RESULTAT FINANCIER	-36,3	-34,4
RESULTAT COURANT AVANT IMPOTS	24,7	29,7
RESULTAT EXCEPTIONNEL	0,0	0,0
Impôt sur les sociétés	-8,4	-9,5
RESULTAT NET	16,3	20,2
Marge nette (%)	18,2%	21,5%
Flux de trésorerie (en M€ courants)		
OPERATIONS D'INVESTISSEMENT	-0,1	-1,8
Acquisition d'immobilisations	-0,1	-1,8
OPERATIONS DE FINANCEMENT	-35,6	-16,7
Dividendes versés	0,0	0,0
Subventions d'investissement reçues	0,0	0,0
Émission de nouveaux emprunts	0,0	0,0
Remboursement d'emprunts	-27,3	-14,0
Opérations en capital	0,0	0,0
Bilan simplifié (en M€ courants)		
ACTIF	1 121,2	1 121,4
Actifs corporels et incorporels immobilisés (4)	778,3	767,4
PASSIF	1 121,2	1 121,4
Capitaux propres	210,2	225,7
Autres fonds propres	0,0	0,0
Provisions pour risques et charges	1,3	1,6
Emprunts et dettes financières	902,3	888,0
Endettement financier net	822,6	780,0

(1) : Y compris redevance domaniale

(2) : Y compris participation et CICE

(3) : Dotation aux amortissements et provisions nettes (y compris reprises de subventions d'investissement)

(4) : Hors immobilisations financières



Longueur du réseau

1 879,0 km

Principales autoroutes

A6 – A5 – A31

Durée de concession

1963 – 2035



Spécificités

- Au 31 décembre 2019, la société APRR était détenue indirectement par Eiffage (50,0 % + 1 action) et MAF, anciennement Macquarie Autoroutes France (50,0 % - 1 action).

Éléments de contexte

- Les évolutions de tarifs au 1^{er} février 2019 sont de + 1,81 % pour toutes les classes.

Faits marquants 2019

- APRR a procédé en janvier 2019 à une nouvelle émission obligataire de 500 M€, à taux fixe de 1,25 % et à maturité janvier 2028.

Trafic 2019

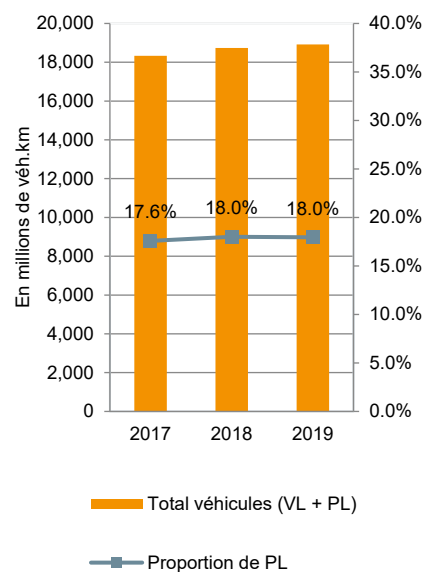
Trafic moyen

27 927 véh / jour

Évolution 2019 / 2018

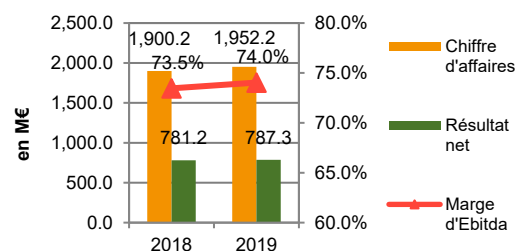
+ 1,0 %

+ 1,0 % **+ 0,7 %**



Chiffre d'affaires
2,0 Mds €
+ 2,7 %

L'évolution des recettes de péage* (+ 2,7 %) s'explique d'abord par la hausse des tarifs kilométriques (+ 1,9 %), mais également par la croissance du trafic (+ 1,0 %).



EBITDA
1,4 Md €
+ 3,5 %

Au-delà de la hausse du CA (+ 52,0 M€), la croissance de l'EBITDA s'explique par la hausse des autres revenus d'exploitation (+ 10,7 %, soit + 4,5 M€), conséquence de la hausse de la production immobilisée et de diverses refecturations, et la progression modérée des charges d'exploitation (+ 1,3 %, soit + 7,0 M€), avec :

- une légère hausse des achats et charges externes (+ 0,5 %, soit + 0,9 M€) : la baisse du gros entretien sur infrastructures (- 23,1 %, soit - 3,5 M€) est plus que contrebalancée par les hausses de dépenses d'entretien courant (+ 4,3 %, soit + 1,0 M€), de la redevance domaniale (+ 3,1 %, soit + 2,0 M€) et des autres prestations et charges externes (+ 3,0 %, soit + 1,4 M€),
- une hausse des charges de personnel (+ 2,5 %, soit une hausse de 4,2 M€), provenant principalement d'une hausse des charges sociales de 2,3 % (soit + 1,1 M€) et d'une augmentation du poste intéressement-participation de 10,0 % (+ 2,1 M€) et ce malgré un effectif en diminution de 1,5%,
- une légère augmentation des impôts et taxes (+ 1,1 %, soit + 2,2 M€).

Résultat net
787,3 M€
+ 0,8 %

Au-delà de la croissance de l'EBITDA (+ 49,5 M€), l'évolution du résultat net résulte :

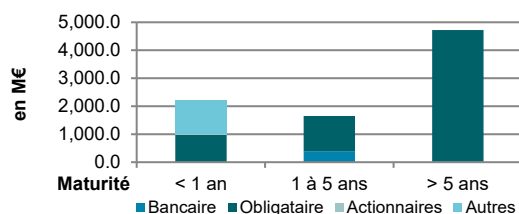
- une forte dégradation du résultat financier (- 23,4 %, soit - 19,3 M€) en raison de la forte baisse des dividendes reçus (- 25,1 %, soit - 46,4 M€) malgré la baisse des charges financières sur emprunts (- 16,4 %, soit - 22,8 M€),
- une forte hausse du montant d'IS versé (+ 8,2 %, soit + 25,9 M€),
- une progression des dotations aux amortissements (+ 3,7 %, soit + 13,4 M€) partiellement compensée par la forte baisse des dotations aux provisions (- 73,5 %, soit - 13,1 M€) en raison de la forte baisse de celles pour renouvellement de chaussées (- 130,1 %, soit - 14,5 M€), conséquence d'une baisse de l'indice d'indexation TP09,
- une amélioration du résultat exceptionnel (+ 48,3 %, soit + 1,9 M€).

Endettement financier net

7,1 Mds €
- 1,6 %

La diminution de l'endettement financier net est le résultat :

- d'une augmentation de la dette brute de 593,9 M€, soit + 7,3 % (dont une nouvelle émission obligataire en janvier 2019 de 500 M€, à taux fixe de 1,25 %, à échéance janvier 2028),
- de l'augmentation plus rapide de la trésorerie de 707,9 M€, soit + 78,7 %.



Dividendes versés

751,7 M€
- 1,8 %

Le dividende versé en 2019 par APRR correspond :

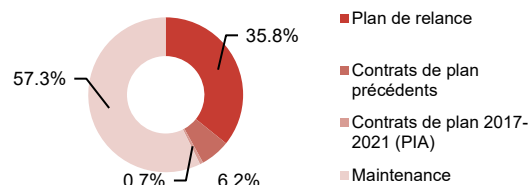
- au solde des dividendes de l'exercice 2018 non encore versés pour 380,9 M€,
- à un acompte sur le dividende 2019 pour 370,8 M€.

Investissements

294,4 M€
- 17,5 %

Les investissements sont en forte baisse de 62,4 M€ par rapport à 2018.

- La baisse des investissements concerne essentiellement des dépenses réalisées dans le cadre du contrat de plan 2014-2018 (- 51,8 M€) et du plan de relance autoroutier (- 17,3 M€).
- Le plan de relance autoroutier est réalisé à hauteur de 51,3 % en cumulé à fin 2019, avec comme principales opérations en cours à fin 2019 l'élargissement de l'A75 entre Clermont-Ferrand et Le Crest et l'aménagement du nœud A71 - RN79 de Montmarault. Les aménagements du nœud de Mâcon-Sud entre l'A406 et la RN79 et de Sevenans entre l'A36 et la RN1019 ont été mises en service fin 2019.
- Les autres dépenses ont majoritairement concerné des travaux d'entretien ou de renouvellement.



* La méthode retenue pour analyser les recettes de péage et en particulier les « effets de structure » est détaillée en annexe 4.

Compte de résultat simplifié (en M€ courants)		
	2018	2019
CHIFFRE D'AFFAIRES	1 900,2	1 952,2
Recettes de péage	1 841,6	1 891,6
% Évolution	-	2,7%
Revenus des activités annexes	58,6	60,6
AUTRES REVENUS D'EXPLOITATION	42,1	46,6
CHARGES D'EXPLOITATION (hors amortissements)	-546,4	-553,5
Achats et charges externes (1)	-170,1	-171,1
Charges de personnel (2)	-167,8	-172,0
Impôts et taxes	-204,2	-206,4
Autres charges d'exploitation	-4,3	-4,0
EBITDA	1 395,8	1 445,3
Marge d'Ebitda (%)	73,5%	74,0%
Amortissements et provisions (3)	-379,2	-379,4
EBIT	1 016,6	1 066,0
PRODUITS FINANCIERS	228,7	184,8
Dividendes reçus	184,7	138,3
CHARGES FINANCIERES	-146,3	-121,7
Charges financières sur emprunts	-138,4	-115,7
RESULTAT FINANCIER	82,4	63,1
RESULTAT COURANT AVANT IMPOTS	1 099,0	1 129,0
RESULTAT EXCEPTIONNEL	-4,0	-2,1
Impôt sur les sociétés	-313,8	-339,7
RESULTAT NET	781,2	787,3
Marge nette (%)	41,1%	40,3%
Flux de trésorerie (en M€ courants)		
OPERATIONS D'INVESTISSEMENT	-332,7	-247,8
Acquisition d'immobilisations	-334,1	-248,9
OPERATIONS DE FINANCEMENT	-1 599,8	-152,7
Dividendes versés	-765,3	-751,7
Subventions d'investissement reçues	0,0	0,5
Émission de nouveaux emprunts	500,0	1 608,0
Remboursement d'emprunts	-1 265,0	-1 004,2
Opérations en capital	0,0	0,0
Bilan simplifié (en M€ courants)		
ACTIF	9 336,1	9 972,0
Actifs corporels et incorporels immobilisés (4)	5 776,3	5 694,3
PASSIF	9 336,1	9 972,0
Capitaux propres	560,8	595,8
Autres fonds propres	164,7	164,7
Provisions pour risques et charges	74,1	66,5
Emprunts et dettes financières	8 113,5	8 707,4
Endettement financier net	7 214,3	7 100,3

(1) : Y compris redevance domaniale

(2) : Y compris participation et CICE

(3) : Dotation aux amortissements et provisions nettes (y compris reprises de subventions d'investissement)

(4) : Hors immobilisations financières



Longueur du réseau

24,0 km

Principale autoroute

A355

Durée de concession

2016 – 2070



Spécificités

- Arcos est titulaire de la concession de l'autoroute A355 de contournement ouest de Strasbourg pour une durée de 54 ans, en application d'une convention conclue avec l'État le 29 janvier 2016 et approuvée par le décret n°2016-72 paru au JO du 31 janvier 2016.
- Depuis le 10 juillet 2018, Vinci Autoroutes est l'actionnaire unique de la société Arcos.

Éléments de contexte

/

Faits marquants 2019

- Les travaux de construction démarrés à l'automne 2018 se sont poursuivis. La mise en service est prévue début 2022.

Trafic 2019

Trafic moyen

/

Évolution 2019 / 2018

/



Chiffre
d'affaires
0,0 M€
np

L'infrastructure étant en phase de construction, aucun chiffre d'affaires n'est constaté.

EBITDA
0,0 M€
np

L'EBITDA de la société est nul. Le montant des autres prestations et charges externes de 4,5 M€ en 2019, en hausse de 6,1 % (- 0,3 M€), correspondant principalement à la rémunération de personnel extérieur et de prestataires, est compensé par la comptabilisation en production immobilisée d'un transfert de charges du même montant, en attendant la mise en service.

Résultat
net
0,0 M€
np

La société n'a dégagé aucun résultat net en 2019.

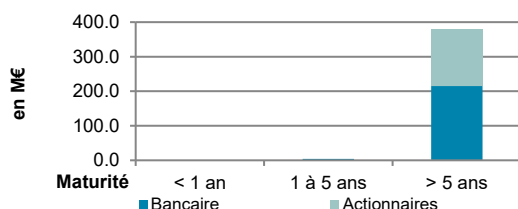
Le résultat financier reste nul sous l'effet des transferts de charges financières qui viennent compenser le montant des intérêts sur emprunts. En effet, les intérêts sur emprunts constituent des frais financiers intercalaires qui sont comptabilisés en immobilisations du domaine concédé. Le montant des charges financières sur emprunts a augmenté de 20,4 % (+ 2,8 M€) pour atteindre 16,2 M€ en lien avec la hausse de l'encours des prêts actionnaires et bancaires.

Endettement financier net

382,4 M€
+ 195,9 %

L'augmentation de l'endettement financier net s'explique par :

- une augmentation de la dette brute de 250,7 M€, correspondant à la fois aux tirages effectués par la société sur les prêts actionnaires mis à disposition par la société Vinci Autoroutes, et ceux effectués sur les prêts bancaires,
- une diminution de la trésorerie disponible de 2,4 M€.



Dividendes versés

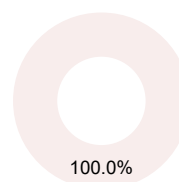
0,0 M€
np

Aucun dividende n'a été versé en 2019.

Investissements

225,0 M€
+ 171,1 %

Les investissements ont fortement augmenté en 2019 passant de 83,0 M€ à 225,0 M€. Les investissements réalisés en 2019 correspondent principalement à la poursuite des travaux de construction de l'infrastructure.



Compte de résultat simplifié (en M€ courants)			2018	2019
CHIFFRE D'AFFAIRES			0,0	0,0
Recettes de péage			0,0	0,0
% Évolution			-	
Revenus des activités annexes			0,0	0,0
AUTRES REVENUS D'EXPLOITATION			4,3	4,5
CHARGES D'EXPLOITATION (hors amortissements)			-4,3	-4,5
Achats et charges externes (1)			-4,3	-4,5
Charges de personnel (2)			0,0	0,0
Impôts et taxes			0,0	0,0
Autres charges d'exploitation			0,0	0,0
EBITDA			0,0	0,0
Marge d'Ebitda (%)				
Amortissements et provisions (3)			0,0	0,0
EBIT			0,0	0,0
PRODUITS FINANCIERS			13,5	16,2
Dividendes reçus			0,0	0,0
CHARGES FINANCIERES			-13,5	-16,2
Charges financières sur emprunts			-13,5	-16,2
RESULTAT FINANCIER			0,0	0,0
RESULTAT COURANT AVANT IMPOTS			0,0	0,0
RESULTAT EXCEPTIONNEL			0,0	0,0
Impôt sur les sociétés			0,0	0,0
RESULTAT NET			0,0	0,0
Marge nette (%)				
Flux de trésorerie (en M€ courants)				
OPERATIONS D'INVESTISSEMENT			-69,6	-225,0
Acquisition d'immobilisations			-69,6	-225,0
OPERATIONS DE FINANCEMENT			80,4	237,9
Dividendes versés			0,0	0,0
Subventions d'investissement reçues			0,0	0,0
Émission de nouveaux emprunts			80,4	237,9
Remboursement d'emprunts			-60,0	0,0
Opérations en capital			60,0	0,0
Bilan simplifié (en M€ courants)				
ACTIF			199,0	465,3
Actifs corporels et incorporels immobilisés (4)			184,5	443,2
PASSIF			199,0	465,3
Capitaux propres			60,0	60,0
Autres fonds propres			0,0	0,0
Provisions pour risques et charges			0,0	0,0
Emprunts et dettes financières			132,5	383,2
Endettement financier net			129,2	382,4

(1) : Y compris redevance domaniale

(2) : Y compris participation et CICE

(3) : Dotation aux amortissements et provisions nettes (y compris reprises de subventions d'investissement)

(4) : Hors immobilisations financières



Longueur du réseau

100,7 km

Principale autoroute

A19

Durée de concession

2005 – 2070



Spécificités

- La société Arcour (Autoroute Artenay-Courtenay) est une société concessionnaire filiale à 100,0 % de Vinci Autoroutes.
- L'exploitation de l'A19 est assurée par sa société " sœur " Cofiroute.

Éléments de contexte

- Les évolutions de tarifs au 1^{er} février 2019 sont les suivantes :
 - + 5,38 % pour la classe 1
 - + 5,36 % pour la classe 2
 - + 5,91 % pour la classe 3
 - + 5,91 % pour la classe 4
 - + 5,36 % pour la classe 5

Faits marquants 2019

/

Trafic 2019

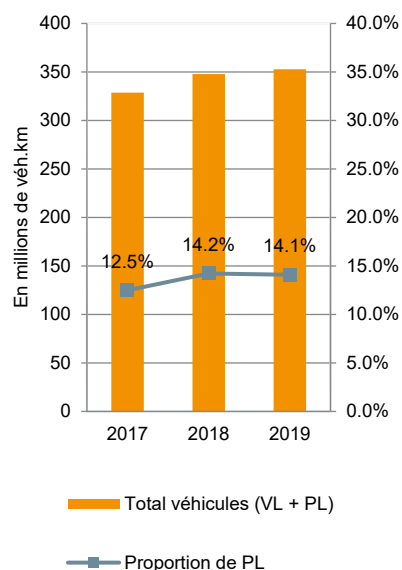
Trafic moyen

9 600 véh / jour

Évolution 2019 / 2018

+ 1,4 %

 **+ 1,6 %**  **+ 0,5 %**

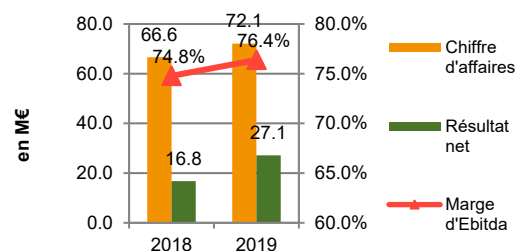


Chiffre d'affaires

72,1 M€
+ 8,3 %

L'évolution des recettes de péage* (+ 8,3 %) s'explique d'abord par la hausse des tarifs kilométriques (+ 5,5 %), mais également par la croissance du trafic (+ 1,4 %).

Les effets de structure, qui ne semblent pas liés aux classes de véhicules, sont globalement favorables à la SCA.



EBITDA

55,1 M€
+ 10,6 %

Au-delà de la hausse du CA (+ 5,5 M€), la variation de l'EBITDA résulte de :

- une hausse de 0,1 % des achats et charges externes après neutralisation des transferts de charges, liée principalement au doublement du gros entretien sur infrastructures (+ 0,5 M€), correspondant essentiellement à des travaux de réfection de chaussée des diffuseurs de l'autoroute, et à la diminution des autres prestations (- 5,5 %, soit - 0,5 M€) après élimination des investissements comptabilisés en charges et transférés en immobilisations,
- une progression de 4,9 % des impôts et taxes, liée principalement à la hausse de la CET de 10,1 % (soit une hausse de 0,2 M€).

La hausse des autres produits d'exploitation de 49,5 % (soit + 3,0 M€) est sans impact sur l'EBITDA car elle correspond au montant de transfert de charge des investissements comptabilisé en autres prestations.

Résultat net

27,1 M€
+ 61,5 %

Au-delà de la progression de l'EBITDA (+ 5,3 M€), l'importante progression du résultat net (+ 10,3 M€) s'explique essentiellement par :

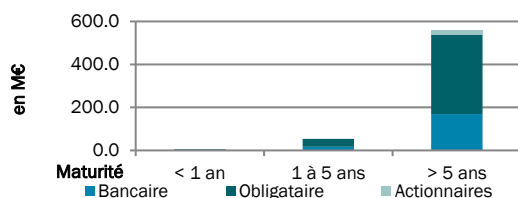
- une très forte amélioration du résultat financier (+ 31,2 %, soit + 6,4 M€) en raison notamment d'une diminution des charges financières liée à la baisse du niveau d'endettement (en particulier du prêt subordonné actionnaires au taux de 6,0 %) et de l'effet des opérations de couverture (swaps) avec la fin de l'amortissement de la soule payée fin novembre 2017 à la suite du refinancement ;
- une diminution de 5,0 % des dotations aux amortissements (soit - 0,4 M€) ; si les dotations aux amortissements de caducité progressent de 4,1 % (soit + 0,3 M€), les dotations aux amortissements techniques sur les biens renouvelables sont en repli de 39,7 % (soit - 0,7 M€) ;
- une hausse de l'IS de 53,3 % (soit + 1,7 M€) liée à l'amélioration du résultat avant impôts.

Endettement financier net

578,6 M€
- 4,7 %

La diminution de l'endettement financier net s'explique par :

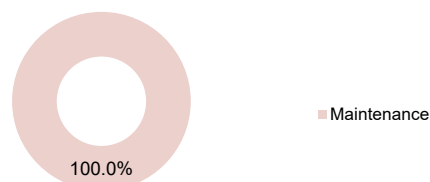
- une baisse de la dette brute de 25,7 M€ provenant du remboursement en 2019 de 18,6 M€ du prêt subordonné actionnaires et de 6,6 M€ des dettes obligataires et BEI,
- une hausse de la trésorerie de 3,0 M€.



Investissements

8,5 M€
+ 58,4 %

Le montant d'investissements de la société s'élève à 8,5 M€ en 2019, en progression de 3,1 M€ (soit + 58,4 %) par rapport à 2018. Les investissements réalisés ont concerné principalement le rechargement des couches de roulement des chaussées sur un tronçon de 33 kilomètres de la section courante.



Dividendes versés

0,0 M€
np

Aucun dividende n'a été versé en 2019.

* La méthode retenue pour analyser les recettes de péage et en particulier les « effets de structure » est détaillée en annexe 4.

Compte de résultat simplifié (en M€ courants)		
	2018	2019
CHIFFRE D'AFFAIRES	66,6	72,1
Recettes de péage	66,2	71,7
% Évolution	-	8,3%
Revenus des activités annexes	0,4	0,4
AUTRES REVENUS D'EXPLOITATION	6,0	9,0
CHARGES D'EXPLOITATION (hors amortissements)	-22,8	-26,0
Achats et charges externes (1)	-18,6	-21,6
Charges de personnel (2)	0,0	0,0
Impôts et taxes	-4,2	-4,4
Autres charges d'exploitation	0,0	0,0
EBITDA	49,8	55,1
Marge d'Ebitda (%)	74,8%	76,4%
Amortissements et provisions (3)	-9,4	-9,0
EBIT	40,4	46,1
PRODUITS FINANCIERS	17,0	17,0
Dividendes reçus	0,0	0,0
CHARGES FINANCIERES	-37,4	-31,1
Charges financières sur emprunts	-37,1	-30,7
RESULTAT FINANCIER	-20,4	-14,1
RESULTAT COURANT AVANT IMPOTS	20,0	32,1
RESULTAT EXCEPTIONNEL	0,0	0,0
Impôt sur les sociétés	-3,2	-4,9
RESULTAT NET	16,8	27,1
Marge nette (%)	25,2%	37,6%
Flux de trésorerie (en M€ courants)		
OPERATIONS D'INVESTISSEMENT	-5,4	-8,5
Acquisition d'immobilisations	-5,4	-8,5
OPERATIONS DE FINANCEMENT	-31,6	-25,1
Dividendes versés	0,0	0,0
Subventions d'investissement reçues	0,0	0,0
Émission de nouveaux emprunts	0,0	0,0
Remboursement d'emprunts	-31,6	-25,1
Opérations en capital	0,0	0,0
Bilan simplifié (en M€ courants)		
ACTIF	818,1	821,0
Actifs corporels et incorporels immobilisés (4)	759,1	759,1
PASSIF	818,1	821,0
Capitaux propres	156,5	182,8
Autres fonds propres	0,0	0,0
Provisions pour risques et charges	6,4	6,9
Emprunts et dettes financières	643,1	617,4
Endettement financier net	607,3	578,6

(1) : Y compris redevance domaniale

(2) : Y compris participation et CICE

(3) : Dotation aux amortissements et provisions nettes (y compris reprises de subventions d'investissement)

(4) : Hors immobilisations financières



Longueur du réseau

408,0 km

Principales autoroutes

A41 – A49 – A43

Durée de concession

1971 – 2036



Spécificités

- La société Area est détenue à 99,84 % par Area Participation, elle-même détenue à 100,0 % par APRR.

Éléments de contexte

- Les évolutions de tarifs au 1^{er} février 2019 sont les suivantes :
 - + 2,00 % pour la classe 1
 - + 2,05 % pour la classe 2
 - + 2,01 % pour la classe 3
 - + 2,00 % pour la classe 4
 - + 1,99 % pour la classe 5

Faits marquants 2019

/

Trafic 2019

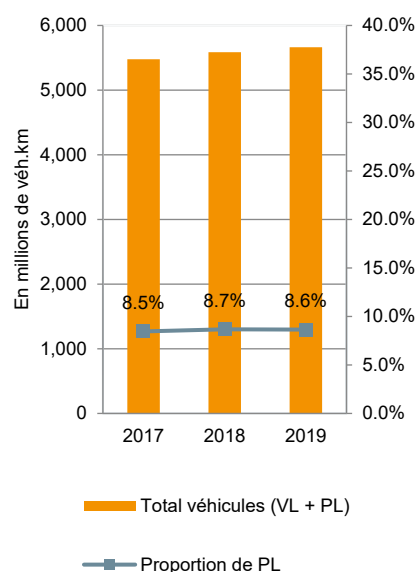
Trafic moyen

37 930 véh / jour

Évolution 2019 / 2018

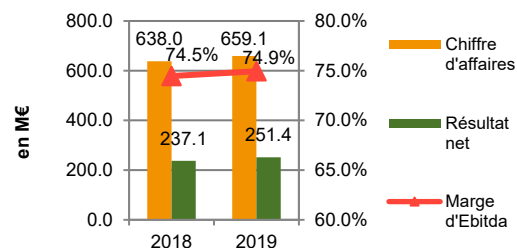
+ 1,4 %

+ 1,4 % **+ 1,0 %**



Chiffre d'affaires
659,1 M€
+ 3,3 %

L'évolution des recettes de péage* (+ 3,4 %) s'explique d'abord par la hausse des tarifs kilométriques (+ 2,1 %), mais aussi par la hausse du trafic (+ 1,4 %).



EBITDA
494,0 M€
+ 4,0 %

Au-delà de l'évolution du CA (+ 21,1 M€), la croissance de l'EBITDA s'explique par une croissance modérée des charges d'exploitation (+ 1,1 %, soit + 1,9 M€), avec :

- une légère progression des charges de personnel (+ 1,2 %, soit + 0,7 M€), impactée notamment par la hausse des salaires et traitements de 0,4 M€, en lien avec les négociations salariales de l'exercice,
- une progression modérée des impôts et taxes (+ 1,1 %, soit + 0,7 M€), portée par la hausse de 1,3 % de la TAT (soit + 0,5 M€) et de la CET (+ 1,7 %, soit + 0,3 M€),
- une augmentation des achats et charges externes (+ 2,7 %, soit + 1,3 M€), en raison de la hausse de 17,6 % des dépenses d'entretien courant (+ 0,8 M€, dont la moitié est liée à des réparations sur accidents), et de la redevance domaniale (+ 0,6 M€), mais qui est partiellement compensée par la baisse du gros entretien (- 16,0 %, soit - 0,6 M€) et des autres charges d'exploitation (- 0,8 M€).

Résultat net
251,4 M€
+ 6,0 %

Au-delà de la progression de l'EBITDA (+ 18,9 M€), l'évolution du résultat net (+ 14,3 M€) s'explique par divers effets contraires :

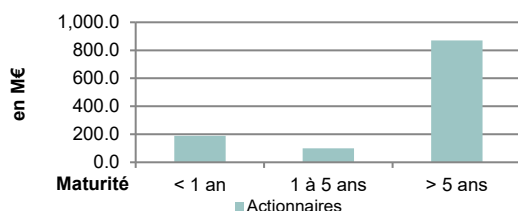
- une forte diminution des dotations aux provisions (- 110,0 %, soit - 6,5 M€), en lien avec une diminution de l'indice d'indexation de celles-ci, partiellement compensée par une augmentation des dotations aux amortissements de 4,1 % (soit + 3,7 M€),
- une augmentation de l'IS de 6,4 % (soit + 7,8 M€), liée à l'amélioration du résultat avant impôts,
- une amélioration du résultat exceptionnel de 0,4 M€,
- une hausse des produits financiers (+ 32,7 % soit + 1,1 M€), principalement due à une hausse des frais financiers immobilisés, partiellement compensée par la diminution de l'encours du prêt d'actionnaire consenti par Area à Adelac et par la progression des charges financières (+ 4,4 %, soit + 1,1 M€).

Endettement financier net

1,2 Md €
+ 8,2 %

L'augmentation de l'endettement financier net s'explique par :

- une hausse de la dette brute de 83,0 M€ provenant principalement d'une augmentation nette de 81,1 M€ de l'avance intra-groupes et des prêts miroirs consentis par APRR,
- une baisse de la trésorerie de 4,2 M€.



Investissements

221,6 M€
+ 99,2 %

La très forte progression des investissements (+ 110,4 M€) s'explique essentiellement par la hausse des investissements de développement (170,8 M€ au total, en hausse de 108,8 M€), qui ont notamment concerné :

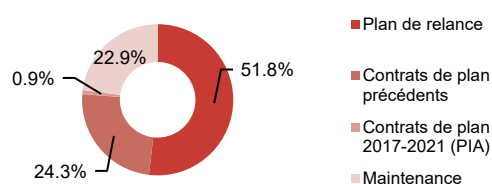
- le plan de relance pour un montant de 114,9 M€ (aménagement de l'A48-A480 entre Saint-Egrève et Claix),
- le contrat de plan 2014-2018 pour 50,6 M€ (avec en particulier l'élargissement de l'A41Nord à Annecy et l'aménagement du nœud de Chambéry),
- le plan d'investissement autoroutier pour un montant de 1,9 M€, majoritairement destiné à la protection des eaux.

Dividendes versés

244,7 M€
+ 4,4 %

Le dividende versé en 2019 par Area correspond :

- au solde des dividendes de l'exercice 2018 non encore versés pour 117,3 M€,
- à un acompte sur le dividende 2019 pour 127,4 M€.



* La méthode retenue pour analyser les recettes de péage et en particulier les « effets de structure » est détaillée en annexe 4.

Compte de résultat simplifié (en M€ courants)		
	2018	2019
CHIFFRE D'AFFAIRES	638,0	659,1
Recettes de péage	621,7	642,8
% Évolution	-	3,4%
Revenus des activités annexes	16,3	16,3
AUTRES REVENUS D'EXPLOITATION	12,5	12,3
CHARGES D'EXPLOITATION (hors amortissements)	-175,5	-177,4
Achats et charges externes (1)	-48,4	-49,7
Charges de personnel (2)	-61,8	-62,5
Impôts et taxes	-62,3	-62,9
Autres charges d'exploitation	-3,0	-2,3
EBITDA	475,1	494,0
Marge d'Ebitda (%)	74,5%	74,9%
Amortissements et provisions (3)	-93,1	-90,2
EBIT	382,0	403,8
PRODUITS FINANCIERS	3,4	4,5
Dividendes reçus	0,1	0,1
CHARGES FINANCIERES	-25,3	-26,5
Charges financières sur emprunts	-24,2	-25,2
RESULTAT FINANCIER	-22,0	-22,0
RESULTAT COURANT AVANT IMPOTS	360,1	381,8
RESULTAT EXCEPTIONNEL	-0,4	0,0
Impôt sur les sociétés	-122,6	-130,4
RESULTAT NET	237,1	251,4
Marge nette (%)	37,2%	38,1%
Flux de trésorerie (en M€ courants)		
OPERATIONS D'INVESTISSEMENT	-111,5	-223,3
Acquisition d'immobilisations	-111,7	-223,6
OPERATIONS DE FINANCEMENT	-177,3	-145,4
Dividendes versés	-234,4	-244,7
Subventions d'investissement reçues	1,8	0,8
Émission de nouveaux emprunts	142,0	120,0
Remboursement d'emprunts	-102,0	-38,3
Opérations en capital	0,0	0,0
Bilan simplifié (en M€ courants)		
ACTIF	1 506,9	1 626,3
Actifs corporels et incorporels immobilisés (4)	1 319,5	1 449,8
PASSIF	1 506,9	1 626,3
Capitaux propres	256,4	262,3
Autres fonds propres	0,0	0,0
Provisions pour risques et charges	20,7	18,3
Emprunts et dettes financières	1 106,8	1 189,8
Endettement financier net	1 069,9	1 157,1

(1) : Y compris redevance domaniale

(2) : Y compris participation et CICE

(3) : Dotation aux amortissements et provisions nettes (y compris reprises de subventions d'investissement)

(4) : Hors immobilisations financières

ASF

Longueur du réseau

2 724,0 km

Principales autoroutes

A7 – A9 – A10

Durée de concession

1961 – 2036



Spécificités

- La société ASF (Autoroutes du Sud de la France) est une filiale détenue à 100,0 % par Vinci Autoroutes via la société ASF Holding.
- Le réseau autoroutier d'ASF est le plus étendu parmi les réseaux autoroutiers concédés. La société ASF génère à elle seule 30,3 % du chiffre d'affaires du secteur en 2019.

Éléments de contexte

- Les évolutions de tarifs au 1^{er} février 2019 sont de + 1,90 % pour toutes les classes.

Faits marquants 2019

- Les évolutions du trafic et des revenus observées entre les exercices 2018 et 2019 reflètent un phénomène de rattrapage lié au mouvement social des « gilets jaunes » qui, s'il s'est poursuivi au début de l'année 2019, a affecté la société principalement fin 2018.
- ASF a fait l'acquisition de 0,21 % du capital d'Escota correspondant aux actions précédemment détenues par le conseil régional de Provence Alpes Côte d'Azur.
- ASF a émis un emprunt obligataire dans le cadre de son programme EMTN pour un montant de 1,0 Md € au taux de 1,375 % avec une échéance en 2031.

Trafic 2019

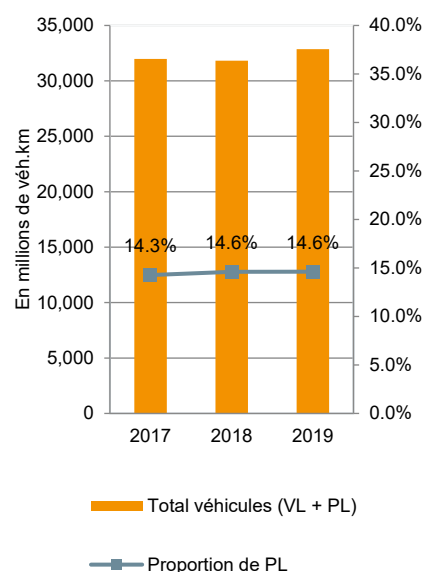
Trafic moyen

33 422 véh / jour

Évolution 2019 / 2018

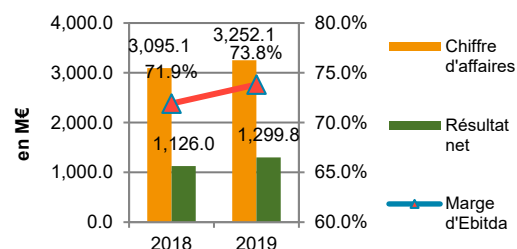
+ 3,3 %

 **+ 3,2 %**  **+ 3,4 %**



Chiffre d'affaires
3,3 Mds €
+ 5,1 %

L'évolution des recettes de péage* (+ 5,1 %) s'explique d'abord par la croissance du trafic (+ 3,3 %), mais également par la hausse des tarifs kilométriques (+ 1,7 %).



EBITDA
2,4 Mds €
+ 7,9 %

L'EBITDA croît plus que le CA (+ 157,0 M€) grâce à la forte hausse non récurrente des autres revenus d'exploitation (+ 38,0 %, soit + 50,6 M€) liée essentiellement aux indemnités d'assurance perçues à la suite du mouvement des gilets jaunes, et à une hausse maîtrisée des charges d'exploitation (+ 3,2 %, soit + 32,5 M€), avec :

- une hausse de 6,1 % des achats et charges externes (+ 23,3 M€), liée notamment aux autres prestations (+ 6,6 %, soit + 9,7 M€, dont la hausse des primes d'assurances) et à l'entretien courant (+ 21,9 %, soit + 6,3 M€, en raison des réparations à la suite des dégradations liées au mouvement des gilets jaunes) ;
- une quasi-stabilisation des charges de personnel (- 0,7 %, soit - 1,9 M€) ; la forte baisse des charges sociales de 12,7 % (- 11,6 M€), en raison d'éléments exceptionnels en 2018, est compensée par la hausse des salaires de 2,8 % (+ 4,2 M€) et, ce, malgré un effectif en diminution de 1,9 %, et par la forte progression de l'intéressement et de la participation versés aux salariés (+ 13,7 %, soit + 5,5 M€) ;
- une progression de 3,2 % des impôts et taxes (soit + 11,1 M€).

Résultat net
1,3 Md €
+ 15,4 %

Outre la croissance de l'EBITDA (+ 175,1 M€), la forte progression du résultat net (+ 173,8 M€) résulte de :

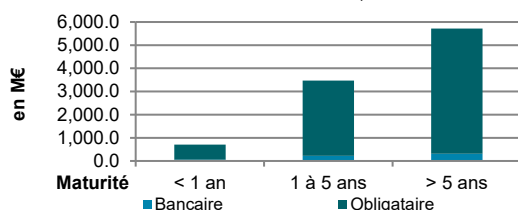
- une forte amélioration du résultat financier de 65,7 M€ en raison d'une réduction de 33,6 % (soit - 82,3 M€) des charges financières sur emprunts à la suite principalement de la baisse du taux moyen d'endettement liée aux refinancements réalisés à des taux inférieurs à ceux des emprunts arrivés à échéance, et malgré une légère diminution du dividende en provenance d'Escota (- 2,7 %, soit - 5,9 M€) ainsi qu'une diminution des intérêts sur créances (- 48,9 %, soit - 10,7 M€),
- une faible progression des dotations aux amortissements (+ 1,5 %, soit + 8,9 M€) liée notamment à un montant plus faible d'immobilisations mises en service en 2019 (72,1 M€ en 2019 contre plus de 400,0 M€ en 2018) et à une très forte diminution des dotations aux provisions (- 77,4 %, soit - 33,2 M€), conséquence de la révision des indices d'indexation,
- la hausse de l'IS de 20,0 % (soit + 97,5 M€) liée à l'amélioration du résultat avant impôts.

Endettement financier net

10,1 Mds €
- 3,1 %

La diminution de l'endettement financier net s'explique par :

- une baisse de la dette brute de 324,0 M€ provenant du remboursement, en 2019, de divers emprunts bancaires et obligataires pour un montant global de 1,3 Md€, partiellement compensée par l'émission d'un nouvel emprunt obligataire de 1,0 Md€,
- une hausse de la trésorerie de 2,8 M€.



Dividendes versés

1,2 Md €
+ 13,7 %

Le dividende versé en 2019 par ASF correspond :

- au solde des dividendes de l'exercice 2018 non encore versés pour 734,5 M€,
- à un acompte sur le dividende 2019 pour 438,9 M€.

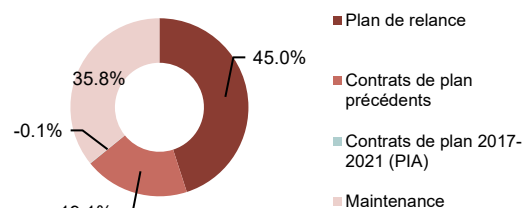
Investissements

382,6 M€
+ 5,3 %

La hausse des investissements provient exclusivement de l'augmentation des investissements de maintenance (+ 48,6 %, soit + 44,8 M€) et plus particulièrement des dépenses de chaussées qui voient leur montant doubler entre 2018 et 2019 (+ 96,2 %, soit + 25,1 M€).

Environ 73,2 M€ des investissements sont liés au reliquat d'opération du contrat de plan 2012 – 2016 (notamment sur les opérations de l'élargissement de l'A63 entre Biarritz et Bariatou et du dédoublement de l'A9 au niveau de Montpellier).

Les investissements liés au Plan de Relance Autoroutier s'élèvent à 172,5 M€, en diminution de 4,9 %. Les principales opérations en cours sont les élargissements de l'A9, l'A61 et l'A63. Sur la base des prévisions d'ASF, le pic de dépenses du plan de relance a été réalisé au cours de l'exercice 2018.



* La méthode retenue pour analyser les recettes de péage et en particulier les « effets de structure » est détaillée en annexe 4.

Compte de résultat simplifié (en M€ courants)		
	2018	2019
CHIFFRE D'AFFAIRES	3 095,1	3 252,1
Recettes de péage	3 032,6	3 186,3
% Évolution	-	5,1%
Revenus des activités annexes	62,5	65,8
AUTRES REVENUS D'EXPLOITATION	133,0	183,6
CHARGES D'EXPLOITATION (hors amortissements)	-1 002,4	-1 034,9
Achats et charges externes (1)	-379,3	-402,6
Charges de personnel (2)	-279,5	-277,6
Impôts et taxes	-343,6	-354,7
Autres charges d'exploitation	0,0	0,0
EBITDA	2 225,7	2 400,8
Marge d'Ebitda (%)	71,9%	73,8%
Amortissements et provisions (3)	-610,0	-585,6
EBIT	1 615,7	1 815,2
PRODUITS FINANCIERS	242,8	226,2
Dividendes reçus	220,6	214,7
CHARGES FINANCIERES	-245,2	-162,9
Charges financières sur emprunts	-245,2	-162,9
RESULTAT FINANCIER	-2,4	63,3
RESULTAT COURANT AVANT IMPOTS	1 613,3	1 878,5
RESULTAT EXCEPTIONNEL	0,3	6,4
Impôt sur les sociétés	-487,6	-585,1
RESULTAT NET	1 126,0	1 299,8
Marge nette (%)	36,4%	40,0%
Flux de trésorerie (en M€ courants)		
OPERATIONS D'INVESTISSEMENT	-309,5	-252,8
Acquisition d'immobilisations	-363,2	-382,7
OPERATIONS DE FINANCEMENT	-1 105,0	-1 430,1
Dividendes versés	-1 032,5	-1 173,4
Subventions d'investissement reçues	2,1	4,5
Émission de nouveaux emprunts	1 745,1	1 014,5
Remboursement d'emprunts	-1 819,7	-1 275,7
Opérations en capital	0,0	0,0
Bilan simplifié (en M€ courants)		
ACTIF	12 741,2	12 690,0
Actifs corporels et incorporels immobilisés (4)	10 012,3	9 803,6
PASSIF	12 741,2	12 690,0
Capitaux propres	993,6	1 112,1
Autres fonds propres	203,3	203,3
Provisions pour risques et charges	444,4	450,6
Emprunts et dettes financières	10 426,2	10 102,2
Endettement financier net	10 418,9	10 092,1

(1) : Y compris redevance domaniale

(2) : Y compris participation et CICE

(3) : Dotation aux amortissements et provisions nettes (y compris reprises de subventions d'investissement)

(4) : Hors immobilisations financières



Longueur du réseau

104,0 km

Principale autoroute

A63 landes

Durée de concession

2011 – 2051



Spécificités

- Au 31 décembre 2019, Atlandes est détenue à hauteur de 7,5 % par NGE, de 10,2 % par Egis et de 82,3 % par des investisseurs financiers (European Motorway Investments 1 - EMI 1 - Sarl pour 51,2 %, DIF A63 Luxembourg Sarl pour 17,3 % et Infrastructure Investment (A63) Holding Limited pour 13,8 %).
- Le taux de poids lourds sur l'autoroute A63 est le plus élevé parmi les réseaux concédés, la rendant plus sensible à la conjoncture économique.
- L'exploitation de l'A63 est assurée par la société Egis Exploitation Aquitaine.
- Le contrat de concession d'Atlandes a pour objet l'aménagement de l'ancienne RN10 en autoroute (de 2X2 à 2X3 voies). Il s'agit de la première concession dédiée à des travaux visant exclusivement à l'aménagement d'un ouvrage routier existant.

Éléments de contexte

- La loi tarifaire inclut un mécanisme de modulation des tarifs PL en fonction de la classe d'émission de particules polluantes des véhicules (normes Euro). Ce mécanisme est neutre sur le niveau total du chiffre d'affaires PL.
- Les évolutions de tarifs au 1^{er} février 2019 sont les suivantes :
 - +2,70 % pour la classe 1
 - +3,64 % pour la classe 2
 - + 3,20 % pour la classe 3*,
 - + 4,15 % pour la classe 4*,
 - +5,56 % pour la classe 5

Faits marquants 2019

- L'actionnariat d'Atlandes a été modifié en mars 2019 par une simplification du schéma de détention de la société par les actionnaires financiers, avec le rachat interne des parts de DIF4 par EMI1 (fonds d'infrastructures détenu par Predica et AXA).

Trafic 2019

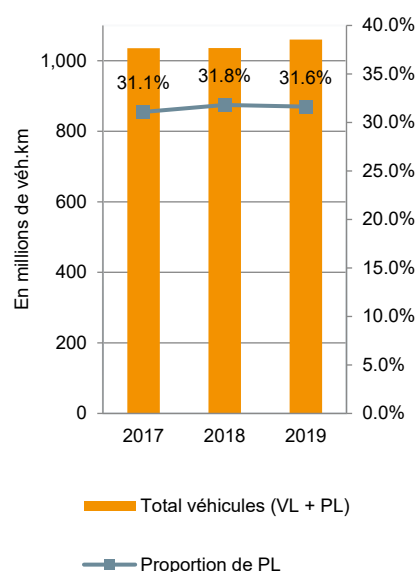
Trafic moyen

27 927 véh / jour

Évolution 2019 / 2018

+ 2,3 %

+2,6 % +1,8 %



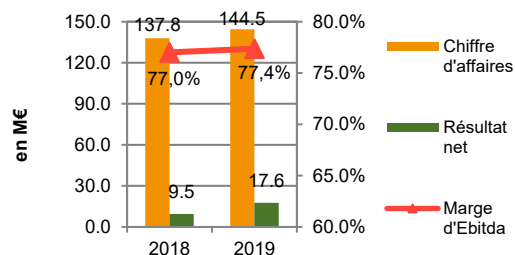
* La DGITM publie des évolutions tarifaires pour les classes 3 et 4 chez Atlandes, bien que cette SCA utilise une nomenclature différente. Ainsi, la classe 3 est remplacée par la classe A (véhicules à deux essieux dont le poids total autorisé en charge (PTAC) est inférieur à 12t) et par la classe B (véhicules à deux essieux dont le PTAC est supérieur à 12t et véhicules ou ensembles de véhicules à trois essieux) ; la classe 4 est appelée classe C.

Chiffre d'affaires

144,5 M€
+ 4,8 %

L'évolution des recettes de péage* (+ 4,8 %) s'explique d'abord par la hausse des tarifs kilométriques (+ 2,8 %), mais également par la hausse du trafic (+ 2,3 %).

Les effets de structure sont globalement défavorables à la SCA (croissance du trafic PL inférieure à celle du trafic VL et hausse des tarifs PL supérieure à celle des tarifs VL).



EBITDA

111,8 M€
+ 5,2 %

Au-delà de la hausse du CA (+ 6,7 M€), la hausse de l'EBITDA résulte de :

- la faible progression des achats et charges externes (+ 3,5 %, soit + 0,8 M€), après neutralisation des investissements comptabilisés en charges et transférés en immobilisations, principalement en raison de la hausse du contrat d'exploitation de 3,1 % (soit + 0,3 M€),
- l'augmentation des charges de personnel (+ 5,4 %, soit + 0,1 M€), liée à une progression des charges sociales et engagements sociaux différés (+ 8,6 %) et des salaires et traitements (+ 3,0 %),
- la progression de 3,6 % des impôts et taxes (soit + 0,3 M€), en raison de la hausse de 5,3 % de la CET (soit + 0,2 M€) et de la TAT (+ 2,3 %, soit une hausse de 0,1 M€).

La hausse de la production immobilisée de 5,8 M€ est sans impact sur l'EBITDA car elle correspond au transfert de charge des investissements comptabilisés en achats et charges externes.

Résultat net

17,6 M€
+ 86,3 %

Au-delà de la croissance de l'EBITDA (+ 5,6 M€), la forte progression du résultat net (+ 8,2 M€) est le résultat :

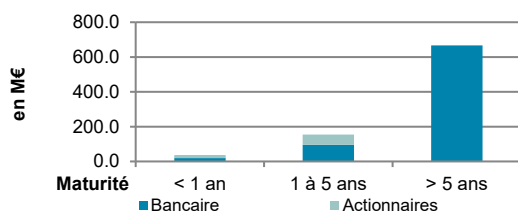
- d'une amélioration du résultat financier de 2,4 M€ (soit + 4,6 %) grâce à la baisse des charges financières sur emprunts (- 4,6 %, soit une baisse de 2,5 M€) en raison de la diminution de l'endettement financier brut (remboursement de la dette actionnaire, au taux élevé de 9,0 %, de 14,7 M€ et remboursement de la dette bancaire à hauteur de 17,8 M€),
- d'une baisse des dotations aux amortissements (- 4,5 %, soit - 1,5 M€). L'amortissement de caducité diminue de 5,1 % (soit - 1,2 M€), en lien avec une révision à la baisse des hypothèses de trafic à long terme, et les dotations techniques sur les biens renouvelables baissent de 3,2 % (soit - 0,3 M€),
- de l'augmentation du montant d'IS versé (+ 15,5 %, soit + 1,5 M€), conséquence de l'amélioration du résultat avant impôts.

Endettement financier net

791,7 M€
- 4,2 %

La diminution de l'endettement financier net s'explique par :

- une diminution de la dette brute de 32,5 M€ (baisse de la dette actionnaire de 14,7 M€ et de la dette bancaire de 17,8 M€),
- une hausse de la trésorerie disponible de 2,0 M€.



Dividendes versés

9,4 M€
+ 164,0 %

Le dividende versé en 2019 par Atlandes correspond au solde du résultat net de l'exercice 2018.

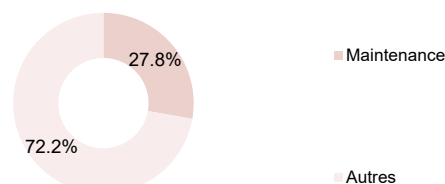
Investissements

6,2 M€
+ 807,1 %

Les investissements ont fortement progressé entre 2018 et 2019 (+ 5,5 M€).

Les investissements ont majoritairement concerné des opérations prévues au cahier des charges (4,4 M€ en 2019, en hausse de 4,3 M€), notamment l'élargissement à 2X3 voies sur la section de l'autoroute dans le sens Bordeaux > Bayonne, entre les diffuseurs n° 10 et n° 9, pour un montant de 1,6 M€, et les travaux sur le diffuseur n° 9 pour un montant de 2,8 M€.

Les investissements de maintenance s'élèvent à 1,7 M€, en hausse de 1,2 M€ entre 2018 et 2019.



* La méthode retenue pour analyser les recettes de péage et en particulier les « effets de structure » est détaillée en annexe 4.

Compte de résultat simplifié (en M€ courants)		
	2018	2019
CHIFFRE D'AFFAIRES	137,8	144,5
Recettes de péage	137,4	144,0
% Évolution	-	4,8%
Revenus des activités annexes	0,4	0,4
AUTRES REVENUS D'EXPLOITATION	0,8	6,7
CHARGES D'EXPLOITATION (hors amortissements)	-32,4	-39,4
Achats et charges externes (1)	-22,3	-28,9
Charges de personnel (2)	-1,0	-1,1
Impôts et taxes	-9,0	-9,3
Autres charges d'exploitation	-0,1	-0,1
EBITDA	106,2	111,8
Marge d'Ebitda (%)	77,0%	77,4%
Amortissements et provisions (3)	-33,5	-31,9
EBIT	72,7	79,9
PRODUITS FINANCIERS	0,1	0,1
Dividendes reçus	0,0	0,0
CHARGES FINANCIERES	-53,6	-51,1
Charges financières sur emprunts	-53,6	-51,1
RESULTAT FINANCIER	-53,5	-51,0
RESULTAT COURANT AVANT IMPOTS	19,2	28,8
RESULTAT EXCEPTIONNEL	0,0	0,0
Impôt sur les sociétés	-9,7	-11,2
RESULTAT NET	9,5	17,6
Marge nette (%)	6,9%	12,2%
Flux de trésorerie (en M€ courants)		
OPERATIONS D'INVESTISSEMENT	-0,7	-6,2
Acquisition d'immobilisations	-0,7	-6,2
OPERATIONS DE FINANCEMENT	-33,5	-41,5
Dividendes versés	-3,6	-9,4
Subventions d'investissement reçues	0,0	0,0
Émission de nouveaux emprunts	0,0	3,0
Remboursement d'emprunts	-31,8	-37,7
Opérations en capital	0,0	0,0
Bilan simplifié (en M€ courants)		
ACTIF	1 003,4	979,4
Actifs corporels et incorporels immobilisés (4)	922,8	897,4
PASSIF	1 003,4	979,4
Capitaux propres	9,6	17,7
Autres fonds propres	70,2	68,4
Provisions pour risques et charges	22,7	24,7
Emprunts et dettes financières	890,3	857,8
Endettement financier net	826,2	791,7

(1) : Y compris redevance domaniale

(2) : Y compris participation et CICE

(3) : Dotation aux amortissements et provisions nettes (y compris reprises de subventions d'investissement)

(4) : Hors immobilisations financières



Longueur du réseau

126,3 km

Principale autoroute

A40

Durée de concession

1971 – 2050



Spécificités

- La société ATMB (Autoroutes et Tunnel du Mont Blanc) est composée de deux concessions distinctes :
 - La concession de l'autoroute A40 et de la RN205 entre Le Fayet et Chamonix,
 - La concession de la partie française du tunnel du Mont Blanc.
- Le capital d'ATMB est possédé à 67,3 % par l'État via le Fonds pour le développement d'une politique intermodale des transports dans le massif alpin (FDPITMA), à 18,6 % par des collectivités françaises, à 5,4 % par des collectivités suisses, à 7,2 % par divers actionnaires financiers français et suisses et à 1,3 % par diverses personnes morales et physiques. Le reste du capital (0,2 %) est détenu par les salariés.

Éléments de contexte

- Les évolutions de tarifs au 1^{er} février 2019 sont de + 2,25 % pour toutes les classes.

Faits marquants 2019

/

Trafic 2019

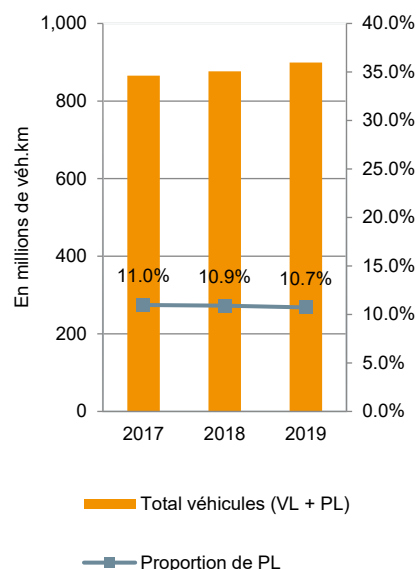
Trafic moyen

23 241 véh / jour

Évolution 2019 / 2018

+ 2,6 %

 **+ 2,8 %**  **+ 0,9 %**

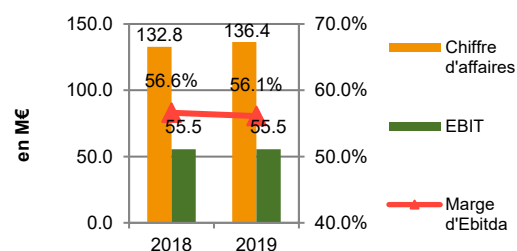


Chiffre d'affaires

136,4 M€
+ 2,7 %

L'évolution des recettes de péage* (+ 3,0 %) s'explique d'abord par la hausse du trafic (+ 2,6 %), mais également par la hausse des tarifs kilométriques (+ 1,7 %).

Les effets de structure sont globalement défavorables à la SCA (moindre croissance du trafic PL).



EBITDA

76,5 M€
+ 1,8 %

L'EBITDA augmente moins que le CA (+ 3,6 M€), en raison d'une progression plus rapide des charges d'exploitation (+ 3,9 %, soit + 2,3 M€), avec notamment :

- une augmentation des achats et charges externes de 2,6 % (soit + 0,6 M€) provenant principalement d'une hausse du gros entretien sur infrastructures de 0,6 M€ (+ 10,2 %), des achats de 0,3 M€ (+ 16,2 %), de l'entretien courant de 0,1 M€ (+ 4,7 %) et de la redevance domaniale de 0,1 M€ (+ 2,5 %), partiellement compensée par la baisse des autres prestations et charges externes de 0,5 M€ (- 5,5 %),
- une progression des charges de personnel de 6,1 % (soit + 1,4 M€), avec une progression de l'intéressement et de la participation versés aux salariés de 14,9 % (+ 0,4 M€) liée à l'amélioration des résultats, une hausse des charges sociales et engagements sociaux différés de 7,9 % (+ 0,5 M€) et une hausse des salaires et traitements de 3,7 % (+ 0,5 M€) malgré la stabilité de l'effectif (+ 0,2 %).

EBIT

55,5 M€
- 0,1 %

Au-delà de la variation de l'EBITDA (+ 1,3 M), la quasi-stabilité de l'EBIT s'explique par :

- la progression de 7,8 % (soit 1,6 M€) des dotations aux amortissements ; si l'amortissement de caducité progresse de façon mécanique de 3,7 % (soit + 0,3 M€), les dotations techniques sur les biens renouvelables augmentent de 10,3 % (soit + 1,3 M€), en lien avec la progression des investissements ;
- la hausse de 11,4 % (soit 0,1 M€) des reprises des subventions d'investissement ;
- la baisse des dotations aux provisions (- 95,7 %, soit - 0,1 M€).

Endettement financier net

Non applicable

Investissements

30,1 M€
+ 9,5 %

Le montant d'investissements pour l'Autoroute Blanche s'élève à 30,1 M€ en 2019, en hausse de 2,6 M€ par rapport à 2018 (+ 9,5 %). Les principales dépenses concernent l'extension et l'aménagement des aires de Bonneville, les chaussées et l'écopont de Viry.



* La méthode retenue pour analyser les recettes de péage et en particulier les « effets de structure » est détaillée en annexe 4.

Compte de résultat simplifié (en M€ courants)	2018	2019
CHIFFRE D'AFFAIRES	132,8	136,4
Recettes de péage	128,7	132,5
% Évolution	-	3,0%
Revenus des activités annexes	4,1	3,9
AUTRES REVENUS D'EXPLOITATION	0,0	0,0
CHARGES D'EXPLOITATION (hors amortissements)	-57,6	-59,9
Achats et charges externes (1)	-23,5	-24,1
Charges de personnel (2)	-23,3	-24,7
Impôts et taxes	-10,6	-10,8
Autres charges d'exploitation	-0,2	-0,2
EBITDA	75,2	76,5
Marge d'Ebitda (%)	56,6%	56,1%
Amortissements et provisions (3)	-19,6	-21,1
EBIT	55,5	55,5
OPERATIONS D'INVESTISSEMENT	-27,5	-30,1

(1) : Y compris redevance domaniale

(2) : Y compris participation et CICE

(3) : Dotation aux amortissements et provisions nettes (y compris reprises de subventions d'investissement)



Longueur du réseau

3,7 km

Principale autoroute

A75

Durée de concession

2001 – 2079



Spécificités

- La société CEVM (Compagnie Eiffage du Viaduc de Millau) est détenue, indirectement, par Eiffage et la Caisse des Dépôts et Consignations, respectivement à hauteur de 51,0 % et 49,0 %.
- La concession dévolue à CEVM, dont la longueur est la plus courte du réseau autoroutier concédé, est centrée sur le viaduc de Millau.
- L'exploitation du viaduc est réalisée par la CEVM via sa filiale à 100,0 % CEVM Gestion et Développement.

Éléments de contexte

- Pour les classes 1 et 2, le contrat de concession de CEVM prévoit une tarification distincte par période : un tarif été (majoré), valable du 15 juin au 15 septembre, et un tarif hors été le reste de l'année.
- Les évolutions de tarifs au 1^{er} février 2019 sont les suivantes :
 - +3,85 % (été) et 3,61 % (hors été) pour la classe 1
 - +3,21 % (été) et 4,03 % (hors été) pour la classe 2
 - +3,90 % pour la classe 3
 - +2,45 % pour la classe 4
 - +3,92 % pour la classe 5

Faits marquants 2019

/

Trafic 2019

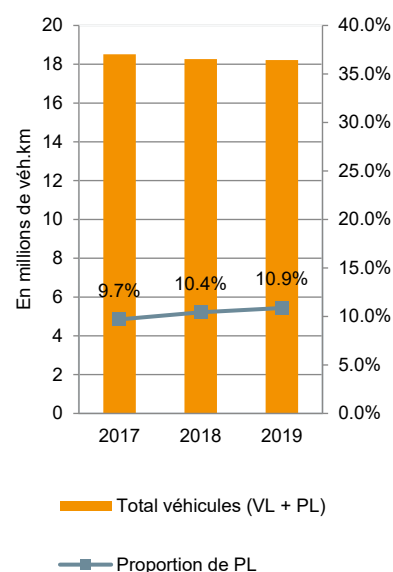
Trafic moyen

13 489 véh / jour

Évolution 2019 / 2018

- 0,3 %

 **- 0,8 %**  **+ 4,0 %**

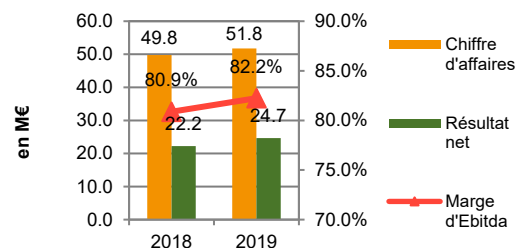


Chiffre d'affaires

51,8 M€

+ 4,0 %

L'évolution des recettes de péage* (+ 4,0 %) s'explique principalement par la hausse des tarifs (+ 2,8 %) puisque le trafic diminue (- 0,3 %). Les effets de structure sont globalement favorables à la SCA (croissance du trafic PL et baisse du trafic VL, moindre augmentation des tarifs PL).



EBITDA

42,6 M€

+ 5,7 %

Au-delà de la hausse du CA (+ 2,0 M€), la progression de l'EBITDA s'explique par la baisse des charges d'exploitation de 3,5 % (soit - 0,3 M€). Les principaux mouvements impactant les charges d'exploitation sont :

- une baisse de 12,6 % des charges de personnel (soit - 0,4 M€) portée par la baisse des salaires et traitements de 15,2 % (soit - 0,4 M€), en raison d'une réduction des effectifs au cours de l'exercice, et que ne compense pas la hausse de l'intéressement et de la participation versées aux salariés de 66,5 % (soit + 0,1 M€),
- une baisse de 5,4 % des impôts et taxes (soit - 0,1 M€) liée à la baisse de 29,2 % des autres impôts et taxes (- 0,1 M€) imputable à la hausse exceptionnelle de la taxe C3S en 2018,
- une augmentation des achats et charges externes de 2,8 % (soit + 0,1 M€).

Résultat net

24,7 M€

+ 10,9 %

La hausse du résultat net (+ 2,4 M€) s'explique par la hausse de l'EBITDA (+ 2,3 M€) et divers effets contraires :

- une baisse de 4,4 % (soit - 0,3 M€) des dotations aux amortissements ; les amortissements de caducité ont progressé de 3,8 % (soit + 0,1 M€), tandis que les dotations techniques sur les biens renouvelables diminuent de 15,1 % (soit - 0,4 M€), conséquence de la fin, en 2019, du rattrapage d'amortissement de travaux de peinture du viaduc mis en place en 2016 ;
- une dégradation du résultat financier de 44,7 % (soit - 0,1 M€) en raison de la baisse de 0,1 M€ (soit une baisse de 13,8 %) des dividendes reçus de sa filiale chargée de l'exploitation CEVM G&D ;
- une stabilité de l'IS à 11,3 M€, malgré l'amélioration du résultat avant impôts, en raison de la prise en compte d'un taux d'imposition à 32,0 % à compter de 2019 (contre 34,4 % en 2018).

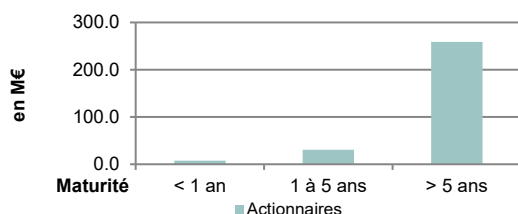
Endettement financier net

274,9 M€

- 2,8 %

La diminution de l'endettement financier net s'explique par :

- une diminution de la dette intra-groupe de 1,3 %, correspondant à un remboursement de 4,0 M€ en 2019.
- une augmentation de la trésorerie de 3,8 M€



Dividendes versés

22,7 M€

+ 2,5 %

Le dividende versé en 2019 par CEVM correspond :

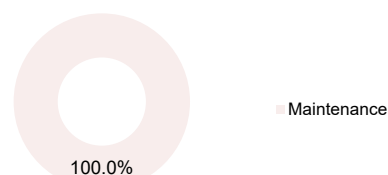
- au solde des dividendes de l'exercice 2018 non encore versés pour 12,6 M€,
- à un acompte sur le dividende 2019 pour 10,1 M€.

Investissements

0,5 M€

+ 26,3 %

Les investissements progressent de 0,1 M€ entre 2018 et 2019. Les montants investis en 2018 concernent les opérations de renouvellement et de maintenance.



* La méthode retenue pour analyser les recettes de péage et en particulier les « effets de structure » est détaillée en annexe 4.

Compte de résultat simplifié (en M€ courants)		
	2018	2019
CHIFFRE D'AFFAIRES	49,8	51,8
Recettes de péage	49,7	51,7
% Évolution	-	4,0%
Revenus des activités annexes	0,1	0,1
AUTRES REVENUS D'EXPLOITATION	0,0	0,0
CHARGES D'EXPLOITATION (hors amortissements)	-9,5	-9,2
Achats et charges externes (1)	-5,3	-5,4
Charges de personnel (2)	-3,0	-2,6
Impôts et taxes	-1,2	-1,1
Autres charges d'exploitation	0,0	0,0
EBITDA	40,3	42,6
Marge d'Ebitda (%)	80,9%	82,2%
Amortissements et provisions (3)	-6,4	-6,2
EBIT	33,8	36,4
PRODUITS FINANCIERS	0,8	0,7
Dividendes reçus	0,8	0,7
CHARGES FINANCIERES	-1,0	-1,0
Charges financières sur emprunts	-1,0	-1,0
RESULTAT FINANCIER	-0,3	-0,4
RESULTAT COURANT AVANT IMPOTS	33,6	36,0
RESULTAT EXCEPTIONNEL	0,0	0,0
Impôt sur les sociétés	-11,3	-11,3
RESULTAT NET	22,2	24,7
Marge nette (%)	44,7%	47,7%
Flux de trésorerie (en M€ courants)		
OPERATIONS D'INVESTISSEMENT	-0,4	-0,5
Acquisition d'immobilisations	-0,4	-0,5
OPERATIONS DE FINANCEMENT	-29,1	-26,7
Dividendes versés	-22,1	-22,7
Subventions d'investissement reçues	0,0	0,0
Émission de nouveaux emprunts	0,0	0,0
Remboursement d'emprunts	-7,0	-4,0
Opérations en capital	0,0	0,0
Bilan simplifié (en M€ courants)		
ACTIF	363,0	361,2
Actifs corporels et incorporels immobilisés (4)	343,4	337,8
PASSIF	363,0	361,2
Capitaux propres	57,8	59,8
Autres fonds propres	0,0	0,0
Provisions pour risques et charges	0,0	0,0
Emprunts et dettes financières	301,4	297,4
Endettement financier net	282,7	274,9

(1) : Y compris redevance domaniale

(2) : Y compris participation et CICE

(3) : Dotation aux amortissements et provisions nettes (y compris reprises de subventions d'investissement)

(4) : Hors immobilisations financières



Longueur du réseau

1 111,0 km

Principales autoroutes

A10 – A11 – A71

Durée de concession

1970 – 2034 (interurbain)

1999 – 2086 (A86)



Spécificités

- La société Cofiroute possède deux concessions distinctes :
 - La concession interurbaine (échéance 2034),
 - La concession du duplex A86 (échéance 2086).
- La société Cofiroute est détenue à 100,0 % par Vinci Autoroutes, via, pour 34,7 %, la société Cofiroute Holding. Depuis sa création, elle a toujours été détenue par des capitaux privés.
- La concession du tunnel duplex A86 a été attribuée à Cofiroute après une procédure de mise en concurrence, marquant la fin de la pratique systématique d'extension du réseau autoroutier par adossement.

Éléments de contexte

- Les évolutions de tarifs au 1^{er} février 2019 pour la concession interurbaine sont les suivantes :
 - + 1,65 % pour la classe 1
 - + 1,65 % pour la classe 2
 - + 1,65 % pour la classe 3
 - + 1,66 % pour la classe 4
 - + 1,64 % pour la classe 5
- Les évolutions de tarifs pour le duplex A86 est de + 6,54 % (seuls les véhicules de classe 1 peuvent l'emprunter).

Faits marquants 2019

- La société a encore été affectée, début 2019, par le mouvement social des gilets jaunes qui s'est principalement traduit par des pertes de recettes de péage et des dégradations sur des équipements.

Trafic 2019

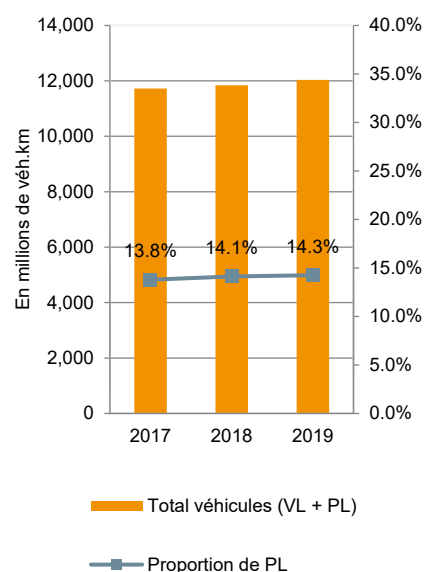
Trafic moyen

29 948 véh / jour

Évolution 2019 / 2018

+ 1,6 %

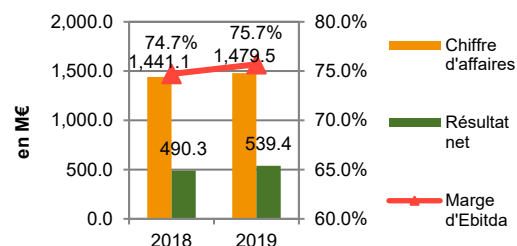
+ 1,5 % + 2,6 %



Chiffre d'affaires

1,5 Md €
+ 2,7 %

L'évolution des recettes de péage* du réseau interurbain de la société Cofiroute (+ 2,7 %) s'explique d'abord par la hausse des tarifs (+ 2,0 %) et ensuite par la hausse du trafic (+ 1,5 %).
Les effets de structure sont globalement défavorables mais limités.



EBITDA

1,1 Md €
+ 4,0 %

Au-delà de la croissance du CA (+ 38,4 M€), la croissance de l'EBITDA provient de la hausse des autres produits d'exploitation (+ 6,7 %, soit + 1,1 M€) et la baisse des charges d'exploitation (- 1,0 %, soit - 3,7 M€), avec :

- une baisse de 3,5 % des achats et charges externes (soit - 5,3 M€) liée principalement à la forte diminution des autres prestations (- 13,2 %, soit - 9,6 M€), conséquence des indemnités perçues à la suite du mouvement des gilets jaunes, mais compensée partiellement par la progression de 9,7 % (soit + 3,1 M€) du gros entretien, en raison d'importants travaux portant sur l'étanchéité des ouvrages d'art,
- une quasi-stabilisation des charges de personnel (+ 0,5 %, soit + 0,5 M€), en raison de la hausse des charges sociales de 3,7 % (soit + 1,2 M€) compensée par la baisse des salaires et traitements de 2,7 % (soit - 1,4 M€) en lien avec la légère diminution de l'effectif sur l'exercice (- 1,2 %),
- une faible progression (+ 0,7 %, soit + 1,0 M€), des impôts et taxes, essentiellement de la CET.

Résultat net

539,4 M€
+ 10,0 %

Au-delà de la croissance de l'EBITDA (+ 43,3 M€), la forte progression du résultat net (+ 49,1 M€) résulte de :

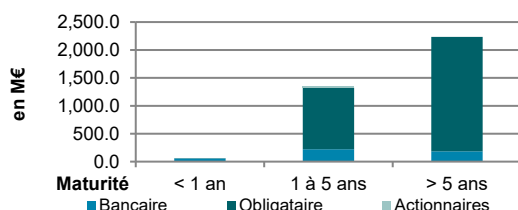
- une amélioration importante du résultat exceptionnel de 57,6 M€ (soit + 130,3 %), après la comptabilisation en 2018 d'une charge exceptionnelle de 47,0 M€ liée à un ajustement de valeur sur la cession des titres Toll Collect,
- une dégradation du résultat financier de 44,0 M€, en raison notamment de la reprise de provision pour dépréciation des titres Toll Collect à hauteur de 47,0 M€ en 2018,
- une faible progression des dotations aux amortissements (+ 0,7 %, soit + 1,7 M€) liée notamment à un montant plus faible d'immobilisations de construction mises en service en 2019 et à la très forte diminution des dotations aux provisions (- 81,1 %, soit une baisse de 17,8 M€), conséquence de la révision des indices d'indexation,
- la hausse de l'IS de 9,3 % (soit + 23,9 M€) liée à l'amélioration du résultat avant impôts.

Endettement financier net

3,6 Mds €
- 6,0 %

La diminution de l'endettement financier net résulte de :

- une baisse de la dette brute de 233,9 M€ provenant du remboursement de divers emprunts bancaires et obligataires pour un montant global de 260,7 M€ (principalement des prêts BEI), atténuée en particulier par le tirage de lignes de crédit pour 20,0 M€,
- une très légère baisse de la trésorerie de 2,7 M€.



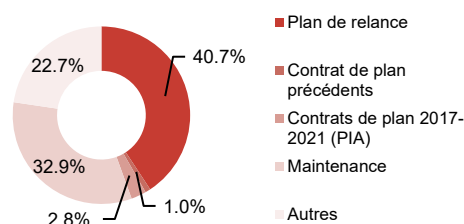
Investissements

190,6 M€
+ 10,9 %

La hausse des investissements provient principalement des opérations liées au plan de relance autoroutier (+ 74,7 %, soit + 33,2 M€) et à celles du plan d'investissement autoroutier (+ 4,9 M€). En revanche, les investissements relatifs aux opérations dites de seconde phase, inscrites dans le cahier des charges de la concession, et celles liées au contrat de plan 2010-2014 sont en retrait respectivement de 17,7 % (- 9,3 M€) et de 83,3 % (- 9,2 M€).

Les principaux investissements sur l'exercice concernent :

- au titre des opérations dites de seconde phase, le doublement des viaducs de l'A85,
- au titre du plan de relance, les élargissements de l'A10 au nord d'Orléans et au sud de Tours ainsi que divers aménagements environnementaux.



Dividendes versés

586,6 M€
+ 27,1 %

Le dividende versé en 2019 par Cofiroute correspond :

- au solde des dividendes de l'exercice 2018 non encore versés pour 486,4 M€,
- à un acompte sur le dividende 2019 pour 100,2 M€.

* La méthode retenue pour analyser les recettes de péage et en particulier les « effets de structure » est détaillée en annexe 4.

Compte de résultat simplifié (en M€ courants)		
	2018	2019
CHIFFRE D'AFFAIRES	1 441,1	1 479,5
Recettes de péage	1 422,1	1 460,1
% Évolution	-	2,7%
Revenus des activités annexes	19,1	19,4
AUTRES REVENUS D'EXPLOITATION	16,7	17,9
CHARGES D'EXPLOITATION (hors amortissements)	-381,3	-377,5
Achats et charges externes (1)	-149,9	-144,7
Charges de personnel (2)	-94,4	-94,9
Impôts et taxes	-137,0	-138,0
Autres charges d'exploitation	0,0	0,0
EBITDA	1 076,6	1 119,9
Marge d'Ebitda (%)	74,7%	75,7%
Amortissements et provisions (3)	-266,9	-250,8
EBIT	809,7	869,1
PRODUITS FINANCIERS	100,2	36,1
Dividendes reçus	0,0	0,0
CHARGES FINANCIERES	-117,7	-97,6
Charges financières sur emprunts	-95,3	-82,6
RESULTAT FINANCIER	-17,5	-61,5
RESULTAT COURANT AVANT IMPOTS	792,2	807,6
RESULTAT EXCEPTIONNEL	-44,2	13,4
Impôt sur les sociétés	-257,7	-281,6
RESULTAT NET	490,3	539,4
Marge nette (%)	34,0%	36,5%
Flux de trésorerie (en M€ courants)		
OPERATIONS D'INVESTISSEMENT	-171,2	-182,3
Acquisition d'immobilisations	-171,8	-192,4
OPERATIONS DE FINANCEMENT	-1 191,2	-818,6
Dividendes versés	-461,5	-586,6
Subventions d'investissement reçues	0,5	1,9
Émission de nouveaux emprunts	7,0	26,8
Remboursement d'emprunts	-737,2	-260,7
Opérations en capital	0,0	0,0
Bilan simplifié (en M€ courants)		
ACTIF	5 362,5	5 085,9
Actifs corporels et incorporels immobilisés (4)	4 901,2	4 846,9
PASSIF	5 362,5	5 085,9
Capitaux propres	941,3	892,7
Autres fonds propres	0,0	0,0
Provisions pour risques et charges	270,0	273,6
Emprunts et dettes financières	3 872,8	3 638,9
Endettement financier net	3 862,5	3 631,3

(1) : Y compris redevance domaniale

(2) : Y compris participation et CICE

(3) : Dotation aux amortissements et provisions nettes (y compris reprises de subventions d'investissement)

(4) : Hors immobilisations financières



Longueur du réseau

470,5 km

Principales autoroutes

A8 – A50 – A51

Durée de concession

1957 – 2032



Spécificités

- La société Escota (Société des autoroutes Esterel, Côte d'Azur, Provence, Alpes) est une filiale à 99,5 % de la société ASF.
- Le reste du capital est détenu par des collectivités et des acteurs économiques locaux.

Éléments de contexte

- Les évolutions de tarifs au 1^{er} février 2019 sont de + 1,82 % pour toutes les classes.

Faits marquants 2019

- Les évolutions du trafic et des revenus observées entre les exercices 2018 et 2019 reflètent un phénomène de rattrapage lié au mouvement social des « gilets jaunes » qui, s'il s'est poursuivi au début de l'année 2019, a affecté la société principalement fin 2018.
- ASF a fait l'acquisition de 0,21 % du capital correspondant aux actions détenues précédemment par le conseil régional de Provence Alpes Côte d'Azur.

Trafic 2019

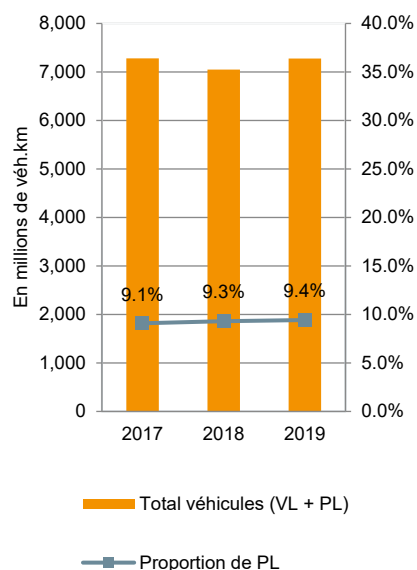
Trafic moyen

43 430 véh / jour

Évolution 2019 / 2018

+ 3,2 %

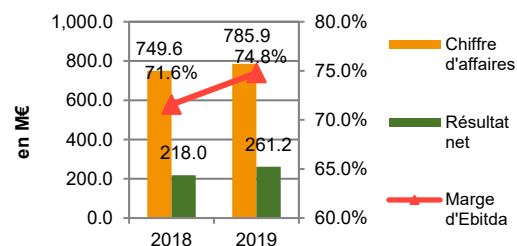
+ 3,1 % + 4,5 %



Chiffre d'affaires

785,9 M€
+ 4,8 %

L'évolution des recettes de péage* (+ 4,9 %) s'explique d'abord par la hausse du trafic (+ 3,2 %), mais également par la hausse des tarifs kilométriques (+ 1,5 %). Les effets de structure sont globalement favorables mais limités.



EBITDA

587,7 M€
+ 9,6 %

Au-delà de la hausse du CA (+ 36,3 M€), la forte croissance de l'EBITDA s'explique par une très forte hausse non récurrente des autres revenus d'exploitation (+ 91,2 %, soit + 19,6 M€), liée essentiellement aux indemnités d'assurance perçues à la suite du mouvement des gilets jaunes, et par une progression maîtrisée des charges d'exploitation (+ 2,0 %, soit + 4,6 M€), avec :

- une progression de 4,6 % des achats et charges externes (soit + 3,7 M€), portée notamment par la forte augmentation des autres prestations et charges externes (+ 12,7 %, soit + 3,9 M€) correspondant aux coûts induits par le mouvement des gilets jaunes, la baisse des dépenses de gros entretien étant quasi compensée par la hausse des dépenses d'entretien courant ;
- une légère baisse des charges de personnel (- 1,8 %, soit - 1,4 M€) ; la diminution des salaires et des charges sociales (- 7,1 %, soit - 5,0 M€), en lien avec la baisse des effectifs de 0,5 %, est partiellement compensée par la forte progression de l'intéressement et de la participation (+ 16,0 %, soit + 1,8 M€) ;
- une hausse de 3,1 % des impôts et taxes (soit + 2,3 M€), en particulier de la CET (+ 5,8 %, soit + 1,2 M€).

Résultat net

261,2 M€
+ 19,8 %

Au-delà de la progression de l'EBITDA (+ 51,3 M€), la forte croissance du résultat net (+ 43,2 M€) résulte de :

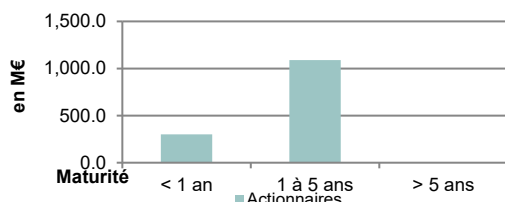
- la très faible progression des dotations aux amortissements (+ 0,6 %, soit + 1,0 M€) liée notamment à un montant plus faible d'immobilisations de construction mises en service au cours de l'exercice et une forte diminution des dotations aux provisions (- 43,3 %, soit - 4,2 M€), conséquence de la révision des indices d'indexation,
- la très forte progression du résultat financier (+ 49,7 %, soit + 10,4 M€) grâce à une forte diminution des charges financières sur emprunts qui s'explique à la fois par l'effet des remboursements d'emprunts aux taux relativement plus élevés arrivés à échéance en 2018, la contraction de nouveaux emprunts en 2019 à des taux d'intérêts faibles et, au global, une diminution du niveau d'endettement,
- la hausse de l'IS de 19,3 % (soit + 21,7 M€).

Endettement financier net

1,4 Md €
- 8,3 %

La diminution de l'endettement financier net résulte de :

- une baisse de la dette brute de 130,0 M€, provenant du remboursement de deux emprunts souscrits auprès d'ASF pour 430,0 M€, compensée par la mise en place de nouveaux emprunts intragroupes pour 300,0 M€,
- une diminution de la trésorerie de 1,7 M€.



Dividendes versés

216,2 M€
- 2,7 %

Le dividende versé en 2019 par Escota correspond au résultat de l'exercice 2018 non encore versé.

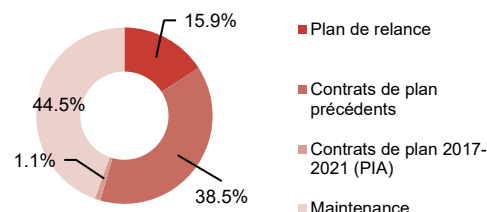
Investissements

126,2 M€
+ 31,5 %

Le montant d'investissements s'élève à 126,2 M€ en 2019, en progression de 30,2 M€ (soit + 31,5 %) par rapport à 2018. La hausse des investissements provient principalement des opérations liées au contrat de plan 2012-2016 (+ 47,5 %, soit + 15,7 M€) et à celles réalisées dans le cadre du plan de relance autoroutier (+ 153,8 %, soit + 12,2 M€).

Les principaux investissements sur l'exercice concernent :

- au titre du contrat de plan, l'élargissement sur l'A52 entre Pas-de-Trets et pont de l'Étoile,
- au titre du plan de relance autoroutier, l'élargissement de la section de l'A57 entre les échangeurs Benoît Malon et Pierreronde.



* La méthode retenue pour analyser les recettes de péage et en particulier les « effets de structure » est détaillée en annexe 4.

Compte de résultat simplifié (en M€ courants)		
	2018	2019
CHIFFRE D'AFFAIRES	749,6	785,9
Recettes de péage	737,5	773,3
% Évolution	-	4,9%
Revenus des activités annexes	12,1	12,6
AUTRES REVENUS D'EXPLOITATION	21,5	41,1
CHARGES D'EXPLOITATION (hors amortissements)	-234,7	-239,3
Achats et charges externes (1)	-80,1	-83,8
Charges de personnel (2)	-79,9	-78,5
Impôts et taxes	-74,7	-77,0
Autres charges d'exploitation	0,0	0,0
EBITDA	536,4	587,7
Marge d'Ebitda (%)	71,6%	74,8%
Amortissements et provisions (3)	-182,5	-179,2
EBIT	353,9	408,5
PRODUITS FINANCIERS	0,0	0,0
Dividendes reçus	0,0	0,0
CHARGES FINANCIERES	-21,0	-10,6
Charges financières sur emprunts	-21,0	-10,6
RESULTAT FINANCIER	-21,0	-10,6
RESULTAT COURANT AVANT IMPOTS	332,9	398,0
RESULTAT EXCEPTIONNEL	-2,6	-2,8
Impôt sur les sociétés	-112,3	-134,0
RESULTAT NET	218,0	261,2
Marge nette (%)	29,1%	33,2%
Flux de trésorerie (en M€ courants)		
OPERATIONS D'INVESTISSEMENT	-94,6	-122,7
Acquisition d'immobilisations	-96,0	-126,2
OPERATIONS DE FINANCEMENT	-261,6	-345,2
Dividendes versés	-222,2	-216,2
Subventions d'investissement reçues	0,6	1,0
Émission de nouveaux emprunts	500,0	300,0
Remboursement d'emprunts	-540,0	-430,0
Opérations en capital	0,0	0,0
Bilan simplifié (en M€ courants)		
ACTIF	2 243,3	2 193,3
Actifs corporels et incorporels immobilisés (4)	2 087,6	2 035,6
PASSIF	2 243,3	2 193,3
Capitaux propres	438,1	485,2
Autres fonds propres	0,0	0,0
Provisions pour risques et charges	130,2	134,4
Emprunts et dettes financières	1 541,8	1 411,8
Endettement financier net	1 538,6	1 410,3

(1) : Y compris redevance domaniale

(2) : Y compris participation et CICE

(3) : Dotation aux amortissements et provisions nettes (y compris reprises de subventions d'investissement)

(4) : Hors immobilisations financières



Longueur du réseau

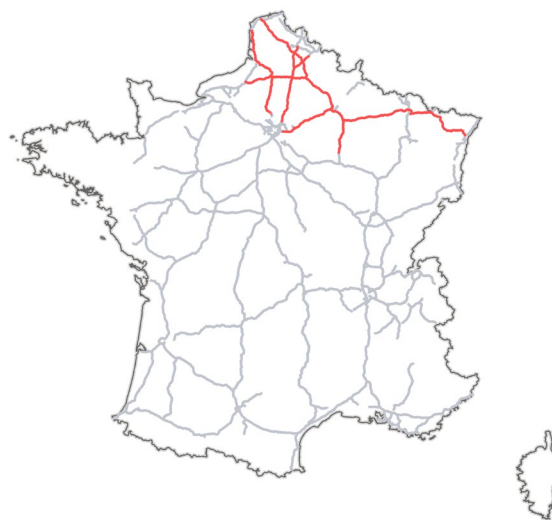
1 396,3 km

Principales autoroutes

A1 – A4 – A16

Durée de concession

1963 – 2031



Spécificités

- Au 31 décembre 2019, la société Sanef est détenue à 100,0 % par H.I.T. (Holding d'Infrastructures de Transport), elle-même détenue intégralement par le groupe Abertis. Ce dernier a pour actionnaires les groupes Atlantia, A.C.S. et Hochtief.

Éléments de contexte

- Les évolutions de tarifs au 1^{er} février 2019 sont les suivantes :
 - + 1,69 % pour la classe 1
 - + 1,69 % pour la classe 2
 - + 1,72 % pour la classe 3
 - + 1,75 % pour la classe 4
 - + 1,65 % pour la classe 5

Faits marquants 2019

- La société a encore été affectée, début 2019, par le mouvement social des gilets jaunes qui s'est principalement traduit par des pertes de recettes.
- Dans le cadre du contrat de concession, Sanef a mis en service le 13 novembre 2019 l'extension de 8 km de l'A16 en Île-de-France.

Trafic 2019

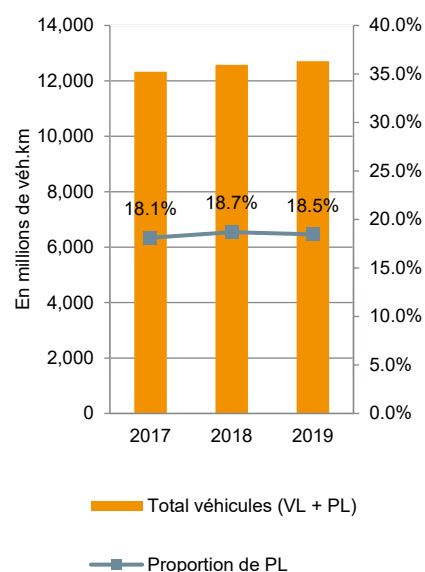
Trafic moyen

25 240 véh / jour

Évolution 2019 / 2018

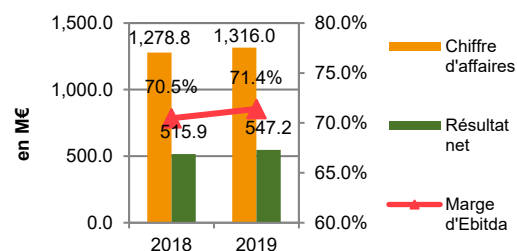
+ 1,0 %

+ 1,3 % **- 0,2 %**



Chiffre d'affaires
1,3 Md €
+ 2,9 %

L'évolution des recettes de péage* (+ 2,9 %) s'explique d'abord par la hausse des tarifs (+ 1,3 %), mais également par la hausse du trafic (+ 1,0 %).



EBITDA
939,6 M€
+ 4,3 %

Au-delà de la croissance du CA (+ 37,1 M€), la croissance de l'EBITDA s'explique par la progression des autres produits d'exploitation (+ 4,9 %, soit + 1,4 M€), notamment les remboursements accidents (hausse de 20,1 %, soit + 0,9 M€), ainsi que par une stabilité des charges d'exploitation (+ 0,0 %, soit + 0,1 M€), avec :

- une diminution de 1,6 % des achats et charges externes (soit - 2,3 M€) en raison de la forte baisse des GER (- 47,1 %, soit - 6,3 M€), 2018 ayant été marquée par des opérations importantes, et malgré une forte hausse (+ 9,4 %, soit + 1,3 M€) de l'entretien courant lié aux réparations d'accidents ;
- une hausse des charges de personnel (+ 6,1 %, soit + 7,5 M€), alors que l'effectif baisse de 2,2 %, expliquée par la hausse de la masse salariale de 7,5 % (soit + 5,3 M€) provenant de la hausse des salaires, des indemnités liées aux mesures d'accompagnements de la GEPP et de la fin du CICE, et par la progression de l'intéressement et de la participation versés aux salariés (+ 7,0 %, soit + 1,1 M€) ;
- une diminution de 3,2 % des impôts et taxes (soit - 4,6 M€) liée principalement à la baisse de la CVE de 37,3 % (- 4,8 M€) et des autres impôts et taxes (- 16,4 %, soit - 1,4 M€).

Résultat net
547,2 M€
+ 6,1 %

Au-delà de la progression de l'EBITDA (+ 38,5 M€), la variation du résultat net (+ 31,3 M€) s'explique par :

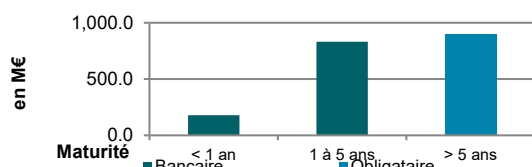
- une forte hausse des reprises de provisions (+ 13,3 M€, principalement la provision pour maintien en état des ouvrages d'art) et une augmentation modérée de 2,5 % (soit + 6,0 M€) des dotations aux amortissements liée notamment à la mise en service de l'extension de l'A16 seulement fin 2019 ;
- une légère progression du résultat financier (+ 1,3 %, soit + 0,7 M€) ; si les produits financiers diminuent de 2,3 % (- 3,1 M€) en raison de la baisse de 3,9 % du dividende versé par SAPN (soit - 4,8 M€), les charges financières, elles, baissent de 4,8 % (soit - 3,8 M€) en lien avec le désendettement du groupe ;
- une hausse du résultat exceptionnel de 3,3 M€ (due à des indemnités reçues dans le cadre d'un litige) ;
- une hausse de l'IS de 8,8 % (soit + 18,5 M€) liée à l'amélioration du résultat avant impôts.

Endettement financier net

2,0 Mds €
- 2,8 %

La diminution de l'endettement financier net résulte de :

- une baisse des emprunts et autres dettes financières de 242,0 M€ provenant du remboursement, d'un emprunt obligataire privé pour 300,0 M€ et de prêts BEI pour 20,0 M€ compensée partiellement par une hausse des concours bancaires et des dettes sur comptes courants de 81,1 M€,
- une diminution de la trésorerie de 185,1 M€.



Dividendes versés

515,9 M€
- 11,8 %

Le dividende versé en 2019 par Sanef correspond au solde du résultat de l'exercice 2018 non encore versé.

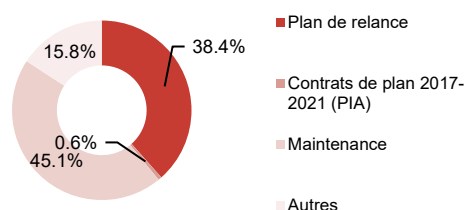
Investissements

186,0 M€
- 15,6 %

Les investissements de la société s'élèvent à 186,0 M€ en 2019, en diminution de 34,4 M€ (soit - 15,6 %) par rapport à 2018. Si les investissements concernant le plan de relance autoroutier sont en augmentation de 19,6 % (+ 11,7 M€), les dépenses liées aux autres opérations prévues au cahier des charges et aux travaux de renouvellement ou maintenance sont respectivement en diminution de - 20,8 % (soit - 7,7 M€) et de - 31,3 % (- 38,3 M€) - la diminution des travaux de maintenance reflétant le caractère cyclique des programmes de renouvellement.

Les principaux investissements sur l'exercice concernent :

- l'extension de l'A16 en Île-de-France,
- au titre du plan de relance autoroutier, le raccordement entre l'A4 et l'A355.



* La méthode retenue pour analyser les recettes de péage et en particulier les « effets de structure » est détaillée en annexe 4.

Compte de résultat simplifié (en M€ courants)		
	2018	2019
CHIFFRE D'AFFAIRES	1 278,8	1 316,0
Recettes de péage	1 236,3	1 272,0
% Évolution	-	2,9%
Revenus des activités annexes	42,5	43,9
AUTRES REVENUS D'EXPLOITATION	28,9	30,3
CHARGES D'EXPLOITATION (hors amortissements)	-406,6	-406,7
Achats et charges externes (1)	-138,3	-136,0
Charges de personnel (2)	-124,2	-131,7
Impôts et taxes	-142,7	-138,1
Autres charges d'exploitation	-1,5	-0,8
EBITDA	901,1	939,6
Marge d'Ebitda (%)	70,5%	71,4%
Amortissements et provisions (3)	-229,1	-221,7
EBIT	672,0	717,8
PRODUITS FINANCIERS	132,0	128,9
Dividendes reçus	128,6	124,1
CHARGES FINANCIERES	-77,7	-73,9
Charges financières sur emprunts	-76,6	-73,0
RESULTAT FINANCIER	54,3	55,0
RESULTAT COURANT AVANT IMPOTS	726,3	772,8
RESULTAT EXCEPTIONNEL	0,3	3,6
Impôt sur les sociétés	-210,7	-229,2
RESULTAT NET	515,9	547,2
Marge nette (%)	40,3%	41,6%
Flux de trésorerie (en M€ courants)		
OPERATIONS D'INVESTISSEMENT	-218,6	-184,5
Acquisition d'immobilisations	-220,4	-186,0
OPERATIONS DE FINANCEMENT	-694,8	-835,7
Dividendes versés	-585,0	-515,9
Subventions d'investissement reçues	0,2	0,1
Émission de nouveaux emprunts	0,0	0,0
Remboursement d'emprunts	-110,0	-320,0
Opérations en capital	0,0	0,0
Bilan simplifié (en M€ courants)		
ACTIF	3 963,7	3 750,6
Actifs corporels et incorporels immobilisés (4)	2 650,7	2 604,2
PASSIF	3 963,7	3 750,6
Capitaux propres	1 423,0	1 449,0
Autres fonds propres	0,0	0,0
Provisions pour risques et charges	90,1	80,2
Emprunts et dettes financières	2 266,4	2 024,4
Endettement financier net	2 040,7	1 983,8

(1) : Y compris redevance domaniale

(2) : Y compris participation et CICE

(3) : Dotation aux amortissements et provisions nettes (y compris reprises de subventions d'investissement)

(4) : Hors immobilisations financières



Longueur du réseau

372,4 km

Principales autoroutes

A13 – A14 – A29

Durée de concession

1963 – 2033



Spécificités

- La société SAPN (Société des Autoroutes Paris-Normandie) est détenue par Sanef (> 99,9 %) et par des collectivités territoriales et des chambres de commerce et d'industrie (< 0,1 %).

Éléments de contexte

- Les évolutions de tarifs au 1^{er} février 2019 sont les suivantes :
 - + 1,68 % pour la classe 1
 - + 1,69 % pour la classe 2
 - + 1,71 % pour la classe 3
 - + 2,66 % pour la classe 4
 - + 1,71 % pour la classe 5

Faits marquants 2019

- La société a encore été affectée, début 2019, par le mouvement social des gilets jaunes qui s'est principalement traduit par des pertes de recettes de péage.
- Dans le cadre du Plan de Relance Autoroutier, mise en service le 3 septembre 2019 du troisième tablier du viaduc de Guerville sur l'A13 et en novembre 2019 des deux demi-diffuseurs améliorant la desserte de Pont-Audemer.

Trafic 2019

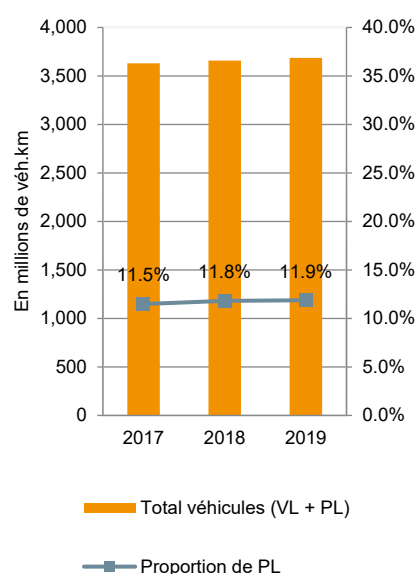
Trafic moyen

30 398 véh / jour

Évolution 2019 / 2018

+ 0,8 %

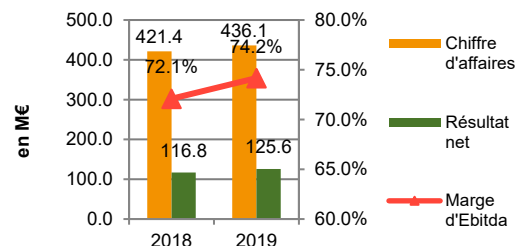
 **+ 0,7 %**  **+ 1,5 %**



Chiffre d'affaires
436,1 M€
+ 3,5 %

L'évolution des recettes de péage* (+ 3,6 %) s'explique d'abord par la hausse des tarifs (+ 1,6 %), mais également par la hausse du trafic (+ 0,8 %).

Les effets de structure qui ne semblent pas liés aux classes de véhicules, sont globalement favorables à la SCA.



EBITDA
323,4 M€
+ 6,5 %

Au-delà de la hausse de CA (+ 14,7 M€), la croissance de l'EBITDA s'explique par une très forte hausse des autres produits d'exploitation (+ 46,4 %, soit + 1,6 M€), notamment de la production immobilisée (+ 111,4 %, soit + 1,5 M€) ainsi que par une baisse des charges d'exploitation de 2,8 % (soit - 3,4 M€) avec :

- une diminution de 2,6 % des achats et charges externes (soit - 1,1 M€), en raison de la forte baisse du gros entretien (- 46,1 %, soit - 2,3 M€), 2018 ayant fait l'objet d'opérations importantes notamment sur ouvrages d'art, compensée partiellement par la hausse des autres prestations de 6,9 % (soit + 0,9 M€) ;
- une légère baisse des charges de personnel (- 1,7 %, soit - 0,6 M€) expliquée par la baisse des effectifs de 4,2 % que ne compense que partiellement la hausse des salaires de 2,6 % (soit + 0,5 M€) et la fin du CICE, ainsi que par la baisse de 6,6 % (soit - 0,7 M€) des charges sociales et la réduction de 9,6 % (soit - 0,4 M€) des intéressement et participation ;
- une diminution de 3,7 % des impôts et taxes (soit - 1,7 M€), principalement liée à la baisse de la CVE (- 42,6 %, soit - 1,8 M€).

Résultat net
125,6 M€
+ 7,5 %

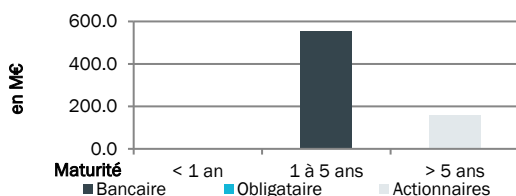
Au-delà de la hausse de l'EBITDA (+ 19,6 M€), la variation du résultat net (+ 8,8 M€) s'explique par divers effets contraires :

- une augmentation de 3,6 % (soit + 3,4 M€) des dotations aux amortissements, liée aux mises en service en 2019 du viaduc de Guerville et des diffuseurs de Toutainville,
- une forte hausse des dotations aux provisions (+ 2,9 M€) liée à une dotation complémentaire de 2 M€ de la provision pour maintien en état des ouvrages d'art,
- une stabilité du résultat financier liée à l'absence de mouvements sur la dette pendant l'exercice,
- une hausse du résultat exceptionnel (+ 0,4 M€),
- une hausse de l'IS de 7,9 % (soit + 5,0 M€) liée à l'amélioration du résultat avant impôts.

Endettement financier net

731,7 M€
+ 0,1 %

À fin 2019, la dette financière nette de la société est quasi identique à celle de fin 2018 (+ 0,1 %, soit + 0,9 M€) pour s'élever à 731,7 M€. Sur l'exercice 2019, la société SAPN n'a procédé à aucun remboursement ni à aucune nouvelle émission de dette. Son niveau de trésorerie a quant à lui diminué de 0,8 M€ pour atteindre 1,9 M€.



Dividendes versés

116,8 M€
- 3,9 %

Le dividende versé en 2019 par SAPN correspond au solde du résultat de l'exercice 2018 non encore versé.

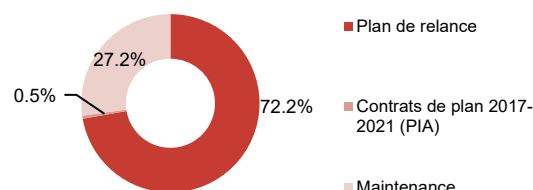
Investissements

99,3 M€
+ 16,7 %

Le montant d'investissements de la société s'élève à 99,3 M€ en 2019, en progression de 14,2 M€ (soit + 16,7 %) par rapport à 2018. La hausse des investissements provient principalement des opérations liées au plan de relance autoroutier (+ 29,9 %, soit + 16,5 M€). Les investissements de renouvellement sont quant à eux en repli de 9,1 % en 2019 (soit - 2,7 M€).

Les principaux investissements sur l'exercice concernent, au titre du plan de relance autoroutier, l'élargissement de la section de l'A13 entre Pont l'Évêque et Dozulé, le viaduc de Guerville et la desserte de Pont-Audemer.

Le reste des investissements relève d'opérations de maintenance.



* La méthode retenue pour analyser les recettes de péage et en particulier les « effets de structure » est détaillée en annexe 4.

Compte de résultat simplifié (en M€ courants)s		2018	2019
CHIFFRE D'AFFAIRES		421,4	436,1
Recettes de péage		405,9	420,5
% Évolution		-	3,6%
Revenus des activités annexes		15,6	15,6
AUTRES REVENUS D'EXPLOITATION		3,4	5,0
CHARGES D'EXPLOITATION (hors amortissements)		-121,0	-117,7
Achats et charges externes (1)		-42,2	-41,1
Charges de personnel (2)		-34,5	-33,9
Impôts et taxes		-44,3	-42,6
Autres charges d'exploitation		0,0	0,0
EBITDA		303,8	323,4
Marge d'Ebitda (%)		72,1%	74,2%
Amortissements et provisions (3)		-90,3	-96,6
EBIT		213,5	226,8
PRODUITS FINANCIERS		0,8	0,8
Dividendes reçus		0,0	0,0
CHARGES FINANCIERES		-34,5	-34,4
Charges financières sur emprunts		-34,5	-34,4
RESULTAT FINANCIER		-33,7	-33,7
RESULTAT COURANT AVANT IMPOTS		179,8	193,2
RESULTAT EXCEPTIONNEL		0,1	0,5
Impôt sur les sociétés		-63,1	-68,1
RESULTAT NET		116,8	125,6
Marge nette (%)		27,7%	28,8%
Flux de trésorerie (en M€ courants)			
OPERATIONS D'INVESTISSEMENT		-80,6	-95,2
Acquisition d'immobilisations		-85,1	-99,3
OPERATIONS DE FINANCEMENT		-131,6	-111,9
Dividendes versés		-121,6	-116,8
Subventions d'investissement reçues		0,0	4,9
Émission de nouveaux emprunts		0,0	0,0
Remboursement d'emprunts		-10,0	0,0
Opérations en capital		0,0	0,0
Bilan simplifié (en M€ courants)			
ACTIF		1 305,2	1 303,4
Actifs corporels et incorporels immobilisés (4)		1 237,4	1 240,8
PASSIF		1 305,2	1 303,4
Capitaux propres		462,4	475,0
Autres fonds propres		0,0	0,0
Provisions pour risques et charges		25,3	26,6
Emprunts et dettes financières		733,5	733,6
Endettement financier net		730,7	731,7

(1) : Y compris redevance domaniale

(2) : Y compris participation et CICE

(3) : Dotation aux amortissements et provisions nettes (y compris reprises de subventions d'investissement)

(4) : Hors immobilisations financières



Longueur du réseau

67,5 km

Principale autoroute

A43

Durée de concession

1993 – 2050



Spécificités

- La société SFTRF (Société Française du Tunnel Routier du Fréjus) est composée de deux concessions distinctes :
 - La concession de l'autoroute A43,
 - La concession de la partie française du tunnel du Fréjus.
- Le capital de SFTRF est détenu à 99,9 % par l'État via le Fonds pour le développement d'une politique intermodale des transports dans le massif alpin (FDPITMA) et à 0,1 % par des tiers.
- Dans le cadre d'une convention tripartite avec ATMB et le FDPITMA (actionnaire commun des deux sociétés tunnelières alpines), SFTRF reçoit une subvention d'équilibre issue du versement des dividendes d'ATMB à leur actionnaire commun.

Éléments de contexte

- Les évolutions de tarifs au 1^{er} février 2019 sont les suivantes :
 - + 1,91 % pour la classe 1
 - + 1,89 % pour la classe 2
 - + 1,90 % pour la classe 3
 - + 1,92 % pour la classe 4
 - + 1,47 % pour la classe 5

Faits marquants 2019

/

Trafic 2019

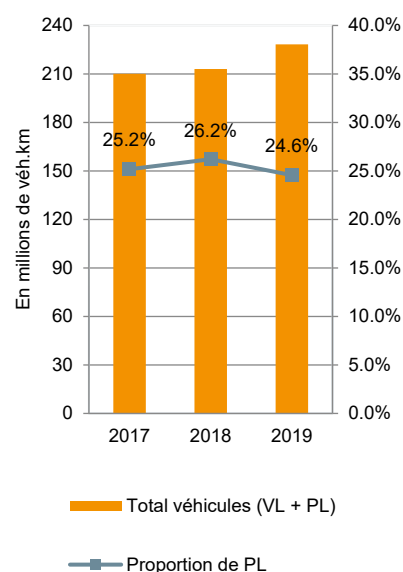
Trafic moyen

9 930 véh / jour

Évolution 2019 / 2018

+ 7,2 %

+ 9,6 % + 0,5 %

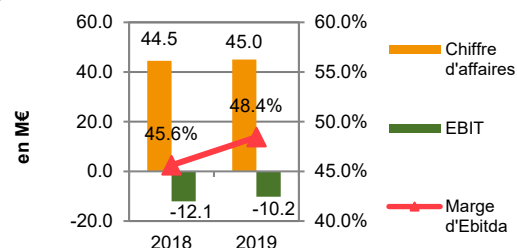


Chiffre d'affaires

45,0 M€

+ 1,1 %

L'évolution des recettes de péage* (+ 3,0 %) s'explique par la variation très favorable du trafic (+ 7,2 %) et par la hausse des tarifs kilométriques (+ 1,8 %), que les modifications dans la structure du trafic atténuent en partie (l'augmentation du trafic résulte notamment du report de trafic de la RD1006 à la suite de sa fermeture ; or le trajet était alors gratuit pour les usagers locaux).



EBITDA

21,8 M€

+ 7,4 %

Au-delà de la hausse du CA (+ 0,5 M€), la croissance de l'EBITDA s'explique par une hausse des autres revenus d'exploitation (+ 0,3 M€) et une baisse des charges d'exploitation (- 2,8 %, soit - 0,7 M€), avec :

- une baisse des charges de personnel (- 10,3 %, soit - 1,2 M€) liée à la baisse des charges sociales (- 0,6 M€) et à la forte baisse de la participation (- 0,9 M€) après la régularisation, en 2018, de la participation des salariés pour les exercices 2012 à 2016, qui ne sont que partiellement compensées par l'effet du changement de méthode de calcul de la provision pour congés payés (+ 0,2 M€) et la hausse de la masse salariale de 0,1 M€ due à la hausse des effectifs et des salaires ;
- une diminution des impôts et taxes (- 5,0 %, soit - 0,2 M€), en raison de la baisse de la TAT (- 0,1 M€) expliquée par une régularisation des kilomètres parcourus taxés ;
- une augmentation des achats et charges externes (+ 7,9 %, soit + 0,7 M€) provenant principalement d'une hausse des autres prestations, dont les frais de services financiers et de personnel détaché.

EBIT

- 10,2 M€

+ 15,7 %

- L'EBIT, qui ne prend pas en compte la subvention d'équilibre de 19,4 M€ versée par le FDPITMA, reste négatif à hauteur de - 10,2 M€, soit une amélioration de + 1,9 M€.
- Au-delà de la croissance de l'EBITDA (+ 1,5 M€), l'amélioration de l'EBIT s'explique par une diminution des dotations aux amortissements et aux provisions (- 1,2 %, soit - 0,4 M€). Si l'amortissement de caducité progresse de façon mécanique de 1,1 %, les dotations techniques sur les biens renouvelables diminuent sensiblement (- 16,7 %).

Endettement financier net

Non applicable

Dividendes versés

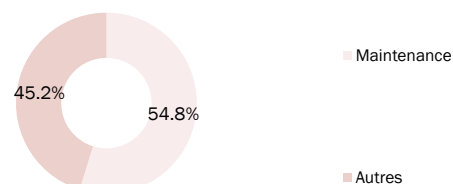
Non applicable

Investissements

11,5 M€
- 29,9 %

Les investissements sur l'A43 ont atteint 11,5 M€ en 2019 contre 16,4 M€ en 2018, soit une diminution de 4,9 M€. Cette forte baisse s'explique par la diminution des dépenses liées à la reconstruction du viaduc de Charmaix qui passent de 9,5 M€ à 5,2 M€. Les autres principaux investissements sur l'A43 ont concerné :

- la fin des travaux de la réparation du viaduc de Fourneaux (joints de chaussée définitifs),
- des travaux de confortement / réparation d'un mur ancré situé sur la rampe du tunnel,
- la mise en place du nouveau système de supervision.



* La méthode retenue pour analyser les recettes de péage et en particulier les « effets de structure » est détaillée en annexe 4.

Compte de résultat simplifié (en M€ courants)		
	2018	2019
CHIFFRE D'AFFAIRES	44,5	45,0
Recettes de péage	42,7	44,0
% Évolution	-	3,0%
Revenus des activités annexes	1,8	1,0
AUTRES REVENUS D'EXPLOITATION	0,4	0,7
CHARGES D'EXPLOITATION (hors amortissements)	-24,6	-23,9
Achats et charges externes (1)	-8,9	-9,6
Charges de personnel (2)	-11,7	-10,5
Impôts et taxes	-4,0	-3,8
Autres charges d'exploitation	0,0	0,0
EBITDA	20,3	21,8
Marge d'Ebitda (%)	45,6%	48,4%
Amortissements et provisions (3)	-32,4	-32,0
EBIT	-12,1	-10,2
Flux de trésorerie (en M€ courants)		
OPERATIONS D'INVESTISSEMENT	-16,4	-11,5

(1) : Y compris redevance domaniale

(2) : Y compris participation et CICE

(3) : Dotation aux amortissements et provisions nettes (y compris reprises de subventions d'investissement)

Directeur de la publication : Bernard Roman

Pilotage et coordination : Jennifer Siroteau, Céline Vidal

Auteurs et contributeurs : Éric Durot, Théo Gaultier, Tanguy L'Hénorêt, Augustin Taufflieb

Impression : Imprimerie de la Direction de l'information légale et administrative en 100 exemplaires.

Dépôt légal : décembre 2020 - ISSN : 2678-4696

L'édition 2019 du rapport annuel sur la synthèse des comptes des concessions autoroutières est consultable en ligne sur le site internet : www.autorite-transports.fr

Tour Maine Montparnasse

33, avenue du Maine - BP 48 - 75755 Paris Cedex 15
Tél. +33 (0)1 58 01 01 10

Siège

48, boulevard Robert Jarry - CS 81915 - 72019 Le Mans Cedex 2
Tél. +33 (0)2 43 20 64 30

 @ART_transports

Retrouvez toute l'actualité, les avis et décisions,
les textes de référence et les publications de l'Autorité
sur le site internet

autorite-transports.fr