

Autorité DE RÉGULATION DES TRANSPORTS

RAPPORT ANNUEL

LA SYNTHÈSE DES COMPTES DES CONCESSIONS AUTOROUTIÈRES

> Exercice 2020

Propos liminaire

Ce sixième rapport de synthèse des comptes des sociétés concessionnaires d'autoroutes réalisé par l'Autorité 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 2020, 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, présente une synthèse des comptes des sociétés concessionnaires d'autoroutes (SCA) pour l'exercice 2020.

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 un aperçu financier de l'ensemble du secteur ;
- le second permet une vision 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 2020

Au niveau agrégé, l'analyse des comptes des SCA en 2020 met en évidence l'impact de la crise sanitaire et des différents confinements mis en place à partir de mars 2020. Après une année 2019 sans événement notable hormis la poursuite du mouvement des gilets jaunes en début de période, l'année 2020 a été marquée par un épisode historique qui a entraîné des répercussions majeures sur le secteur autoroutier. Ce choc sur le trafic autoroutier s'est traduit pour les SCA par une dégradation d'une ampleur jamais constatée de leurs indicateurs financiers de court terme¹.

Les différents confinements ont eu un effet direct sur le trafic, avec une baisse globale de 22,0 % sur l'année 2020. Néanmoins, la réduction a été moindre pour les poids lourds (- 7,7 %) que pour les véhicules légers (- 24,3 %), avec pour conséquence une diminution moins forte des recettes. Finalement, compte tenu de l'augmentation modérée des tarifs (+ 0,9 % en 2020, après + 1,9 % en 2019), les recettes générées par le péage ont diminué de 17,6 %. À titre de comparaison, lors de la crise financière de 2008-2009, le trafic avait légèrement diminué en 2008 (- 1,6 %) puis augmenté à nouveau en 2009 (+ 1,2 %)². Cette crise, à l'inverse de celle de 2020, s'était caractérisée par un impact plus important sur le trafic PL que sur le trafic VL. À titre d'exemple, la société ASF, société la plus importante en termes de chiffre d'affaires et de trafic, avait vu son trafic PL baisser de 10,1 % en 2009 tandis que son trafic VL avait augmenté de 4,0 %³.

Au total, le chiffre d'affaires des SCA s'est établi à 8,9 milliards d'euros, en baisse de 17,5 %, les recettes annexes (essentiellement des redevances versées par les exploitants des installations commerciales) ayant pour leur part connu une baisse de 12,7 %.

¹ Néanmoins, l'analyse des indicateurs annuels ne permet pas de se prononcer sur la robustesse du modèle économique des SCA sur le long terme. Au contraire, les plans d'affaires transmis à l'ART par les SCA soulignent que la crise sanitaire n'est pas de nature à remettre en cause la solidité financière des SCA.

² Source : Les comptes des transports en 2010

³ Données collectées sur les éléments de trafic par l'Autorité

Dans le même temps, les charges d'exploitation ont diminué de 1,0 %. En particulier, la contraction de l'activité des SCA s'est traduite par une baisse de 21,1 % de la taxe d'aménagement du territoire (TAT) et de 17,9 % de la contribution économique et territoriale (CET). Ainsi, l'EBITDA a diminué de 21,2 %, conduisant à une diminution de 3,3 points du taux de marge d'EBITDA, qui s'est établi à 70,8 %, et le résultat d'exploitation a baissé de 30,0 %. Finalement, compte tenu de la diminution des charges financières de 9,3 % et de celle de l'impôt sur les sociétés de 39,0 %, le résultat net 2020 des SCA a baissé de 24,5 %, mais reste positif, à 2,6 milliards d'euros.

L'année 2020 a connu une baisse de 16,3 % des investissements, qui ressortent à 1,6 milliard d'euros, malgré les premiers investissements d'Aliae (182 millions d'euros) sur la future A79.

Enfin, les SCA, prises dans leur ensemble, ont versé des dividendes (2,4 milliards d'euros) plus faibles en 2020 qu'en 2019 (3,1 milliards d'euros). Les dividendes ont diminué pour l'ensemble des sociétés hormis la société ATMB.

Éléments clés

6^{ème} rapport

SYNTHÈSE DES COMPTES DES CONCESSIONS AUTOROUTIÈRES EN 2020

Évolution par rapport à l'exercice 2019

75,8 MILLIARDS

de véhicules.km

- 22,0 %

Variation du trafic



7,8 c€ HT/km

pour les véhicules de la
classe 1 sur le réseau
concedé

+ 0,9 %

Variation des tarifs
kilométriques moyens



97,3 % de recettes
de péage

8,9 MILLIARDS

d'euros
de chiffre d'affaires
- 17,5 %



70,8 % de marge
d'EBITDA
- 3,3 points de pourcentage

2,4
MILLIARDS D'EUROS
de dividendes versés

- 23,9 %

27,6
MILLIARDS D'EUROS
d'endettement net

- 1,9 %

1,6
MILLIARD D'EUROS
d'investissements réalisés

- 16,3 %



Synthèse	05
Infographie	07
01	
Contenu et périmètre du rapport	11
02	
Faits généraux sur le secteur	12
Données clés à l'échelle des sociétés	12
Données clés à l'échelle des groupes	16
03	
Faits marquants de l'exercice 2020	19
Évolution du trafic autoroutier	19
Évolution des tarifs de péage	22
Modifications du réseau concédé	28

04	
Synthèse annuelle des comptes des concessionnaires	33
Objet de la synthèse et sources d'informations utilisées	33
Éléments agrégés du secteur	34
05	
Éléments par société	46
ANNEXES	
Annexe 1	
Cadre juridique des concessions autoroutières	47
Annexe 2	
Historique du secteur	49
Annexe 3	
Détail des composantes des hausses tarifaires pour les contrats comportant des hausses spécifiques	50
Annexe 4	
Précisions méthodologiques	51
Annexe 5	
Glossaire	56
Annexe 6	
Fiches par société	63

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 2020 :

- une présentation de 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 autoroutière⁴ 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 (concédé à la société ATMB) et du Fréjus (concédé 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 binationales⁵. Compte tenu de l'imbrication des contrats relatifs au tunnel et à l'autoroute d'accès 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, les fiches synthétiques des deux sociétés ne présentant que les éléments disponibles à la maille des concessions autoroutières.

En 2020, la société Aliae, concessionnaire de l'autoroute A79 entre Sazeret (03) et Digoïn (71), a réalisé ses premiers investissements. Ses chiffres ont par conséquent été intégrés dans la synthèse des comptes établie par l'Autorité. La compétence de l'Autorité porte ainsi sur 20 conventions de concession passées avec 19 sociétés⁶.

⁴ 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 4 novembre 2020 (page 38).

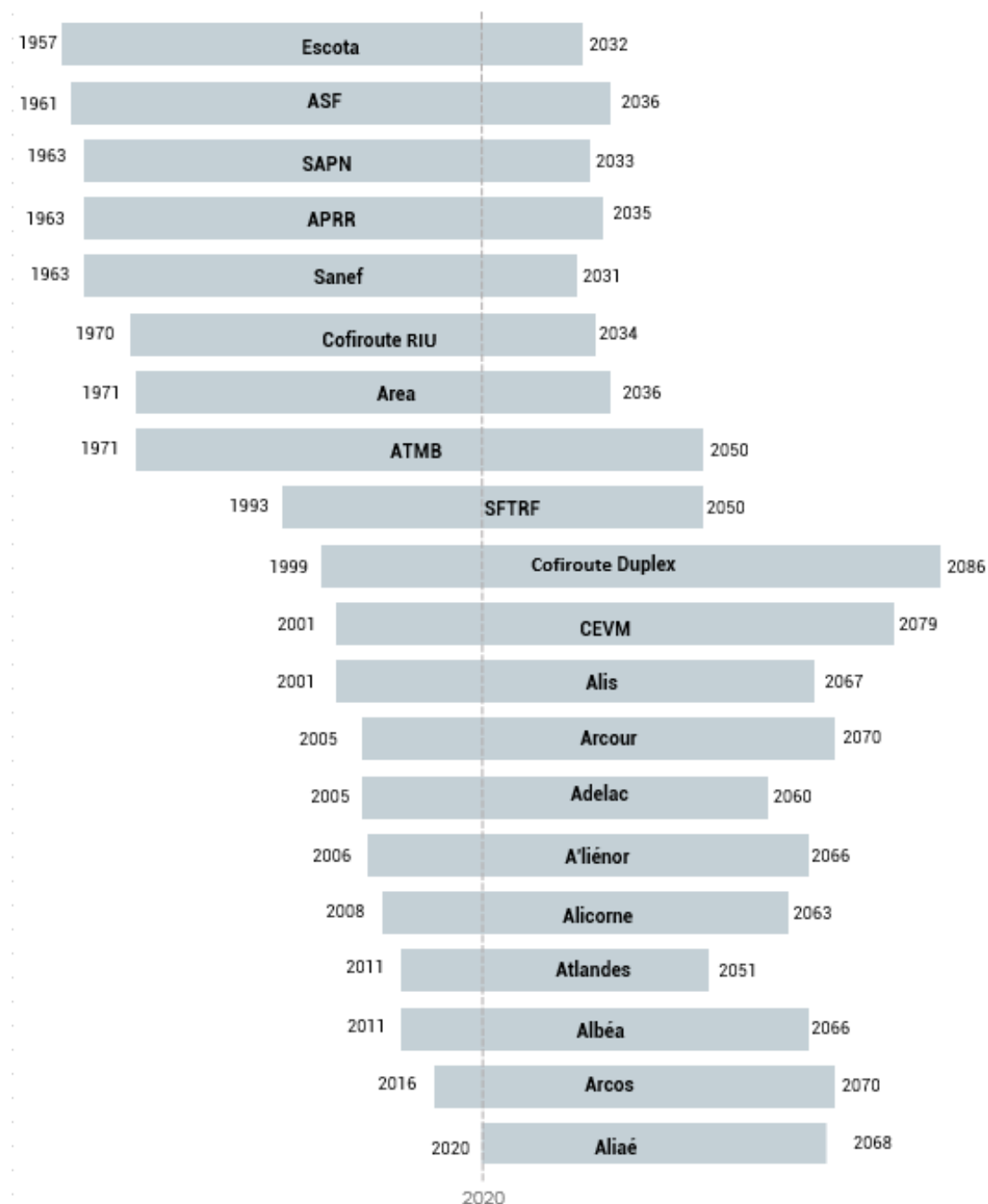
⁵ Tunnel du Mont Blanc : loi n° 57-506 du 17 avril 1957 autorisant la ratification de la convention du 14 mars 1953 entre la France et l'Italie « relative à la construction et à l'exploitation d'un tunnel sous le Mont Blanc » ; Tunnel du Fréjus : loi n° 72-627 du 5 juillet 1972 autorisant l'approbation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

⁶ 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 4 novembre 2020 (page 24).

2. FAITS GÉNÉRAUX SUR LE SECTEUR

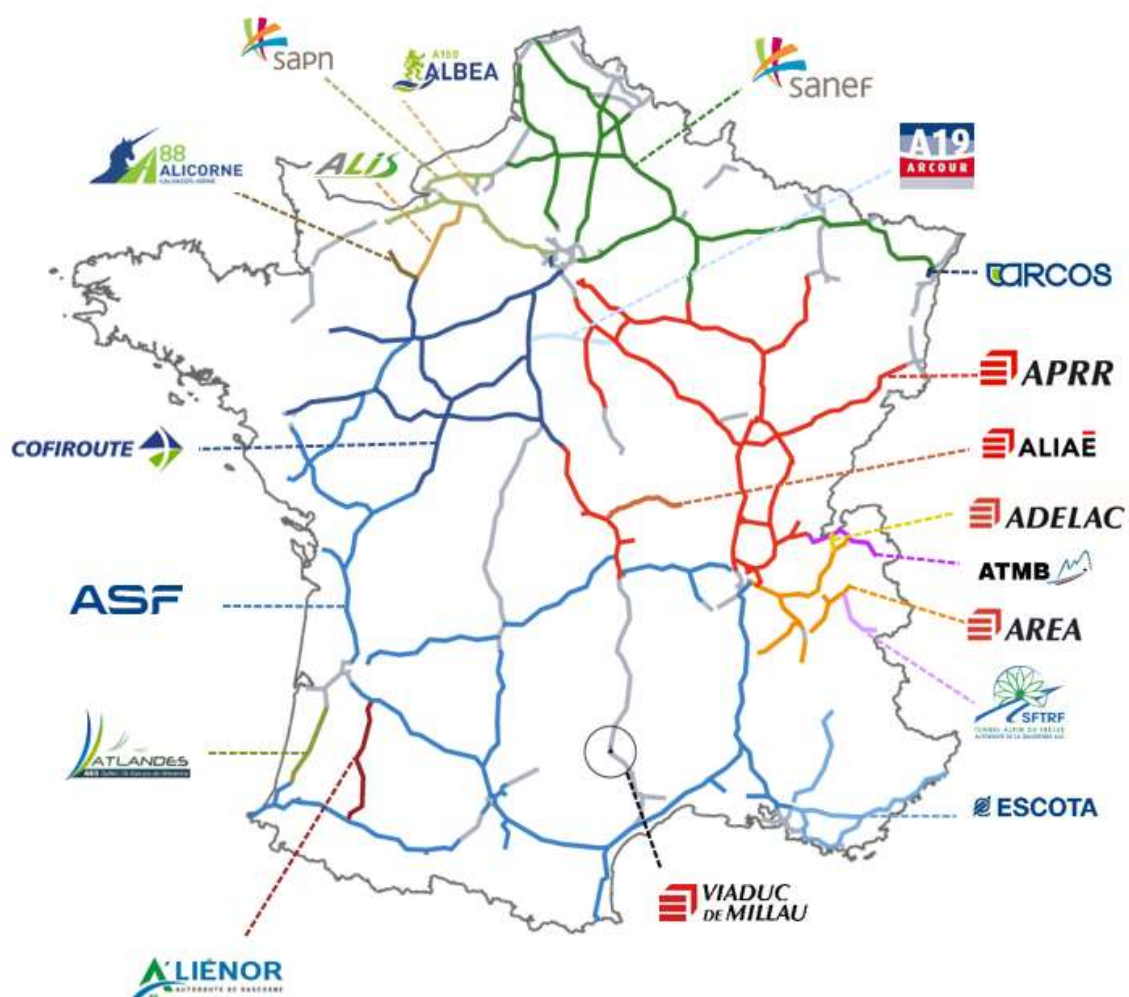
2.1. Données clés à l'échelle des sociétés

Le schéma ci-après présente les dates de début et de fin des contrats de concession autoroutière qui font l'objet du présent rapport⁷.

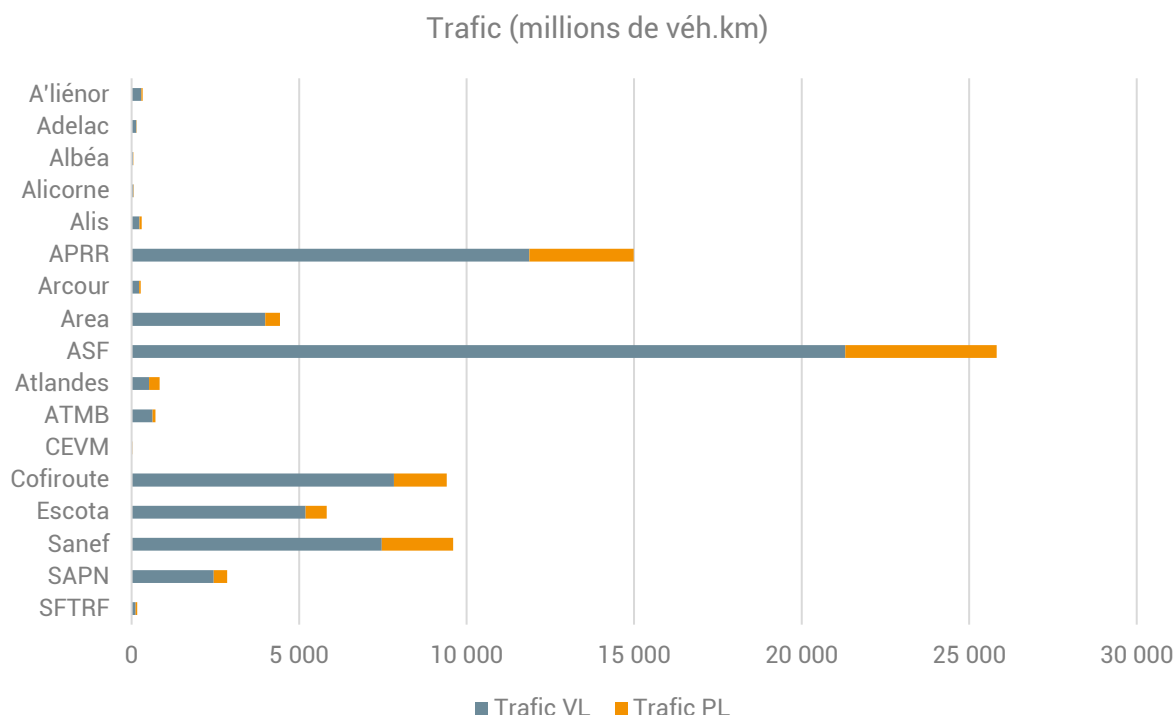


⁷ Il s'agit des dates de fin des concessions prévues au 31/12/2020, qui peuvent différer des dates de fin des concessions initialement prévues aux contrats, compte tenu d'avenants qui les ont prolongées.

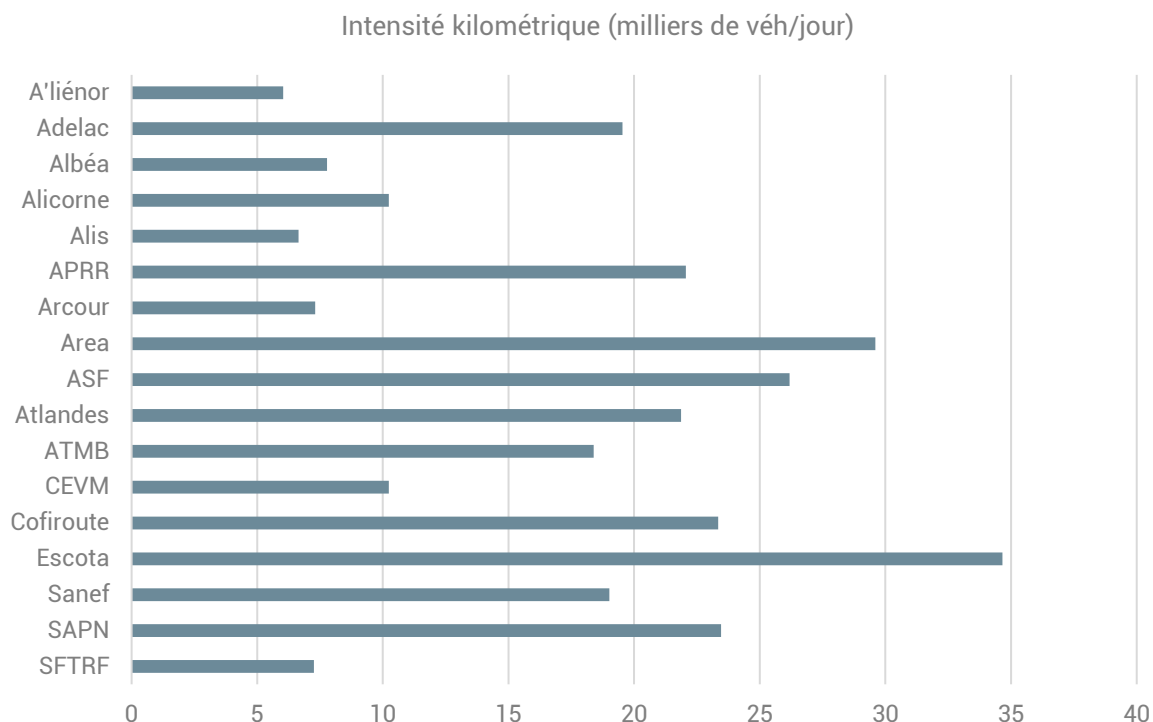
La carte suivante présente la situation géographique des différentes concessions analysées dans le rapport.



Les diagrammes ci-après permettent d'apprécier le trafic, l'intensité kilométrique⁸ et les revenus des différentes sociétés en service en 2020⁹.



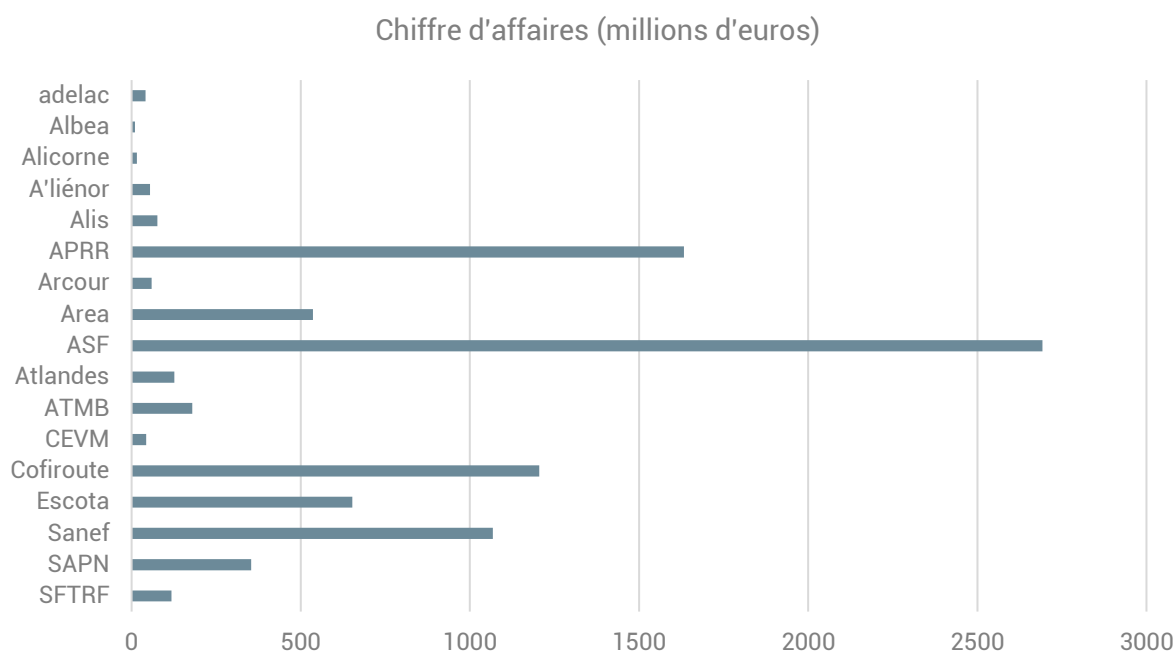
Source : Études financières des SCA



Source : Études financières des SCA

⁸ L'intensité kilométrique est définie comme le rapport entre le trafic annuel (exprimé en véh.km) et la longueur du réseau (exprimée en km), divisé par le nombre de jours dans une année. Cet indicateur (exprimé en véh./jour) mesure le trafic moyen journalier sur le réseau considéré. Il permet la comparaison des trafics des réseaux en corrigeant de l'effet taille.

⁹ Les autoroutes concédées aux sociétés Aliae et Arcos ne sont pas encore en service.

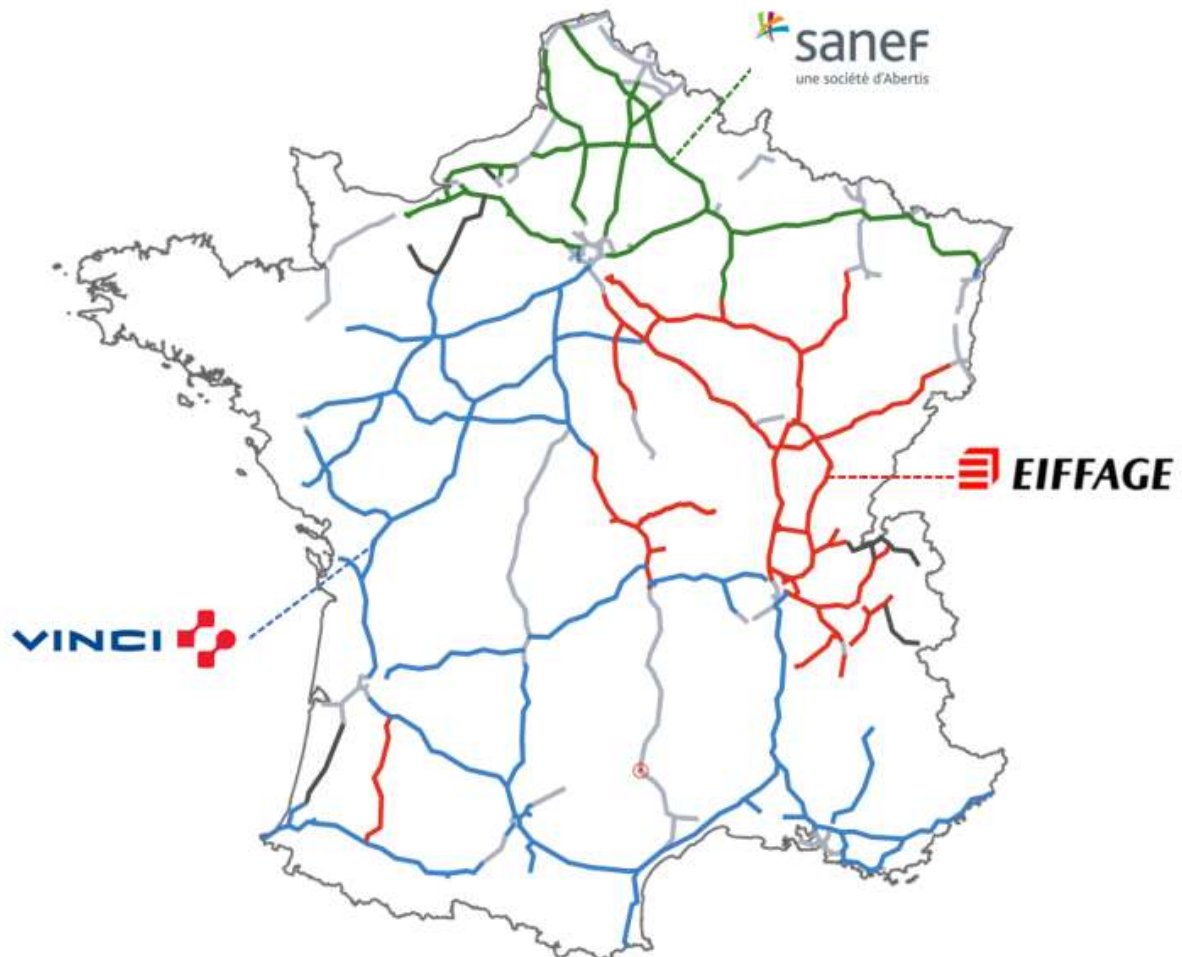


Source : Études financières des SCA

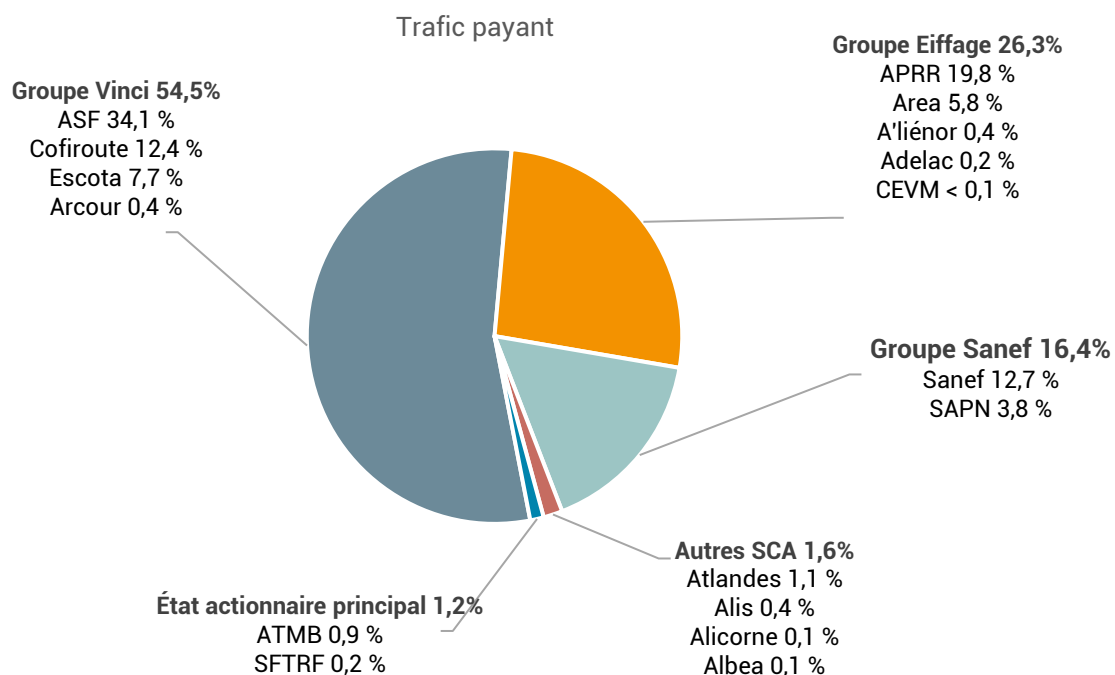
Si ASF se distingue, ainsi qu'APRR dans une moindre mesure, par l'importance de son volume de trafic, liée à l'étendue de son réseau, ce sont plutôt Escota et Area qui se démarquent par l'intensité de leur trafic par kilomètre, liée notamment au caractère majoritairement urbain ou périurbain de leurs 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

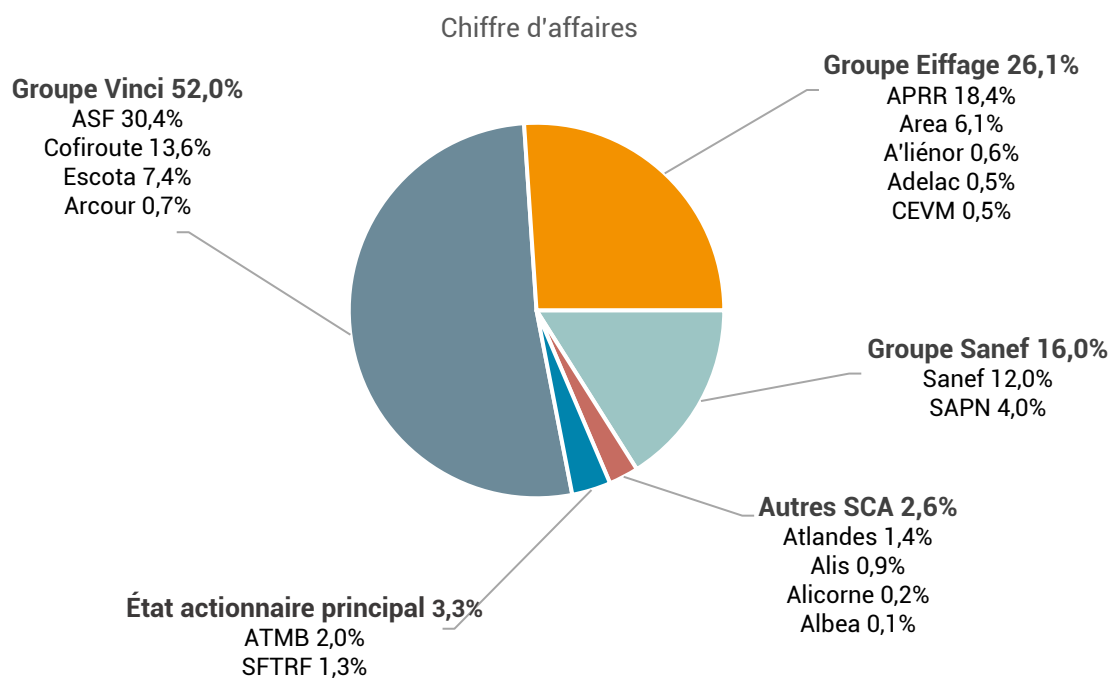
La carte ci-dessous représente la situation géographique des groupes industriels qui contrôlent des SCA.



Les diagrammes qui suivent illustrent le poids des différents groupes dans le trafic et les revenus du secteur en 2020.



Source : Études financières des SCA



Source : Études financières des SCA

Au 31 décembre 2020, les sociétés concessionnaires « historiques »¹⁰ (APRR, Area, ASF, ATMB, Cofiroute, Escota, Sanef, SAPN et SFTRF) représentent 97,4 % du trafic payant et 95,1 % du chiffre d'affaires des concessions autoroutières.

¹⁰ Voir annexe 5.

3. FAITS MARQUANTS DE L'EXERCICE 2020

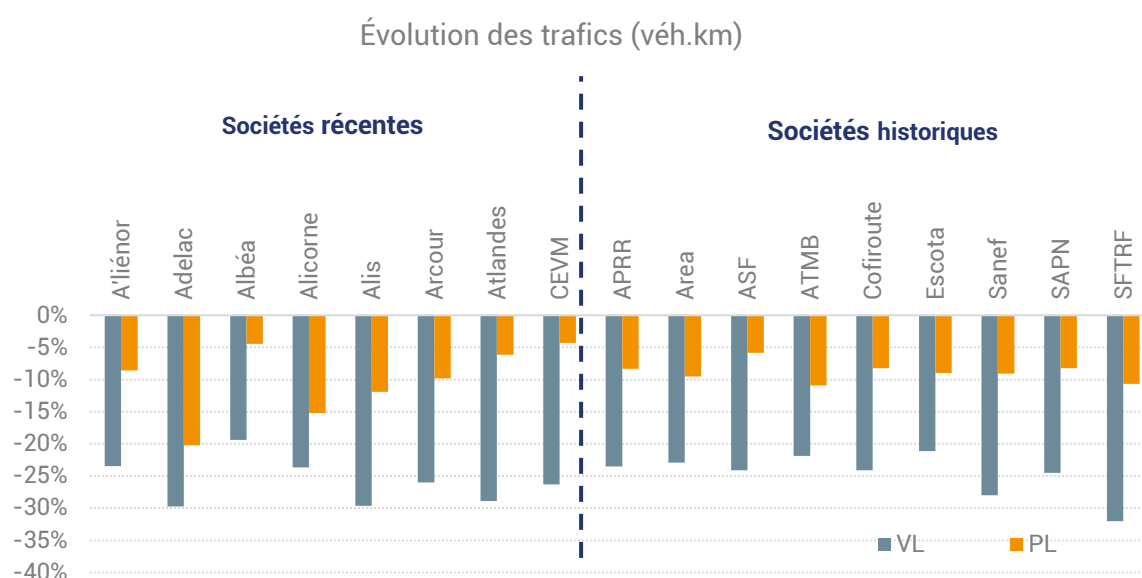
3.1. Évolution du trafic autoroutier

Le trafic sur l'ensemble du réseau autoroutier concédé a connu un important recul (- 22,0 %), pour revenir à 75,8 milliards de véhicules.kilomètres en 2020. Cette évolution n'est pas comparable avec celle des années précédentes.

Les différents confinements ont eu un impact différent selon la catégorie de véhicules considérée. Le trafic des véhicules légers (VL) a connu une baisse de 24,3 % alors que le trafic des poids lourds (PL), qui représente un usage professionnel, a baissé de 7,7 %.

La très grande majorité du trafic sur le réseau autoroutier français étant générée par les VL (62,4 milliards de véh.km, soit 82,3 % du trafic en 2020), l'évolution globale du trafic reflète naturellement celle du trafic VL.

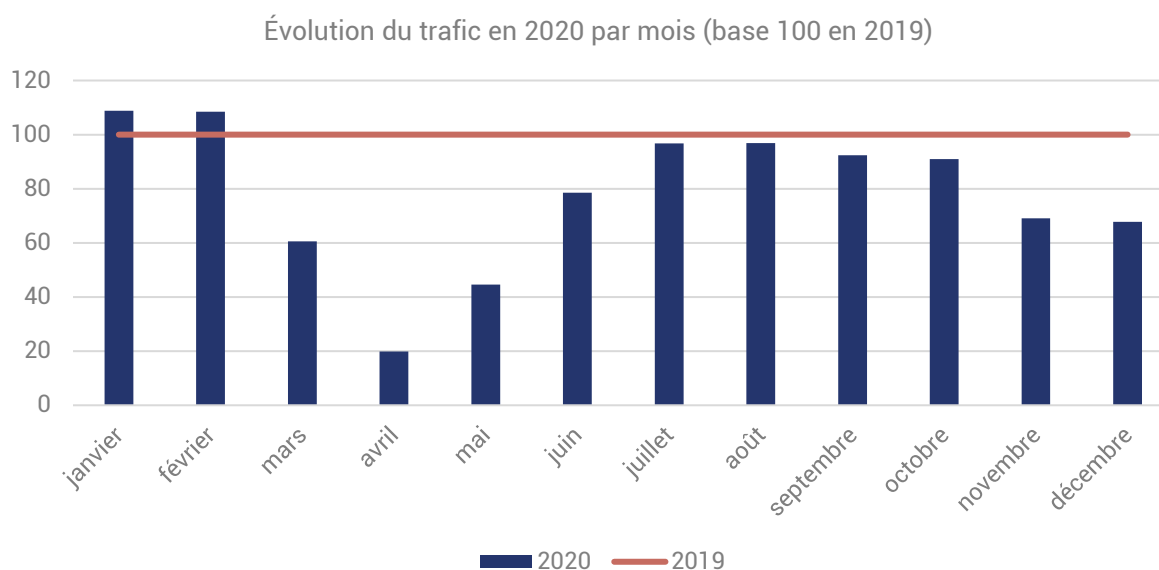
Les évolutions de trafic observées présentent également des disparités selon le réseau emprunté. Le graphique ci-dessous permet d'apprécier ces différences.



Source : Données relatives aux éléments de trafic 2019 et 2020

Pour l'ensemble des sociétés, l'impact des différentes mesures de restriction des déplacements a été plus important pour le trafic VL que pour le trafic PL. Les disparités entre les sociétés peuvent s'expliquer par des usages différents mais aussi, en partie, par la situation géographique du réseau concerné. Les sociétés frontalières, notamment Adelac et SFTRF, ont, en général, été plus impactées que les autres du fait de mesures de restriction de circulation plus fortes pour le passage des frontières.

Le graphique ci-dessous permet d'apprécier l'évolution du trafic mois par mois en comparaison de l'année 2019.



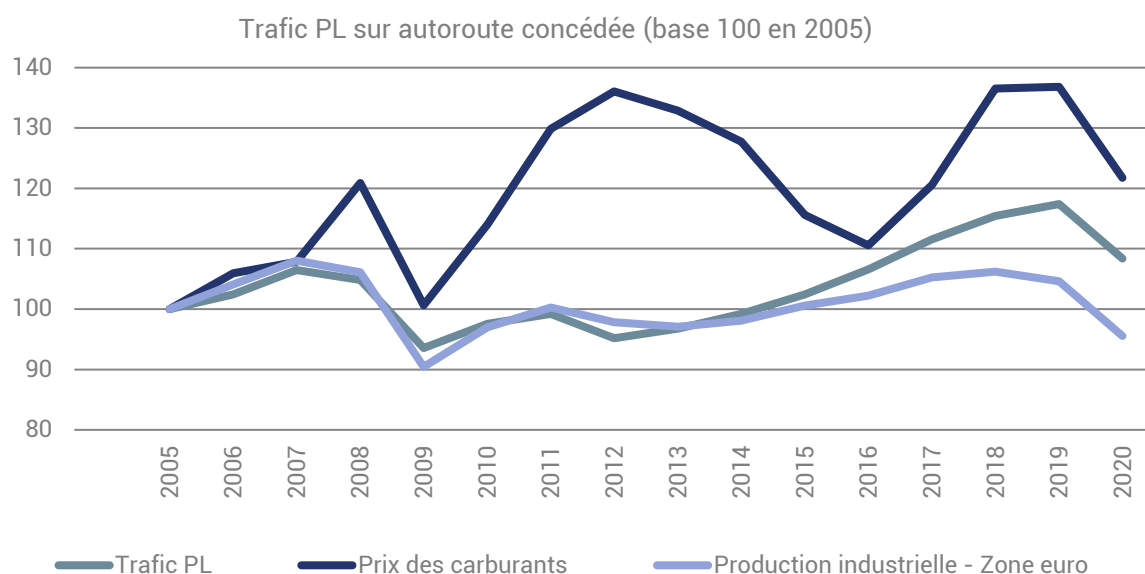
Source : *Éléments relatifs aux données de trafic des SCA 2019 et 2020*

Le premier confinement, intervenu le 17 mars, a eu un impact important avec une baisse de 80 % du trafic global pour le mois d'avril. Le second confinement, moins strict que le premier, a eu un impact plus modéré sur le trafic avec des baisses de trafic de 31 % et 32 % pour les mois de novembre et décembre. Entre les deux confinements, le trafic est resté inférieur de 2 à 3 % par rapport aux mois de juillet et août de l'année 2019.

En général, le trafic PL est fortement corrélé à l'activité économique nationale et à la production industrielle européenne. Or, en 2020, le produit intérieur brut français a diminué de 7,9 %¹¹ après une croissance de 1,5 % en 2019 ; quant à la production industrielle de la zone Euro, elle a baissé de 8,7 %¹² en 2020 après avoir diminué de 1,5 % en 2019. La chute du trafic PL en 2020 reflète ainsi à nouveau l'évolution de l'activité économique.

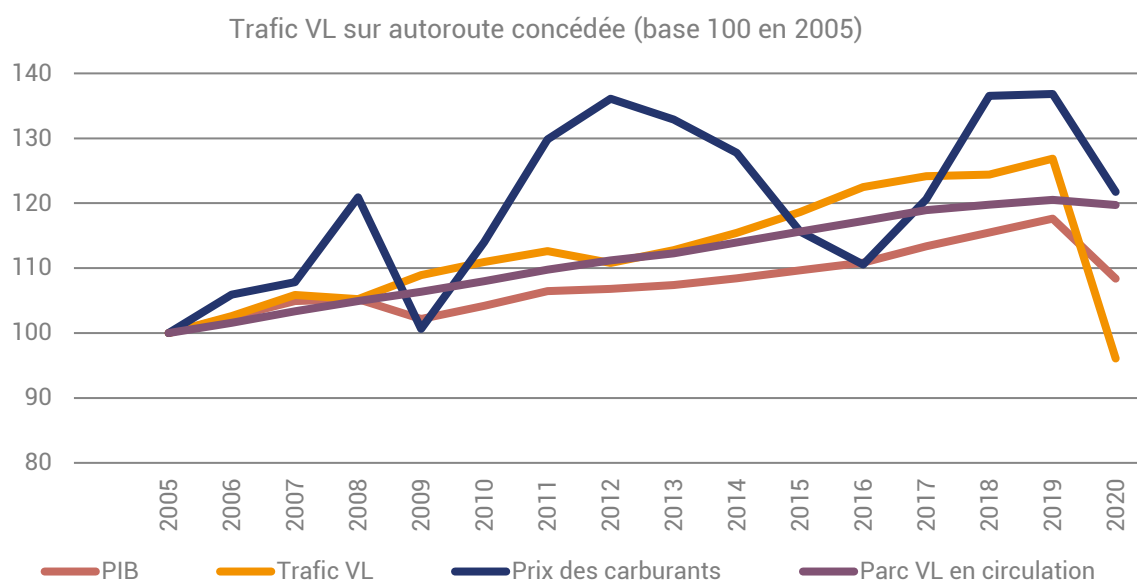
¹¹ https://www.insee.fr/fr/statistiques/2830613#tableau-figure1_radio1

¹² https://stats.oecd.org/index.aspx?DatasetCode=MEI_REAL



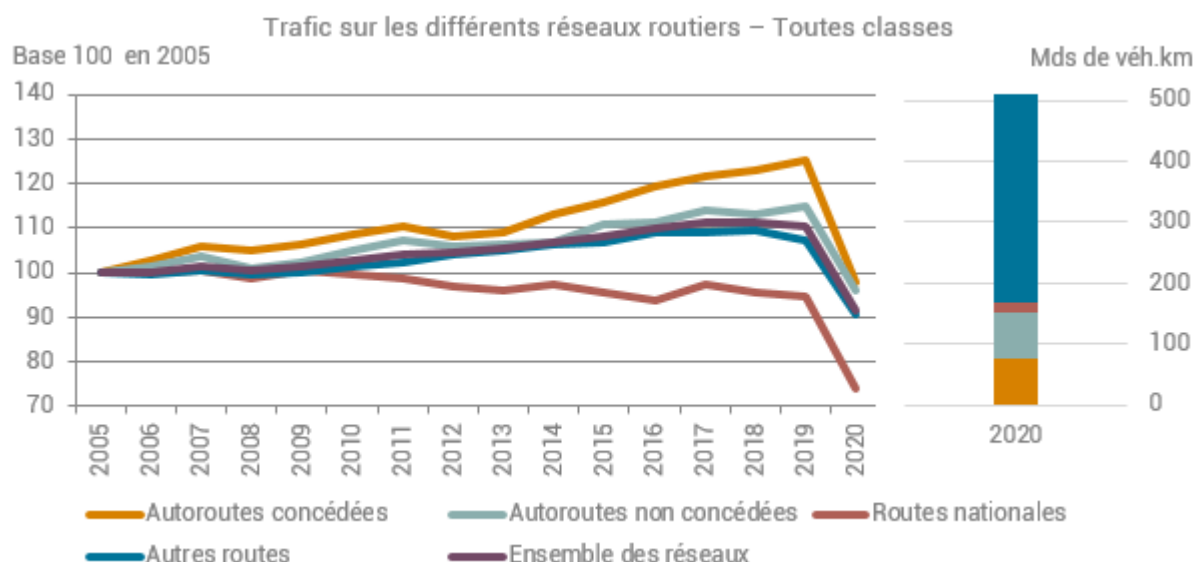
Sources : Insee, OCDE, Comptes des transports en 2020

S'agissant du trafic VL, l'année 2020 a marqué un temps d'arrêt à sa croissance quasi-continue depuis 2005, en dépit de la forte baisse des prix des carburants.



Sources : Insee, Comptes des transports en 2020

En 2020, alors que c'est usuellement le trafic sur les routes nationales qui est le moins dynamique, c'est le trafic sur le réseau concédé qui a enregistré la plus forte diminution par rapport à 2019 (- 22,0 % contre - 16,9 % sur l'ensemble des réseaux).



Source : Comptes des transports en 2020

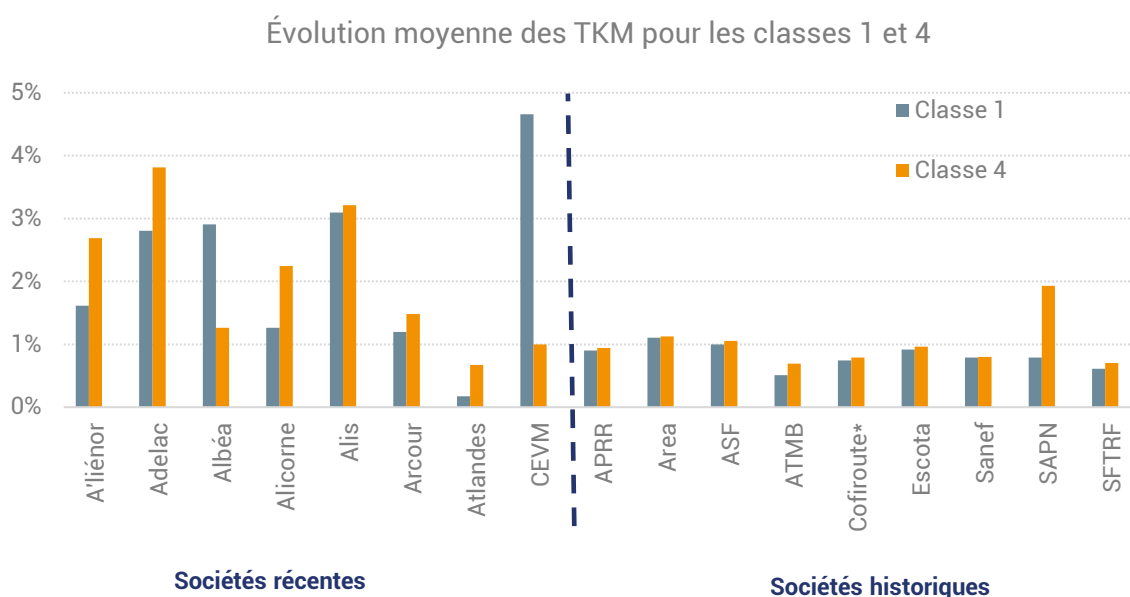
3.2. Évolution des tarifs de péage

En 2020, les tarifs kilométriques moyens (TKM¹³) ont augmenté, au 1^{er} janvier (cas de Cofiroute pour le tunnel Duplex d'A86 Ouest) ou au 1^{er} février (cas des autres SCA), de 0,9 % pour les VL et de 1,0 % pour les PL, aboutissant à une hausse moyenne (pondérée par les trafics) de 0,9 %. Cette évolution est moins favorable aux SCA que celle observée en 2019 (+ 1,9 %).

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 0,60 % (IPC hors tabac entre octobre 2018 et octobre 2019).

¹³ Voir annexe 5.

La dispersion des évolutions des tarifs de péage est illustrée par le graphique ci-dessous¹⁴.



* 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 coefficients interclasses des sociétés historiques restent inchangés en 2020, hormis pour la société SAPN pour laquelle le coefficient de la classe 4, passant de 3,0326 à 3,0614, augmente de 0,95 %, ainsi que le prévoit son contrat pour les années 2016 à 2020.

L'augmentation importante des tarifs de la société CEVM s'explique à la fois par l'augmentation du tarif de référence mais aussi par la forte saisonnalité de sa grille tarifaire avec un tarif été 23,5 % plus élevé que le tarif hors été pour l'année 2020. L'augmentation de la part estivale du trafic (les confinements ayant eu lieu hors période estivale) fait mécaniquement croître le tarif moyen annuel.

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

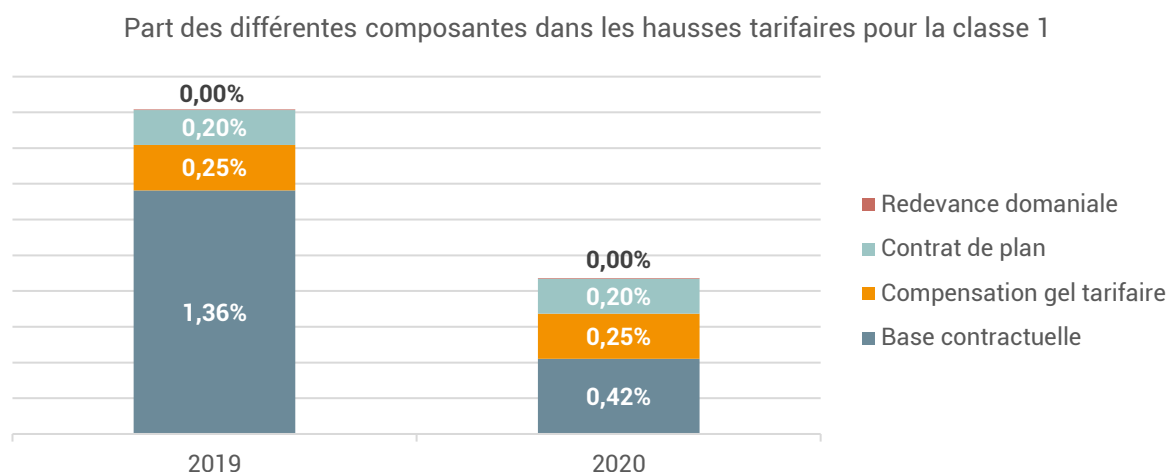
- dans le cas des sociétés historiques, la formule contractuelle consiste en un plafonnement à 70,0 % de l'IPC hors tabac, hormis pour les sociétés ATMB et SFTRF pour lesquelles le plafonnement est respectivement de 75 % et 100 % ;
- pour les sociétés récentes, le plafond correspond à un panier d'indices composé de l'IPC hors tabac, mais aussi d'indices plus dynamiques comme le TP01 ou le TP09.

¹⁴ 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 2019 et le TKM moyen de 2020. 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 2019 et du TKM de fin d'année pondéré par le trafic de la période allant de février à décembre 2020.

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 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 »¹⁵.



** La compensation liée à la redevance domaniale concerne uniquement la société ATMB.*

L'évolution des TKM effectuée en 2020 pour les véhicules de la classe 1 est récapitulée dans les tableaux suivants.

¹⁵ Sur les contrats de plan, voir annexe 1.

Hausse des TKM de la classe 1 approuvée en 2020 pour les sociétés historiques

Sociétés historiques	Hausse 2020
APRR	0,87 %
Area	1,07 %
ASF	0,96 %
ATMB (A40)	0,76 %
Cofiroute (réseau interurbain)	0,71 %
Cofiroute (Duplex A86)	3,99 %
Escota	0,88 %
Sanef	0,75 %
SAPN	0,74 %
SFTRF	0,51 %

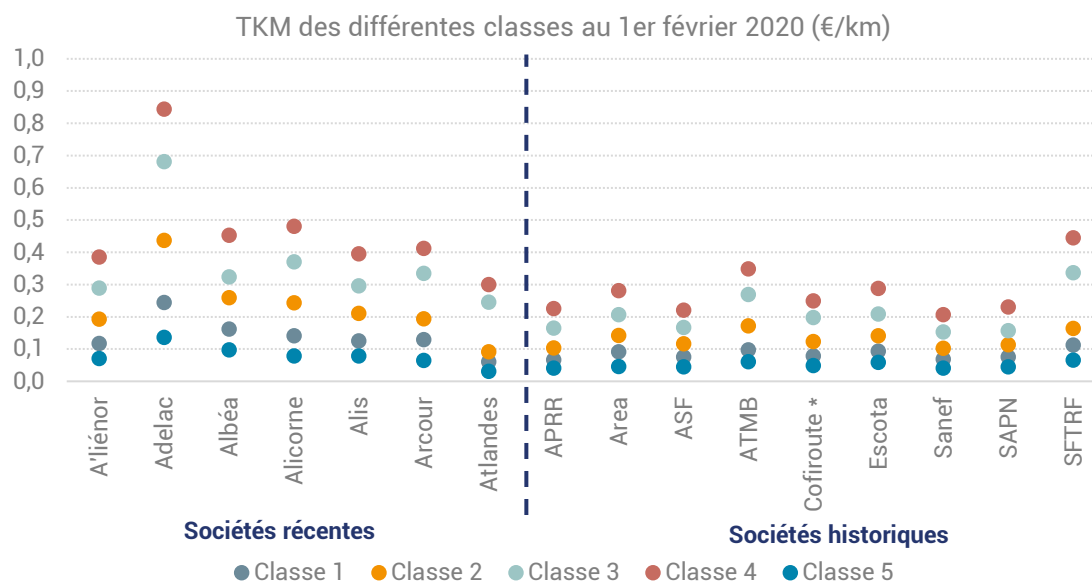
Source : grilles tarifaires 2020

Hausse des TKM de la classe 1 approuvée en 2020 pour les sociétés récentes

Sociétés récentes	Hausse 2020
A'liénor	1,65 %
Adelac	2,86 %
Albéa	2,94 %
Alicorne	1,19 %
Alis	3,12 %
Arcour	0,99 %
Atlandes	0,00 %
CEVM	1,85 % (été) 3,50 % (hors été)

Source : grilles tarifaires 2020

Le graphique ci-dessous présente le niveau des TKM (hors taxes) de chaque classe¹⁶ pour l'ensemble des SCA à l'issue des hausses intervenues en 2020.



* Le TKM présenté correspond au seul réseau interurbain.

Source : Grilles tarifaires 2020

La société CEVM a, pour sa part, un tarif kilométrique de 2,48 €/km l'été et un tarif kilométrique de 2,00 €/km hors été pour la classe 1.

En moyenne (pondérée par les trafics), le TKM s'établit à 7,8 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)¹⁷.

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 trafic¹⁸.

¹⁶ Voir annexe 5.

¹⁷ Pour plus de précisions sur les limites du TKM, consulter le rapport sur l'économie générale des concessions publié par l'ART le 4 novembre 2020 (pages 122 à 125). 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.

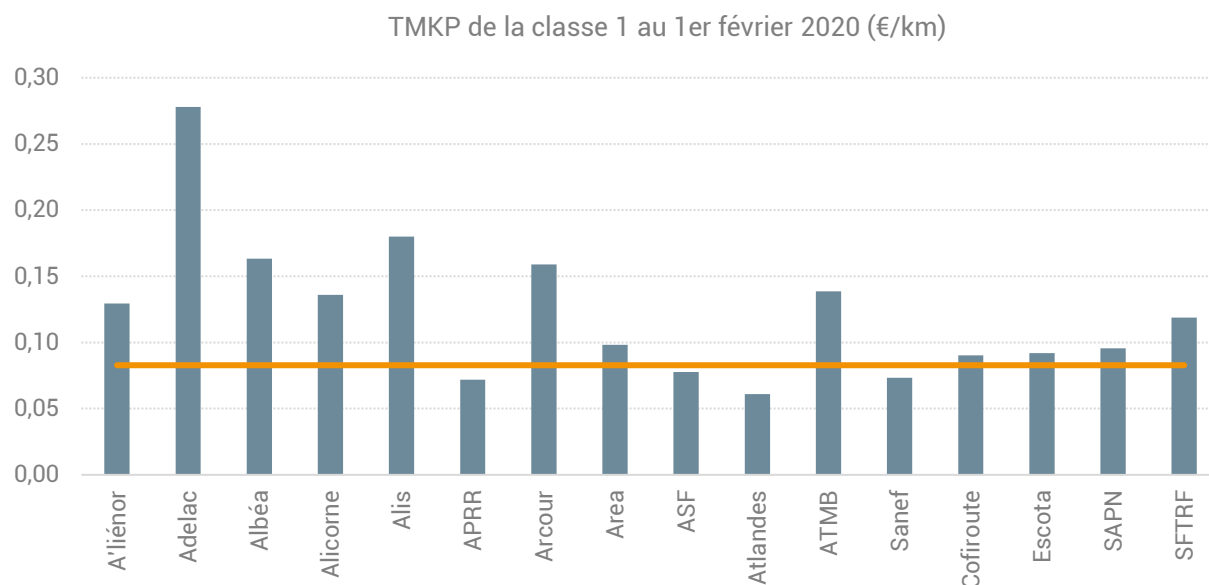
Ainsi, dans le cas des concessions historiques privatisées en 2006, le TKM est un indicateur hybride qui dépend non seulement de distances parcourues par les usagers, mais aussi de longueurs de tronçons d'autoroute et du découpage de la concession en sections de référence ; le TKM des SCA historiques 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.

Selon les cas, le TKM peut être supérieur ou inférieur au TMKP.

¹⁸ 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 4 novembre 2020 (page 124 à 125).

Le graphique suivant représente les TMKP (hors taxes) calculés par l'ART pour la classe 1 et pour chaque concession en 2020.



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

Source : Calculs ART à partir des données trafic 2020 transmises par les SCA.

La société CEVM, qui, à cet égard, 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'établit à 8,3 c€/km pour les véhicules de la classe 1 sur le réseau concédé (contre 7,8 c€/km pour le TKM). La hausse du TMKP pour la classe 1 (0,9 %) est similaire à la hausse du TKM de la classe 1 (0,9 %).

3.3. Modifications du réseau concédé

- La mise à 2x3 voies de l'autoroute A9 entre le Boulou et le Perthus réalisée dans le cadre du Plan de Relance Autoroutier (PRA)

Après un peu moins de quatre années de travaux, l'élargissement de l'autoroute A9 entre le Boulou et le Perthus a été mis en service le 21 février 2020.

L'opération a été déclarée d'utilité publique le 26 octobre 2009 en même temps que les sections Perpignan nord – Perpignan sud – Le Boulou. L'opération consiste en un élargissement de l'autoroute A9 depuis l'échangeur et la barrière pleine voie du Boulou jusqu'à l'Espagne, sur une longueur de 9 kilomètres. La section concernée comprend quatorze ouvrages d'art dont quatre grands viaducs (Calcine, Pox, Rome et Tech). Le projet prévoit également la mise aux normes de dispositifs de retenue et le renforcement sismique des ouvrages d'art non courants. Cet élargissement s'est aussi accompagné de nombreux projets environnementaux pour la protection des ressources en eau et des espèces protégées. Le montant de l'opération s'élève à 180 millions d'euros HT.



Source : Site internet de Vinci Autoroutes dédié à l'élargissement de l'autoroute A9

Cet axe constitue l'un des deux principaux accès à l'Espagne. Cette opération permettra d'améliorer les conditions de circulation d'un axe très emprunté par les PL (environ 10 000 PL par jour, soit près de 30 % du trafic).

- La mise à 2x3 voies de l'autoroute A63 entre Ondres et Saint-Geours-de-Maremne réalisée dans le cadre du PRA

Après près de trois années de travaux, l'élargissement de l'autoroute A63 entre Ondres et Saint-Geours-de-Maremne a pu être mis en service le 23 mars 2020.

Déclaré d'utilité publique le 25 février 2016, cet élargissement de 27 kilomètres intervient dans la continuité de la mise à 2x3 voies de l'axe Bordeaux – Espagne. L'opération comprend la création d'une troisième voie, l'amélioration du cadre de vie des riverains et la préservation de la biodiversité. Le montant de l'opération s'élève à 315 millions d'euros HT.

Cette opération comprend :

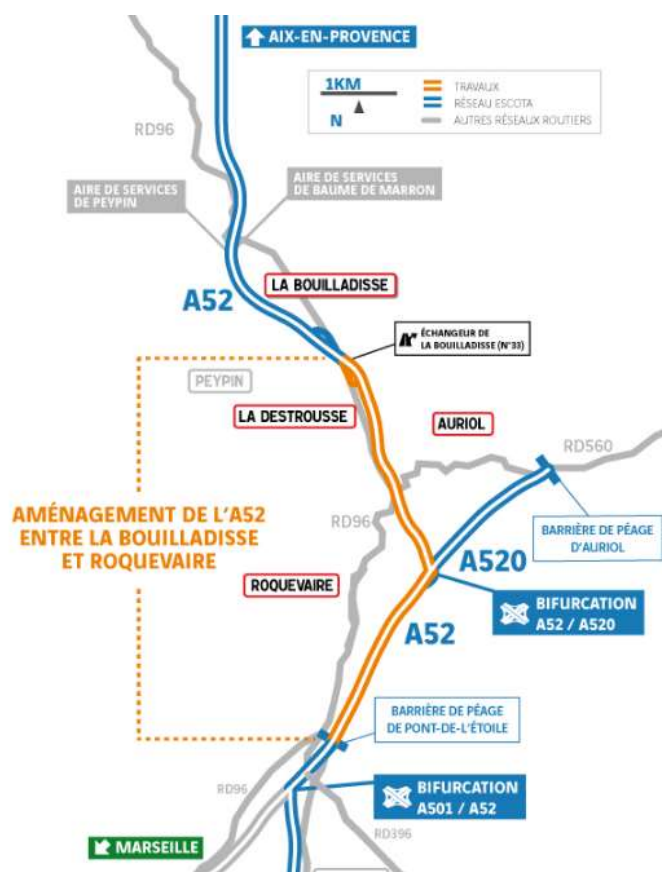
- 3 échangeurs (Ondres, Capbreton et Saint-Geours-de-Maremne),
- un couple d'aires de service (aire de Labenne) et un couple d'aire de repos (aires de Saubion),
- une barrière pleine voie à Bénesse-Maremne.



Source : Site internet de Vinci Autoroutes dédié à l'élargissement de l'A63

■ Élargissement de l'autoroute A52 entre Pas-de-Trets et Pont-de-l'Étoile

L'élargissement à 2x3 voies entre les diffuseurs de Pas-de-Trets et la bifurcation A52/A520 a été mise en service le 19 mars 2020.



Source : Site internet Vinci Autoroutes dédié à l'élargissement de l'A52

Cette opération d'élargissement de l'autoroute A52 sur 7,8 kilomètres comprend :

- Un élargissement à 2x3 voies entre le diffuseur de Pas-de-Trets et la bifurcation A52/A520 ;
- Un passage de 3 à 4 voies à l'aval de la convergence dans le sens Aix/Aubagne ;
- Un passage de 3 à 4 voies en amont de la divergence dans le sens Aubagne/Aix.

Le montant de l'opération s'élève à 54 millions d'euros HT.

▪ Voie de covoiturage sur l'autoroute A48 réalisée dans le cadre du PRA

La première voie de covoiturage longue de 8 kilomètres a ouvert le 30 septembre 2020 sur l'autoroute A48 dans le sens Lyon - Grenoble entre la barrière de péage de Voreppe jusqu'à la bifurcation A48/N481. La voie est activée en voie de covoiturage quand le trafic se densifie et quand la vitesse des clients diminue significativement.

La circulation sur la voie de covoiturage est autorisée :

- à tous les véhicules légers transportant au moins deux personnes ;
- aux taxis, même sans client ;

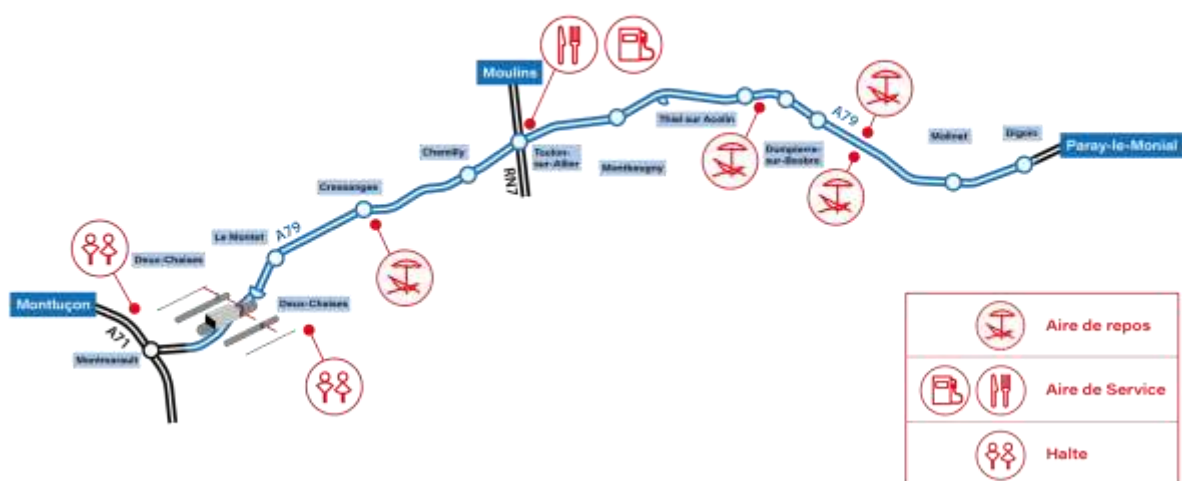
- aux véhicules dotés de la vignette Crit'Air zéro émission (véhicules électriques ou hydrogènes).



Source : Site internet Area dédié au covoiturage

- **Lancement du projet d'aménagement de l'autoroute A79 (ex RN79)**

La société Aliae est titulaire du contrat de construction et d'exploitation de la future autoroute A79. L'exploitation et la maintenance de la RN79, future autoroute A79, a débuté le 16 mars 2020, date de transfert de la DIR Centre Est à Aliae. Le montant des investissements réalisés au 31 décembre 2020 s'élève à 182 millions d'euros.



Source : Site internet dédié à l'autoroute A79

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, elles doivent dégager des ressources importantes sur une durée relativement longue, notamment lors de la phase de maturité, qu'un certain nombre d'entre elles ont 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 globale 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 2019 et 2020, d'étudier des évolutions annuelles à l'échelle du secteur en évitant les doubles comptes.

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 comparables¹⁹.

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 normalisée²⁰, ou sur le reclassement de certaines charges).

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 à la plupart des questions posées par ses services (certaines SCA n'ont toutefois pas accédé aux demandes relatives à l'évaluation de l'impact de la crise sanitaire).

De plus, les SCA ont répondu de manière constructive sur les indicateurs de trafic permettant de reconstituer le chiffre d'affaires. Plusieurs évolutions seront notamment apportées à l'avenir pour évaluer les distances parcourues sur les sections libres de péage, d'une part, et sur les sections équipées d'un système de péage ouvert, d'autre part.

Enfin, l'Autorité précise que certains chiffres présentés dans ce document, concernant l'exercice comptable 2019, 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.

¹⁹ Voir annexe 4 pour plus de précisions sur la méthode employée pour réaliser la synthèse à l'échelle sectorielle et les fiches.

²⁰ Voir annexe 5.

4.2. Éléments agrégés du secteur

- Chiffre d'affaires : 8,9 milliards d'euros, - 17,5 %

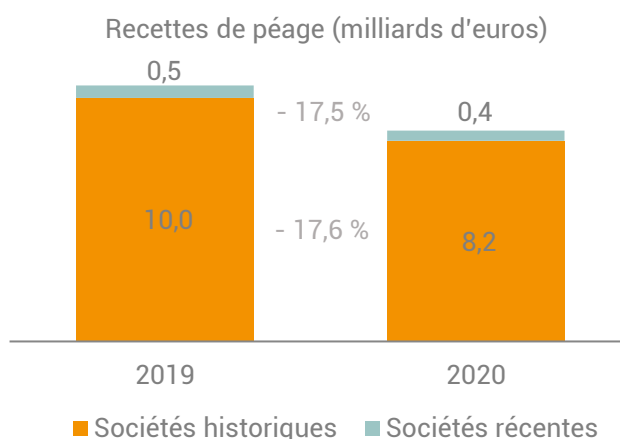
Le chiffre d'affaires des sociétés concessionnaires d'autoroutes reste essentiellement composé (97,3 %) des recettes de péage, dont environ un tiers est issu de la circulation des PL et deux tiers de celle des VL.

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

Sous l'effet de la crise sanitaire, le chiffre d'affaires du secteur a globalement diminué de 1,9 milliard d'euros, soit - 17,5 %, entre 2019 et 2020. Cette baisse reflète :

- une baisse de 1 849 millions d'euros, soit - 17,6 %, du produit des péages, liée principalement à la forte diminution du trafic (- 22,0 %) qui n'est que faiblement compensée par la hausse des TKM (+ 0,9 %) ;
- une baisse de 35 millions d'euros, soit 12,7 %, des revenus des activités annexes.

En 2020, les recettes de péage des sociétés historiques ont diminué sensiblement de la même manière (- 17,6 %) que celles des sociétés récentes (- 17,5 %). Les évolutions des recettes de péage en 2020 ne sont pas comparables à celle des années précédentes et résultent directement des différentes mesures de confinement.



Encadré : décomposition de l'évolution du chiffre d'affaires²¹

Les éléments de trafic transmis par les SCA peuvent être utilisés pour décomposer l'évolution des recettes de péage, telles qu'elles ressortent des études financières, en fonction de l'évolution moyenne des tarifs, de l'évolution moyenne du trafic et de l'effet croisé de ces deux composantes.

Un écart pourra apparaître entre l'évolution des recettes de péage issue des études financières et celle provenant des fichiers de trafic : les informations contenues dans ces fichiers ne permettent en effet que de reconstituer les recettes brutes (c'est-à-dire celles qui seraient observées si les abonnés ne bénéficiaient pas de remises et si les agents des services d'urgence et des sociétés concessionnaires payaient pour tous les trajets qu'ils effectuent).

Pour l'exercice 2020, la variation des recettes brutes de péage (- 17,7 %) se décompose comme suit :

- baisse du trafic de 22,0 % ;
- hausse du TMKP de 5,4 % ;
- effet croisé de la variation du TMKP et du trafic de - 1,2 %.

Les recettes de péage ont donc diminué moins fortement que ce que laisserait présager la référence au TKM. En effet, l'augmentation du TMKP (+ 5,4 %), qui dépend du poids de chaque trajet en termes de trafic, est supérieure à celle du TKM (+ 0,9 %) compte tenu des variations hétérogènes des trafics selon les types de véhicules (- 24,3 % pour les VL et - 7,7 % pour les PL), qui conduisent à des effets de structure du trafic favorables (+ 3,4 %)²².

²¹ Voir annexe 4 pour la méthode de décomposition.

²² Ces effets de structure, particulièrement forts en 2020 compte tenu de l'incidence différente des mesures de restriction des déplacements pour les VL et pour les PL, sont généralement moindres. En tout état de cause, ils ne sont pas incompatibles avec l'existence, dans certains contrats de plan, d'une clause interdisant, pour l'élaboration de la grille tarifaire, le « foisonnement », c'est-à-dire l'optimisation des recettes prévisionnelles sur le fondement de la structure des trafics observée (donc passée).

- EBITDA : 6,3 milliards d'euros, - 21,2 %

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 des investissements passés et de la fiscalité sur les sociétés. Bien qu'elle ne constitue 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.

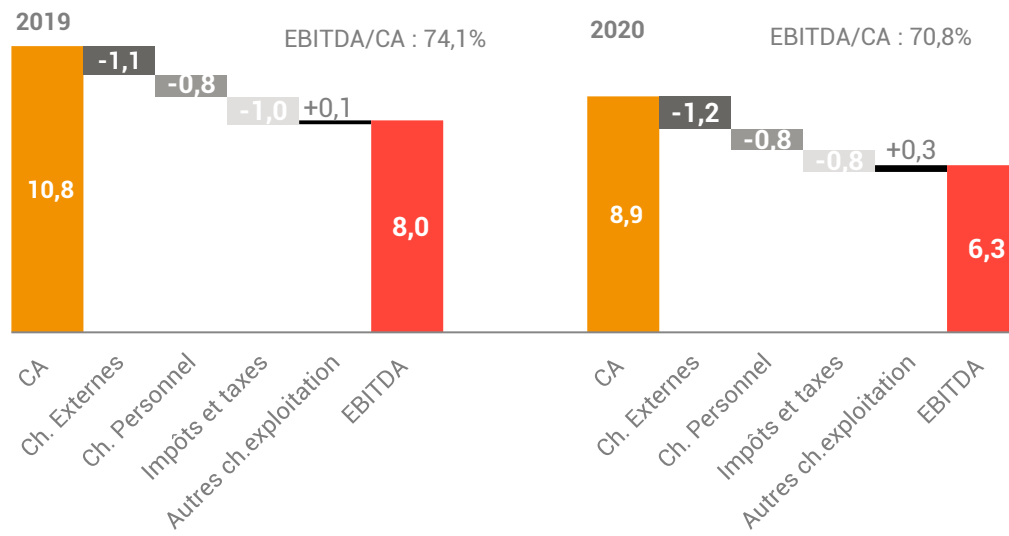
Le taux de marge d'EBITDA, qui correspond au rapport entre l'EBITDA et le chiffre d'affaires, est structurellement élevé pour les sociétés concessionnaires d'autoroutes, s'agissant d'un secteur fortement capitalistique nécessitant un financement de l'infrastructure sur une durée longue.

L'EBITDA de l'ensemble du secteur a chuté de 21,2 %, correspondant à un montant de 1,7 milliard d'euros, proche de la baisse du chiffre d'affaires. Les charges d'exploitation ont, quant à elles, diminué de 29 millions d'euros. Plus précisément, les principaux postes de produits et charges ont évolué de la façon suivante :

- les achats et charges externes (1 241 millions d'euros) ont augmenté (+ 13,9 %) ; cette hausse s'explique par le choix d'Aliae de comptabiliser une partie de ses investissements en achats et charges externes (transférés ensuite au bilan par un mécanisme de transfert de charges) ; en dehors de cet effet, les achats et charges auraient diminué de 1,5 % ;
- les charges de personnel (783 millions d'euros) ont diminué (- 5,5 %) sous l'effet de la réduction globale de 2,2 % des effectifs et de la forte baisse des postes « intéressement et participation » à la suite de la chute de l'activité et donc des résultats financiers ;
- les impôts et taxes (828 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 diminué de 18,9 %. Ces baisses sont la conséquence directe de la baisse du chiffre d'affaires de 17,5 %.

Finalement, le taux de marge d'EBITDA (ratio marge d'EBITDA/chiffre d'affaires) est en recul de 3,3 points de pourcentage et s'établit à 70,8 %.

Chiffre d'affaires et EBITDA (milliards d'euros)

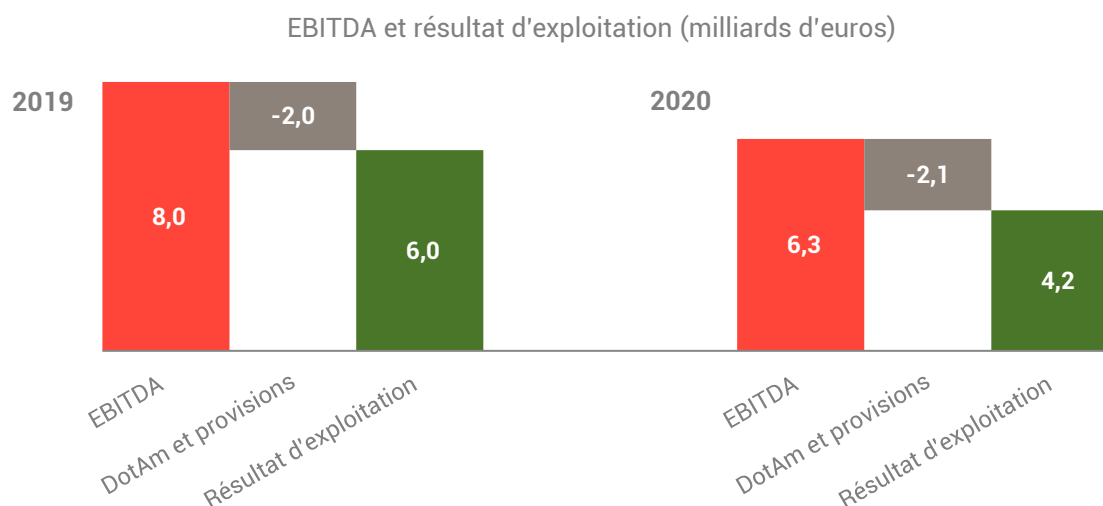


- Résultat d'exploitation : 4,2 milliards d'euros, - 30,0 %

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 décaissements annuels mais reflète principalement une convention d'annualisation de coûts, mérite d'être analysée.

Le résultat d'exploitation du secteur est en recul de 30,0 %, ce qui correspond à une baisse de 1,8 milliard d'euros et apparaît comme une conséquence directe de la baisse du chiffre d'affaires. Malgré la baisse des investissements, l'augmentation des dotations aux amortissements de 3,8 % (72 millions d'euros) est à mettre en lien avec les opérations du plan de relance autoroutier (PRA), notamment les mises en service en 2020 des élargissements des autoroutes A9, A63 et A52, qui ont déclenché l'amortissement des immobilisations correspondantes.



- Résultat net : 2,6 milliards d'euros, - 24,5 %

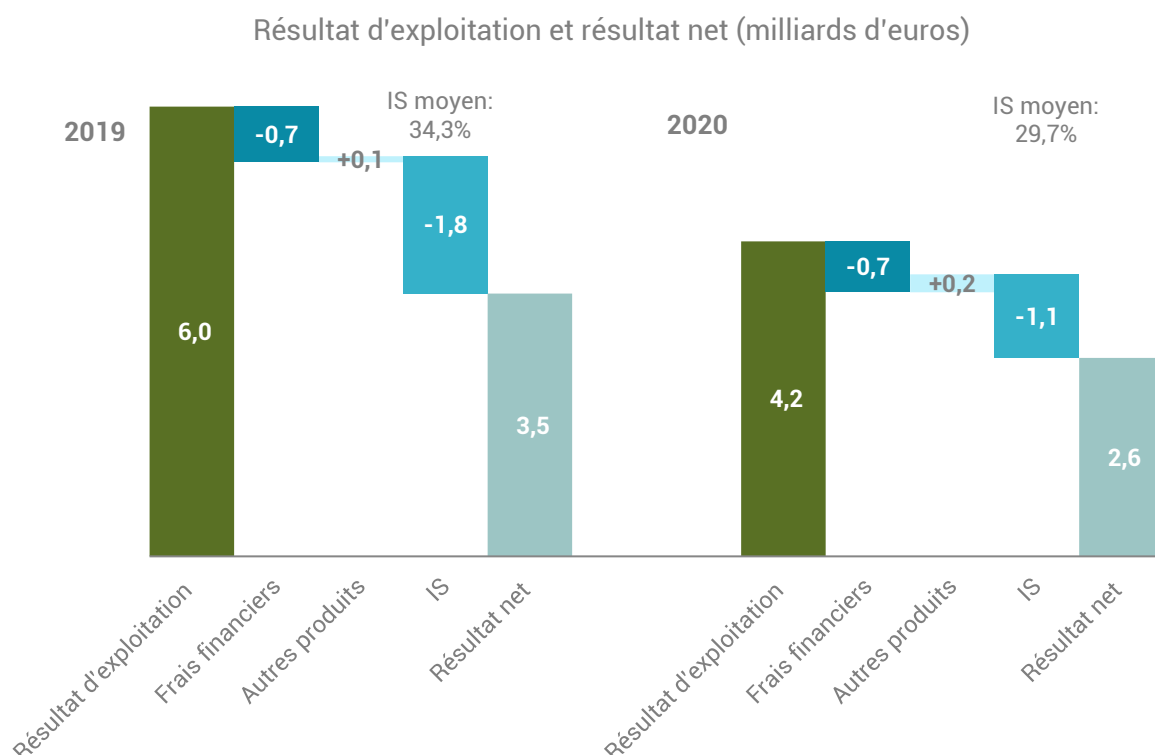
Le résultat net traduit le bénéfice ou la perte de l'exercice. Dernier solde du compte de résultat, il est sujet à d'importantes variations annuelles, liées à des événements singuliers (résultat exceptionnel), à des changements de nature fiscale (taux d'impôt sur les sociétés) et à des évolutions en termes de financement (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 diminue de 24,5 %, soit une baisse de 855 millions d'euros résultant, non seulement de la diminution du résultat d'exploitation, mais aussi de trois éléments ayant des effets contraires :

- la diminution du résultat financier de 33,2 % (227 millions d'euros), les charges financières ayant diminué de 9,3 % (68 millions d'euros) à la suite de la baisse de l'endettement et du refinancement de la dette à des taux inférieurs ;
- la baisse de l'impôt sur les sociétés de 39,0 % (710 millions d'euros), en lien avec la chute des résultats ;
- la comptabilisation par Sanef de la plus-value liée à la cession des titres Alis (86 millions d'euros).

Au total, la marge nette (résultat net/chiffre d'affaires) se détériore et s'établit à 29,6 % en 2020, contre 32,3 % en 2019.



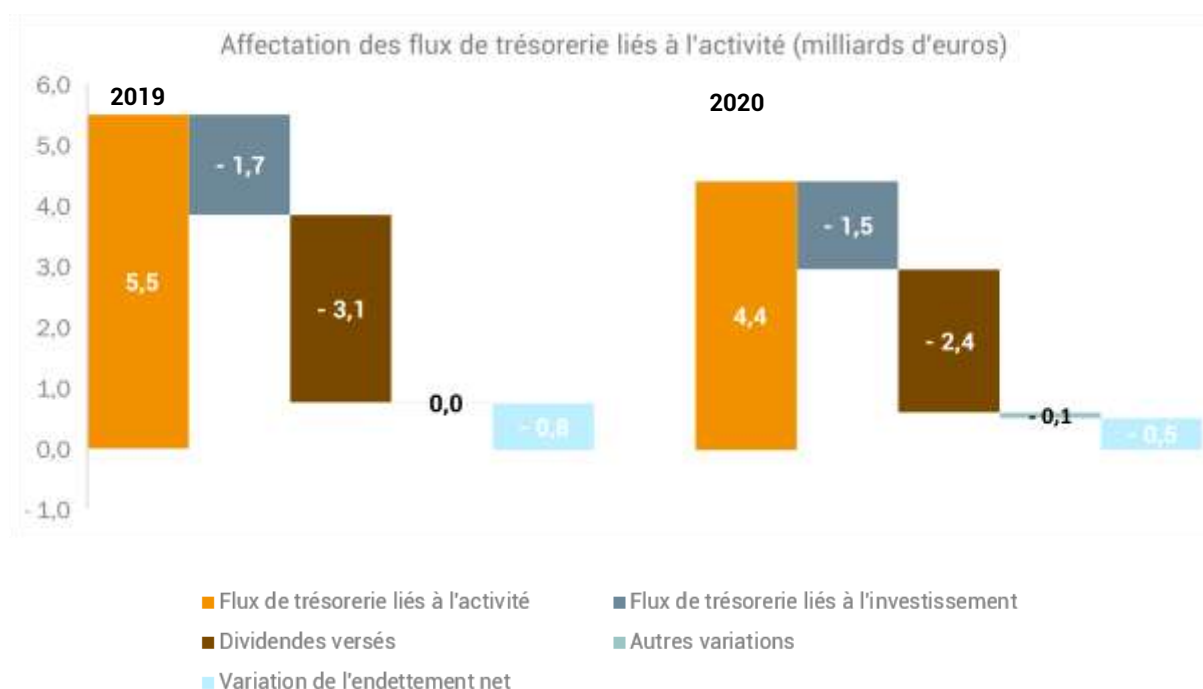
- Flux de trésorerie opérationnels : 4,4 milliards d'euros, - 19,5 %

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 sont en recul de 19,5 %, correspondant à une baisse de 1,1 milliard d'euros.

En 2020, ces flux de trésorerie opérationnels ont été affectés majoritairement aux versements de dividendes (53,1 %) et aux investissements (32,8 %). Ces flux ont également participé au désendettement du secteur (11,9 %).



▪ **Investissements réalisés : 1,6 milliard d'euros, - 16,3 %**

En 2020, sur 1,6 milliard d'euros d'investissement réalisés par les SCA, les principales dépenses étaient liées à des opérations de renouvellement (41,2 %) ; les autres investissements réalisés correspondaient au PRA (28,7 %), à d'autres opérations prévues au cahier des charges (21,3 %), à d'anciens contrats de plan (6,5 %) et, de façon plus marginale, au PIA (2,2 %).

Les investissements réalisés ont diminué de 16,3 %, soit une baisse de 302 millions d'euros principalement liée à l'arrêt des chantiers pendant le premier confinement et au décalage des travaux qui en a découlé.

Les dépenses de construction de l'autoroute A355 (Arcos) sont passées de 255 millions d'euros en 2019 à 90 millions d'euros en 2020. Les investissements de la société Aliae, société concessionnaire de l'autoroute A79, se montent pour leur part à 182 millions d'euros pour l'année 2020.

Plus généralement, les principaux postes liés aux investissements ont évolué de la façon suivante :

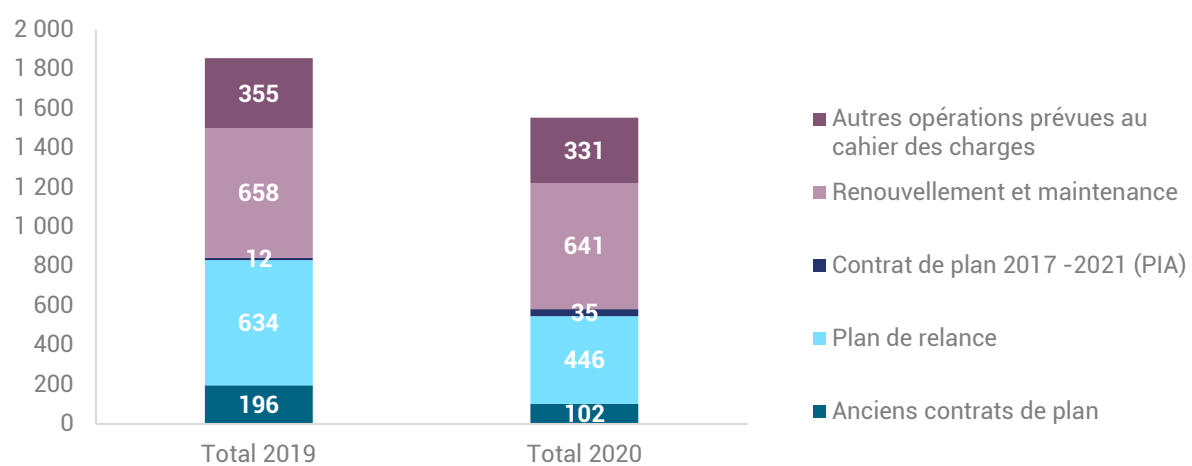
- Les opérations liées au PRA ont diminué de 188 millions d'euros (- 29,7 %) ;
- Les opérations liées au PIA ont augmenté de 23 millions d'euros (+ 190,0 %) ;
- Les autres opérations inscrites aux cahiers des charges ont diminué de 25 millions d'euros (- 7,0 %) ;
- Les opérations liées à d'anciens contrats de plan ont diminué de 95 millions d'euros (- 48,3 %) ;
- Les opérations de renouvellement ont légèrement diminué de 17 millions d'euros (- 2,6 %).

Le PRA se situe à divers degrés de maturité selon les SCA :

- La société ASF a fortement diminué ses dépenses avec les mises en service des élargissements sur les autoroutes A9 et A63 au début de l'année 2020 ;
- Pour la société Escota, les travaux d'achèvement de l'itinéraire autoroutier A50/A57 à Toulon en sont toujours à un stade préliminaire ;
- La société Cofiroute a, pour sa part, vu ses investissements liés au PRA augmenter en 2020 avec la poursuite de deux élargissements sur l'autoroute A10.

En 2020, 81,8 % des investissements ont été réalisés par les sociétés historiques.

Investissements réalisés en 2020 (millions d'euros)

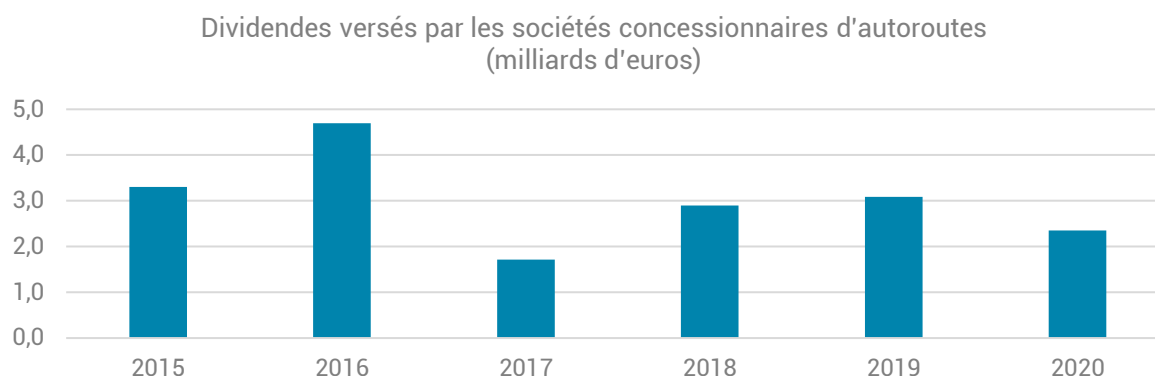


- **Dividendes : 2,4 milliards d'euros, - 23,9 %**

Les dividendes versés par les sociétés concessionnaires enregistrent une forte baisse, de 23,9 %, correspondant à une diminution de 739 millions d'euros.

La quasi-totalité des versements de dividendes du secteur provient des quatre groupes de sociétés concessionnaires du réseau historique : ASF-Escota (38,2 %), Cofiroute (19,2 %), APRR-Area (27,7 %) et Sanef-SAPN (12,8 %). 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 deux autres SCA versent des dividendes : ATMB et CEVM.

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.

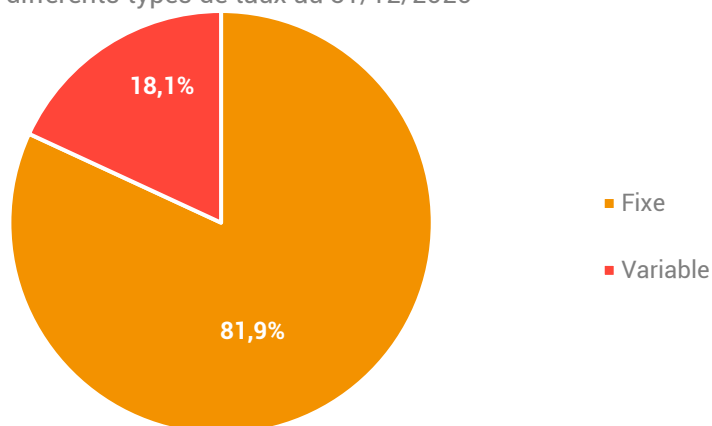


À l'exception de la société ATMB, pour laquelle le montant de dividendes versés a augmenté de 7,7 %, les SCA distributrices d'un dividende en 2019 ont annulé (Atlandes) ou réduit leur versement en 2020. Les acomptes versés représentent 10,4 % des dividendes en 2020, contre 29,4 % en 2019.

- **Endettement financier net : 27,6 milliards d'euros, - 1,9 %**

Les encours de dette financière du secteur (y compris les dettes intragroupes) s'établissent à 33,3 milliards d'euros au 31/12/2020. Les encours de dette du secteur correspondent, pour 18,1 %, à des emprunts à taux variable.

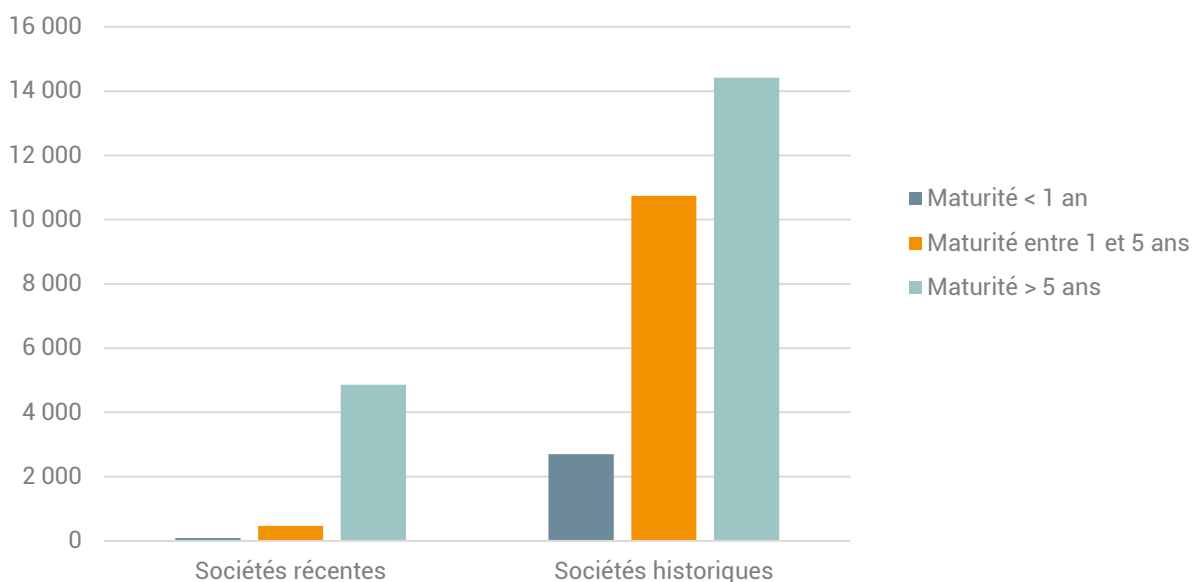
Parts des différents types de taux au 31/12/2020



Ceci ne reflète cependant pas l'exposition du secteur à l'évolution des taux, puisque les sociétés autoroutières recourent fortement 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 14,0 milliards d'euros de dette (42,1 % de la dette globale) dont la maturité est inférieure à 5 ans : le secteur devra rembourser 2,8 milliards d'euros en 2021 et 11,2 milliards d'euros entre 2022 et 2026.

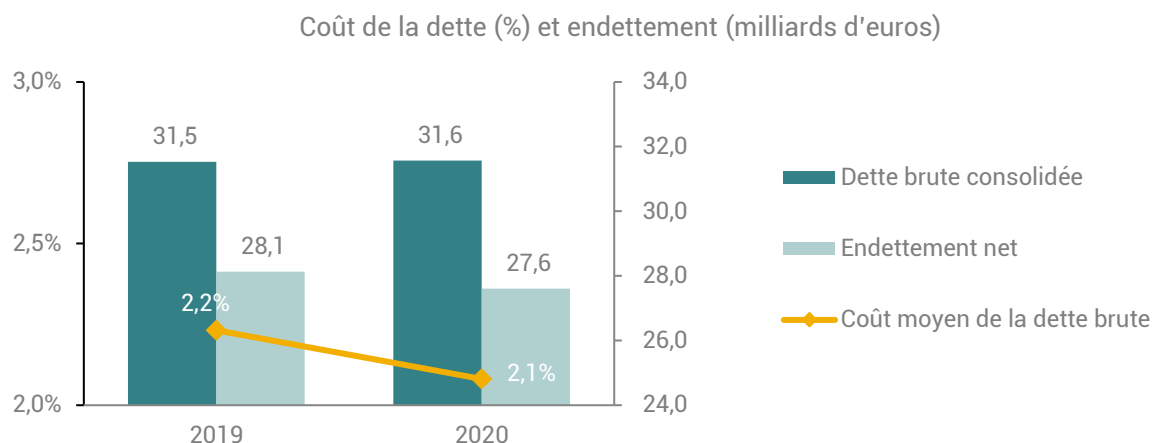
Encours de dette par maturité au 31/12/2020 (milliards d'euros)



La majeure partie de la dette reste de type obligataire (65,1 %) et les lignes de crédit auprès de la CNA²³ ne représentent plus que 3,1 % des créances.

L'endettement financier du secteur après consolidation (c'est-à-dire hors dettes intragroupes) se monte à 31,6 milliards d'euros, en hausse de 35 millions d'euros, soit 0,1 %.

L'endettement financier net du secteur diminue de 1,9 % en 2020, soit une baisse de 526 millions d'euros, compte tenu d'une hausse globale de la trésorerie de 529 millions d'euros.



Le levier financier du secteur (80,7 % pour le ratio dette brute/total bilan) est resté stable (diminution de 0,1 point de pourcentage) entre 2019 et 2020, et le ratio dette nette/EBITDA s'est dégradé, évoluant de 3,52 à 4,38, conséquence directe de la dégradation de l'EBITDA.

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 2020, profiter de taux historiquement bas (en 2020, les SCA ont émis 2,5 milliards d'euros de dette obligataire à des taux compris entre 0,00 % et 1,25 %).

²³ Voir annexe 5.

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 les 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 engagements

supplémentaires sont introduits dans le contrat de concession par voie d'avenant approuvé par décret en Conseil d'État²⁴.

²⁴ 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 4 novembre 2020 (page 38).

6.2. Annexe 2 : Historique du secteur

Au milieu 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 1970 (reprise par le secteur public des sociétés privées déficitaires Apel, Acoba et Area), à la fin des années 1980 (fusions de plusieurs 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 en service, 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 » (A75, A89, etc.) 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'État²⁵ 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 concessionnaires²⁶.

²⁵ Dont, notamment, celle ayant conduit à l'annulation de l'adossement du tunnel Duplex A86 Ouest à la concession autoroutière de Cofiroute.

²⁶ Pour plus de précisions sur l'origine des concessions autoroutières, consulter le rapport sur l'économie générale des concessions publié par l'ART le 4 novembre 2020 (page 25 à 35).

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

Hausse tarifaire 2020	Base contractuelle ²⁷	Compensation gel tarifaire	Contrat de plan	Compensation hausse redevance domaniale	Total classe 1
APRR	0,70 x I	0,25 %	0,198 %	-	0,87 %
Area	0,70 x I	0,26 %	0,389 %	-	1,07 %
ASF	0,70 x I	0,39 %	0,146 %	-	0,96 %
ATMB	0,75 x I	-	-	0,31 %	0,76 %
Cofiroute	0,70 x I	0,10 %	0,195 %	-	0,71 %
Escota	0,70 x I	0,25 %	0,215 %	-	0,88 %
Sanef	0,70 x I	0,11 %	0,225 %	-	0,75 %
SAPN	0,70 x I	0,10 %	0,218 %	-	0,74 %

²⁷ 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 2018 et octobre 2019.

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.

CVE

Le traitement comptable de la contribution volontaire exceptionnelle (CVE)²⁸ 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.

²⁸ Voir annexe 5.

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 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*

L'Autorité a fait le choix de présenter, pour 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 payant²⁹ à la longueur de la partie payante du réseau³⁰.

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 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 brutes. 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 ;

²⁹ 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 A79, où la gratuité des mouvements a été décidée à la suite de la déclaration d'utilité publique, d'une part entre Cressanges et Toulon-sur-Allier, et d'autre part entre Dompierre-sur-Besbre Ouest Dompierre-sur-Besbre Est).

³⁰ 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.

- 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.

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 trois trajets.

	Distance (km)	Tarif t (€)	Tarif t+1 (€)	Trafic (véh.km)	Trafic t+1 (véh.km)	Recettes t (€)	Recettes t+1 (€)	Variation recettes (€)
Section 1	11	2,00	3,00	13 200	11 880	2 400,00 R1	3 240,00	840,00
Section 2	17	4,00	4,60	71 400	62 118	16 800,00 R2	16 808,40	8,40
Section 3	41	12,00	12,80	86 100	80 934	25 200,00 R3	25 267,20	67,20
SCA	69	18,00	20,40	170 700	154 932	44 400,00	45 315,60	915,60

Le tableau suivant récapitule les variations de trafic et de tarifs au niveau de chaque section et à l'échelle de la SCA, soulignant le caractère favorable ou défavorable de chacun des effets de structure. Ainsi, dans le cas de la section 1, les effets de structure du trafic sont défavorables, car la baisse du trafic est plus importante sur la section 1 que sur l'ensemble de la concession.

	Variation du trafic	Variation des tarifs
Section 1	- 10,0 % a1	50,0 % b1
Section 2	- 13,0 % a2	15,0 % b2
Section 3	- 6,0 % a3	6,7 % b3
SCA	- 9,2 % a	13,3 % b

Finalement, la variation de 915,60 euros des recettes de péage brutes peut se décomposer comme suit.

	Effet trafic moyen	Effet tarif moyen	Effet de structure des tarifs	Effet de structure du trafic	Effet croisé des variations du tarif et du trafic	Total
Section 1	- 221,69 a x R1	320,00 b x R1	880,00 (b1-b) x R1	-18,31 (a1-a) x R1	-120,00 (b1-b) x (a1-a) x R1	840,00
Section 2	-1551,86 a x R2	2 240,00 b x R2	280,00 (b2-b) x R2	-632,14 (a2-a) x R2	-327,6 (b2-b) x (a2-a) x R2	8,40
Section 3	-2 327,79 a x R3	3 360,00 b x R3	-1 680,00 (b3-b) x R3	815,79 (a3-a) x R3	-100,8 (b3-b) x (a3-a) x R3	67,20
SCA	-4 101,35 (-9,2 %)	5 920,00 (13,3 %)	-520,00 (-1,2 %)	165,34 (0,4 %)	-548,40 (-1,2 %)	915,60

L'évolution des recettes de péage brutes (915,60 euros) s'explique ici d'abord par la baisse moyenne du trafic de 9,2 % (- 4 101,35 euros), mais également par la hausse moyenne des tarifs de 13,3 % (5 920,00 euros).

L'effet de structure des tarifs est défavorable (- 520,00 euros) car la section 3, qui est une source de recettes plus importante que les sections 2 et 3, voit son tarif augmenter moins que la moyenne.

L'effet de structure du trafic est au contraire favorable (+ 165,34 euros) car la section 3, qui représente une part des recettes plus importante que les sections 2 et 3, voit son trafic baisser moins que la moyenne.

L'effet croisé des variations des tarifs et des trafics est défavorable sur les recettes de péage (- 548,40 euros).

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.

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 lourds³¹ (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 Autoroutes³² 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.

³¹ Pour plus d'information, voir l'article 25.2 du cahier des charges de la société.

³² Pour plus d'information, voir <http://www.cna-autoroutes.fr/>.

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.) 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 écologique³³.

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 de 1,2 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 existants³⁴. 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.

³³ <https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/societes-concessionnaires-dautoroutes-sca>

³⁴ 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.

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 progressive³⁵ 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

³⁵ La dotation annuelle d'amortissement de caducité est proportionnelle au rapport entre le trafic (ou le chiffre d'affaires) réalisé sur l'exercice et le trafic (ou le chiffre d'affaires) prévisionnel sur la durée de la concession.

d'acquisition 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 domaniale³⁶. 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.

³⁶ Par le biais d'augmentations supplémentaires des tarifs en 2016, 2017 et 2018 pour toutes ces SCA, sauf pour CEVM (hausses tarifaires en 2016 et 2017) et pour ATMB (hausses tarifaires de 2019 à 2023).

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. 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 7,36 centimes d'euro pour 1 000 kilomètres payants parcourus sur leur réseau.

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

$$\text{TAT} = \text{trafic payant} * 1\,000 * 7,36$$

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 voyageurs³⁷.

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'autoroute³⁸.

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 longueur³⁹.

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.

³⁷ Nota : La 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.

³⁸ <https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/societes-concessionnaires-dautoroutes-sca>

³⁹ Pour plus de précisions sur le TKM, consulter le rapport sur l'économie générale des concessions publié par l'ART le 4 novembre 2020 (page 122 à 125).

6.6. Annexe 6 : Fiches par société

Remarques préliminaires

Certains chiffres concernant l'exercice comptable 2019 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

A'liénor	67
Adelac	71
Albéa	75
Aliae	79
Alicorne	83
Alis	87
APRR	91
Arcos	95
Arcour	99
Area	103
ASF	107
Atlandes	111
ATMB	115
CEVM	119
Cofiroute	123
Escota	127
Sanef	131
SAPN	135
SFTRF	139



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 est assurée par la société Sanef Aquitaine.

Éléments de contexte

- Les évolutions des tarifs au 1^{er} février 2020 sont les suivantes :
 - + 1,65 % pour la classe 1,
 - + 2,67 % pour la classe 2,
 - + 2,67 % pour la classe 3,
 - + 2,67 % pour la classe 4,
 - + 1,78 % pour la classe 5.

Faits marquants 2020

- L'annulation de l'interdiction de transit des poids lourds dans le département des Landes (RD834) était toujours en cours pendant l'exercice 2020.
- La crise sanitaire a grandement impacté la société A'liénor. En effet, les mesures de confinement et de restriction de déplacement imposées par l'État pour lutter contre la pandémie de Covid-19 ont fortement affecté le trafic, en particulier le trafic VL.

Trafic 2020

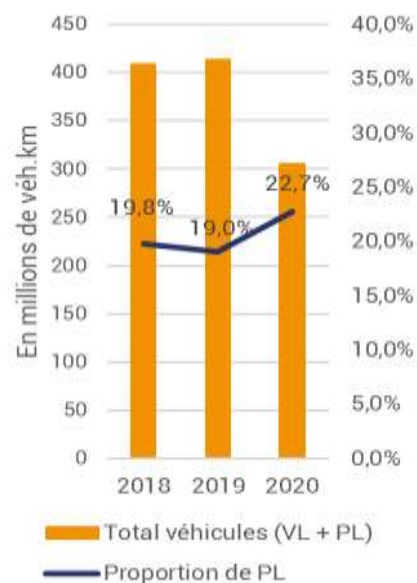
Trafic moyen

6 027 véh / jour

Évolution 2020 / 2019

- 22,0 %

- 23,5 % - 8,6 %



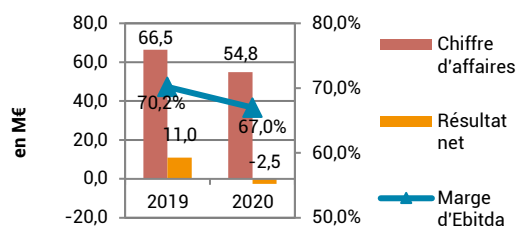
Chiffre d'affaires

54,8 M€
- 17,6 %

La baisse des recettes de péage* (- 17,6 %) s'explique par la baisse du trafic (- 22,0 %) qu'atténue la hausse du TMKP (+ 5,6 %).

La hausse du TMKP s'explique par :

- une augmentation des tarifs (+ 2,5 %),
- des effets de structure du trafic favorables (+ 2,4 %),
- des effets de structure des tarifs défavorables (- 0,2 %).



EBITDA

36,7 M€
- 21,3 %

Compte tenu de la baisse du CA (- 11,6 M€), la diminution de 21,3 % (- 9,9 M€) de l'EBITDA est atténuée par une baisse des charges d'exploitation de 8,3 % (- 1,6 M€) qui s'explique principalement par :

- une baisse des achats et charges externes de 5,1 % (- 0,7 M€) essentiellement liée à la baisse des dépenses de gros entretien sur chaussées (- 48,5 % soit - 0,5 M€),
- une baisse des impôts et taxes de 18,2 % (soit - 0,9 M€) liée principalement à la baisse de 20,5 % ou de 0,6 M€ de la TAT et à celle de la CET de 16,9 %, soit - 0,3 M€.

Résultat net

- 2,5 M€
- 122,9 %

Outre la baisse de l'EBITDA, l'évolution du résultat net (- 13,5 M€) s'explique essentiellement par :

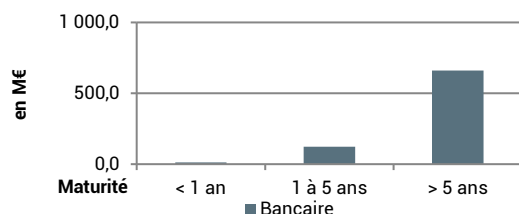
- une hausse des dotations aux amortissements non renouvelables (+ 6,2 %, soit + 0,4 M€) ; celles-ci sont indexées sur l'évolution des recettes théoriques du cas de base prêteur,
- une dégradation du résultat financier de 28,5 % (- 5,2 M€) en raison de la hausse des charges financières sur emprunts (+ 28,5 %, soit - 5,2 M€),
- un impôt sur les sociétés nul en 2020, soit 1,9 M€ de moins que l'année précédente.

Endettement financier net

753,1 M€
- 1,5 %

La diminution de l'endettement financier net de 11,2 M€ (- 1,5 %) s'explique par :

- une diminution de la dette financière brute de 11,3 M€, soit une baisse de 1,4 %,
- une diminution de la trésorerie de 0,1 M€, soit une baisse de 0,2 %.



Dividendes versés

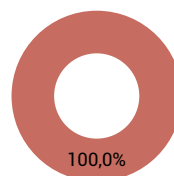
0,0 M€
np

Aucun dividende n'a été versé en 2020.

Investissements

0,3 M€
+ 136,4 %

Les investissements augmentent de 136,4 % et atteignent 0,3 M€, soit une hausse de 0,1 M€. Comme en 2019, ils ont exclusivement concerné du renouvellement ou de la maintenance.



■ Renouvellement et 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)			2019	2020
CHIFFRE D'AFFAIRES			66,5	54,8
Recettes de péage			65,5	53,9
% Évolution			-	-17,6%
Revenus des activités annexes			1,0	0,9
AUTRES REVENUS D'EXPLOITATION			0,0	0,1
CHARGES D'EXPLOITATION (hors amortissements)			-19,8	-18,2
Achats et charges externes (1)			-14,6	-13,9
Charges de personnel (2)			-0,3	-0,3
Impôts et taxes			-4,9	-4,0
Autres charges d'exploitation			-0,1	-0,1
EBITDA			46,7	36,7
Marge d'Ebitda (%)			70,2%	67,0%
Amortissements et provisions (3)			-15,6	-16,0
EBIT			31,0	20,7
PRODUITS FINANCIERS			0,0	0,0
Dividendes reçus			0,0	0,0
CHARGES FINANCIERES			-18,2	-23,4
Charges financières sur emprunts			-18,2	-23,3
RESULTAT FINANCIER			-18,2	-23,4
RESULTAT COURANT AVANT IMPOTS			12,9	-2,6
RESULTAT EXCEPTIONNEL			0,0	0,1
Impôt sur les sociétés			-1,9	0,0
RESULTAT NET			11,0	-2,5
Marge nette (%)			16,5%	-4,6%
Flux de trésorerie (en M€ courants)				
OPERATIONS D'INVESTISSEMENT			-0,1	-0,3
Acquisition d'immobilisations			-0,1	-0,3
OPERATIONS DE FINANCEMENT			-15,9	-9,7
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			-11,0	-11,3
Opérations en capital			0,0	0,0
Bilan simplifié (en M€ courants)				
ACTIF			1 142,3	1 073,8
Actifs corporels et incorporels immobilisés (4)			1 075,9	1 008,6
PASSIF			1 142,3	1 073,8
Capitaux propres			327,8	272,2
Autres fonds propres			0,0	0,0
Provisions pour risques et charges			0,0	0,0
Emprunts et dettes financières			805,7	794,4
Endettement financier net			764,3	753,1

(1) : Y compris redevance domaniale

(2) : Y compris participation

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

(4) : Hors immobilisations financières



Longueur du réseau

19,6 km

Principale autoroute

A41

Durée de concession

2005 – 2060



Spécificités

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

Éléments de contexte

- Les évolutions des tarifs au 1^{er} février 2020 sont les suivantes :
 - + 2,86 % pour la classe 1,
 - + 4,05 % pour la classe 2,
 - + 3,89 % pour la classe 3,
 - + 3,76 % pour la classe 4,
 - + 3,90 % pour la classe 5.

Faits marquants 2020

- La crise sanitaire a grandement impacté la société Adelac. En effet, les mesures de confinement et de restriction de déplacement imposées par l'État pour lutter contre la pandémie de Covid-19 ont fortement affecté le trafic, et en particulier le trafic VL.

Trafic 2020

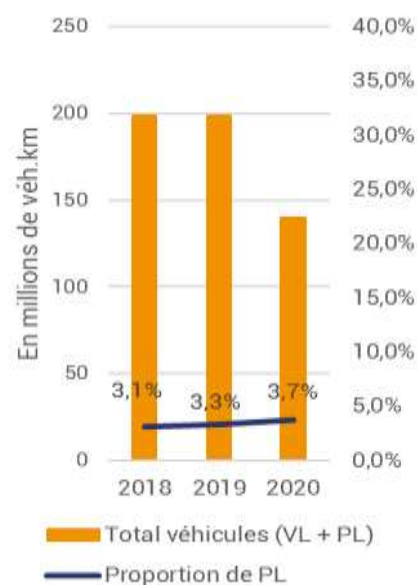
Trafic moyen

19 537 véh / jour

Évolution 2020 / 2019

- 29,4 %

 - 29,7 %  - 20,2 %



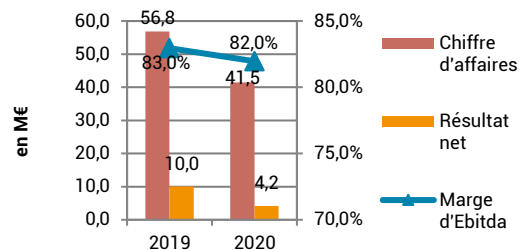
Chiffre d'affaires

41,5 M€
- 27,0 %

La baisse des recettes de péage* (- 27,0 %) s'explique par la baisse du trafic (- 29,0 %) qu'atténue la hausse du TMKP (+ 3,2 %).

La hausse du TMKP s'explique, elle, par :

- une augmentation des tarifs (2,7 %),
- des effets de structure du trafic favorables (+ 0,7 %),
- des effets de structure des tarifs défavorables (- 0,6 %).



EBITDA

34,0 M€
- 27,9 %

Compte tenu de la baisse du CA (- 15,3 M€), la diminution de l'EBITDA est atténuée par la baisse des charges d'exploitation (- 22,8 %, soit - 2,2 M€) qui s'explique par :

- une diminution des autres prestations et charges externes de 24,8 % (- 1,6 M€) due principalement à la baisse des charges liées au contrat d'exploitation (- 17,7 %, soit - 1,0 M€) ; la diminution des autres prestations et charges externes hors contrat d'exploitation est liée à celle de l'activité en 2020,
- une diminution des impôts et taxes de 27,2 % (- 0,6 M€) liée principalement à la baisse de 29,1 % (- 0,4 M€ de la TAT et à celle de la CET de 23,7 % (- 0,2 M€).

Résultat net

4,2 M€
- 58,4 %

Au-delà de la baisse de l'EBITDA, la variation du résultat net (- 5,9 M€) s'explique par :

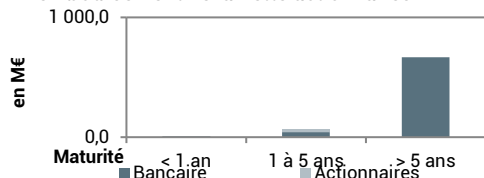
- une amélioration du résultat financier de 5,1 % (+ 1,0 M€) en raison de la baisse de 5,0 % (- 1,0 M€) des charges financières sur emprunts, consécutive à la diminution de la dette financière brute (- 6,0 M€),
- une baisse des dotations aux amortissements (- 27,4 %, soit - 3,2 M€) qui provient essentiellement de la baisse de l'amortissement de caducité (- 29,0 %, soit - 3,2 M€), en lien avec la baisse du trafic, (l'amortissement de caducité étant calculé selon une méthode proportionnelle au trafic),
- une baisse de l'IS de 64,3 % (- 3,0 M€) en lien avec l'augmentation du résultat avant impôts.

Endettement financier net

716,4 M€
- 2,0 %

La diminution de l'endettement financier net résulte de :

- une diminution de la dette brute de 6,0 M€, avec un remboursement de 7,3 M€ de la dette bancaire et la hausse du standby actionnaire (réserve financière apportée par les actionnaires) de 1,3 M€,
- une augmentation de la trésorerie de 66,7 % (+ 8,4 M€) liée au report, en raison de la crise, du remboursement de la dette actionnaires.



Dividendes versés

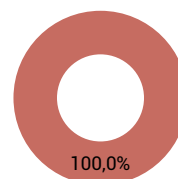
0,0 M€
np

Aucun dividende n'a été versé en 2020.

Investissements

0,5 M€
- 2,7 %

Les investissements restent quasi stables entre 2019 et 2020 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)		
	2019	2020
CHIFFRE D'AFFAIRES	56,8	41,5
Recettes de péage	56,7	41,4
% Évolution	-	-27,0%
Revenus des activités annexes	0,1	0,1
AUTRES REVENUS D'EXPLOITATION	0,0	0,0
CHARGES D'EXPLOITATION (hors amortissements)	-9,7	-7,5
Achats et charges externes (1)	-7,4	-5,9
Charges de personnel (2)	0,0	0,0
Impôts et taxes	-2,3	-1,7
Autres charges d'exploitation	0,0	0,0
EBITDA	47,1	34,0
Marge d'Ebitda (%)	83,0%	82,0%
Amortissements et provisions (3)	-12,7	-9,5
EBIT	34,4	24,5
PRODUITS FINANCIERS	0,0	0,0
Dividendes reçus	0,0	0,0
CHARGES FINANCIERES	-19,7	-18,8
Charges financières sur emprunts	-19,7	-18,8
RESULTAT FINANCIER	-19,7	-18,7
RESULTAT COURANT AVANT IMPOTS	14,7	5,8
RESULTAT EXCEPTIONNEL	0,0	0,0
Impôt sur les sociétés	-4,7	-1,7
RESULTAT NET	10,0	4,2
Marge nette (%)	17,7%	10,1%
Flux de trésorerie (en M€ courants)		
OPERATIONS D'INVESTISSEMENT	-0,6	-0,7
Acquisition d'immobilisations	-0,6	-0,7
OPERATIONS DE FINANCEMENT	-27,3	-8,9
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	-8,2	-7,3
Opérations en capital	0,0	0,0
Bilan simplifié (en M€ courants)		
ACTIF	767,2	764,2
Actifs corporels et incorporels immobilisés (4)	698,7	690,8
PASSIF	767,2	764,2
Capitaux propres	20,3	24,4
Autres fonds propres	0,0	0,0
Provisions pour risques et charges	0,0	0,0
Emprunts et dettes financières	743,3	737,3
Endettement financier net	730,8	716,4

(1) : Y compris redevance domaniale

(2) : Y compris participation

(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 des tarifs au 1^{er} février 2020 sont les suivantes :
 - + 2,94 % pour la classe 1,
 - + 1,85 % pour la classe 2,
 - + 1,47 % pour la classe 3,
 - + 1,04 % pour la classe 4,
 - + 5,00 % pour la classe 5.

Faits marquants 2020

- La crise sanitaire a grandement impacté la société Albéa. En effet, les mesures de confinement et de restriction de déplacement imposées par l'État pour lutter contre la pandémie de Covid-19 ont fortement affecté le trafic, et en particulier le trafic VL.

Trafic 2020

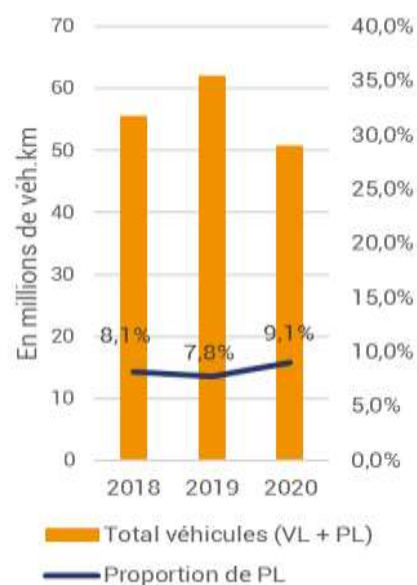
Trafic moyen

7 781 véh / jour

Évolution 2020 / 2019

- 18,2 %

- **19,4 %** - **4,4 %**



Chiffre d'affaires

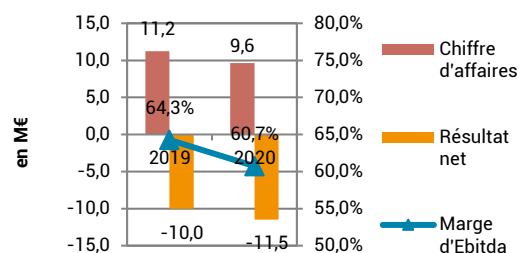
9,6 M€

- 14,0 %

La baisse des recettes de péage* (- 14,0 %) s'explique par la baisse du trafic (- 18,2 %) qu'atténue la hausse du TMKP (+ 5,2 %).

La hausse du TMKP s'explique par :

- une augmentation des tarifs (+ 2,0 %),
- des effets de structure du trafic favorables (+ 2,2 %),
- des effets de structure des tarifs favorables (+ 0,6 %).



EBITDA

5,9 M€

- 18,7 %

Compte tenu de la baisse du CA (- 1,6 M€), la diminution de 18,7 % (- 1,3 M€) de l'EBITDA est atténuée par la baisse des charges d'exploitation de 5,6 % (- 0,2 M€) qui s'explique notamment par :

- une diminution des impôts et taxes (- 18,1 %, soit - 0,1 M€) due principalement à la baisse de 17,8 % (- 0,1 M€) de la TAT sous l'effet de la chute du trafic ainsi qu'à la baisse de la CET de 21,4 % (- 0,1 M€),
- une diminution des achats et charges externes de 3,9 % (- 0,1 M€) liée à la baisse des autres prestations et charges externes de 5,0 % (- 0,1 M€),
- une hausse des charges de personnel (+ 10,6 %), malgré un effectif constant, liée à l'arrivée d'un agent en cours d'année 2019 (année incomplète).

Résultat net

- 11,5 M€

- 14,5 %

En 2020, le résultat net est en baisse de 14,5 % (- 1,5 M€) et reste négatif. Au-delà de l'impact de la baisse de l'EBITDA, l'évolution du résultat net est induite par :

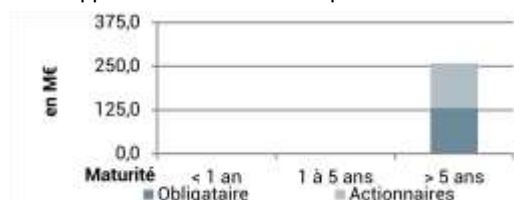
- une dégradation de 5,2 % du résultat financier (soit - 0,7 M€), intégralement expliquée par la hausse des charges financières sur emprunts (+ 5,2 %, soit + 0,7 M€), en raison de la hausse des intérêts générés sur les obligations convertibles en actions (OCA),
- une baisse des dotations aux amortissements de caducité de 13,2 % (- 0,2 M€) en lien avec la baisse du trafic, et une forte baisse des autres dotations aux provisions (- 61,1 %, soit - 0,4 M€),
- une diminution des reprises des subventions d'investissement de 13,8 % (- 0,1 M€).

Endettement financier net

251,1 M€
+ 3,8 %

L'augmentation de l'endettement financier net de 3,8 % (+ 9,1 M€) résulte de :

- la progression de la dette brute de 3,8 % (+ 9,5 M€), liée à l'augmentation de la dette obligataire convertible,
- la hausse de la trésorerie de 5,9 % (+ 0,4 M€) liée à l'approvisionnement du compte de réserve.



Dividendes versés

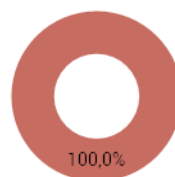
0,0 M€
np

Aucun dividende n'a été versé en 2020.

Investissements

0,1 M€
+ 125,4 %

Les investissements sont en hausse de 125,4 % (+ 0,1 M€) entre 2019 et 2020 et concernent uniquement les investissements de maintenance (renouvellement de la signalisation horizontale).



* 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)		
	2019	2020
CHIFFRE D'AFFAIRES	11,2	9,6
Recettes de péage	11,2	9,6
% Évolution	-	-14,0%
Revenus des activités annexes	0,0	0,0
AUTRES REVENUS D'EXPLOITATION	0,4	0,3
CHARGES D'EXPLOITATION (hors amortissements)	-4,4	-4,1
Achats et charges externes (1)	-3,3	-3,2
Charges de personnel (2)	-0,3	-0,3
Impôts et taxes	-0,8	-0,7
Autres charges d'exploitation	0,0	0,0
EBITDA	7,2	5,9
Marge d'Ebitda (%)	64,3%	60,7%
Amortissements et provisions (3)	-3,1	-2,4
EBIT	4,1	3,4
PRODUITS FINANCIERS	0,0	0,0
Dividendes reçus	0,0	0,0
CHARGES FINANCIERES	-14,2	-14,9
Charges financières sur emprunts	-14,2	-14,9
RESULTAT FINANCIER	-14,2	-14,9
RESULTAT COURANT AVANT IMPOTS	-10,0	-11,5
RESULTAT EXCEPTIONNEL	0,0	0,0
Impôt sur les sociétés	0,0	0,0
RESULTAT NET	-10,0	-11,5
Marge nette (%)	-89,5%	-119,2%
Flux de trésorerie (en M€ courants)		
OPERATIONS D'INVESTISSEMENT	-0,1	-0,1
Acquisition d'immobilisations	-0,1	-0,1
OPERATIONS DE FINANCEMENT	-1,9	-1,4
Dividendes versés	0,0	0,0
Subventions d'investissement reçues	-0,4	-0,3
Émission de nouveaux emprunts	0,0	0,0
Remboursement d'emprunts	0,0	0,0
Opérations en capital	0,4	0,3
Bilan simplifié (en M€ courants)		
ACTIF	231,2	229,1
Actifs corporels et incorporels immobilisés (4)	220,4	218,1
PASSIF	231,2	229,1
Capitaux propres	-20,4	-32,2
Autres fonds propres	0,0	0,0
Provisions pour risques et charges	1,3	1,6
Emprunts et dettes financières	249,0	258,5
Endettement financier net	242,0	251,1

(1) : Y compris redevance domaniale

(2) : Y compris participation

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

(4) : Hors immobilisations financières

ALIAE

Longueur du réseau

88,0 km

Principale autoroute

A79

Durée de concession

2020 – 2068



Spécificités

- La société Aliae (Autoroute de Liaison Atlantique Europe) a été créée en juin 2019. Elle est titulaire du contrat de concession de l'A79, entre Sazeret (Allier) et Digoïn (Saône-et-Loire) pour 48 ans à la suite d'une convention conclue avec l'État le 10 mars 2020 et approuvée par le décret n° 2020-252 du 12 mars 2020.
- Aliae est une filiale du groupe Eiffage et est détenue à 99,9% par Eiffage et à 0,1% par APRR.

Éléments de contexte

- Aliae a pour objet la mise aux normes autoroutières et l'élargissement à 2x2 voies de la RN79.

Faits marquants 2020

- L'exploitation et la maintenance de la RN79, future A79 ont débuté le 16 mars 2020. L'exécution de cette mission est confiée à APRR, titulaire du contrat d'exploitation et de maintenance de l'A79.
- L'année 2020 a été perturbée par la crise sanitaire mais a néanmoins permis de réaliser les procédures administratives et l'approbation de l'avant-projet nécessaires au démarrage des travaux.
- Les travaux ont pu démarrer en 2020 dans les zones libérées de toutes contraintes foncière, archéologique et environnementale.

Trafic 2020

Trafic moyen

/

Évolution 2020 / 2019

/



/



/

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

Le montant des charges d'exploitation s'explique principalement par le montant des autres prestations et charges externes de 166,9 M€ en 2020 correspondant aux prestations de travaux réalisées par la société. Ce montant est immobilisé à l'actif du bilan par la comptabilisation en production immobilisée d'un transfert de charges du même montant, en attendant la mise en service. L'EBITDA de la société est donc nul.

Résultat net
0,0 M€
np

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 immobilisés en immobilisations du domaine concédé pendant la phase de construction. En 2020, le montant des charges financières sur emprunts s'élève à 1,4 M€.

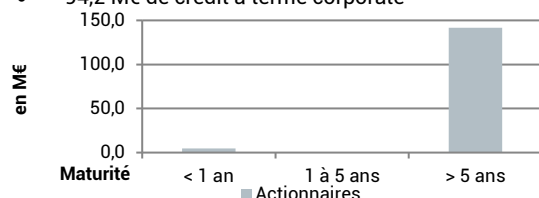
Endettement financier net

116,1 M€
np

L'endettement financier net atteint 116,1 M€ en 2020 en raison d'un endettement financier brut de 146,4 M€ partiellement diminué par une trésorerie de 30,3 M€.

Au 31/12/2020, les emprunts contractés par Aliae sont :

- 47,4 M€ de prêt subordonné d'actionnaires
- 94,2 M€ de crédit à terme corporate



Dividendes versés

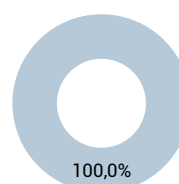
0,0 M€
np

Aucun dividende n'a été versé en 2020.

Investissements

181,6 M€
np

Les investissements s'établissent à 181,6 M€ en 2020. Ces derniers ont concerné le développement des études, l'obtention d'autorisations administratives pour débiter les travaux, ainsi que le démarrage des travaux.



■ Autres

Compte de résultat simplifié (en M€ courants)			2019	2020
CHIFFRE D'AFFAIRES			0,0	0,0
Recettes de péage			0,0	0,0
% Évolution			-	#DIV/0!
Revenus des activités annexes			0,0	0,0
AUTRES REVENUS D'EXPLOITATION			0,0	167,0
CHARGES D'EXPLOITATION (hors amortissements)			0,0	-167,0
Achats et charges externes (1)			0,0	-166,9
Charges de personnel (2)			0,0	-0,1
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			0,0	1,4
Dividendes reçus			0,0	0,0
CHARGES FINANCIERES			0,0	-1,4
Charges financières sur emprunts			0,0	-1,4
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			0,0	-167,0
Acquisition d'immobilisations			0,0	-167,0
OPERATIONS DE FINANCEMENT			0,0	194,3
Dividendes versés			0,0	0,0
Subventions d'investissement reçues			0,0	0,0
Émission de nouveaux emprunts			0,0	146,4
Remboursement d'emprunts			0,0	0,0
Opérations en capital			0,0	47,9
Bilan simplifié (en M€ courants)				
ACTIF			0,0	221,0
Actifs corporels et incorporels immobilisés (4)			0,0	181,6
PASSIF			0,0	221,0
Capitaux propres			0,0	47,9
Autres fonds propres			0,0	0,0
Provisions pour risques et charges			0,0	0,0
Emprunts et dettes financières			0,0	146,4
Endettement financier net			0,0	116,1

(1) : Y compris redevance domaniale

(2) : Y compris participation

(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 par trois fonds d'investissements : Fininfra (81,3 %), NGE (12,9 %) et Axa II (5,8 %).
- L'exploitation de l'autoroute A88 est assurée par la société Rotalis, filiale à 70,0 % d'Egis Road Operation et à 30,0 % de SAPN.

Éléments de contexte

- Les évolutions des tarifs au 1^{er} février 2020 sont les suivantes :
 - + 1,19 % pour la classe 1,
 - + 2,09 % pour la classe 2,
 - + 2,20 % pour la classe 3,
 - + 2,19 % pour la classe 4,
 - + 0,00 % pour la classe 5.

Faits marquants 2020

- À la suite d'un rachat auprès de SPIE Batignolles, Demathieu et Bard, CDC Infra et Egis en décembre 2019, Fininfra est devenue l'actionnaire majoritaire d'Alicorne début 2020 avec 81,3 % de la société.
- La crise sanitaire a grandement impacté la société Alicorne. En effet, les mesures de confinement et de restriction de déplacement imposées par l'État pour lutter contre la pandémie de Covid-19 ont fortement affecté le trafic.
- La dette financière a été restructurée le 15 décembre 2020 par contractualisation d'un nouvel emprunt en remplacement des emprunts préexistants et des contrats de swap de taux qui ont été soldés. Les frais d'émission de ce nouvel emprunt ainsi que les coûts liés aux swaps ont été échelonnés sur la durée de celui-ci. Alicorne a ainsi refinancé sa dette bancaire à hauteur de 333,4 M€ (soit 82,8 % de la dette totale) en 2 tranches.

Trafic 2020

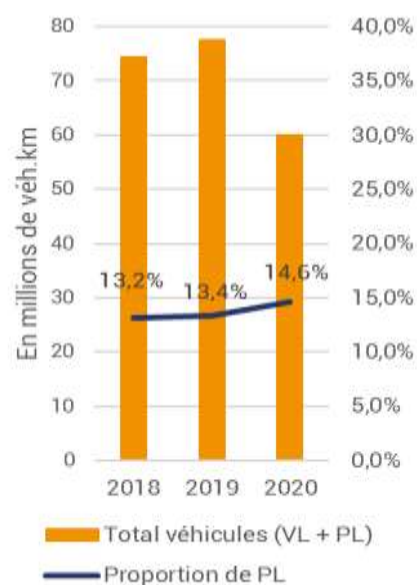
Trafic moyen

3 651 véh / jour

Évolution 2020 / 2019

- 22,5 %

 **- 23,7 %**  **- 15,2 %**



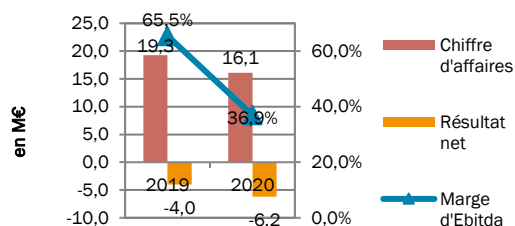
Chiffre d'affaires

16,1 M€
- 16,4 %

La baisse des recettes de péage* (- 16,4 %) s'explique par la baisse du trafic (- 21,0 %) qu'atténue la hausse du TMKP (+ 6,3 %).

La hausse du TMKP s'explique par :

- une augmentation des tarifs (2,1 %),
- des effets de structure du trafic favorables (+ 3,9 %),
- des effets de structure des tarifs défavorables (- 0,9 %).



EBITDA

5,9 M€
- 52,9 %

Au-delà de la baisse du CA (- 3,2 M€), l'EBITDA diminue de 52,8 % (- 6,7 M€) en raison de l'augmentation des charges d'exploitation de 52,8 % (+ 3,5 M€), avec :

- une augmentation de 66,7 % (+ 3,7 M€) des achats et charges externes liée à la prise en compte pour 3,6 M€ des commissions et frais du refinancement dont la contrepartie est en produit financier ; après retraitement de ces frais non récurrents, les achats et charges externes sont quasi-stables ;
- une baisse de 23,2 % des impôts et taxes (- 0,3 M€) qui s'explique principalement par la baisse de la TAT de 22,5 % (- 0,1 M€) en raison de la forte chute du trafic ainsi que par la baisse de la CET de 26,4 % (- 0,1 M€).

Résultat net

- 6,2 M€
- 53,8 %

Malgré la baisse de l'EBITDA (- 6,7 M€), la dégradation du résultat net de 53,8 % (- 2,2 M€) est atténuée par :

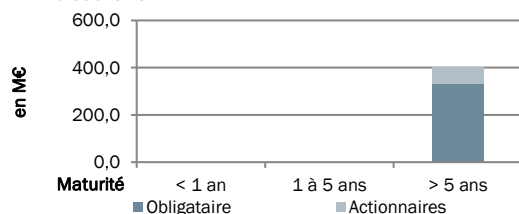
- une baisse de 35,7 % (- 0,9 M€) des dotations aux provisions pour grosses réparations,
- une hausse du résultat financier de 26,8 % (+ 2,9 M€) qui s'explique par une augmentation de 3,6 M€ des autres produits financiers correspondant aux transferts de charges des frais liés au refinancement,
- la constatation d'un produit d'impôt différé de 0,6 M€ en 2020.

Endettement financier net

372,9 M€
+ 62,2 %

L'augmentation de l'endettement financier net de 62,2 % (+ 143,1 M€) s'explique par :

- une augmentation de 67,1 % (+ 161,7 M€) de la dette financière brute d'Alicorne liée à la restructuration de sa dette financière,
- une augmentation de 169,4 % (+ 18,7 M€) de la trésorerie.



Dividendes versés

0,0 M€
np

Aucun dividende n'a été versé en 2020.

Investissements

0,1 M€
- 97,1 %

Les investissements de la société Alicorne sont quasiment nuls en 2020. Ceux-ci s'élèvent à 0,1 M€ (- 4,7 M€ par rapport à l'année précédente) et concernent uniquement des investissements de maintenance. En effet, les autres travaux initialement prévus n'ont pas pu être réalisés en raison de la crise sanitaire.



* 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)		
	2019	2020
CHIFFRE D'AFFAIRES	19,3	16,1
Recettes de péage	19,3	16,1
% Évolution	-	-16,4%
Revenus des activités annexes	0,0	0,0
AUTRES REVENUS D'EXPLOITATION	0,0	0,0
CHARGES D'EXPLOITATION (hors amortissements)	-6,6	-10,2
Achats et charges externes (1)	-5,5	-9,2
Charges de personnel (2)	0,0	-0,1
Impôts et taxes	-1,1	-0,8
Autres charges d'exploitation	0,0	0,0
EBITDA	12,6	5,9
Marge d'Ebitda (%)	65,5%	36,9%
Amortissements et provisions (3)	-5,7	-4,8
EBIT	6,9	1,2
PRODUITS FINANCIERS	0,0	3,6
Dividendes reçus	0,0	0,0
CHARGES FINANCIERES	-10,9	-11,6
Charges financières sur emprunts	-6,2	-6,6
RESULTAT FINANCIER	-10,9	-8,0
RESULTAT COURANT AVANT IMPOTS	-4,0	-6,8
RESULTAT EXCEPTIONNEL	0,0	0,0
Impôt sur les sociétés	0,0	0,6
RESULTAT NET	-4,0	-6,2
Marge nette (%)	-20,9%	-38,5%
Flux de trésorerie (en M€ courants)		
OPERATIONS D'INVESTISSEMENT	-4,8	0,0
Acquisition d'immobilisations	-4,8	0,0
OPERATIONS DE FINANCEMENT	-3,1	6,8
Dividendes versés	0,0	0,0
Subventions d'investissement reçues	0,0	0,0
Émission de nouveaux emprunts	0,0	333,4
Remboursement d'emprunts	-3,6	-322,3
Opérations en capital	0,0	0,0
Bilan simplifié (en M€ courants)		
ACTIF	340,9	498,0
Actifs corporels et incorporels immobilisés (4)	310,3	305,7
PASSIF	340,9	498,0
Capitaux propres	-4,4	-10,5
Autres fonds propres	99,5	98,0
Provisions pour risques et charges	3,6	5,2
Emprunts et dettes financières	240,9	402,6
Endettement financier net	229,9	372,9

(1) : Y compris redevance domaniale

(2) : Y compris participation

(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 40,8 % par Diomedea Coöperatief U.A, à 34,3 % par Core Infrastructure Fund, à 16,9 % par Aberdeen Infrastructure et à 8,0 % par Egis Investment Partners France III.

Éléments de contexte

- Les évolutions des tarifs au 1^{er} février 2020 sont les suivantes :
 - + 3,08 % pour la classe 1,
 - + 3,14 % pour la classe 2,
 - + 3,16 % pour la classe 3,
 - + 3,13 % pour la classe 4,
 - + 3,12 % pour la classe 5.

Faits marquants 2020

- La crise sanitaire a grandement impacté la société Alis. En effet, les mesures de confinement et de restriction de déplacement imposées par l'État pour lutter contre la pandémie de Covid-19 ont fortement affecté le trafic, en particulier le trafic VL.
- Le 10 juin 2020, Sanef et SAPN ont cédé l'intégralité de leur participation dans la société Alis soit 19,7 % (respectivement 11,7 % et 8,0 %) du capital à Diomedea Coöperatief U.A (7,6 %), Core Infrastructure Fund (8,3 %) et Aberdeen European Infrastructure Partners (3,7 %).
- Le contrat d'exploitation confié depuis la mise en service de l'infrastructure à la société Routalis (détenue à 70 % par Egis Road Operation et à 30 % par SAPN) a été résilié le 27 octobre 2020 avec prise d'effet le 1^{er} mai 2021. Une indemnité pour la résiliation du contrat d'exploitation ainsi que le remboursement des coûts estimés de mobilisation y afférents ont été provisionnés au 31/12/2020. Des démarches pour internaliser l'exploitation de l'autoroute au sein d'Alis sont en cours.

Trafic 2020

Trafic moyen

6 648 véh / jour

Évolution 2020 / 2019

- 26,3 %

- 29,6 % - 12,0 %



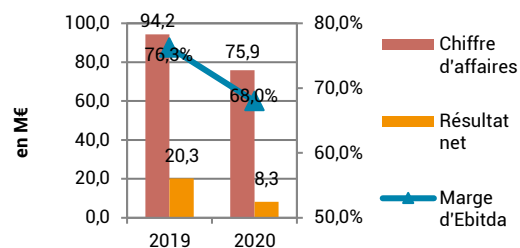
Chiffre d'affaires

75,9 M€
- 19,5 %

La baisse des recettes de péage* (- 19,5 %) s'explique par la baisse du trafic (- 26,2 %) qu'atténue la hausse du TMKP (+ 3,2 %).

La hausse du TMKP s'explique par :

- une augmentation des tarifs (3,2 %),
- des effets de structure du trafic favorables (+ 4,0 %),
- des effets de structure des tarifs favorables (0,5 %).



EBITDA

51,6 M€
- 28,2 %

Outre la baisse du chiffre d'affaires de 18,4 M€, la diminution de l'EBITDA de 28,2 % (- 20,3 M€) est renforcée par une augmentation de 8,6 % (+ 1,9 M€) des charges d'exploitation en raison de :

- une augmentation des achats et charges externes de 21,4 % (+ 3,4 M€) expliquée par la hausse de 41,6 % (+ 4,3 M€) des autres prestations et charges externes provenant de la comptabilisation pour 4,0 M€ de frais de résiliation du contrat d'exploitation avec Routalis et compensée partiellement par la diminution de 42,9 % (- 1,2 M€) de la redevance domaniale,
- une quasi-stabilité des charges de personnel (- 0,3 %),
- une diminution des impôts et taxes de 25,0 % (- 1,4 M€) qui s'explique par une baisse de 26,6 % (- 0,8 M€) de la TAT en raison de la forte chute du trafic ainsi que par une baisse de 26,9 % (- 0,7 M€) de la CET.

Résultat net

8,3 M€
- 59,2 %

Au-delà de la baisse de l'EBITDA, la baisse du résultat net de 59,2 % (- 12,0 M€) s'explique par :

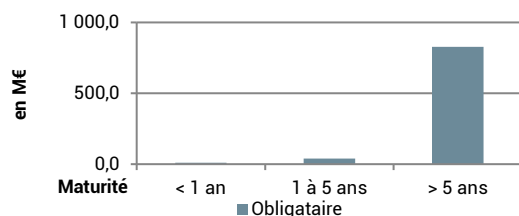
- une amélioration de 8,4 % du résultat financier (+ 2,9 M€), compte tenu de la baisse des charges financières sur emprunts (- 8,1 %, soit - 2,8 M€), cohérente avec la diminution de la dette financière,
- une diminution des dotations aux amortissements de 9,7 % (- 1,2 M€) et une baisse des reprises des subventions d'investissement de 26,9 % (- 1,3 M€) dont les montants sont liés au trafic sur la durée restante de la concession,
- une baisse de l'impôt sur les sociétés de 57,7 % (- 5,5 M€) à la suite de la dégradation des résultats.

Endettement financier net

747,5 M€
- 4,2 %

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

- une diminution de la dette brute de 1,2 % (- 10,3 M€),
- une forte augmentation de la trésorerie de 20,6 % (+ 22,3 M€).



Dividendes versés

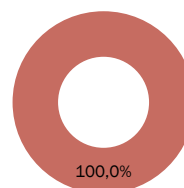
0,0 M€
np

Aucun dividende n'a été versé en 2020.

Investissements

1,1 M€
- 37,0 %

Les investissements ont diminué de 37,0 % pour atteindre 1,1 M€ en 2020. Ils 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)		
	2019	2020
CHIFFRE D'AFFAIRES	94,2	75,9
Recettes de péage	94,2	75,9
% Évolution	-	-19,5%
Revenus des activités annexes	0,0	0,0
AUTRES REVENUS D'EXPLOITATION	0,0	0,0
CHARGES D'EXPLOITATION (hors amortissements)	-22,3	-24,3
Achats et charges externes (1)	-15,7	-21,2
Charges de personnel (2)	-1,1	1,1
Impôts et taxes	-5,5	-4,2
Autres charges d'exploitation	0,0	0,0
EBITDA	71,9	51,6
Marge d'Ebitda (%)	76,3%	68,0%
Amortissements et provisions (3)	-7,7	-7,8
EBIT	64,2	43,8
PRODUITS FINANCIERS	0,0	0,1
Dividendes reçus	0,0	0,0
CHARGES FINANCIERES	-34,4	-31,6
Charges financières sur emprunts	-34,4	-31,6
RESULTAT FINANCIER	-34,4	-31,5
RESULTAT COURANT AVANT IMPOTS	29,7	12,3
RESULTAT EXCEPTIONNEL	0,0	0,0
Impôt sur les sociétés	-9,5	-4,0
RESULTAT NET	20,3	8,3
Marge nette (%)	21,5%	10,9%
Flux de trésorerie (en M€ courants)		
OPERATIONS D'INVESTISSEMENT	-1,7	-1,1
Acquisition d'immobilisations	-1,7	-1,1
OPERATIONS DE FINANCEMENT	-16,8	-11,6
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	-14,0	-9,2
Opérations en capital	0,0	0,0
Bilan simplifié (en M€ courants)		
ACTIF	1 121,4	1 118,9
Actifs corporels et incorporels immobilisés (4)	767,4	759,3
PASSIF	1 121,4	1 118,9
Capitaux propres	225,7	230,6
Autres fonds propres	0,0	0,0
Provisions pour risques et charges	1,6	2,4
Emprunts et dettes financières	888,0	877,7
Endettement financier net	780,0	747,5

(1) : Y compris redevance domaniale

(2) : Y compris participation

(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 2020, la société APRR était détenue indirectement par Eiffage à hauteur de 52,0 % ainsi que par plusieurs fonds d'investissement à hauteur de 48,0 %.

Éléments de contexte

- Les évolutions des tarifs au 1^{er} février 2020 sont de + 0,87 % pour toutes les classes.

Fait marquant 2020

- La crise sanitaire a grandement impacté la société APRR. En effet, les mesures de confinement et de restriction de déplacement imposées par l'État pour lutter contre la pandémie de Covid-19 ont fortement affecté le trafic, en particulier le trafic VL.
- APRR a repris depuis mars 2020 l'exploitation de l'A79 dans l'Allier entre Sazeret et Digoïn concédée au concessionnaire Aliae.

Trafic 2020

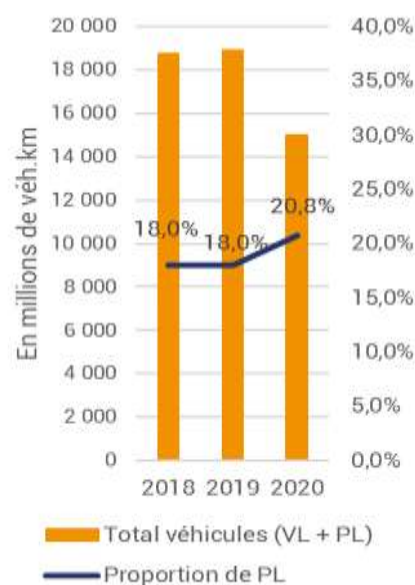
Trafic moyen

22 055 véh / jour

Évolution 2020 / 2019

- 20,8 %

 **- 23,5 %**  **- 8,3 %**

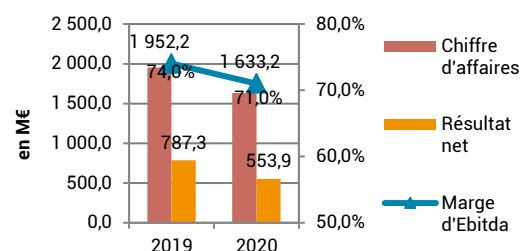


Chiffre d'affaires
1633,2 M€
- 16,3 %

La baisse des recettes de péage* (- 16,3 %) s'explique par la baisse du trafic (- 20,9 %) qu'atténue la hausse du TMKP (+ 5,7 %).

La hausse du TMKP s'explique par :

- une augmentation des tarifs (0,9 %),
- des effets de structure du trafic favorables (+ 3,7 %).



EBITDA
1159,7 M€
- 19,8 %

La baisse de 19,8 % (- 285,6 M€) de l'EBITDA, liée à la baisse du CA (- 319,0 M€), est atténuée par la diminution globale des charges d'exploitation de 5,9 % (- 32,8 M€). Cette dernière s'explique par :

- une diminution des impôts et taxes de 17,3 % (- 35,8 M€) due à la baisse de la TAT de 20,2 % (- 26,1 M€) en raison de la forte chute du trafic, ainsi qu'à la baisse de la CET de 15,2 % (- 8,1 M€),
- une légère baisse de 0,6 % (- 1,0 M€) des charges de personnel ; la forte baisse de l'intéressement-participation de 34,4 % (- 8,0 M€) est compensée par la hausse des salaires et traitements de 1,7 % (+ 1,7 M€) et par celle des charges sociales et engagements sociaux différés de 11,2 % (+ 5,3 M€), due à une charge exceptionnelle,
- une hausse de 2,3 % (- 3,9 M€) des achats et charges externes liée à la hausse de la redevance domaniale et des prestations et charges externes à la suite, notamment, de l'instauration d'une nouvelle convention de management fees par Eiffage pour 11,9 M€.

Résultat net
553,9 M€
- 29,6 %

Outre la baisse de l'EBITDA, l'évolution du résultat net (- 233,4 M€) résulte des principaux éléments suivants :

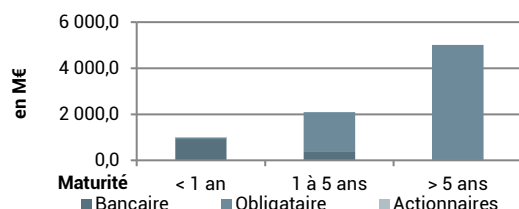
- une forte dégradation du résultat financier (- 65,0 %, soit - 41,0 M€) en raison de la forte baisse des dividendes reçus (- 33,2 %, soit - 45,8 M€), de la diminution des intérêts sur créances de 17,9 % (- 5,7 M€) et de celle autres produits financiers de 44,2 % (- 6,6 M€), malgré une baisse des charges financières de 14,1 % (- 17,1 M€),
- une progression des dotations aux amortissements (+ 5,4 %, soit + 20,3 M€), principalement en raison de l'augmentation des dotations aux amortissements de caducité (en hausse de 5,7 %, soit une hausse de 17,3 M€) liée à l'effet année pleine de la mise en service fin 2019 de la troisième voie sur l'A6 Nord entre Auxerre nord et l'aire de Venoy Grosse-Pierre dans le sens Paris-Lyon,
- une forte baisse du montant d'IS versé (- 32,5 %, soit - 110,3 M€).

Endettement financier net

7125,8 M€
+ 0,4 %

La légère augmentation de 25,5 M€ de la dette financière nette s'explique par :

- une diminution de la dette financière brute en raison d'une baisse des emprunts et dettes de 5,7 % (- 498,9 M€),
- une diminution de la trésorerie de 32,6 % (- 524,4 M€).



Dividendes versés

650,0 M€
- 13,5 %

Le dividende versé en 2020 par APRR correspond :

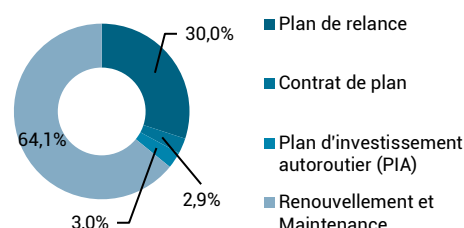
- au solde des dividendes de l'exercice 2019 non encore versés pour 416,0 M€,
- à un acompte sur le dividende 2020 pour 234,0 M€.

Investissements

272,8 M€
- 7,3 %

Les investissements sont en baisse de 7,3 % (- 21,6 M€) par rapport à 2019. Cette évolution s'explique par :

- les investissements liés au contrat de plan 2014-2018 qui diminuent de 57,4 % (- 10,5 M€),
- une baisse de 22,3 % (- 23,5 M€) des investissements du plan de relance ; ceux-ci concernent l'élargissement de l'A75 entre Clermont et le Crest, l'aménagement du Nœud de Montmarault entre l'A71 et la RN79, et le Nœud de Sevenans entre l'A36 et la RN1019,
- une augmentation de 6,2 M€ des investissements du plan d'investissement autoroutier, qui s'élèvent à 8,2 M€ en 2020 ; ce plan en est encore à son début et concerne principalement 16 passages à faune, le demi-diffuseur de Châlon Champforgeuil ainsi que la création de parkings,
- une augmentation de 18,8 % (+ 16,7 M€) des autres investissements 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)		
	2019	2020
CHIFFRE D'AFFAIRES	1 952,2	1 633,2
Recettes de péage	1 891,6	1 577,7
% Évolution	-	-16,6%
Revenus des activités annexes	60,6	55,5
AUTRES REVENUS D'EXPLOITATION	46,6	47,2
CHARGES D'EXPLOITATION (hors amortissements)	-553,5	-520,7
Achats et charges externes (1)	-171,1	-175,0
Charges de personnel (2)	-172,0	-171,0
Impôts et taxes	-206,4	-170,6
Autres charges d'exploitation	-4,0	-4,1
EBITDA	1 445,3	1 159,7
Marge d'Ebitda (%)	74,0%	71,0%
Amortissements et provisions (3)	-379,4	-393,7
EBIT	1 066,0	766,0
PRODUITS FINANCIERS	184,8	126,7
Dividendes reçus	138,3	92,4
CHARGES FINANCIERES	-121,7	-104,6
Charges financières sur emprunts	-115,7	-100,0
RESULTAT FINANCIER	63,1	22,1
RESULTAT COURANT AVANT IMPOTS	1 129,0	788,1
RESULTAT EXCEPTIONNEL	-2,1	-4,8
Impôt sur les sociétés	-339,7	-229,4
RESULTAT NET	787,3	553,9
Marge nette (%)	40,3%	33,9%
Flux de trésorerie (en M€ courants)		
OPERATIONS D'INVESTISSEMENT	-247,8	-245,7
Acquisition d'immobilisations	-248,9	-246,5
OPERATIONS DE FINANCEMENT	-152,7	-1 144,9
Dividendes versés	-751,7	-650,0
Subventions d'investissement reçues	0,5	3,3
Émission de nouveaux emprunts	1 608,0	1 500,0
Remboursement d'emprunts	-1 004,2	-1 983,4
Opérations en capital	0,0	0,0
Bilan simplifié (en M€ courants)		
ACTIF	9 972,0	9 317,3
Actifs corporels et incorporels immobilisés (4)	5 694,3	5 569,3
PASSIF	9 972,0	9 317,3
Capitaux propres	595,8	503,4
Autres fonds propres	164,7	164,7
Provisions pour risques et charges	66,5	60,0
Emprunts et dettes financières	8 707,4	8 208,5
Endettement financier net	7 100,3	7 125,8

(1) : Y compris redevance domaniale

(2) : Y compris participation

(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

- La société 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 2020

- En raison de l'impact de la crise sanitaire sur les travaux, le concédant a accordé au concessionnaire Arcos un délai supplémentaire de 61 jours pour la construction de l'autoroute. La mise en service est ainsi prévue début 2022.

Trafic 2020

Trafic moyen

/

Évolution 2020 / 2019

/



/



/

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 4,8 M€ en 2020, en hausse de 6,8 % (+ 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 2020.

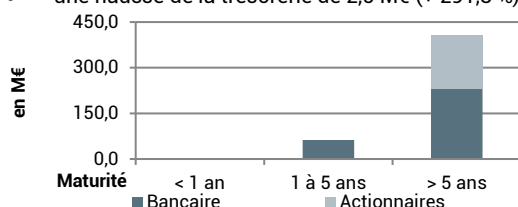
Le résultat financier reste nul sous l'effet des transferts de charges financières qui viennent compenser le montant des intérêts sur emprunts. En effet, les intérêts sur emprunts constituent des frais financiers intercalaires qui sont immobilisés en immobilisations du domaine concédé. En 2020, le montant des charges financières sur emprunts a augmenté de 26,7 % (+ 4,3 M€) pour atteindre 20,5 M€, en lien avec la hausse de l'encours des crédits bancaires.

Endettement financier net

483,1 M€
+ 26,4 %

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

- une augmentation de la dette brute de 103,2 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 hausse de la trésorerie de 2,5 M€ (+ 291,8 %).



Dividendes versés

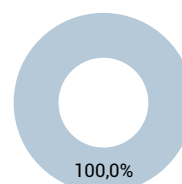
0,0 M€
np

Aucun dividende n'a été versé en 2020.

Investissements

89,6 M€
- 60,2 %

Les investissements ont diminué de 60,2 % en 2020, passant de 225,0 M€ à 89,6 M€. Les investissements réalisés correspondent notamment au démarrage de la mise en œuvre de la couche de forme, des premières couches de chaussées et à l'approvisionnement des équipements d'exploitation. À fin 2020, les travaux de terrassement et de génie civil étaient en voie d'achèvement.



■ Autres

Compte de résultat simplifié (en M€ courants)			2019	2020
CHIFFRE D'AFFAIRES			0,0	0,0
Recettes de péage			0,0	0,0
% Évolution			-	#DIV/0!
Revenus des activités annexes			0,0	0,0
AUTRES REVENUS D'EXPLOITATION			4,5	4,8
CHARGES D'EXPLOITATION (hors amortissements)			-4,5	-4,9
Achats et charges externes (1)			-4,5	-4,8
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	-0,1
Marge d'Ebitda (%)				
Amortissements et provisions (3)			0,0	0,0
EBIT			0,0	-0,1
PRODUITS FINANCIERS			16,2	20,5
Dividendes reçus			0,0	0,0
CHARGES FINANCIERES			-16,2	-20,5
Charges financières sur emprunts			-16,2	-20,5
RESULTAT FINANCIER			0,0	0,0
RESULTAT COURANT AVANT IMPOTS			0,0	-0,1
RESULTAT EXCEPTIONNEL			0,0	0,1
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			-225,0	-89,6
Acquisition d'immobilisations			-225,0	-89,6
OPERATIONS DE FINANCEMENT			237,9	88,6
Dividendes versés			0,0	0,0
Subventions d'investissement reçues			0,0	0,0
Émission de nouveaux emprunts			237,9	88,6
Remboursement d'emprunts			0,0	0,0
Opérations en capital			0,0	0,0
Bilan simplifié (en M€ courants)				
ACTIF			465,3	587,9
Actifs corporels et incorporels immobilisés (4)			443,2	570,4
PASSIF			465,3	587,9
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			383,2	486,5
Endettement financier net			382,4	483,1

(1) : Y compris redevance domaniale

(2) : Y compris participation

(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 des tarifs au 1^{er} février 2020 sont les suivantes :
 - + 0,99 % pour la classe 1,
 - + 0,99 % pour la classe 2,
 - + 1,10 % pour la classe 3,
 - + 1,06 % pour la classe 4,
 - + 0,99 % pour la classe 5.

Faits marquants 2020

- La crise sanitaire a grandement impacté la société Arcour. En effet, les mesures de confinement et de restriction de déplacement imposées par l'État pour lutter contre la pandémie de Covid-19 ont fortement affecté le trafic.

Trafic 2020

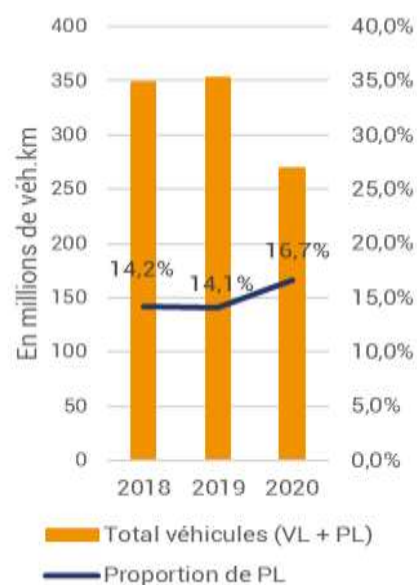
Trafic moyen

7 303 véh / jour

Évolution 2020 / 2019

- 23,7 %

- 26,0 % - 9,8 %



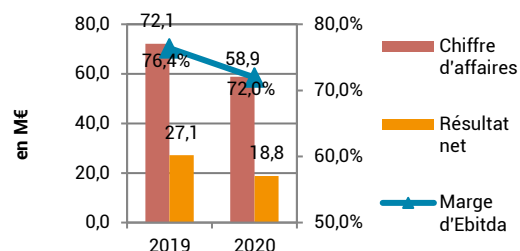
Chiffre d'affaires

58,9 M€
- 18,4 %

La baisse des recettes de péage* (- 18,5 %) s'explique par la baisse du trafic (- 23,7 %) qu'atténue la hausse du TMKP (+ 6,1 %).

La hausse du TMKP s'explique par :

- une augmentation des tarifs (+ 1,4 %),
- des effets de structure du trafic favorables (+ 3,0 %),
- des effets de structure des tarifs favorables (+ 0,6 %).



EBITDA

42,3 M€
- 23,1 %

Compte tenu de la baisse du CA (- 13,3 M€), la diminution de l'EBITDA (- 12,8 M€) est atténuée par la baisse de 3,9 % (- 1,0 M€) des charges d'exploitation, qui s'explique par :

- une faible baisse des achats et charges externes de 0,2 % ; la forte diminution du gros entretien sur chaussées de 66,3 % (- 0,6 M€) due aux différences de nature des travaux réalisés (le gros entretien en 2020 a porté sur des aires et en 2019 sur des chaussées) est compensée par la hausse de 2,8 % (+ 0,5 M€) des autres prestations et charges externes,
- une diminution des impôts et taxes de 21,9 % (- 1,0 M€) expliquée par la baisse de la TAT de 23,4 % (- 0,6 M€) en raison de la forte chute du trafic ainsi que par la baisse de la CET de 20,9 % (- 0,4 M€).

Résultat net

18,8 M€
- 30,9 %

Au regard de la progression de l'EBITDA, l'importante baisse du résultat net (- 8,4 M€) s'explique par :

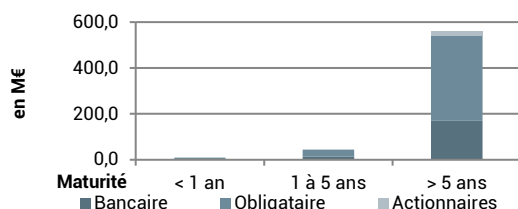
- une diminution de 15,5 % des dotations aux amortissements (- 1,3 M€) provenant principalement de la baisse des dotations aux amortissements renouvelables de 50,4 % (- 0,6 M€),
- une baisse des autres dotations aux provisions pour grosses réparations de 106,9 % (- 1,4 M€),
- une baisse de l'IS de 40,1 % (- 2,0 M€) liée à la dégradation du résultat avant impôts,
- une légère amélioration du résultat financier (+ 3,3 %, soit + 0,5 M€) résultant de la diminution de 2,4 % de la dette financière nette.

Endettement financier net

564,7 M€
- 2,4 %

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

- une baisse de la dette brute de 4,0 M€ provenant du remboursement en 2020 de 5,1 M€ des dettes obligataires et BEI,
- une hausse de la trésorerie de 25,6 % (+ 9,9 M€).



Dividendes versés

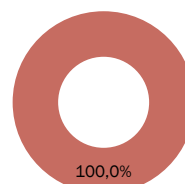
0,0 M€
np

Aucun dividende n'a été versé en 2020.

Investissements

7,8 M€
- 7,8 %

Les investissements de la société s'élèvent à 7,8 M€ en 2020, en baisse de 0,7 M€ (soit - 7,8 %) par rapport à 2019. Les investissements réalisés ont concerné principalement le rechargement des couches de roulement des chaussées sur la section courante.



* 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)		
	2019	2020
CHIFFRE D'AFFAIRES	72,1	58,9
Recettes de péage	71,7	58,4
% Évolution	-	-18,5%
Revenus des activités annexes	0,4	0,4
AUTRES REVENUS D'EXPLOITATION	9,0	8,5
CHARGES D'EXPLOITATION (hors amortissements)	-26,0	-25,0
Achats et charges externes (1)	-21,6	-21,6
Charges de personnel (2)	0,0	0,0
Impôts et taxes	-4,4	-3,5
Autres charges d'exploitation	0,0	0,0
EBITDA	55,1	42,3
Marge d'Ebitda (%)	76,4%	72,0%
Amortissements et provisions (3)	-9,0	-7,0
EBIT	46,1	35,3
PRODUITS FINANCIERS	17,0	17,3
Dividendes reçus	0,0	0,0
CHARGES FINANCIERES	-31,1	-30,9
Charges financières sur emprunts	-30,7	-30,9
RESULTAT FINANCIER	-14,1	-13,6
RESULTAT COURANT AVANT IMPOTS	32,1	21,7
RESULTAT EXCEPTIONNEL	0,0	0,0
Impôt sur les sociétés	-4,9	-3,0
RESULTAT NET	27,1	18,8
Marge nette (%)	37,6%	31,9%
Flux de trésorerie (en M€ courants)		
OPERATIONS D'INVESTISSEMENT	-8,5	-7,8
Acquisition d'immobilisations	-8,5	-7,8
OPERATIONS DE FINANCEMENT	-25,1	-5,1
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	-25,1	-5,1
Opérations en capital	0,0	0,0
Bilan simplifié (en M€ courants)		
ACTIF	820,9	830,7
Actifs corporels et incorporels immobilisés (4)	759,1	758,8
PASSIF	820,9	830,7
Capitaux propres	182,8	200,6
Autres fonds propres	0,0	0,0
Provisions pour risques et charges	6,9	6,8
Emprunts et dettes financières	617,4	613,4
Endettement financier net	578,6	564,7

(1) : Y compris redevance domaniale

(2) : Y compris participation

(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 des tarifs au 1^{er} février 2020 sont les suivantes :
 - 1,07 % pour la classe 1,
 - 1,06 % pour la classe 2,
 - 1,07 % pour la classe 3,
 - 1,06 % pour la classe 4,
 - 1,04 % pour la classe 5.

Faits marquants 2020

- La crise sanitaire a grandement impacté la société Area. En effet, les mesures de confinement et de restriction de déplacement imposées par l'État pour lutter contre la pandémie de Covid-19 ont fortement affecté le trafic.

Trafic 2020

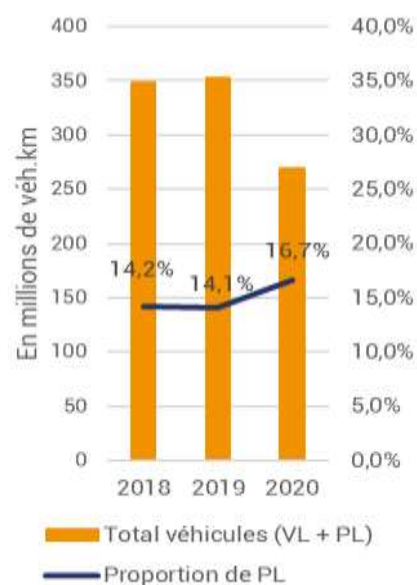
Trafic moyen

29 597 véh / jour

Évolution 2020 / 2019

- 21,8 %

- 22,9 % - 9,5 %



Chiffre d'affaires

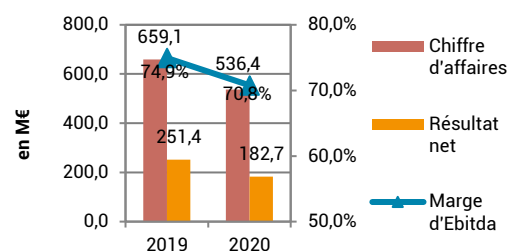
526,4 M€

- 18,6 %

La baisse des recettes de péage* (- 18,6 %) s'explique par la baisse du trafic (- 21,9 %) qu'atténue la hausse du TMKP (+ 3,7 %).

La hausse du TMKP s'explique par :

- une augmentation des tarifs (+ 1,1 %),
- des effets de structure du trafic favorables (+ 2,0 %).



EBITDA

379,6 M€

- 23,1 %

Compte tenu de l'évolution du CA (- 122,7 M€), la diminution de l'EBITDA de 114,3 M€ est atténuée par la baisse des charges d'exploitation de 4,6 % (- 8,2 M€), avec :

- une diminution des impôts et taxes de 17,6 %, (- 11,1 M€) expliquée par la baisse de la TAT de 21,4 % (- 8,2 M€) en raison de la forte chute du trafic ainsi que par la baisse de la CET de 16,8 % (- 2,9 M€),
- une baisse de 2,0 % (- 1,2 M€) des charges de personnel ; la forte baisse de l'intéressement-participation de 27,9 % (- 2,6 M€) est compensée par la hausse des charges sociales et engagements sociaux différés de 10,4 % (+ 1,8 M€) due à une charge exceptionnelle de 2,0 M€ liée à la modification du mode de comptabilisation de l'augmentation de capital réservée aux salariés,
- une hausse des autres prestations et charges externes de 13,1 % (+ 2,1 M€) à la suite notamment de la refacturation par APRR d'une partie des management fees Eiffage (+ 3,0 M€) mis en place à la suite de l'accord de cession Macquarie/Atlas/Eiffage.

Résultat net

182,7 M€

- 27,3 %

Au-delà de la progression de l'EBITDA, l'évolution du résultat net (- 68,7 M€) s'explique par divers effets contraires :

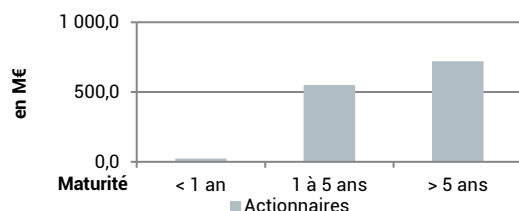
- une augmentation des dotations aux amortissements (+ 2,5 %, soit + 2,3 M€), partiellement compensée par une augmentation des reprises de provisions de 1,5 M€ (+ 254,8 %),
- une baisse de l'IS de 32,2 % (- 42,0 M€),
- une hausse du résultat financier de 19,9 % (+ 4,4 M€) qui s'explique par des produits financiers stables (+ 6,9 % soit 0,3 M€) ainsi que par des charges financières en baisse (- 15,4 %, soit - 4,1 M€) ; en effet, si la dette financière nette progresse de 10,6 %, les charges financières diminuent grâce au différentiel de taux favorable entre les prêts remboursés et ceux contractés ; en 2020, Area a remboursé 200 M€ à 2,3 % et contracté des prêts de 200 M€ et 100 M€ aux taux respectifs de 0 % et 1,3 %.

Endettement financier net

1280,3 M€
+ 10,6 %

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

- une hausse de la dette brute de 129,8 M€ provenant principalement d'une augmentation nette de 122,3 M€ des prêts miroirs consentis par APRR,
- une augmentation de la trésorerie de 6,6 M€ (+ 20,2 %).



Dividendes versés

197,8 M€
- 19,2 %

Le dividende versé en 2020 par Area correspond :

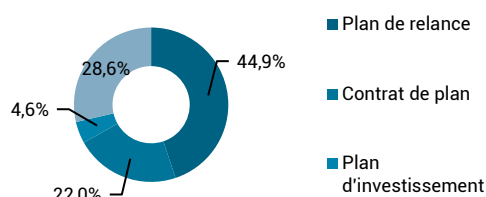
- au solde des dividendes de l'exercice 2019 non encore versés pour 124,0 M€,
- à un acompte sur le dividende 2020 pour 73,8 M€.

Investissements

195,4 M€
- 11,9 %

La baisse des investissements (- 26,3 M€) résulte de :

- la diminution de 20,5 % (- 11,1 M€) des investissements liés au contrat de plan 2014-2018 ; en 2020, Area a réalisé 65,6 % du contrat de plan qui concerne principalement le nœud de Chambéry ainsi que l'élargissement de l'A41 près d'Annecy,
- la diminution de 23,7 % (- 27,2 M€) des investissements du plan de relance ; en 2020, Area a réalisé 51,9 % de son plan de relance qui correspond à l'aménagement de l'A48 et l'A480 entre Saint Egrève et Claix près de Grenoble,
- l'augmentation des investissements du plan d'investissement autoroutier de 361,3 % (+ 7,0 M€),
- la hausse des investissements de maintenance, de 9,9 % (+ 5,0 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)		
	2019	2020
CHIFFRE D'AFFAIRES	659,1	536,4
Recettes de péage	642,8	522,7
% Évolution	-	-18,7%
Revenus des activités annexes	16,3	13,7
AUTRES REVENUS D'EXPLOITATION	12,3	12,5
CHARGES D'EXPLOITATION (hors amortissements)	-177,4	-169,3
Achats et charges externes (1)	-49,7	-51,9
Charges de personnel (2)	-62,5	-61,3
Impôts et taxes	-62,9	-51,9
Autres charges d'exploitation	-2,3	-4,2
EBITDA	494,0	379,6
Marge d'Ebitda (%)	74,9%	70,8%
Amortissements et provisions (3)	-90,2	-90,8
EBIT	403,8	288,8
PRODUITS FINANCIERS	4,5	4,8
Dividendes reçus	0,1	0,0
CHARGES FINANCIERES	-26,5	-22,4
Charges financières sur emprunts	-25,2	-21,4
RESULTAT FINANCIER	-22,0	-17,6
RESULTAT COURANT AVANT IMPOTS	381,8	271,2
RESULTAT EXCEPTIONNEL	0,0	-0,1
Impôt sur les sociétés	-130,4	-88,4
RESULTAT NET	251,4	182,7
Marge nette (%)	38,1%	34,1%
Flux de trésorerie (en M€ courants)		
OPERATIONS D'INVESTISSEMENT	-223,3	-198,3
Acquisition d'immobilisations	-223,6	-198,5
OPERATIONS DE FINANCEMENT	-145,4	-63,9
Dividendes versés	-244,7	-197,8
Subventions d'investissement reçues	0,8	2,2
Émission de nouveaux emprunts	0,0	0,0
Remboursement d'emprunts	-38,3	-167,2
Opérations en capital	0,0	0,0
Bilan simplifié (en M€ courants)		
ACTIF	1 626,3	1 733,2
Actifs corporels et incorporels immobilisés (4)	1 449,8	1 552,6
PASSIF	1 626,3	1 733,2
Capitaux propres	262,3	247,6
Autres fonds propres	0,0	0,0
Provisions pour risques et charges	18,3	16,7
Emprunts et dettes financières	1 189,8	1 319,6
Endettement financier net	1 157,1	1 280,3

(1) : Y compris redevance domaniale

(2) : Y compris participation

(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.
- Le réseau autoroutier d'ASF est le plus étendu parmi les réseaux autoroutiers concédés. La société ASF génère à elle seule 30,4 % du chiffre d'affaires du secteur en 2020.

Éléments de contexte

- Les évolutions des tarifs au 1^{er} février 2020 sont de + 0,96 % pour toutes les classes

Faits marquants 2020

- La crise sanitaire a grandement impacté la société ASF. En effet, les mesures de confinement et de restriction de déplacement imposées par l'État pour lutter contre la pandémie de Covid-19 ont fortement affecté le trafic.
- Dans le cadre du Plan de Relance Autoroutier, sont intervenues les mises en service, le 21 février 2020, de l'élargissement à 2x3 voies de la section de l'A9 entre Le Boulou et le Perthus (9km) et, le 23 mars 2020, de l'élargissement à 2x3 voies de la section de l'A63 entre Saint-Geours de Maremme et Ondres (27km).

Trafic 2020

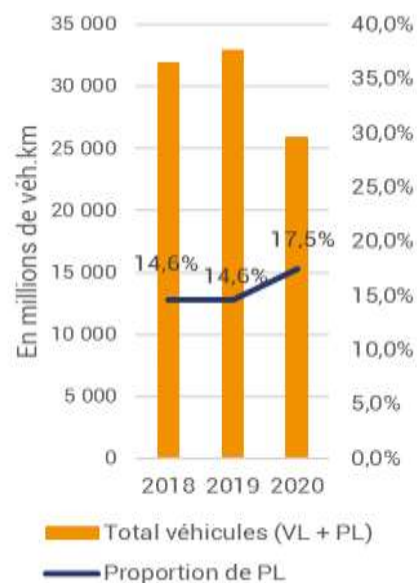
Trafic moyen

26 187 véh / jour

Évolution 2020 / 2019

- 21,4 %

 **- 24,1 %**  **- 5,8 %**



Chiffre d'affaires

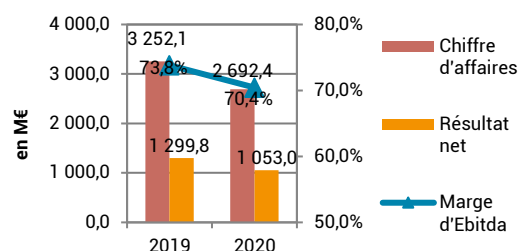
2692,4 M€

- 17,2 %

La baisse des recettes de péage* (- 17,1 %) s'explique par la baisse du trafic (- 21,4 %) qu'atténue la hausse du TMKP (+ 5,5 %).

La hausse du TMKP s'explique par :

- une augmentation des tarifs (+ 1,0 %),
- des effets de structure du trafic favorables (+ 3,5 %).



EBITDA

1896,7 M€

- 21,0 %

Compte tenu de la baisse du CA (- 559,7 M€), la baisse de l'EBITDA de 504,1 M€ est atténuée par une diminution de 9,7 % (- 100,6 M€) des charges d'exploitation qui s'explique par :

- une diminution des impôts et taxes de 18,5 % (soit - 65,5 M€) liée principalement à la baisse de 20,6 % (- 47,6 M€) de la TAT à la suite de la baisse du trafic et à celle de la CET de 19,6 % (- 17,7 M€),
- une diminution des charges de personnel de 5,5 % (- 15,4 M€) provenant de la diminution des salaires et traitements de 5,4 % (- 8,2 M€) liée à la baisse de 3,2 % des effectifs ainsi qu'à la diminution de 17,8 % (- 8,1 M€) du poste intéressement et participation,
- la diminution de 4,9 % (- 19,7 M€) des achats et charges externes due principalement à la baisse de 13,2 % (- 20,7 M€) des autres prestations,

La baisse de l'EBITDA est également accentuée par la baisse des autres revenus d'exploitation (- 24,5 %, soit - 45,0 M€), poste qui avait connu un pic en 2019 car il intégrait les indemnités d'assurance perçues au titre du mouvement des gilets jaunes.

Résultat net

1053,0 M€

- 19,0 %

Outre la baisse de l'EBITDA, la forte baisse du résultat net (- 19,0 %, soit - 246,8 M€) résulte de :

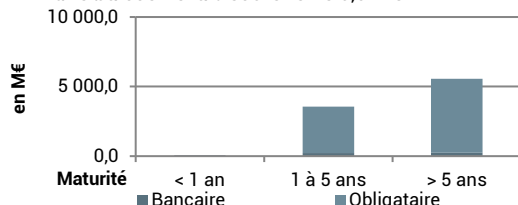
- une hausse du résultat financier de 136,3 % (+ 86,3 M€) en raison d'une augmentation de 26,1 % des dividendes reçus d'Escota (soit + 56,0 M€) ainsi qu'une baisse des charges financières de 20,9 % (- 34,1 M€) à la suite principalement du remboursement de près de 1,8 Md€ d'obligations à taux élevés entre 2019 et 2020,
- l'augmentation des dotations aux amortissements de 4,9 % (+ 28,6 M€) qui s'explique par une hausse des amortissements de caducité (+ 30,2 M€, soit + 5,7 %) liée notamment à la mise en service de deux élargissements au titre du plan de relance, mais aussi par celle de 160,8 % (+ 15,6 M€) des dotations aux provisions principalement due à l'augmentation des provisions pour grosses réparations et à un effet de base 2019 de reprise de provisions à la suite de l'extinction de certains risques,
- une diminution de l'impôt sur les sociétés de 35,8 % (- 209,5 M€) en raison de la baisse des résultats.

Endettement financier net

9347,2 M€
- 7,4 %

La diminution de l'endettement financier net de 744,9 M€ s'explique par :

- une baisse de la dette brute de 748,4 M€ provenant principalement du remboursement, en 2020, de divers emprunts bancaires et obligataires pour un montant global de 742,6 M€,
- une baisse de la trésorerie de 3,5 M€.



Dividendes versés

896,2 M€
- 23,6 %

Le dividende versé en 2020 par ASF correspond :

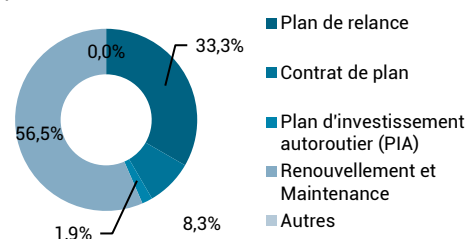
- au solde des dividendes de l'exercice 2019 non encore versés pour 896,2 M€,
- au non-versement d'un acompte sur dividendes contrairement à l'année précédente.

Investissements

233,6 M€
- 38,9 %

La baisse des investissements de 149,0 M€ s'explique par :

- une baisse de 73,6 % (- 53,9 M€) des investissements liés au contrat de plan 2012-2016, qui concernent les reliquats d'opérations déjà mises en service comme l'élargissement de l'A63 (2018) et le dédoublement de l'A9 (2017),
- une baisse des investissements du plan de relance de 54,9 % (- 94,7 M€) avec la mise en service des élargissements de l'A63 et de l'A9 ainsi que la poursuite des travaux d'élargissement d'une section de l'A61,
- une baisse de 3,7 % (- 5,1 M€) des investissements de maintenance,
- une hausse (+ 4,7 M€) des investissements liés au plan d'investissement autoroutier.



* 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)		
	2019	2020
CHIFFRE D'AFFAIRES	3 252,1	2 692,4
Recettes de péage	3 186,3	2 642,4
% Évolution	-	-17,1%
Revenus des activités annexes	65,8	50,0
AUTRES REVENUS D'EXPLOITATION	183,6	138,6
CHARGES D'EXPLOITATION (hors amortissements)	-1 034,9	-934,3
Achats et charges externes (1)	-402,6	-382,9
Charges de personnel (2)	-277,6	-262,2
Impôts et taxes	-354,7	-289,2
Autres charges d'exploitation	0,0	0,0
EBITDA	2 400,8	1 896,7
Marge d'Ebitda (%)	73,8%	70,4%
Amortissements et provisions (3)	-585,6	-621,4
EBIT	1 815,2	1 275,3
PRODUITS FINANCIERS	226,2	278,4
Dividendes reçus	214,7	270,7
CHARGES FINANCIERES	-162,9	-128,8
Charges financières sur emprunts	-162,9	-128,8
RESULTAT FINANCIER	63,3	149,6
RESULTAT COURANT AVANT IMPOTS	1 878,5	1 424,9
RESULTAT EXCEPTIONNEL	6,4	3,7
Impôt sur les sociétés	-585,1	-375,6
RESULTAT NET	1 299,8	1 053,0
Marge nette (%)	40,0%	39,1%
Flux de trésorerie (en M€ courants)		
OPERATIONS D'INVESTISSEMENT	-252,8	-178,9
Acquisition d'immobilisations	-382,7	-233,6
OPERATIONS DE FINANCEMENT	-1 430,1	-1 623,9
Dividendes versés	-1 173,4	-896,2
Subventions d'investissement reçues	4,5	12,2
Émission de nouveaux emprunts	1 014,5	2,7
Remboursement d'emprunts	-1 275,7	-742,6
Opérations en capital	0,0	0,0
Bilan simplifié (en M€ courants)		
ACTIF	12 690,0	11 904,4
Actifs corporels et incorporels immobilisés (4)	9 803,6	9 420,7
PASSIF	12 690,0	11 904,4
Capitaux propres	1 112,1	1 260,4
Autres fonds propres	203,3	203,3
Provisions pour risques et charges	450,6	477,1
Emprunts et dettes financières	10 102,2	9 353,8
Endettement financier net	10 092,1	9 347,2

(1) : Y compris redevance domaniale

(2) : Y compris participation

(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 2020, la société Atlandes est détenue à hauteur de 7,5 % par NGE Concession, de 10,2 % par Egis Investment Partners (EIP) 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 des tarifs au 1^{er} février 2020 sont les suivantes :
 - + 0,00 % pour la classe 1,
 - + 0,00 % pour la classe 2,
 - + 0,39 % pour la classe 3*,
 - + 0,39 % pour la classe 4*,
 - + 0,00 % pour la classe 5.

Faits marquants 2020

- La crise sanitaire a grandement impacté la société Atlandes. En effet, les mesures de confinement et de restriction de déplacement imposées par l'État pour lutter contre la pandémie de Covid-19 ont fortement affecté le trafic, en particulier le trafic VL.

Trafic 2020

Trafic moyen

21 871 véh / jour

Évolution 2020 / 2019

- 21,7 %

- 28,9 % - 6,1 %



* 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.

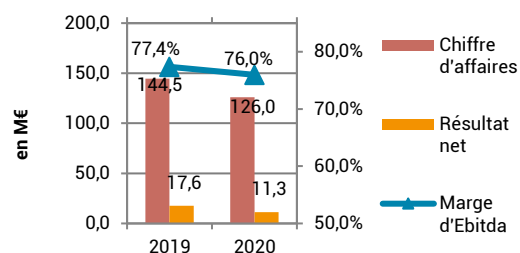
Chiffre d'affaires

126,0 M€
- 12,8 %

La baisse des recettes de péage* (- 12,8 %) s'explique par la baisse du trafic (- 21,7 %) qu'atténue la hausse du TMKP (+ 11,5 %).

La hausse du TMKP s'explique par :

- une augmentation des tarifs (+ 0,5 %),
- des effets de structure du trafic favorables (+ 8,6 %).



EBITDA

95,7 M€
- 14,4 %

Au-delà de la baisse du CA (- 18,2 M€), la baisse de l'EBITDA de 16,1 M€ résulte de :

- une faible diminution des achats et charges externes de 1,6 % (- 0,4 M€), après neutralisation en 2019 des investissements comptabilisés en charges et transférés en immobilisations, provenant principalement de la baisse du contrat d'exploitation de 5,8 % (- 0,6 M€),
- une stabilisation des charges de personnel (+ 1,4 %),
- une diminution des impôts et taxes de 17,7 % (- 1,7 M€) liée principalement à la baisse de 21,3 % (- 1,1 M€) de la TAT et à celle de la CET de 14,6 % (- 0,6 M€).

La diminution des investissements comptabilisés en charges est compensée par la baisse de la production immobilisée de 5,2 M€ et est sans impact sur l'EBITDA.

Résultat net

11,3 M€
- 26,4 %

Au-delà de la baisse de l'EBITDA, la baisse du résultat net (- 6,3 M€) est la conséquence :

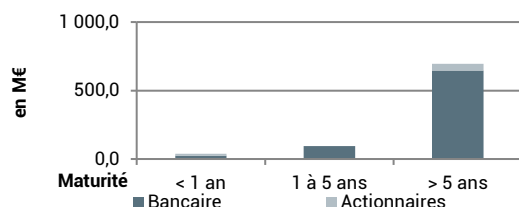
- d'une amélioration du résultat financier de 2,3 M€ (+ 4,4 %) grâce à la baisse des charges financières sur emprunts (- 4,4 %, soit - 2,3 M€) en raison de la diminution de l'endettement financier brut et notamment de la dette actionnaires dont le taux s'élève à 9,0 %,
- d'une baisse des dotations aux amortissements (- 8,6 %, soit - 2,4 M€) ; l'amortissement de caducité diminue de 11,9 % (- 2,6 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 1,6 % (- 0,2 M€),
- de la diminution du montant d'IS versé (- 42,5 %, soit - 4,8 M€).

Endettement financier net

755,6 M€
- 4,6 %

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

- une diminution de la dette brute de 31,6 M€ (baisse de la dette actionnaires de 12,3 M€ et de la dette bancaire de 19,3 M€),
- une hausse de la trésorerie disponible de 6,8 % (+ 4,5 M€).



Dividendes versés

0,0 M€
- 100,0 %

Atlantes n'a pas versé de dividendes en 2020.

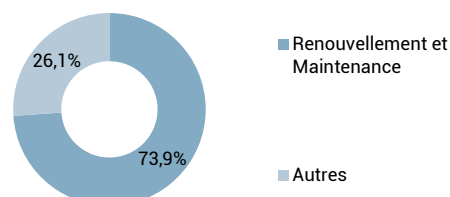
Investissements

1,0 M€
- 83,9 %

Les investissements ont fortement baissé entre 2019 et 2020 (- 5,2 M€).

Cette forte diminution s'explique principalement par la fin des travaux concernant l'opération de l'élargissement à 2x3 voies sens 1 et du diffuseur 9 prévues au cahier des charges.

Par ailleurs, les investissements de maintenance se sont élevés à 0,7 M€, en baisse de 1,0 M€ par rapport à 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)		
	2019	2020
CHIFFRE D'AFFAIRES	144,5	126,0
Recettes de péage	144,0	125,8
% Évolution	-	-12,7%
Revenus des activités annexes	0,4	0,1
AUTRES REVENUS D'EXPLOITATION	6,7	1,9
CHARGES D'EXPLOITATION (hors amortissements)	-39,4	-32,2
Achats et charges externes (1)	-28,9	-23,4
Charges de personnel (2)	-1,1	-1,1
Impôts et taxes	-9,3	-7,7
Autres charges d'exploitation	-0,1	-0,1
EBITDA	111,8	95,7
Marge d'Ebitda (%)	77,4%	76,0%
Amortissements et provisions (3)	-31,9	-29,2
EBIT	79,9	66,5
PRODUITS FINANCIERS	0,1	0,1
Dividendes reçus	0,0	0,0
CHARGES FINANCIERES	-51,1	-48,9
Charges financières sur emprunts	-51,1	-48,9
RESULTAT FINANCIER	-51,0	-48,8
RESULTAT COURANT AVANT IMPOTS	28,8	17,7
RESULTAT EXCEPTIONNEL	0,0	0,0
Impôt sur les sociétés	-11,2	-6,4
RESULTAT NET	17,6	11,3
Marge nette (%)	12,2%	9,0%
Flux de trésorerie (en M€ courants)		
OPERATIONS D'INVESTISSEMENT	-6,2	-1,0
Acquisition d'immobilisations	-6,2	-1,0
OPERATIONS DE FINANCEMENT	-41,5	-31,9
Dividendes versés	-9,4	0,0
Subventions d'investissement reçues	0,0	0,1
Émission de nouveaux emprunts	3,0	0,0
Remboursement d'emprunts	-37,7	-28,3
Opérations en capital	0,0	0,0
Bilan simplifié (en M€ courants)		
ACTIF	979,4	957,9
Actifs corporels et incorporels immobilisés (4)	897,4	869,6
PASSIF	979,4	957,9
Capitaux propres	17,7	29,1
Autres fonds propres	68,4	66,9
Provisions pour risques et charges	24,7	26,3
Emprunts et dettes financières	857,8	826,2
Endettement financier net	791,7	755,6

(1) : Y compris redevance domaniale

(2) : Y compris participation

(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 (FDPIITMA), 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 des tarifs au 1^{er} février 2020 sont de + 0,76 % pour toutes les classes.

Faits marquants 2020

- La crise sanitaire a grandement impacté la société ATMB. En effet, les mesures de confinement et de restriction de déplacement imposées par l'Etat pour lutter contre la pandémie de Covid-19 ont fortement affecté le trafic, en particulier le trafic VL.

Trafic 2020

Trafic moyen

18 383 véh / jour

Évolution 2020 / 2019

- 20,7 %

- 21,9 % - 10,9 %



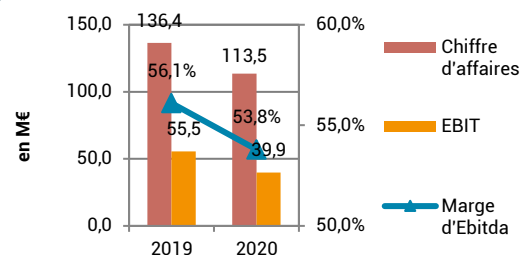
Chiffre d'affaires

113,5 M€
- 16,8 %

La baisse des recettes de péage* (- 16,8 %) s'explique par la baisse du trafic (- 20,9 %) qu'atténue la hausse du TMKP (+ 4,6 %).

La hausse du TMKP s'explique par :

- une augmentation des tarifs (+ 1,4 %),
- des effets de structure du trafic favorable (+ 2,3 %),
- des effets de structure des tarifs favorables (+ 0,3 %).



EBITDA

61,1 M€
- 20,2 %

Compte tenu de la baisse du CA (- 23,0 M€), la diminution de l'EBITDA est atténuée (- 15,4 M€) par une baisse de 12,5 % des charges d'exploitation (- 7,5 M€), avec notamment :

- une baisse de 11,9 % (- 2,9 M€) des achats et charges externes expliquée par celles de 21,6 % (- 1,4 M€) du gros entretien en raison de reports dus à la crise sanitaire, de 15,4 % (- 0,3 M€) des achats et de 15,1 % (- 1,3 M€) de la baisse des autres prestations et charges externes,
- une diminution de 11,7 % (- 2,9 M€) des charges du personnel due à une baisse de 7,0 % des salaires et traitements, en partie expliquée par une baisse de 2,0 % des effectifs de l'A40, ainsi que par une baisse de 42,2 % (- 1,3 M€) de l'intéressement et de la participation liée à la baisse des résultats,
- une diminution de 15,9 % (- 1,7 M€) des impôts et taxes principalement liée à la baisse de 20,3 % (- 1,3 M€) de la TAT et à celle de 11,4 % (- 0,4 M€) de la CET.

EBIT

39,9 M€
- 28,1 %

Au-delà de la variation de l'EBITDA, la diminution de l'EBIT (- 15,6 M€) s'explique par :

- une légère baisse des dotations aux amortissements (- 0,6 %, soit - 0,1 M€),
- une stabilité des reprises des subventions d'investissements (qui s'élèvent à 0,7 M€).

21.
22.

Endettement financier net

Non applicable

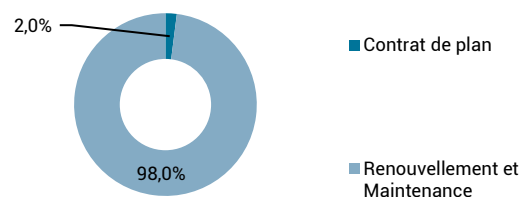
Dividendes versés

Non applicable

Investissements

17,1 M€
- 43,2 %

Les investissements pour l'Autoroute Blanche s'élèvent à 17,1 M€ en 2020, soit une baisse de 43,2 % (- 13,0 M€) par rapport à l'année précédente. Les principales dépenses pour l'Autoroute Blanche concernent l'extension et l'aménagement des aires de Bonneville, les travaux de stabilité du verrou d'Etrembières ainsi que le renouvellement des PMV/PIA.



* 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)	2019	2020
CHIFFRE D'AFFAIRES	136,4	113,5
Recettes de péage	132,5	109,9
% Évolution	-	-17,1%
Revenus des activités annexes	3,9	3,6
AUTRES REVENUS D'EXPLOITATION	0,0	0,0
CHARGES D'EXPLOITATION (hors amortissements)	-59,9	-52,4
Achats et charges externes (1)	-24,1	-21,3
Charges de personnel (2)	-24,7	-21,8
Impôts et taxes	-10,8	-9,1
Autres charges d'exploitation	-0,2	-0,2
EBITDA	76,5	61,1
Marge d'Ebitda (%)	56,1%	53,8%
Amortissements et provisions (3)	-21,1	-21,2
EBIT	55,5	39,9
OPERATIONS D'INVESTISSEMENT	-30,1	-17,1

(1) : Y compris redevance domaniale

(2) : Y compris participation

(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, valable le reste de l'année.
- Les évolutions des tarifs au 1^{er} février 2020 sont les suivantes :
 - + 1,9 % (été) et + 3,5 % (hors été) pour la classe 1,
 - + 2,5 % (été) et + 3,1 % (hors été) pour la classe 2,
 - + 2,4 % pour la classe 3,
 - + 1,1 % pour la classe 4,
 - + 1,9 % pour la classe 5.

Faits marquants 2020

- La crise sanitaire a grandement impacté la société CEVM. En effet, les mesures de confinement et de restriction de déplacement imposées par l'État pour lutter contre la pandémie de Covid-19 ont fortement affecté le trafic, en particulier le trafic VL.

Trafic 2020

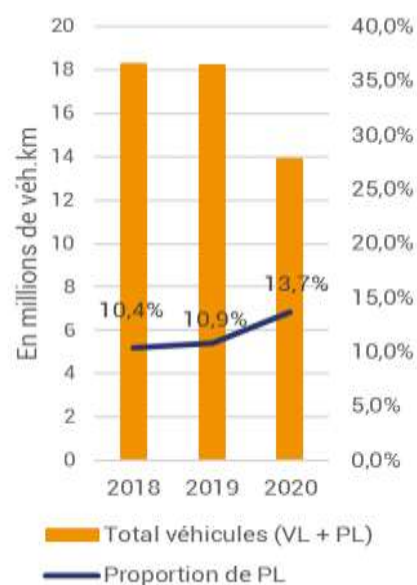
Trafic moyen

10 234 véh / jour

Évolution 2020 / 2019

- 23,9 %

 **- 26,3 %**  **- 4,3 %**



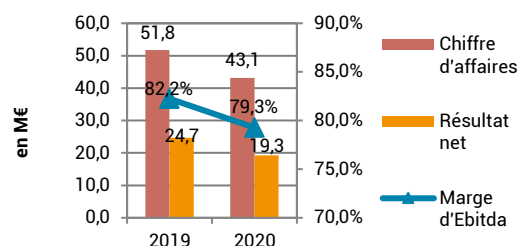
Chiffre d'affaires

43,1 M€
- 16,7 %

La baisse des recettes de péage* (- 16,7%) s'explique par la baisse du trafic (- 23,9 %) qu'atténue la hausse du TMKP (+ 9,5 %).

La hausse du TMKP s'explique par :

- une augmentation des tarifs (+ 4,1 %),
- des effets de structure du trafic favorables (+ 4,3 %).



EBITDA

34,2 M€
- 19,7 %

Compte tenu de la baisse du CA (- 8,6 M€), la diminution de l'EBITDA (- 8,4 M€) est atténuée par la baisse des charges d'exploitation (- 2,8 %, soit - 0,3 M€), impactées principalement par :

- une hausse (+ 11,2 %, soit + 0,3 M€) des charges du personnel ; malgré une baisse des effectifs de 6,0 %, les salaires et traitements augmentent de 11,4 % (+ 0,3 M€) en raison d'une charge non récurrente en 2019 de 0,4 M€,
- une diminution des impôts et taxes (- 17,2 %, soit - 0,2 M€) qui s'explique principalement par une baisse de la TAT (- 23,6 %, soit moins de 0,1 M€) en raison de la forte chute du trafic ainsi que par une baisse de la CET (- 13,7 %, soit - 0,1 M€) ; les autres impôts et taxes augmentent quant à eux (+ 28,4 %, soit + 0,1 M€),
- une baisse (- 9,4 %, soit - 0,3 M€) des autres prestations et charges externes.

Résultat net

19,3 M€
- 21,9 %

La baisse du résultat net (- 5,4 M€) s'explique par la baisse de l'EBITDA ainsi que par divers effets contraires :

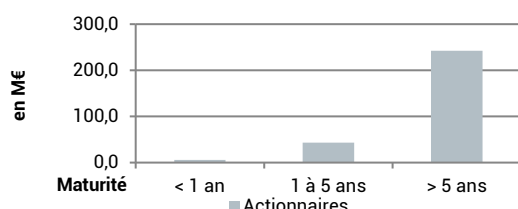
- une baisse (- 1,5 %, soit - 0,1 M€) des dotations aux amortissements qui concerne uniquement les immobilisations renouvelables,
- une dégradation du résultat financier (- 163,7 %, soit - 0,6 M€) en raison de l'absence de dividendes reçus en 2020 (contre 0,7 M€ en 2019) de sa filiale d'exploitation CEVM Gestion et Développement ; les charges financières sont en légère baisse (- 3,9 %, soit moins de 0,1 M€) en raison d'une diminution (- 6,1 M€) de la dette brute,
- une baisse de l'impôt sur les sociétés (- 30,9 %, soit - 3,5 M€) entre 2019 et 2020.

Endettement financier net

270,6 M€
- 1,6 %

La diminution de l'endettement financier net de 4,4 M€ s'explique par :

- une diminution de la dette financière brute de 2,1 % (- 6,1 M€) en raison d'un remboursement de 6,1 M€ de dettes intra-groupes,
- une baisse de la trésorerie de 7,9 % (- 1,8 M€).



Dividendes versés

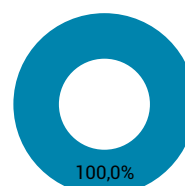
20,7 M€
- 8,5 %

CEVM a versé en 2020 un dividende en baisse de 8,5 % (soit - 2,0 M€), dont un acompte sur le résultat 2020 de 10,2 M€.

Investissements

0,9 M€
+ 76,1 %

Les investissements progressent de 0,4 M€ entre 2019 et 2020. Les montants investis concernent uniquement des opérations de renouvellement ou de maintenance prévues au cahier des charges.



■ Renouvellement et 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)		
	2019	2020
CHIFFRE D'AFFAIRES	51,8	43,1
Recettes de péage	51,7	43,1
% Évolution	-	-16,7%
Revenus des activités annexes	0,1	0,1
AUTRES REVENUS D'EXPLOITATION	0,0	0,0
CHARGES D'EXPLOITATION (hors amortissements)	-9,2	-8,9
Achats et charges externes (1)	-5,4	-5,1
Charges de personnel (2)	-2,6	-2,9
Impôts et taxes	-1,1	-0,9
Autres charges d'exploitation	0,0	0,0
EBITDA	42,6	34,2
Marge d'Ebitda (%)	82,2%	79,3%
Amortissements et provisions (3)	-6,2	-6,1
EBIT	36,4	28,1
PRODUITS FINANCIERS	0,7	0,0
Dividendes reçus	0,7	0,0
CHARGES FINANCIERES	-1,0	-1,0
Charges financières sur emprunts	-1,0	-1,0
RESULTAT FINANCIER	-0,4	-1,0
RESULTAT COURANT AVANT IMPOTS	36,0	27,1
RESULTAT EXCEPTIONNEL	0,0	0,0
Impôt sur les sociétés	-11,3	-7,8
RESULTAT NET	24,7	19,3
Marge nette (%)	47,7%	44,7%
Flux de trésorerie (en M€ courants)		
OPERATIONS D'INVESTISSEMENT	-0,5	-0,9
Acquisition d'immobilisations	-0,5	-0,9
OPERATIONS DE FINANCEMENT	-26,7	-26,9
Dividendes versés	-22,7	-20,7
Subventions d'investissement reçues	0,0	0,0
Émission de nouveaux emprunts	0,0	0,0
Remboursement d'emprunts	-4,0	-6,1
Opérations en capital	0,0	0,0
Bilan simplifié (en M€ courants)		
ACTIF	361,2	354,1
Actifs corporels et incorporels immobilisés (4)	337,8	332,7
PASSIF	361,2	354,1
Capitaux propres	59,8	58,3
Autres fonds propres	0,0	0,0
Provisions pour risques et charges	0,0	0,0
Emprunts et dettes financières	297,4	291,2
Endettement financier net	274,9	270,6

(1) : Y compris redevance domaniale

(2) : Y compris participation

(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. 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 des tarifs au 1^{er} février 2020 pour la concession interurbaine sont les suivantes :
 - + 0,71 % pour la classe 1,
 - + 0,71 % pour la classe 2,
 - + 0,71 % pour la classe 3,
 - + 0,71 % pour la classe 4,
 - + 1,53 % pour la classe 5.
- L'évolution des tarifs pour le duplex A86 est de 3,48 % (seuls les véhicules de classe 1 peuvent l'emprunter).

Faits marquants 2020

- La crise sanitaire a grandement impacté la société Cofiroute. En effet, les mesures de confinement et de restriction de déplacement imposées par l'État pour lutter contre la pandémie de Covid-19 ont fortement affecté le trafic, en particulier le trafic VL.
- L'année 2020 a été marquée par l'émission obligatoire réalisée le 19 mai 2020 pour un montant de 950 M€ de maturité 2031 au taux de 1 %.

Trafic 2020

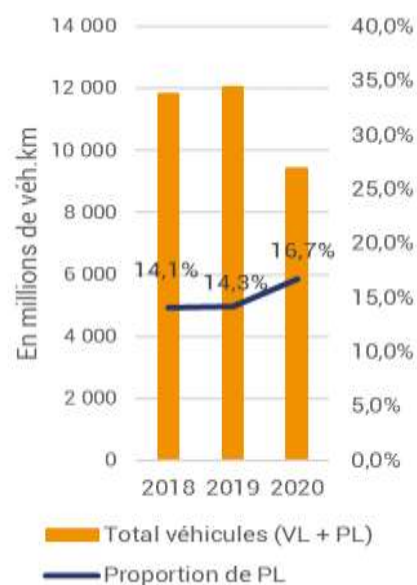
Trafic moyen

23 342 véh / jour

Évolution 2020 / 2019

- 21,8 %

- 24,1 % - 8,2 %



Chiffre d'affaires

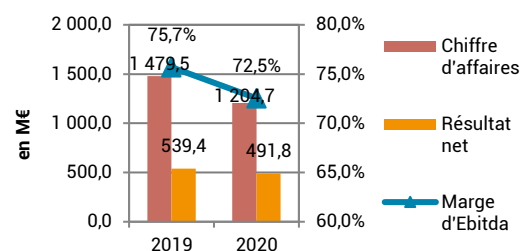
1204,7 M€

- 18,6 %

La baisse des recettes de péage* (- 18,4 %) s'explique par la baisse du trafic (- 22,3 %) qu'atténue la hausse du TMKP (+ 5,6 %).

La hausse du TMKP s'explique par :

- une augmentation des tarifs (+ 0,4 %),
- des effets de structure du trafic favorable (+ 3,7 %),
- des effets de structure des tarifs favorables (+ 0,3 %).



EBITDA

873,9 M€

- 22,0 %

Compte tenu de la baisse du CA (- 274,9 M€), la diminution de l'EBITDA (- 246,0 M€) est atténuée par une baisse des charges d'exploitation (- 7,8 %, soit - 29,3 M€), avec :

- une forte diminution des impôts et taxes de 18,5 % (- 25,6 M€) expliquée principalement par la baisse de la TAT de 21,5 % (- 18,0 M€) en raison de la forte chute du trafic ainsi que par celle de la CET de 18,2 % (- 7,3 M€),
- une diminution des charges de personnel de 3,5 % (- 3,3 M€) provenant de la diminution des salaires et traitements de 2,4 % (- 1,2 M€) liée à la baisse de 1,1 % des effectifs ainsi qu'à la diminution de 10,7 % (- 1,3 M€) du poste intéressement et participation,
- une légère diminution des achats et charges externes (- 0,3 %, soit - 0,4 M€) marquée principalement par la baisse de 9,0 % du gros entretien (- 3,2 M€).

Résultat net

491,8 M€

- 8,8 %

Au-delà de la diminution de l'EBITDA, la faible baisse du résultat net de 8,8 % (- 47,6 M€) résulte de :

- une dégradation du résultat financier de 4,4 % (- 2,7 M€), marquée par la hausse de 5,5 % des charges financières (+ 5,4 M€) liée notamment à l'augmentation de 24,0 % de la dette financière brute,
- une augmentation de 2,3 % des dotations aux amortissements (+ 5,7 M€) ; si les amortissements de caducité ont progressé de 4,2 % (+ 8,5 M€) en raison notamment de la mise en service du doublement des viaducs de Langeais et de la Perrée sur l'A85, les dotations techniques sur les biens renouvelables ont diminué de 6,1 % (- 2,8 M€),
- une très forte baisse de 77,8 % (- 219,1 M€) de l'impôt sur les sociétés qui s'explique par la baisse des résultats et par la clôture d'un litige fiscal passé permettant à Cofiroute de recevoir un produit d'impôt de 116,9 M€.

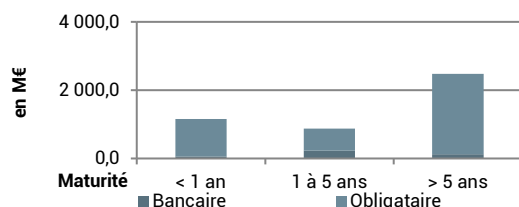
Endettement financier net

4504,6 M€
+ 24,0 %

L'augmentation de l'endettement financier net résulte de :

- une augmentation de la dette brute de 874,8 M€ liée à la hausse de 24,7 % (+ 894,8 M€) des emprunts,
- une hausse de la trésorerie de 1,5 M€.

Néanmoins, après prise en compte des variations du compte courant avec VINCI Autoroutes qui s'élèvent à 947,8 M€, la dette financière nette diminue de 2,1 % (- 74,5 M€).



Dividendes versés

452,2 M€
- 22,9 %

Le dividende versé en 2020 par Cofiroute correspond :

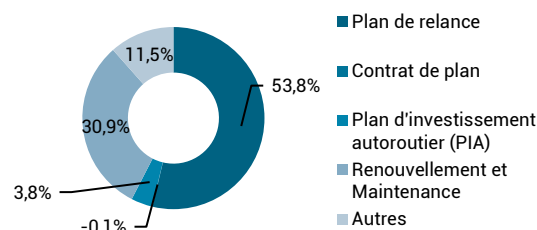
- au solde des dividendes de l'exercice 2019 non encore versés pour 452,2 M€,
- au non-versement d'un acompte sur dividendes (contre 100,2 M€ l'année précédente).

Investissements

206,0 M€
+ 8,1 %

Les principales variations s'expliquent par :

- une diminution de 44,9 % (- 19,4 M€) des travaux concernant les opérations dites de seconde phase inscrites au cahier des charges,
- une augmentation de 42,7 % des investissements au titre du plan de relance (+ 33,1 M€) ; en 2020, la société achève ses travaux de création de parkings de covoiturage et d'aménagement hydrauliques sur l'A71, et met en service le parc multimodal de Longvilliers sur l'A10 ; elle poursuit par ailleurs ses travaux d'élargissement sur l'A10,
- une augmentation de 49,0 % (+ 2,6 M€) des investissements liés au plan d'investissement autoroutier.



* 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)		
	2019	2020
CHIFFRE D'AFFAIRES	1 479,5	1 204,7
Recettes de péage	1 460,1	1 190,7
% Évolution	-	-18,4%
Revenus des activités annexes	19,4	13,9
AUTRES REVENUS D'EXPLOITATION	17,9	17,4
CHARGES D'EXPLOITATION (hors amortissements)	-377,5	-348,2
Achats et charges externes (1)	-144,7	-144,2
Charges de personnel (2)	-94,9	-91,5
Impôts et taxes	-138,0	-112,4
Autres charges d'exploitation	0,0	0,0
EBITDA	1 119,9	873,9
Marge d'Ebitda (%)	75,7%	72,5%
Amortissements et provisions (3)	-250,8	-258,5
EBIT	869,1	615,4
PRODUITS FINANCIERS	0,0	0,0
Dividendes reçus	0,0	0,0
CHARGES FINANCIERES	-61,5	-64,2
Charges financières sur emprunts	-61,5	-64,2
RESULTAT FINANCIER	-61,5	-64,2
RESULTAT COURANT AVANT IMPOTS	807,6	551,2
RESULTAT EXCEPTIONNEL	13,4	3,0
Impôt sur les sociétés	-281,6	-62,4
RESULTAT NET	539,4	491,8
Marge nette (%)	36,5%	40,8%
Flux de trésorerie (en M€ courants)		
OPERATIONS D'INVESTISSEMENT	-182,3	-208,0
Acquisition d'immobilisations	-192,4	-208,0
OPERATIONS DE FINANCEMENT	-818,6	425,7
Dividendes versés	-586,6	-452,2
Subventions d'investissement reçues	1,9	3,1
Émission de nouveaux emprunts	26,8	955,8
Remboursement d'emprunts	-260,7	-81,0
Opérations en capital	0,0	0,0
Bilan simplifié (en M€ courants)		
ACTIF	5 085,9	6 015,7
Actifs corporels et incorporels immobilisés (4)	4 846,9	4 802,5
PASSIF	5 085,9	6 015,7
Capitaux propres	892,7	932,5
Autres fonds propres	0,0	0,0
Provisions pour risques et charges	273,6	279,8
Emprunts et dettes financières	3 638,9	4 513,7
Endettement financier net	3 631,3	4 504,6

(1) : Y compris redevance domaniale

(2) : Y compris participation

(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 des tarifs au 1^{er} février 2020 sont de + 0,88 % pour toutes les classes.

Faits marquants 2020

- La crise sanitaire a grandement impacté la société Escota. En effet, les mesures de confinement et de restriction de déplacement imposées par l'État pour lutter contre la pandémie de Covid-19 ont fortement affecté le trafic, en particulier le trafic VL.
- Le 19 mars 2020, l'élargissement de la section de l'A52 comprise entre Pas de Trets et Pont de l'Étoile (8 km) programmée dans le cadre du contrat de plan 2012-2016 a été mise en service.

Trafic 2020

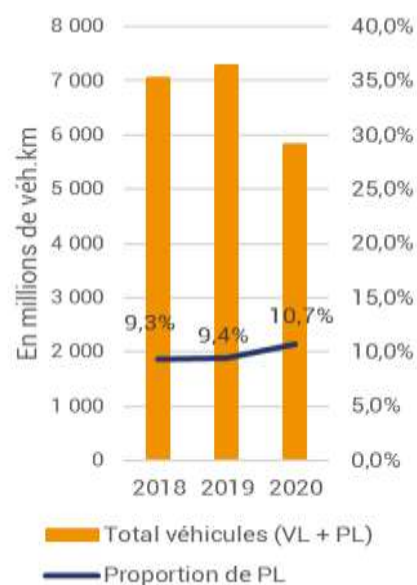
Trafic moyen

34 651 véh / jour

Évolution 2020 / 2019

- 20,0 %

- 21,1 % - 9,0 %



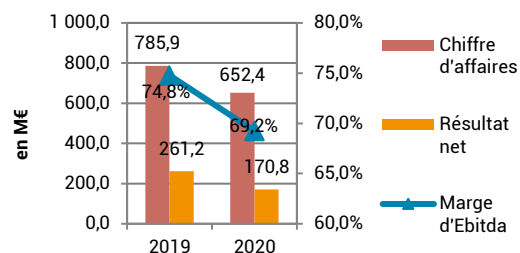
Chiffre d'affaires

652,4 M€
- 17,0 %

La baisse des recettes de péage* (- 17,0 %) s'explique par la baisse du trafic (- 20,0 %) qu'atténue la hausse du TMKP (+ 3,2 %).

La hausse du TMKP s'explique par :

- une augmentation des tarifs (+ 0,8 %),
- des effets de structure du trafic favorable (+ 1,8 %),
- des effets de structure des tarifs favorables (+ 0,1 %).



EBITDA

451,7 M€
- 23,1 %

Compte tenu de la baisse du CA (- 133,5 M€), la baisse de 136,0 M€ de l'EBITDA est atténuée par la baisse de 7,7 % (- 18,5 M€) des charges d'exploitation qui s'explique par :

- une baisse des charges de personnel de 5,0 %, (soit - 3,9 M€) provenant de la diminution des salaires et traitements de 2,8 % (- 1,2 M€) consécutive à la baisse de 2,5 % des effectifs ainsi qu'à la diminution de 21,5 % (- 2,8 M€) du poste intéressement et participation,
- une diminution des impôts et taxes (- 16,4 %, soit - 12,6 M€) ; cette baisse est notamment due à celle de 19,5 % de la TAT (- 8,9 M€) mais aussi à celle de la CET de 17,7 % (- 3,9 M€),
- une baisse de 2,4 % (- 2,0 M€) des achats et charges externes due principalement à celle (- 9,6 %, soit - 3,3 M€) des autres prestations mais compensée par la progression de 10,4 % des achats (+ 0,8 M€).

La baisse de l'EBITDA est également accentuée par la baisse des autres revenus d'exploitation (- 51,1 % soit - 21,0 M€), poste qui avait connu un pic en 2019 avec les indemnités d'assurance perçues au titre du mouvement des gilets jaunes.

Résultat net

170,8 M€
- 34,6 %

Au-delà de la baisse de l'EBITDA, la baisse du résultat net (- 90,3 M€) résulte de :

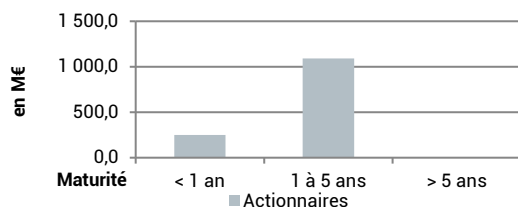
- la progression des dotations aux amortissements (+ 5,2 %, soit + 9,1 M€) qui s'explique principalement par l'augmentation des dotations aux amortissements de caducité en raison de la mise en service le 19 mars 2020 de l'élargissement de l'A52 et par celle de 109,1 % (+ 6,0 M€) des dotations aux provisions, essentiellement liée à la hausse des provisions pour grosses réparations,
- l'augmentation du résultat financier (+ 29,9 %, soit + 3,2 M€) grâce à la forte diminution des charges financières sur emprunts qui s'explique par l'effet des remboursements d'emprunts aux taux relativement plus élevés en 2019 et en 2020, de la contraction de nouveaux emprunts à des taux d'intérêts faibles et d'une diminution globale du niveau d'endettement,
- la diminution de l'IS de 40,9 % (- 54,8 M€) liée à la baisse des résultats.

Endettement financier net

1357,7 M€
- 3,7 %

La diminution de l'endettement financier net résulte de :

- une baisse de la dette brute de 51,9 M€, principalement due au remboursement d'emprunts auprès d'ASF pour 300,0 M€, compensée par la mise en place de nouveaux emprunts intragroupes pour 250,0 M€,
- une augmentation de la trésorerie de 0,7 M€.



Dividendes versés

272,1 M€
+ 25,9 %

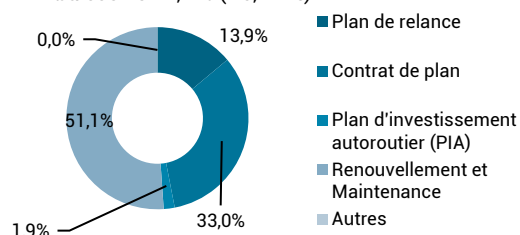
Le dividende versé en 2020 par Escota correspond au résultat de l'exercice 2019 non encore versé.

Investissements

94,2 M€
- 25,4 %

Les investissements s'élèvent à 94,2 M€, soit une baisse de 25,4 % pour les raisons suivantes :

- les investissements du contrat de plan 2012-2016 baissent de 36,0 % (- 17,5 M€) ; ce poste est marqué par la mise en service de l'élargissement de l'A52 entre Pas-de-Trets et Pont de l'Étoile,
- les investissements liés au plan de relance sont en baisse de 34,7 % (- 7,0 M€) ; en effet, les travaux de la section de l'A57 entre les échangeurs de Benoît Malon et de Pierreronde, seule opération au titre du plan de relance autoroutier pour Escota, n'en sont qu'à un stade préliminaire,
- les investissements de maintenance sont en baisse de 14,4 % (- 8,1 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)		
	2019	2020
CHIFFRE D'AFFAIRES	785,9	652,4
Recettes de péage	773,3	641,5
% Évolution	-	-17,0%
Revenus des activités annexes	12,6	10,9
AUTRES REVENUS D'EXPLOITATION	41,1	20,1
CHARGES D'EXPLOITATION (hors amortissements)	-239,3	-220,8
Achats et charges externes (1)	-83,8	-81,8
Charges de personnel (2)	-78,5	-74,6
Impôts et taxes	-77,0	-64,4
Autres charges d'exploitation	0,0	0,0
EBITDA	587,7	451,7
Marge d'Ebitda (%)	74,8%	69,2%
Amortissements et provisions (3)	-179,2	-193,6
EBIT	408,5	258,2
PRODUITS FINANCIERS	0,0	0,0
Dividendes reçus	0,0	0,0
CHARGES FINANCIERES	-10,6	-7,4
Charges financières sur emprunts	-10,6	-7,4
RESULTAT FINANCIER	-10,6	-7,4
RESULTAT COURANT AVANT IMPOTS	398,0	250,8
RESULTAT EXCEPTIONNEL	-2,8	-0,7
Impôt sur les sociétés	-134,0	-79,3
RESULTAT NET	261,2	170,8
Marge nette (%)	33,2%	26,2%
Flux de trésorerie (en M€ courants)		
OPERATIONS D'INVESTISSEMENT	-122,7	-92,4
Acquisition d'immobilisations	-126,2	-94,2
OPERATIONS DE FINANCEMENT	-345,2	-319,5
Dividendes versés	-216,2	-272,1
Subventions d'investissement reçues	1,0	2,6
Émission de nouveaux emprunts	0,0	0,0
Remboursement d'emprunts	-130,0	-50,0
Opérations en capital	0,0	0,0
Bilan simplifié (en M€ courants)		
ACTIF	2 193,3	2 080,3
Actifs corporels et incorporels immobilisés (4)	2 035,6	1 944,6
PASSIF	2 193,3	2 080,3
Capitaux propres	485,2	385,5
Autres fonds propres	0,0	0,0
Provisions pour risques et charges	134,4	146,6
Emprunts et dettes financières	1 411,8	1 359,9
Endettement financier net	1 410,3	1 357,7

(1) : Y compris redevance domaniale

(2) : Y compris participation

(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 2020, 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 des tarifs au 1^{er} février 2020 sont les suivantes :
 - + 0,75 % pour la classe 1,
 - + 0,74 % pour la classe 2,
 - + 0,71 % pour la classe 3,
 - + 0,71 % pour la classe 4,
 - + 0,75 % pour la classe 5.

Faits marquants 2020

- La crise sanitaire a grandement impacté la société Sanef. En effet, les mesures de confinement et de restriction de déplacement imposées par l'État pour lutter contre la pandémie de Covid-19 ont fortement affecté le trafic, en particulier le trafic VL.
- Le 10 juin 2020, Sanef a cédé l'intégralité de sa participation dans la société ALIS soit 11,7 % à Diomedea Coöperatief U.A, Core Infrastructure Fund et Aberdeen European Infrastructure Partners.

Trafic 2020

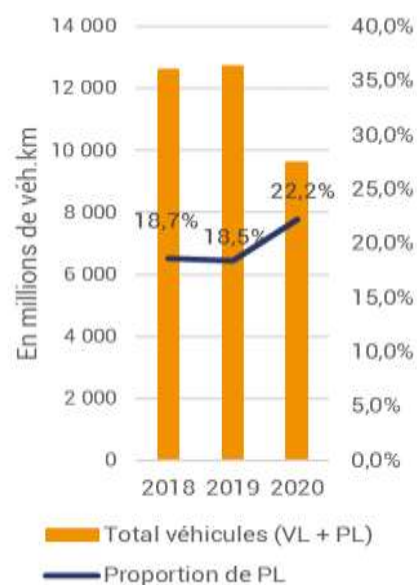
Trafic moyen

19 007 véh / jour

Évolution 2020 / 2019

- 25,1 %

- 28,0 % - 9,1 %



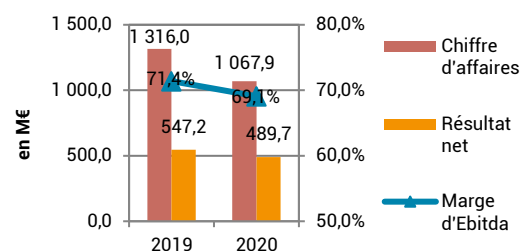
Chiffre d'affaires

1 067,9 M€
- 18,8 %

La baisse des recettes de péage* (- 18,8 %) s'explique par la baisse du trafic (- 25,1 %) qu'atténue la hausse du TMKP (+ 6,9 %).

La hausse du TMKP s'explique par :

- une augmentation des tarifs (+ 0,8 %),
- des effets de structure du trafic favorables (+ 4,3 %),
- des effets de structure des tarifs favorables (+ 0,3 %).



EBITDA

737,8 M€
- 21,5 %

Compte tenu de la baisse du CA (- 248,0 M€), la diminution de l'EBITDA (- 201,8 M€) est atténuée par la baisse de 11,1 % (- 45,3 M€) des charges d'exploitation en raison de :

- une diminution des impôts et taxes de 19,2 % (- 26,6 M€) liée principalement à la baisse de 23,3 % (- 19,9 M€) de la TAT à la suite de la baisse du trafic et à celle de la CET de 18,6 % (- 6,9 M€),
- une diminution des charges de personnel de 9,0 % (- 11,8 M€) provenant de la diminution des salaires et traitements de 5,6 % (- 4,3 M€) due à la baisse de 4,1 % des effectifs et aux mesures de chômage partiel lors de la crise sanitaire, ainsi qu'à la diminution de 32,5 % (- 5,7 M€) du poste intéressement et participation liée à la baisse des résultats,
- une baisse de 5,0 % (6,8 M€) des achats et charges externes marquée principalement par la diminution de 13,1 % (- 6,6 M€) des autres prestations et charges externes.

Résultat net

489,7 M€
- 10,5 %

Au-delà de la baisse de l'EBITDA, la variation du résultat net (- 57,5 M€) s'explique par :

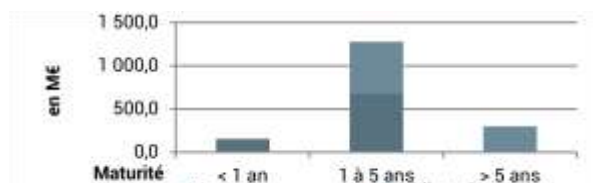
- une hausse des amortissements de 8,7 % (+ 21,1 M€) liée notamment à l'effet année pleine de la mise en service de la prolongation de l'A16 fin 2019 et des dotations aux provisions de 102,5 % (+ 14,4 M€) en raison de la présence d'un montant élevé de reprises de provisions en 2019,
- une progression du résultat financier de 10,5 % (+ 5,8 M€) provenant de la hausse de 7,6 % (+ 9,8 M€) des produits financiers liée à l'augmentation de 8,5 % (+ 10,5 M€) des dividendes reçus et malgré la hausse des charges financières de 5,5 % (+ 4,1 M€) expliquée par le versement d'une prime dans le cadre d'un avenant à un contrat bancaire,
- une hausse du résultat exceptionnel de 82,1 M€ (+ 2281,4 %) provenant de la plus-value de cession des titres d'Alis pour 88,1 M€,
- une baisse de l'impôt sur les sociétés de 40,0 % (- 91,7 M€) en raison de la baisse du résultat.

Endettement financier net

1 707,0 M€
- 14,0 %

La diminution de l'endettement financier net résulte de :

- une baisse des emprunts et autres dettes financières de 179,0 M€ provenant du remboursement de 179,0 M€ de dettes (dont 159,0 M€ de prêt auprès de BNP-Dexia et 20,0 M€ de prêt auprès de la BEI),
- une augmentation de la trésorerie de 298,4 M€ en raison d'une hausse du *cash-pooling* de 259,1 M€.



Dividendes versés

300,0 M€
- 41,8 %

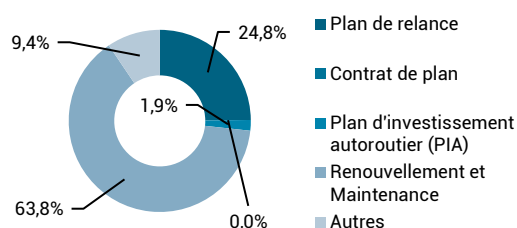
Les actionnaires de Sanef ont décidé en 2020 de diminuer le dividende versé par Sanef au titre de son résultat 2019 et d'affecter environ 45 % de son résultat de 2019 en réserves afin de renforcer la liquidité de Sanef dans le contexte de la crise sanitaire.

Investissements

154,0 M€
- 17,2 %

Les investissements sont en baisse de 17,2 % (- 31,9 M€) et passent de 186,0 M€ en 2019 à 154,0 M€ en 2020 en raison de :

- une diminution de 46,5 % (- 33,2 M€) des investissements au titre du plan de relance ; 2020 a vu le début des travaux concernant l'élargissement du contournement nord est de Metz,
- une baisse de 50,5 % des investissements pour des opérations prévues au cahier des charges qui concernent l'A16,
- une augmentation de 17,2 % (+ 14,4 M€) des investissements 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)		
	2019	2020
CHIFFRE D'AFFAIRES	1 316,0	1 067,9
Recettes de péage	1 272,0	1 027,4
% Évolution	-	-19,2%
Revenus des activités annexes	43,9	40,5
AUTRES REVENUS D'EXPLOITATION	30,3	31,3
CHARGES D'EXPLOITATION (hors amortissements)	-406,7	-361,4
Achats et charges externes (1)	-136,0	-129,2
Charges de personnel (2)	-131,7	-119,9
Impôts et taxes	-138,1	-111,6
Autres charges d'exploitation	-0,8	-0,8
EBITDA	939,6	737,8
Marge d'Ebitda (%)	71,4%	69,1%
Amortissements et provisions (3)	-221,7	-257,1
EBIT	717,8	480,7
PRODUITS FINANCIERS	128,9	138,7
Dividendes reçus	124,1	134,7
CHARGES FINANCIERES	-73,9	-78,0
Charges financières sur emprunts	-73,0	-77,2
RESULTAT FINANCIER	55,0	60,7
RESULTAT COURANT AVANT IMPOTS	772,8	541,5
RESULTAT EXCEPTIONNEL	3,6	85,7
Impôt sur les sociétés	-229,2	-137,5
RESULTAT NET	547,2	489,7
Marge nette (%)	41,6%	45,9%
Flux de trésorerie (en M€ courants)		
OPERATIONS D'INVESTISSEMENT	-184,5	-151,0
Acquisition d'immobilisations	-186,0	-154,0
OPERATIONS DE FINANCEMENT	-835,7	-476,2
Dividendes versés	-515,9	-300,0
Subventions d'investissement reçues	0,1	2,8
Émission de nouveaux emprunts	0,0	0,0
Remboursement d'emprunts	-320,0	-179,0
Opérations en capital	0,0	0,0
Bilan simplifié (en M€ courants)		
ACTIF	3 750,6	3 952,7
Actifs corporels et incorporels immobilisés (4)	2 604,2	2 495,4
PASSIF	3 750,6	3 952,7
Capitaux propres	1 449,0	1 635,9
Autres fonds propres	0,0	0,0
Provisions pour risques et charges	80,2	83,6
Emprunts et dettes financières	2 024,4	2 046,0
Endettement financier net	1 983,8	1 707,0

(1) : Y compris redevance domaniale

(2) : Y compris participation

(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 des tarifs au 1^{er} février 2020 sont les suivantes :
 - + 0,73 % pour la classe 1,
 - + 0,88 % pour la classe 2,
 - + 0,83 % pour la classe 3,
 - + 1,97 % pour la classe 4,
 - + 0,77 % pour la classe 5.

Faits marquants 2020

- La crise sanitaire a grandement impacté la société SAPN. En effet, les mesures de confinement et de restriction de déplacement imposées par l'État pour lutter contre la pandémie de Covid-19 ont fortement affecté le trafic, en particulier le trafic VL.
- Le 10 juin 2020, SAPN a cédé sa participation dans la société Alis, soit 8,0 %, à Diomedea Coöperatief U.A, Core Infrastructure Fund et Aberdeen European Infrastructure Partners.

Trafic 2020

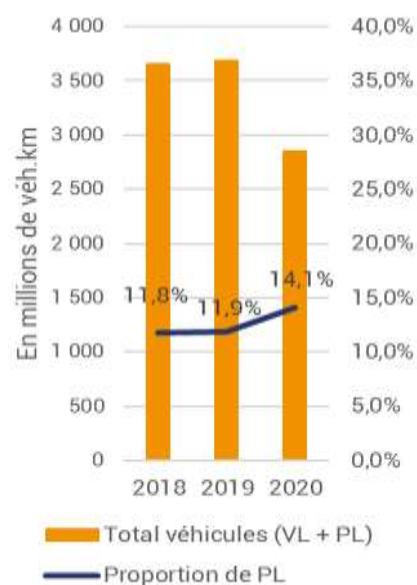
Trafic moyen

23 465 véh / jour

Évolution 2020 / 2019

- 22,6 %

- 24,5 % - 8,2 %



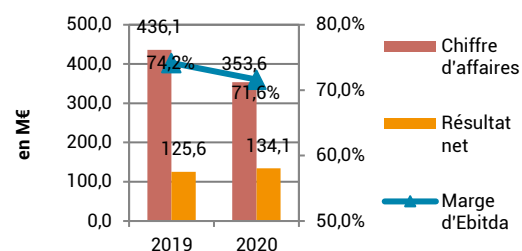
Chiffre d'affaires

353,6 M€
- 18,9 %

La baisse des recettes de péage* (- 18,9 %) s'explique par la baisse du trafic (- 22,6 %) qu'atténue la hausse du TMKP (+ 3,3 %).

La hausse du TMKP s'explique par :

- une augmentation des tarifs (+ 1,1 %),
- des effets de structure du trafic favorables (+ 1,7 %).



EBITDA

253,3 M€
- 21,7 %

Compte tenu de la baisse du CA (- 82,5 M€), la baisse de l'EBITDA (- 70,1 M€) est atténuée par la diminution de 10,9 % (- 12,8 M€) des charges d'exploitation qui s'explique par :

- une diminution des impôts et taxes de 18,8 % (- 8,0 M€) liée principalement à la baisse de 22,1 % (- 5,7 M€) de la TAT à la suite de la baisse du trafic et à celle de la CET de 17,7 % (- 2,1 M€).
- une diminution des charges de personnel de 11,9 % (- 4,0 M€) provenant de la diminution des salaires et traitements de 9,6 % (- 2,0 M€) et des charges sociales de 10,8 % (- 1,0 M€) liée à la baisse de 6,4 % des effectifs et aux mesures de chômage partiel dues à la crise sanitaire ainsi qu'à la diminution de 26,1 % (- 1,0 M€) du poste intéressement et participation liée à la baisse des résultats,
- une légère diminution de 2,9 % (- 1,2 M€) des achats et charges externes expliquée principalement par la baisse de 5,5 % (- 0,8 M€) des autres prestations.

Résultat net

134,1 M€
+ 6,8 %

Au-delà de la baisse de l'EBITDA (- 70,1 M€), la variation du résultat net (+ 8,5 M€) s'explique par :

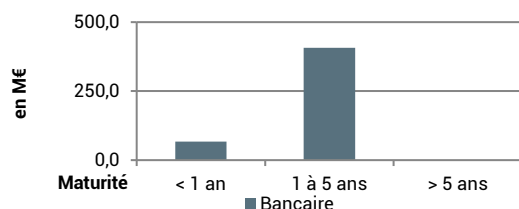
- une augmentation de 6,5 % des dotations aux amortissements (+ 6,2 M€) qui concerne uniquement les amortissements de caducité et s'explique par l'impact en année pleine des mises en service en 2019 du troisième tablier du viaduc de Guerville (A13) et des deux opérations destinées à l'amélioration de la desserte de Pont-Audemer (A13) prévues dans le cadre du plan de relance,
- une baisse du résultat financier de 16,4 % (- 5,5 M€) en raison de l'augmentation des charges financières sur emprunts de 13,8 % (+ 4,7 M€) à la suite du versement d'une prime dans le cadre d'un avenant à un contrat bancaire,
- une hausse du résultat exceptionnel de 61,0 M€ provenant de la plus-value de cession des titres d'Alis,
- une diminution de l'impôt sur les sociétés de 42,6 % (- 29,0 M€) en raison de la baisse du résultat.

Endettement financier net

676,0 M€
- 7,6 %

La dette financière nette diminue de 55,7 M€ en raison de :

- une diminution de la dette financière brute de 52,4 M€ qui s'explique par le remboursement de 79,0 M€ du prêt BNP/Dexia et par la hausse du compte courant avec Sanef de 19,9 M€ (+ 485,4 %),
- une hausse de la trésorerie de 3,3 M€.



Dividendes versés

125,6 M€
+ 7,5 %

Le dividende versé en 2020 par SAPN correspond à l'intégralité du résultat de l'exercice 2019.

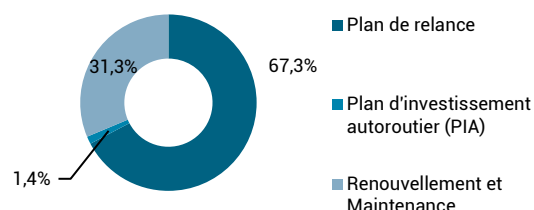
Investissements

53,7 M€
- 45,9 %

Les investissements de la société s'élèvent à 53,7 M€, en baisse de 45,9 % (- 45,6 M€).

Cette baisse s'explique notamment par des retards dus à la crise sanitaire ayant entraîné :

- une baisse de 49,6 % (- 35,6 M€) des investissements du plan de relance ; en 2020, les travaux ont principalement concerné l'élargissement de la section d'A13 comprise entre Pont L'Évêque et Dozulé,
- une baisse de 37,8 % (- 10,2 M€) des travaux d'entretien et de renouvellement en raison de l'absence de travaux de renouvellement des chaussées, contre 10,4 M€ l'année précédente.



* 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)		
	2019	2020
CHIFFRE D'AFFAIRES	436,1	353,6
Recettes de péage	420,5	338,3
% Évolution	-	-19,6%
Revenus des activités annexes	15,6	15,4
AUTRES REVENUS D'EXPLOITATION	5,0	4,5
CHARGES D'EXPLOITATION (hors amortissements)	-117,7	-104,8
Achats et charges externes (1)	-41,1	-39,9
Charges de personnel (2)	-33,9	-29,9
Impôts et taxes	-42,6	-34,6
Autres charges d'exploitation	0,0	-0,4
EBITDA	323,4	253,3
Marge d'Ebitda (%)	74,2%	71,6%
Amortissements et provisions (3)	-96,6	-102,3
EBIT	226,8	151,0
PRODUITS FINANCIERS	0,8	0,0
Dividendes reçus	0,0	0,0
CHARGES FINANCIERES	-34,4	-39,2
Charges financières sur emprunts	-34,4	-39,2
RESULTAT FINANCIER	-33,7	-39,2
RESULTAT COURANT AVANT IMPOTS	193,2	111,8
RESULTAT EXCEPTIONNEL	0,5	61,4
Impôt sur les sociétés	-68,1	-39,1
RESULTAT NET	125,6	134,1
Marge nette (%)	28,8%	37,9%
Flux de trésorerie (en M€ courants)		
OPERATIONS D'INVESTISSEMENT	-95,2	-53,5
Acquisition d'immobilisations	-99,3	-53,7
OPERATIONS DE FINANCEMENT	-111,9	-204,5
Dividendes versés	-116,8	-125,6
Subventions d'investissement reçues	4,9	0,1
Émission de nouveaux emprunts	0,0	0,0
Remboursement d'emprunts	0,0	-79,0
Opérations en capital	0,0	0,0
Bilan simplifié (en M€ courants)		
ACTIF	1 303,4	1 257,6
Actifs corporels et incorporels immobilisés (4)	1 240,2	1 191,0
PASSIF	1 303,4	1 257,6
Capitaux propres	475,0	482,4
Autres fonds propres	0,0	0,0
Provisions pour risques et charges	26,6	27,7
Emprunts et dettes financières	733,6	681,3
Endettement financier net	731,7	676,0

(1) : Y compris redevance domaniale

(2) : Y compris participation

(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 des tarifs au 1^{er} février 2020 sont les suivantes :
 - + 0,51 % pour la classe 1,
 - + 0,46 % pour la classe 2,
 - + 0,57 % pour la classe 3,
 - + 0,60 % pour la classe 4,
 - + 0,58 % pour la classe 5.

Faits marquants 2020

- La crise sanitaire a grandement impacté la société SFTRF. En effet, les mesures de confinement et de restriction de déplacement imposées par l'État pour lutter contre la pandémie de Covid-19 ont fortement affecté le trafic, en particulier le trafic VL.

Trafic 2020

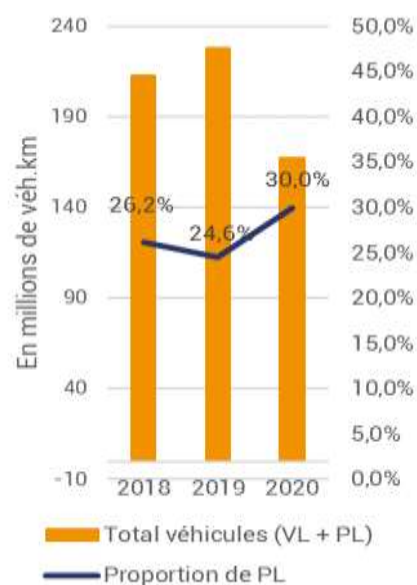
Trafic moyen

7 251 véh / jour

Évolution 2020 / 2019

- 26,8 %

- 32,0 % - 10,7 %



Chiffre d'affaires

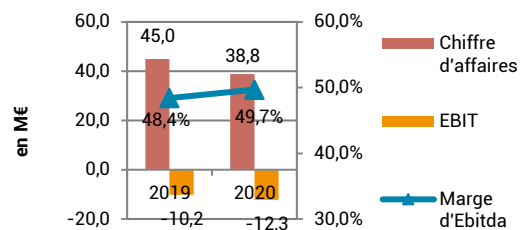
38,8 M€

- 13,8 %

La baisse des recettes de péage* (- 13,8 %) s'explique par la baisse du trafic (- 26,7 %) qu'atténue la hausse du TMKP (+ 10,1 %).

La hausse du TMKP s'explique par :

- une augmentation des tarifs (+ 0,6 %),
- des effets de structure du trafic favorable (+ 6,8 %).



EBITDA

19,3 M€

- 11,5 %

Compte tenu de la baisse du CA (- 6,2 M€), celle de l'EBITDA (- 2,5 M€) est atténuée par la forte hausse des autres revenus d'exploitation de 285,7 % (+ 2,0 M€) induite par des indemnisations de pertes d'exploitation liées aux travaux de RTE et TELT ainsi que par une baisse de 7,1 % des charges d'exploitation (- 1,7 M€) expliquée par :

- une diminution des charges de personnel de 9,5 % (- 1,0 M€) en raison d'une baisse de 3,1 % (- 0,2 M€) des salaires et traitements due au changement de méthode de calcul de la provision pour congés payés sur 2019 et de la « prime Macron », de la baisse des charges sociales de 6,3 % (- 0,2 M€) mais aussi de la baisse de 75,0 % (- 0,6 M€) de l'intéressement et de la participation,
- une baisse de 15,8 % (- 0,6 M€) des impôts et taxes liée à la baisse de 26,7 % (- 0,4 M€) de la TAT,
- une stabilité des achats et charges externes (- 1,0 %, soit - 0,1 M€) due à la baisse des autres prestations et charges externes de 8,3 % (- 0,3 M€) malgré la hausse (+ 14,8 %, soit + 0,4 M€) de l'entretien courant.

EBIT

- 12,3 M€

- 20,6 %

L'EBIT, qui ne prend pas en compte la subvention d'équilibre de 21,0 M€ versée par le FDPITMA, reste négatif à hauteur de - 12,3 M€, après une baisse de 2,1 M€ :

- Compte tenu de la baisse de l'EBITDA (- 2,5 M€), la baisse de l'EBIT est atténuée par une diminution des dotations aux amortissements (- 1,2 %, soit - 0,4 M€) ; si l'amortissement de caducité progresse de façon mécanique de 0,4 %, les dotations techniques sur les biens renouvelables diminuent sensiblement (- 11,1 %, soit - 0,5 M€).

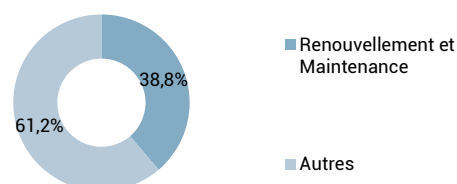
Endettement financier net

Non applicable

Investissements

7,9 M€
- 31,3 %

Les investissements de l'A43 s'élèvent à 7,9 M€ en 2020, contre 11,5 M€ en 2019, soit une baisse de 31,3 % (- 3,6 M€). Les principales dépenses pour l'A43 concernent la reconstruction du viaduc de Charmaix, ainsi que les travaux de renouvellement de chaussées et les ouvrages.



* 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)		2019	2020
CHIFFRE D'AFFAIRES		45,0	38,8
Recettes de péage		44,0	36,9
% Évolution		-	-16,1%
Revenus des activités annexes		1,0	1,9
AUTRES REVENUS D'EXPLOITATION		0,7	2,7
CHARGES D'EXPLOITATION (hors amortissements)		-23,9	-22,2
Achats et charges externes (1)		-9,6	-9,5
Charges de personnel (2)		-10,5	-9,5
Impôts et taxes		-3,8	-3,2
Autres charges d'exploitation		0,0	0,0
EBITDA		21,8	19,3
Marge d'Ebitda (%)		48,4%	49,7%
Amortissements et provisions (3)		-32,0	-31,6
EBIT		-10,2	-12,3
Flux de trésorerie (en M€ courants)			
OPERATIONS D'INVESTISSEMENT		-11,5	-7,9

(1) : Y compris redevance domaniale

(2) : Y compris participation

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

Directeur de la publication : Bernard Roman

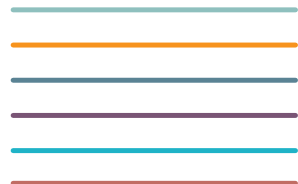
Pilotage et coordination : Jennifer Siroteau, Céline Vidal

Auteurs et contributeurs : Théo Gaultier, Tanguy L'Hénorêt, Loïs Xu

Impression : Imprimerie de la Direction de l'information légale et administrative en 150 exemplaires.

Dépôt légal : Décembre 2021 - ISSN : 2678-4696

L'édition 2020 du rapport annuel sur la synthèse des comptes des concessions autoroutières est consultable en ligne sur le site internet : www.autorite-transports.fr



11, place des Cinq Martyrs du Lycée Buffon
CS 30054 - 75675 Paris Cedex 14
Tél. +33 (0)1 58 01 01 10

 @ART_transports

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

autorite-transports.fr