

RAPPORT ANNUEL

LA SYNTHÈSE DES COMPTES DES CONCESSIONS AUTOROUTIÈRES

> Exercice 2021

Propos liminaire

Ce septième 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 2021, une articulation autour de deux grands axes :

- une synthèse présentant les grandes tendances du secteur, naturellement liées à celles des sociétés « historiques » compte tenu de leur prépondérance ;
- 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 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 concessions autoroutières ». 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 2021.

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 2021

L'année 2021 est marquée par un rebond des principaux indicateurs financiers agrégés des SCA, qui se rapprochent ou dépassent leur niveau de 2019 (voir tableau ci-dessous). Après une dégradation en 2020 du fait de la crise sanitaire et des différents confinements, l'année 2021 s'est traduite par un rétablissement de ces indicateurs et ce, malgré la poursuite de la crise sanitaire.

	Valeur 2021	% de 2019
Indicateurs de trafic (milliards de véhicules-kilomètres)		
Trafic VL	76,7	93%
Trafic PL	14,8	102%
Indicateurs financiers (milliards d'euros)		
Chiffre d'affaires (péages)	10,3	98%
EBIDTA	7,8	98%
Résultat net	3,9	111%
Investissement	1,8	95%

Ce rebond provient directement de l'augmentation de trafic, de plus 20,7 %. Cette augmentation a été plus marquée pour les véhicules légers (VL, + 22,9 %) que pour les poids-lourds (PL, + 10,1 %), une situation en miroir de celle observée l'année dernière, où les VL avaient plus lourdement chuté. Au total, le trafic VL atteint 93 % de son niveau 2019 et le trafic PL 102 %.

Le chiffre d'affaires des SCA, à 10,6 milliards d'euros, est presque revenu à son niveau de 2019. Cette hausse du chiffre d'affaires, couplé à une hausse plus modérée des charges d'exploitation (+ 10,7 %), se traduit par un rétablissement du taux de marge de l'EBITDA, à 74,1 % contre 70,8 % en 2020. La faible hausse des charges d'exploitation, en comparaison avec la hausse du trafic, s'explique par une maîtrise des dépenses salariales et le plafonnement de la CET, dont profitent les SCA.

À 3,9 milliards d'euros, le résultat net des SCA est en hausse. Il est plus élevé en 2021 qu'en 2020 (+ 47 %) et qu'en 2019 (+ 11 %). Ce résultat est la combinaison de plusieurs facteurs : la hausse de l'EBITDA, mais aussi une diminution du taux de l'impôt sur les sociétés et une baisse des frais financiers. Les flux de trésorerie, mécaniquement en hausse, ont été majoritairement affectés aux dividendes, qui augmentent de près de 40 % par rapport à 2020 et de 5% par rapport à 2019, et au désendettement.

L'investissement s'établit à 1,8 milliards d'euros, en hausse de 12,7 % par rapport à 2020. Il ne retrouve cependant pas son niveau de 2019, du fait de la diminution des montants engagés au titre du plan de relance, qui se termine, et qui n'est pas compensé par la construction de nouvelles infrastructures comme l'A355 et l'A79 ni par les dépenses au titre des autres plans d'investissement, tels que le PIA.

Éléments clés

7^{ème} rapport

SYNTHÈSE DES COMPTES DES CONCESSIONS AUTOROUTIÈRES EN 2021

Évolution par rapport à l'exercice 2020

91,5 MILLIARDS

de véhicules.km

+20,7 %

Variation du trafic



7,8 c€ HT/km

pour les véhicules de la
classe 1 sur le réseau
concedé

+ 0,6 %

Variation des tarifs
kilométriques moyens



97,0 % de recettes
de péage

10,6 MILLIARDS

d'euros
de chiffre d'affaires
+ 18,9 %



74,1 % de marge
d'EBITDA
+ 3,3 points de pourcentage

3,3
MILLIARDS D'EUROS
de dividendes versés

26,3
MILLIARDS D'EUROS
d'endettement net

- 4,8 %

1,8
MILLIARD D'EUROS
d'investissements réalisés



Propos liminaire	03	04	
Synthèse	05	Synthèse annuelle des comptes des concessionnaires	33
Infographie	07	Objet de la synthèse et sources d'informations utilisées	33
01		Éléments agrégés du secteur	34
Contenu et périmètre du rapport	11	05	
02		Éléments par société	46
Faits généraux sur le secteur	13	ANNEXES	
Données clés à l'échelle des sociétés	13	Annexe 1	
Données clés à l'échelle des groupes	17	Cadre juridique des concessions autoroutières	47
03		Annexe 2	
Faits marquants de l'exercice 2021	19	Historique du secteur	49
Évolution du trafic autoroutier	19	Annexe 3	
Évolution des tarifs de péage	21	Détail des composantes des hausses tarifaires pour les contrats comportant des hausses spécifiques	50
Modifications du réseau concédé	27	Annexe 4	
		Précisions méthodologiques	51
		Annexe 5	
		Glossaire	54
		Annexe 6	
		Fiches par société	62

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 2021 :

- 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 autoroutière¹ conclus par l'État en application de l'article L. 122-4 du code de la voirie routière².

De manière similaire, les contrats de concession des tunnels transfrontaliers du Mont-Blanc (concéder à la société ATMB) et du Fréjus (concéder à la société SFTRF) n'entrent pas dans le champ de ce rapport (contrairement aux autoroutes A40 et A43 qui en assurent la desserte et sont exploitées respectivement par les mêmes sociétés) car ils ont été attribués en application de mesures législatives spécifiques pour chaque tunnel, adoptées sur le fondement de conventions binationales³. Compte tenu de l'imbrication des flux 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.

Au total, le champ de compétence de l'Autorité couvre 20 conventions de concession passées avec 19 sociétés⁴.

¹ 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).

² 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.

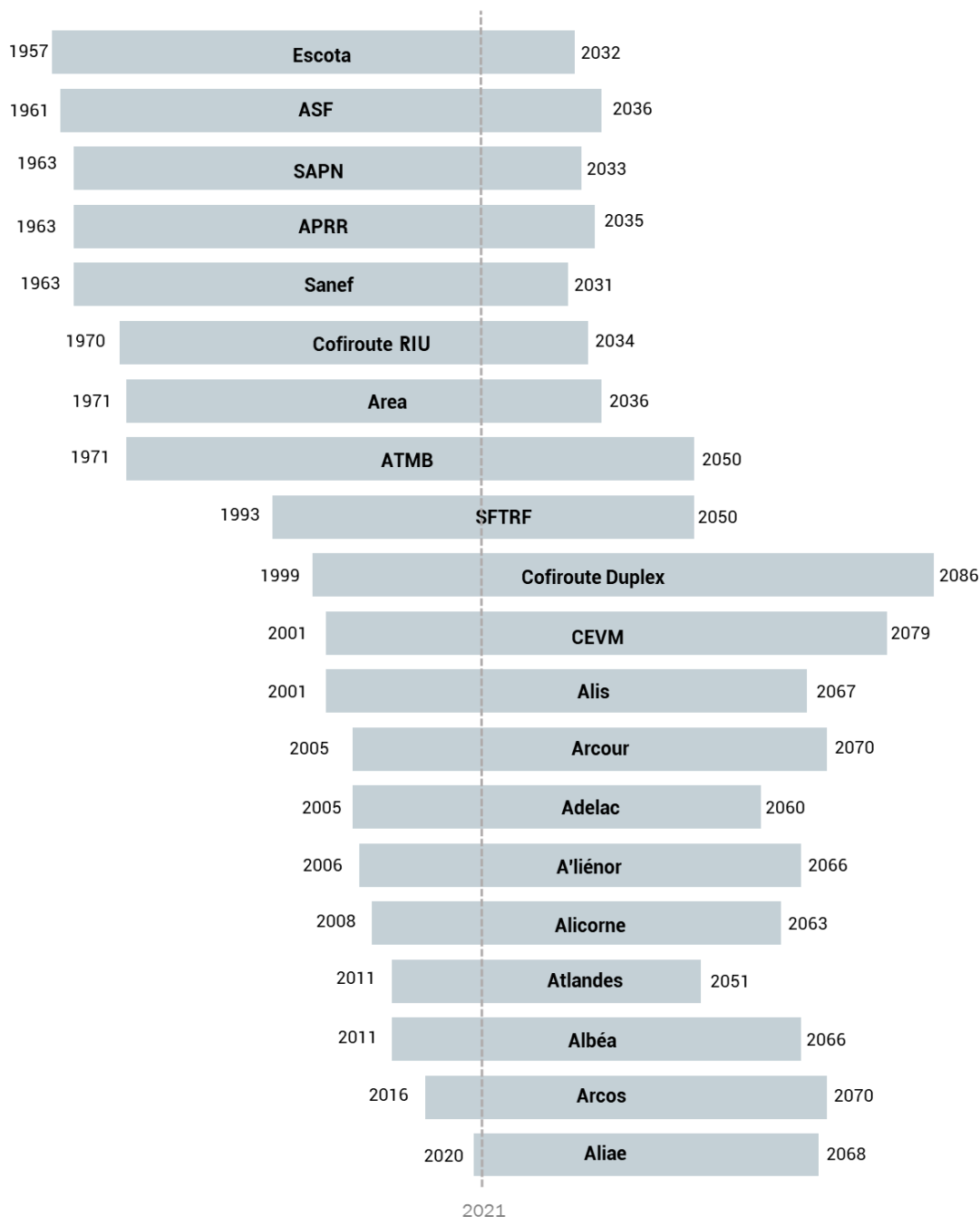
³ Tunnel du Mont Blanc : loi n° 57-506 du 17 avril 1957 autorisant la ratification de la convention du 14 mars 1953 entre la France et l'Italie « relative à la construction et à l'exploitation d'un tunnel sous le Mont Blanc » ; Tunnel du Fréjus : loi n° 72-627 du 5 juillet 1972 autorisant l'approbation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

⁴ Une brève histoire du secteur et des acteurs qui le composent est présentée en annexe 2. Pour plus de précisions, consulter le rapport sur l'économie générale des concessions publié par l'ART en 2020 (page 24).

2. FAITS GÉNÉRAUX SUR LE SECTEUR

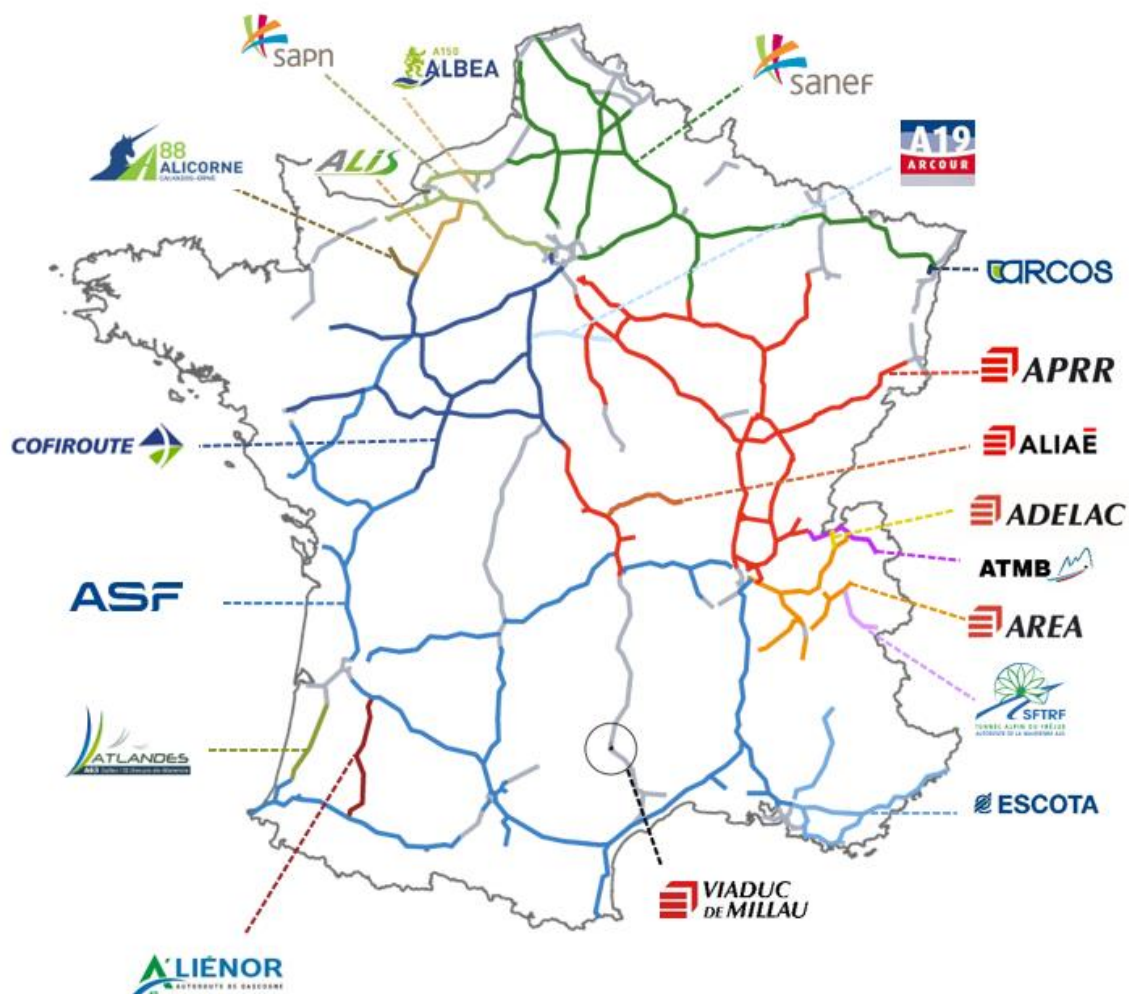
2.1. Données clés à l'échelle des sociétés

Le schéma ci-après présente les dates de début et de fin des contrats de concession autoroutière qui font l'objet du présent rapport⁵. Parmi ces concessions, seule Aliae (A79) n'avait encore aucun tronçon en service en 2021.



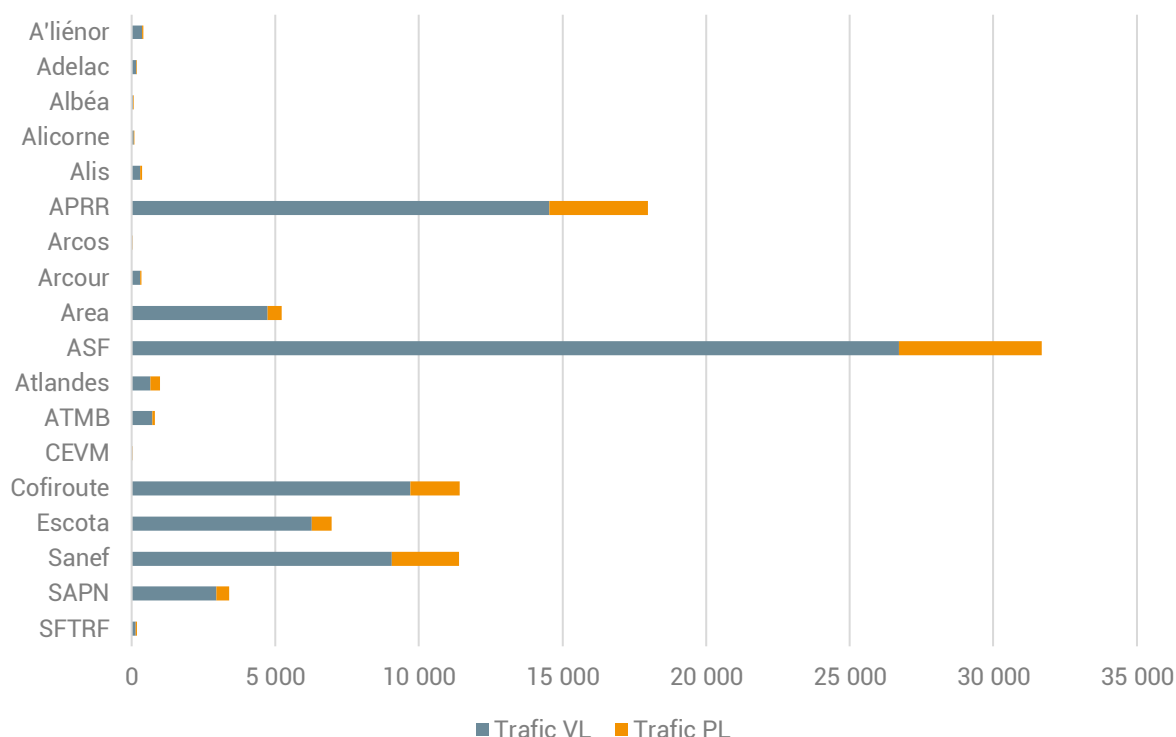
⁵ Il s'agit des dates de fin des concessions prévues au 31/12/2021, qui peuvent différer des dates de fin des concessions initialement prévues aux contrats, compte tenu d'avenants qui les ont prolongées.

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 kilométrique⁶ et les revenus des différentes sociétés en service en 2021⁷. Les volumes de trafic (Figure 1) sont globalement corrélés avec l'étendue géographique des SCA. Les sociétés historiques représentent plus de 96 % du trafic. Les concessions récentes, qui concernent pour la plupart une seule autoroute, voire parfois un ouvrage d'art, présentent mécaniquement des trafics faibles⁸.

Figure 1. Trafic par SCA (millions de véhicules-kilomètres)



Source : Études financières des SCA

En revanche, Escota et Area se démarquent par l'intensité de leur trafic par kilomètre (Figure 2), liée notamment au caractère majoritairement urbain ou périurbain de leurs réseaux.

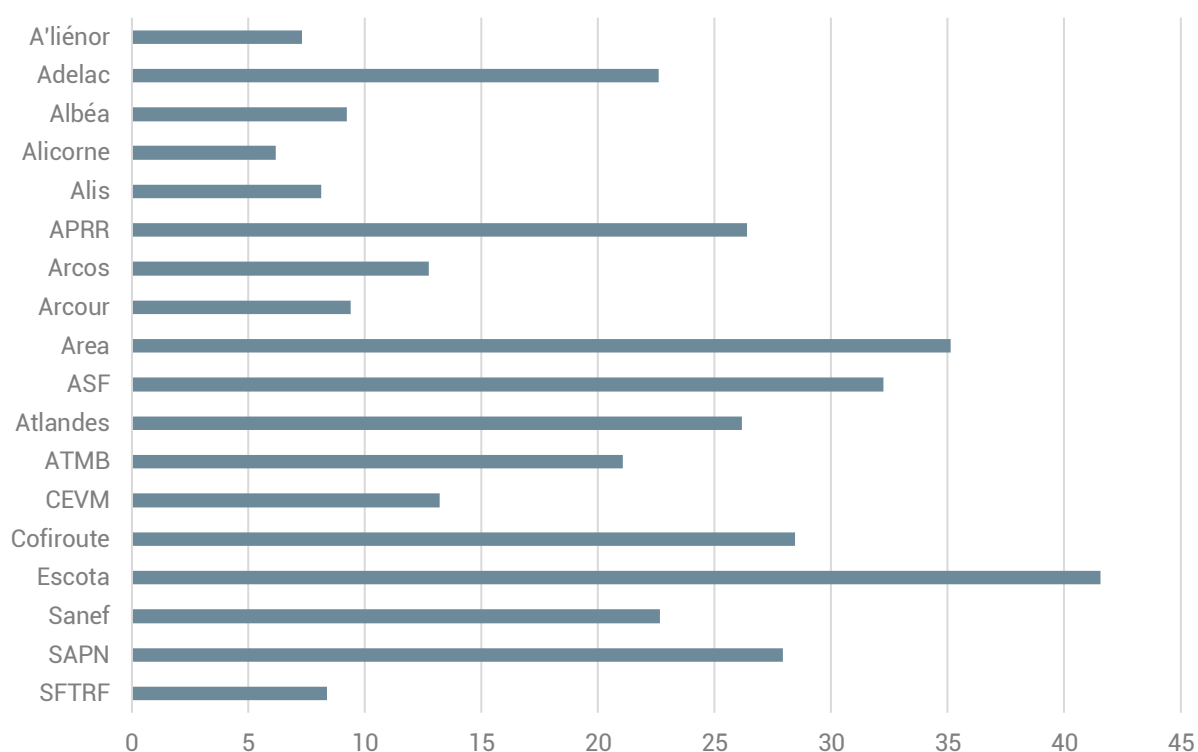
Les chiffres d'affaires (Figure 3) sont le produit du trafic et du tarif moyen. La variation des péages moyens par SCA étant relativement faible, le chiffre d'affaires dépend majoritairement du trafic, et donc de l'étendue des réseaux. Les concessionnaires historiques représentent ainsi plus de 95 % du chiffre d'affaires total.

⁶ 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 véhicules par jour) mesure le trafic moyen journalier sur le réseau considéré. Il permet la comparaison des trafics des réseaux corrigée de l'effet taille.

⁷ L'autoroute concédée à la société Aliae n'est pas encore en service. Celle concédée à Arcos a été mise en service en décembre 2021.

⁸ La faiblesse du trafic en 2021 pour Arcos s'explique aussi par la date de mise en service de l'A355, en décembre 2021.

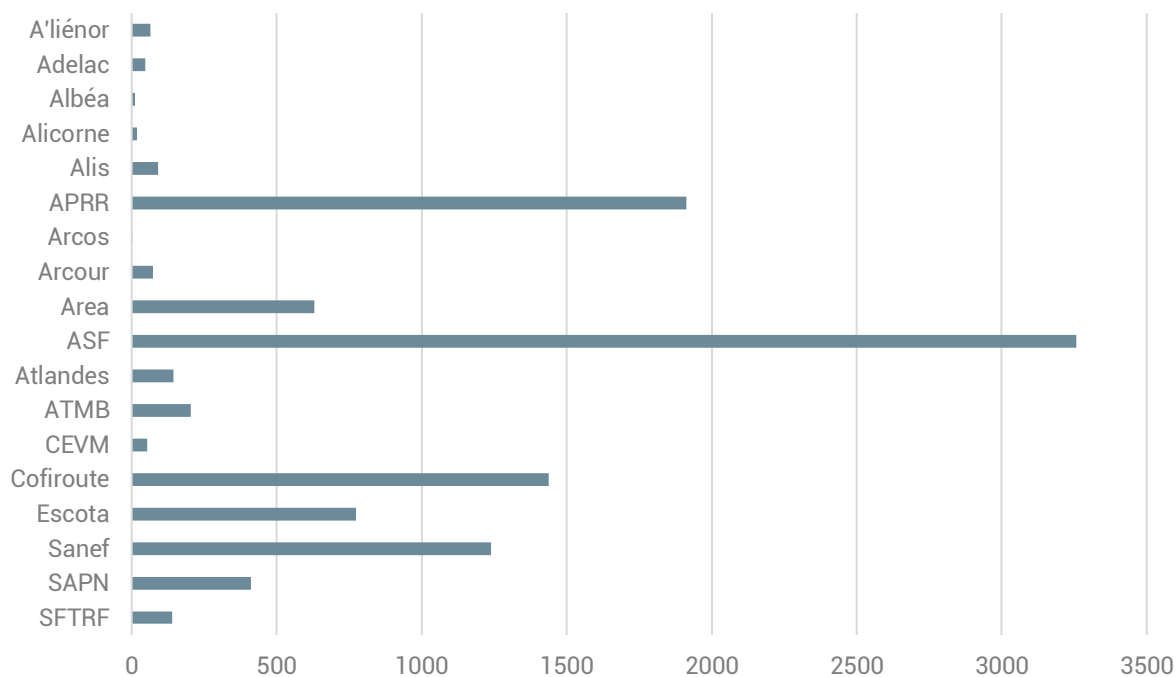
Figure 2. Intensité kilométrique par SCA (milliers de véhicules par jour)



Note : L'intensité du trafic pour l'A355 (ARCOS), mise en service le 17 décembre 2021, est calculée sur la base des 15 derniers jours de 2021 et n'est donc pas représentative du trafic pour une année pleine.

Source : Études financières des SCA

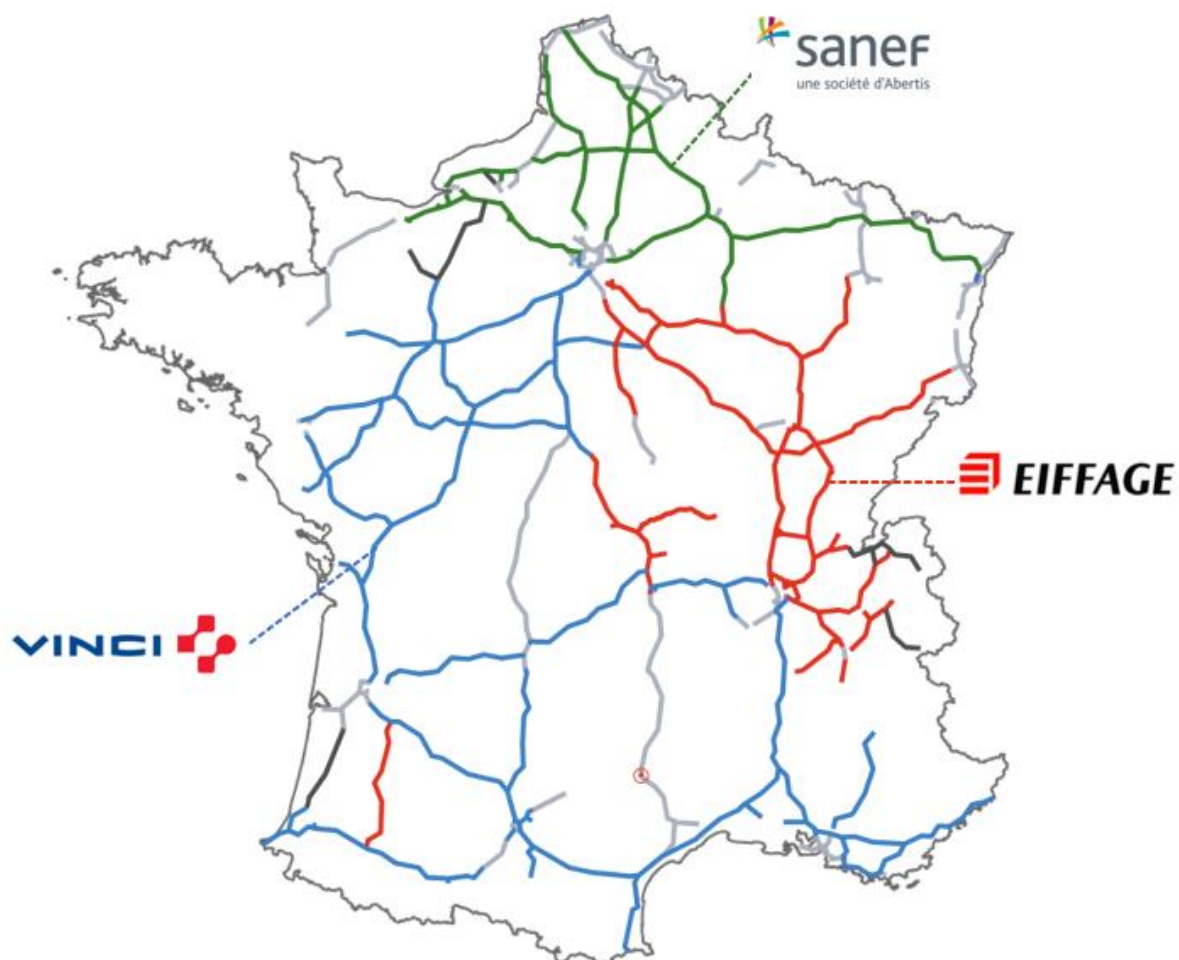
Figure 3. Chiffre d'affaires par SCA (millions d'euros)



Source : Études financières des SCA

2.2. Données clés à l'échelle des groupes

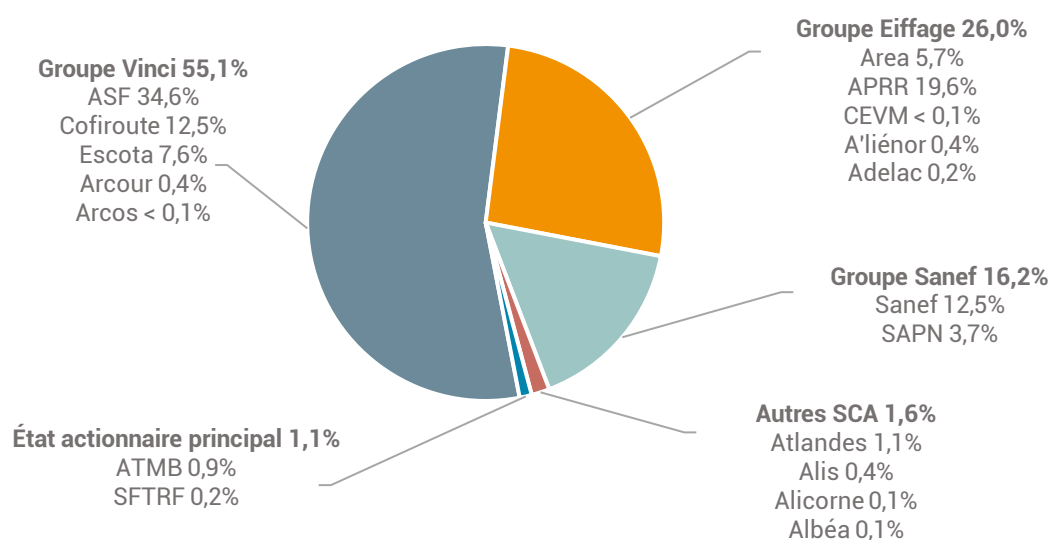
La carte ci-dessous représente la situation géographique des groupes industriels qui contrôlent des SCA.



Les diagrammes qui suivent illustrent la part des différents groupes dans le trafic et les revenus du secteur en 2021, montrant le poids dominant des groupes Vinci et Eiffage dans le paysage concessionnaire français.

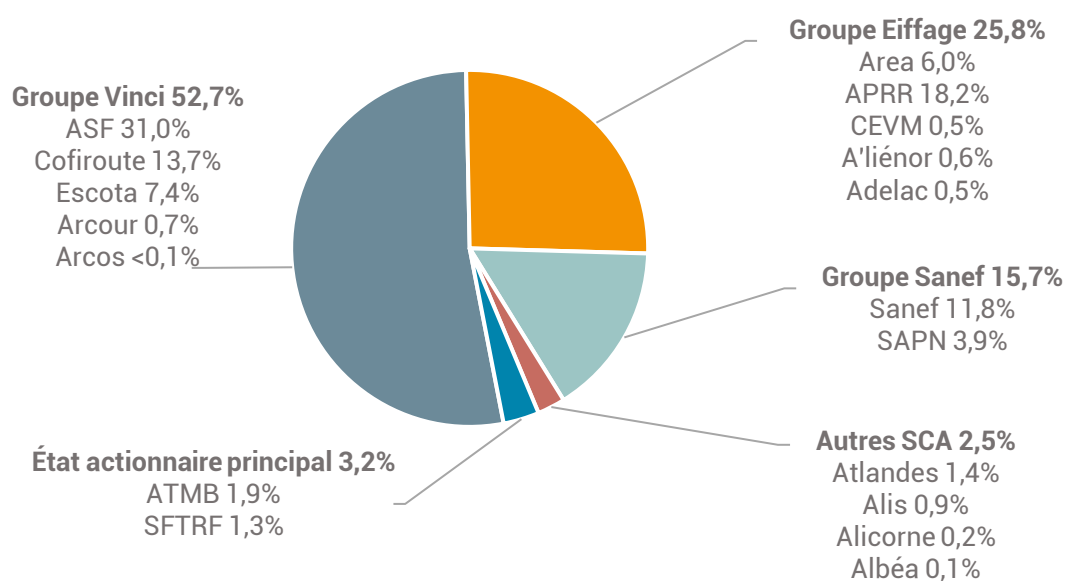
Les SCA qui ne sont pas adossées à un grand groupe (Vinci, Eiffage ou Sanef-Abertis) représentent 2,7 % du trafic et 5,8 % du chiffre d'affaires global du secteur.

Figure 4. Répartition par groupe du trafic sur le réseau autoroutier concédé



Source : Études financières des SCA

Figure 5. Répartition par groupe du chiffre d'affaires sur le réseau autoroutier concédé



Source : Études financières des SCA

3. FAITS MARQUANTS DE L'EXERCICE 2021

3.1. Évolution du trafic autoroutier

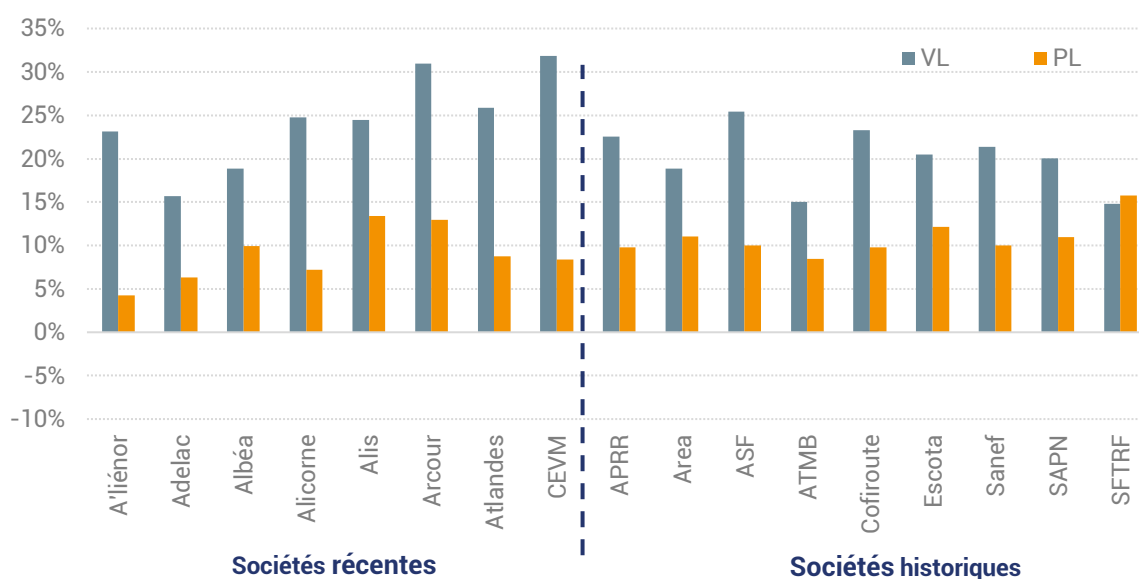
Le trafic sur l'ensemble du réseau autoroutier concédé a connu une importante reprise (+ 20,7 %), et s'établit à 91,5 milliards de véhicules-kilomètres en 2021, un niveau qui reste cependant inférieur à celui de 2019, lequel s'élevait à 96,9 milliards de véhicules-kilomètres.

La reprise a eu un impact différent selon la catégorie de véhicules considérée. Le trafic des véhicules légers (VL), qui a été le plus impacté par la crise sanitaire et les confinements en 2020 avec une diminution de 24,3 % entre 2019 et 2020, a connu un rebond de 22,9 % en 2021. Le trafic des poids lourds (PL), qui n'avait diminué « que » de 7,7 % entre 2019 et 2020, a lui augmenté de 10,1 % en 2021.

La très grande majorité du trafic sur le réseau autoroutier français étant générée par les VL (76,7 milliards de véh.km, soit 83,8 % du trafic en 2021), l'évolution globale du trafic reflète naturellement celle du trafic VL.

L'impact de la reprise économique a été plus important pour le trafic VL que pour le trafic PL pour toutes les sociétés, sauf pour SFTRF. Cependant, les évolutions de trafic observées présentent également des disparités selon le réseau emprunté (Figure 6). De manière générale, et sans que cela constitue une règle, les augmentations de trafic VL ont été plus faibles sur les réseaux urbains et péri-urbains, comme Adelac et Area, et plus importantes pour les réseaux longue-distance. Un impact plus important des mesures restrictives du premier semestre, ainsi que l'augmentation du télétravail, pourraient en être à l'origine.

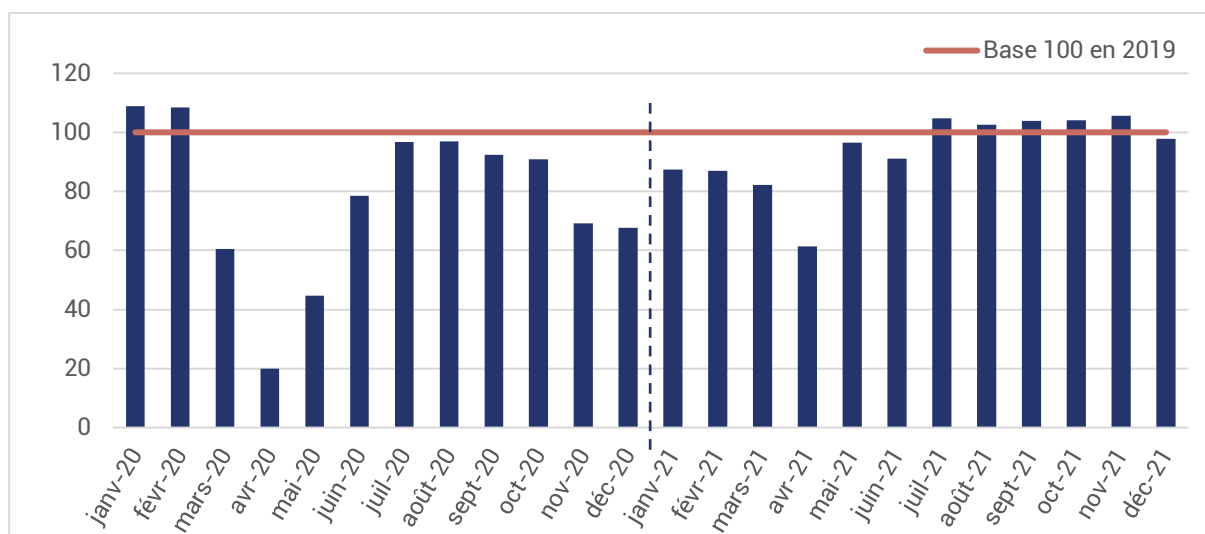
Figure 6. Évolution 2020-2021 des trafics (véhicules-kilomètres), par SCA



Source : Études financières des SCA et données relatives aux éléments de trafic 2020 et 2021

Les effets de la crise sanitaire étaient encore importants au premier semestre 2021, avec des trafics pour les quatre premiers mois de l'année très en-dessous des niveaux de 2019 (Figure 7). L'impact du couvre-feu et du confinement en 2021, bien que moindre que celui des confinements de 2020, a particulièrement atteint le trafic autoroutier. En revanche, les trafics pour le second semestre sont supérieurs à ceux observés en 2019.

Figure 7. Trafic mensuel sur le réseau autoroutier concédé (base 100 mensuel en 2019)

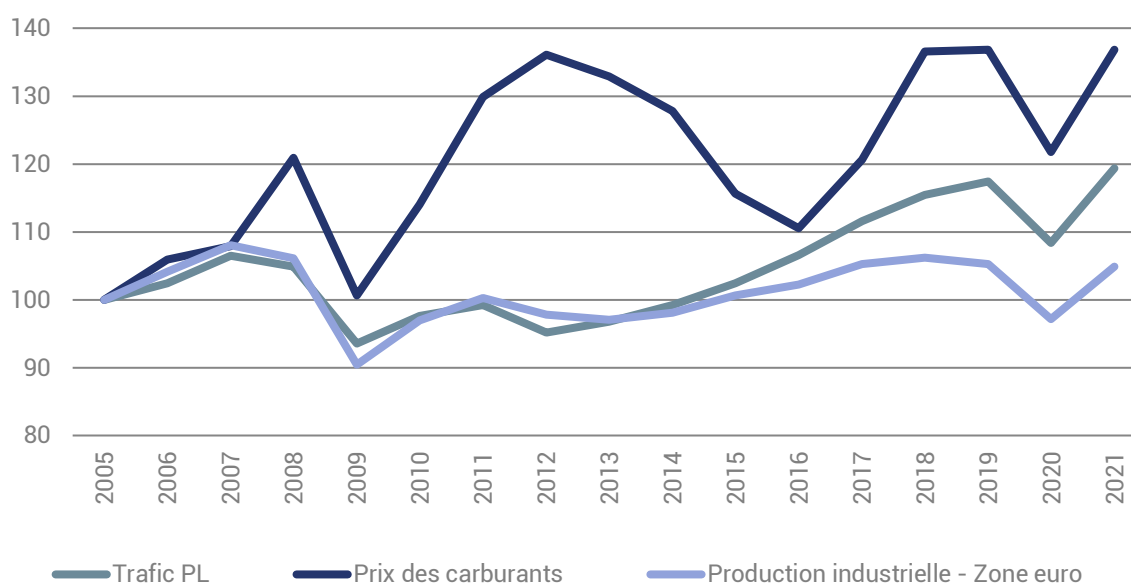


Source : données relatives aux éléments de trafic des SCA en 2020 et 2021

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

En général, le trafic PL est fortement corrélé à l'activité économique nationale et à la production industrielle européenne. Or, en 2021, le produit intérieur brut français a augmenté de 6,8 %⁹ après une chute de 7,8 % en 2020 ; quant à la production industrielle de la zone Euro, elle a augmenté de 8,0 %¹⁰ en 2021 après avoir diminué de 7,6 % en 2020. La reprise du trafic PL en 2021 reflète ainsi à nouveau celle de l'activité économique.

Figure 8. Trafic PL sur autoroute concédée, prix des carburants et production industrielle de la zone euro (base 100 en 2005)



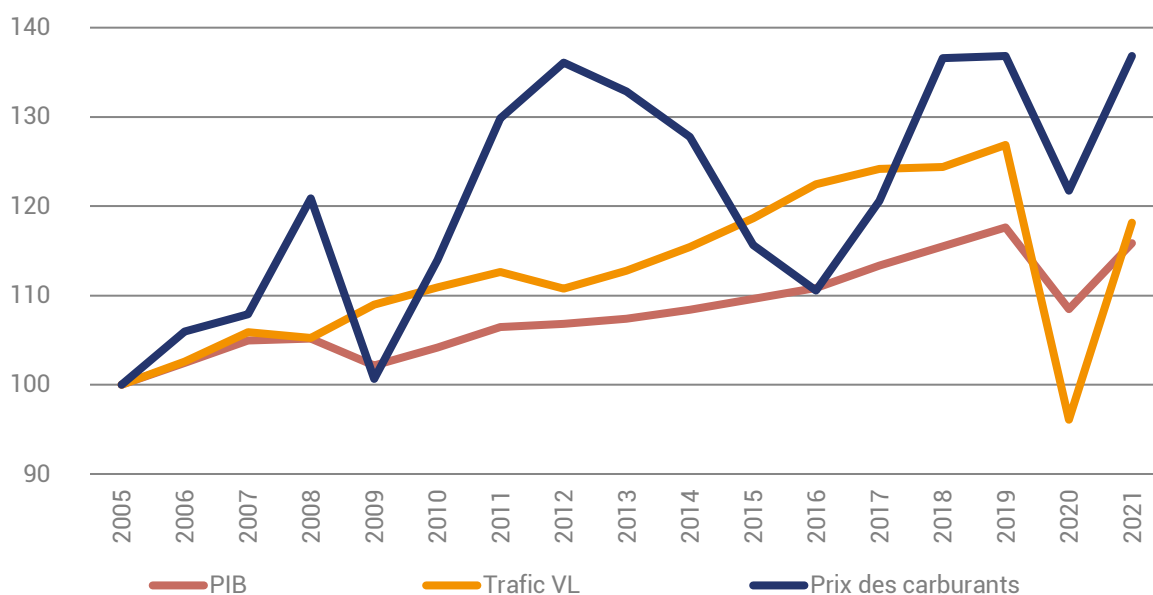
Sources : ASFA, Insee, OCDE

⁹ <https://www.insee.fr/fr/statistiques/serie/010548503>

¹⁰ https://stats.oecd.org/Index.aspx?DataSetCode=MEI_REAL&lang=fr

S'agissant du trafic VL, il retrouve en 2021 le chemin de la tendance pré-crise et ce, en dépit de la forte hausse des prix des carburants.

Figure 9. Trafic VL sur autoroute concédée, PIB français et prix des carburants (base 100 en 2005)



Sources : Insee, ASFA

3.2. Évolution des tarifs de péage

En 2021, les tarifs kilométriques moyens (TKM¹¹) 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 0,56 % pour les véhicules de classe 1 et de 0,51 % pour les véhicules de classe 4, aboutissant à une hausse moyenne (pondérée par les trafics pour les classes 1 et 4) de 0,56 %. Cette évolution est plus modérée que celle observée en 2019 (+ 1,9 %) et en 2020 (+ 0,9 %).

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 diminué de 0,23 % (IPC hors tabac entre octobre 2019 et octobre 2020), mais a été retenu égal à zéro par les SCA et le concédant pour l'application des formules d'évolution tarifaire¹².

La dispersion des évolutions des tarifs de péage est illustrée en Figure 10¹³. La croissance des tarifs est, en moyenne, plus forte et plus dispersée pour les sociétés récentes que pour les sociétés historiques.

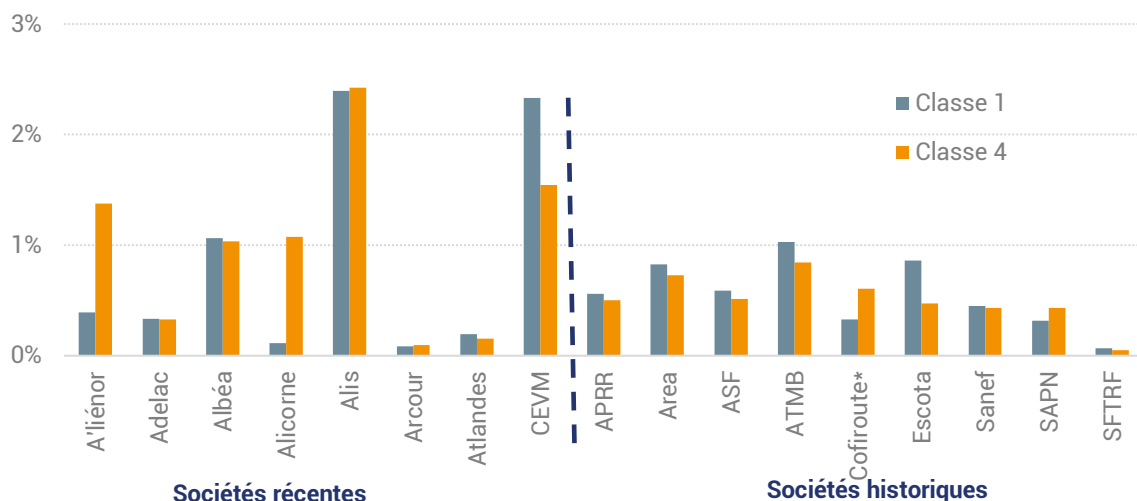
¹¹ Voir annexe 5.

¹² En accord avec la jurisprudence issue de l'arrêt n°337920 du Conseil d'Etat de février 2011

¹³ 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 2020 et le TKM moyen de 2021. 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 2020 et du TKM de fin d'année pondéré par le trafic de la période allant de février à décembre 2021.

Figure 10. Évolution moyenne des TKM pour les classes 1 et 4



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

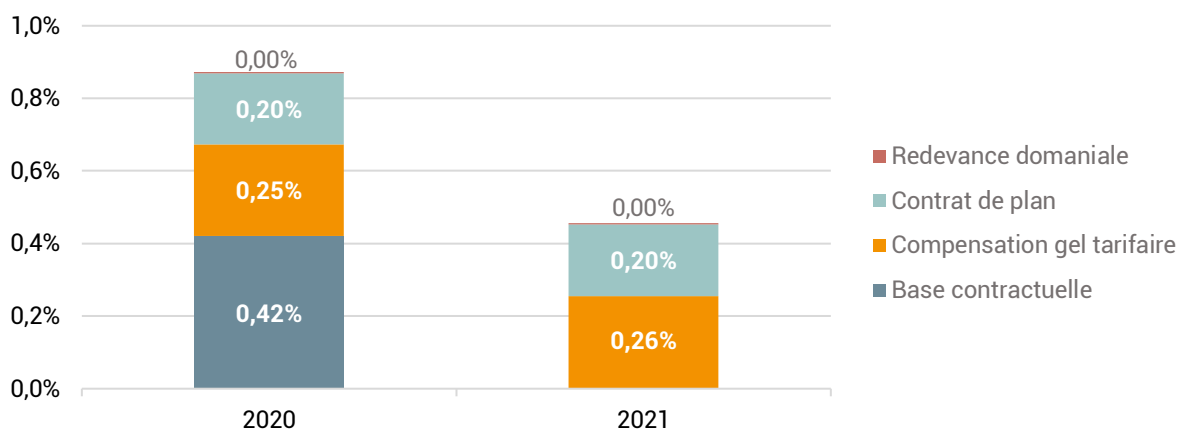
** L'évolution pour la société CEVM, concessionnaire du viaduc de Millau, correspond à l'évolution des tarifs de référence. Il n'existe pas de notion de TKM dans le contrat de CEVM.

Source : Calculs ART sur la base des grilles tarifaires et des données de trafic collectées en 2020 et en 2021

Les hausses tarifaires appliquées annuellement, au 1^{er} janvier ou au 1^{er} février, sont encadrées contractuellement. Le plafond dépend :

- d'indices d'évolution générale des prix, avec un ou des coefficients qui varient en fonction des SCA ;
- 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 ou pour la réalisation de nouveaux investissements négociés, par exemple dans le cadre du plan d'investissement autoroutier (PIA), et formalisés dans des « contrats de plan »¹⁴.

Figure 11. Part des différentes composantes dans les hausses tarifaires pour la classe 1 des sociétés historiques



¹⁴ Sur les contrats de plan, voir annexe 1.

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

L'évolution des TKM approuvée en 2021 pour les véhicules de la classe 1 est récapitulée dans les tableaux suivants. Les valeurs affichées dans ces deux tableaux peuvent différer légèrement des TKM présentés en Figure 10 du fait d'effet de structure du trafic.

Hausse des TKM de la classe 1 en 2021 pour les sociétés historiques

Sociétés historiques	Hausse 2021
APRR	0,45 %
Area	0,63 %
ASF	0,54 %
ATMB (A40)	0,64 %
Cofiroute (réseau interurbain)	0,28 %
Cofiroute (Duplex A86)	1,96 %
Escota	0,46 %
Sanef	0,33 %
SAPN	0,31 %
SFTRF	0,00 %

Source : grilles tarifaires 2021

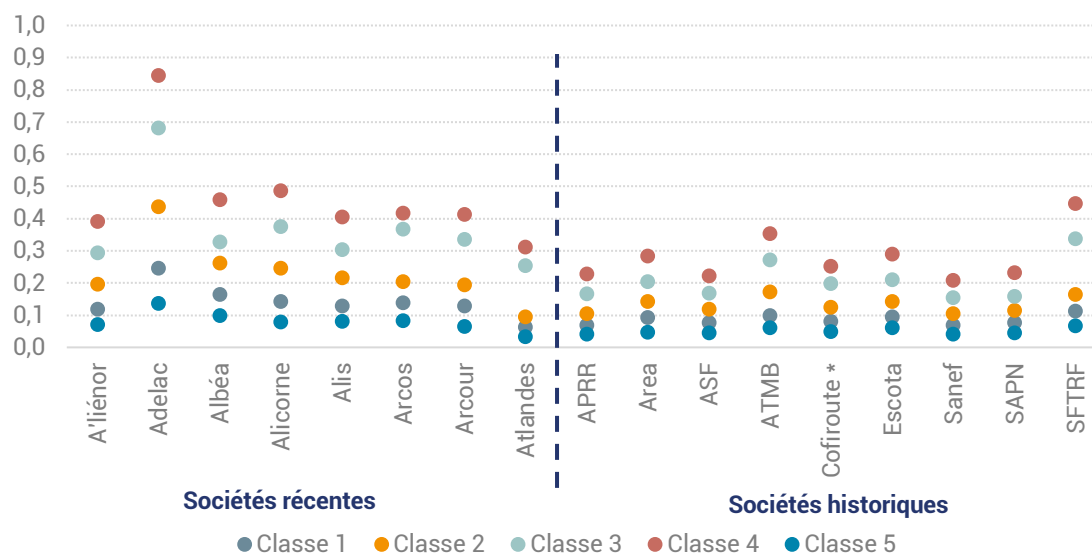
Hausse des TKM de la classe 1 en 2021 pour les sociétés récentes

Sociétés récentes	Hausse 2021
A'liénor	0,21 %
Adelac	0,00 %
Albéa	0,96 %
Alicorne	0,00 %
Alis	2,29 %
Arcour	0,00 %
Atlandes	0,00 %
CEVM	1,82 % (été) 1,12 % (hors été)

Source : grilles tarifaires 2021

Le graphique ci-dessous présente le niveau des TKM (hors taxes) de chaque classe¹⁵ pour l'ensemble des SCA à l'issue des hausses intervenues en 2021. La société CEVM, non représentée sur le graphique, a un tarif kilométrique de 2,52 €/km l'été et un tarif kilométrique de 2,03 €/km hors été pour la classe 1, tarif largement supérieur à celui des autres concessions du fait de la nature particulière de l'ouvrage concédé, le viaduc de Millau.

Figure 12. TKM des différentes classes au 1er février 2021 (€/km)



* Le TKM présenté correspond au seul réseau interurbain.

Source : Grilles tarifaires 2021

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. Ce chiffre est inchangé à ce niveau de précision par rapport à 2020 du fait du niveau de la hausse (+ 0,56 %).

Le TKM est toutefois une notion contractuelle, qui ne permet pas d'apprécier parfaitement les différences de tarifs entre les SCA (voir encadré). 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 (TKMP). Ces chiffres sont plus pertinents que les TKM pour des comparaisons entre concessions, mais ils ne tiennent compte que du trafic payant et reposent parfois, selon le système de péage retenu, sur des estimations de ce trafic¹⁶.

TKM et TKMP

Le TKM¹⁷ répond à des définitions différentes selon les SCA et ne correspond en général pas à un tarif moyen par kilomètre parcouru (TKMP).

¹⁵ Voir annexe 5.

¹⁶ Pour plus de précisions sur le TKMP 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 (pages 124 à 125).

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.

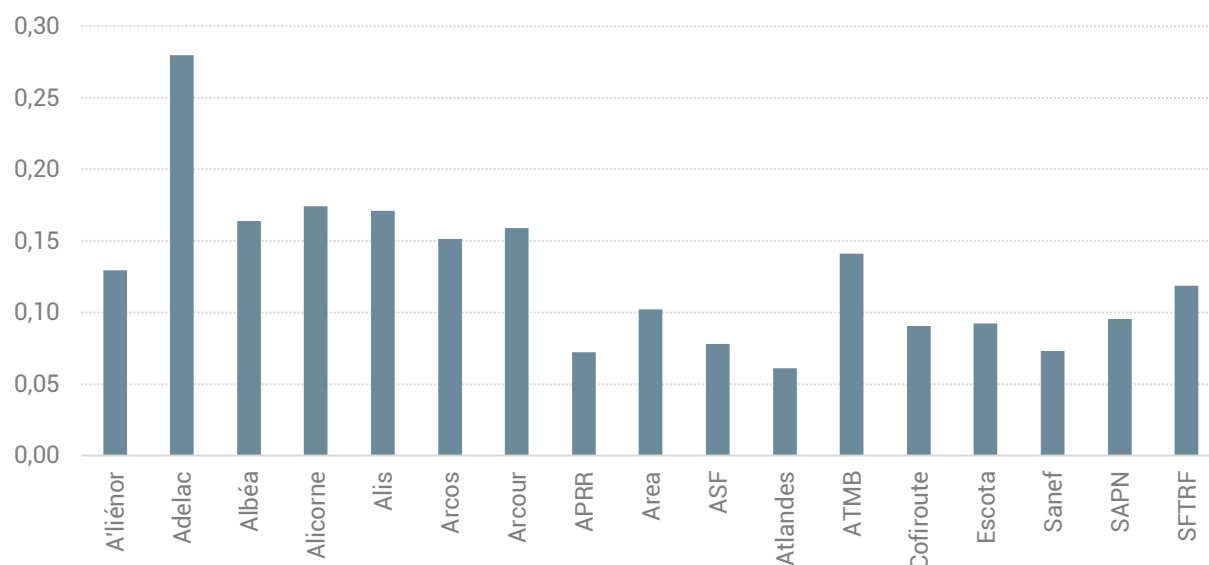
Ainsi, dans le cas des concessions historiques privatisées en 2006, le TKM est un indicateur hybride qui dépend non seulement de distances parcourues par les usagers, mais aussi de longueurs de tronçons d'autoroute et du découpage de la concession

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, pour les usagers locaux 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 et Dompierre-sur-Besbre Est).

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

Le graphique suivant représente les TMKP (hors taxes) calculés par l'ART pour la classe 1 et pour chaque concession en 2021.

Figure 13. TMKP de la classe 1 au 1^{er} février 2021 (€/km)



Note : Le TMKP présenté pour Cofiroute correspond au seul réseau interurbain. L'évolution du TMKP pour Alicorne correspond majoritairement à une correction d'une erreur matérielle et non pas à un changement tarifaire.

Source : Calculs ART à partir des données trafic 2021 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 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.

En moyenne (pondérée par les trafics), le TMKP s'établit, comme en 2020, à 8,3 c€/km pour les véhicules de la classe 1 sur le réseau concédé (contre 7,8 c€/km pour le TKM).

3.3. Modifications du réseau concédé

Le réseau autoroutier concédé a connu quelques évolutions d'importance durant l'année 2021.

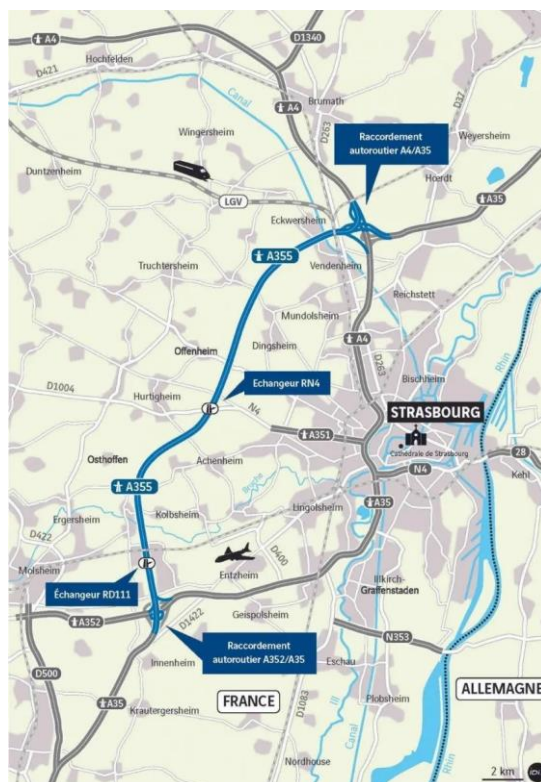
▪ La mise en service de l'autoroute A355 – Contournement Ouest de Strasbourg

La nouvelle autoroute A355, qui contourne Strasbourg par l'Ouest, a été mise en service le 17 décembre 2021 par la société Arcos.

L'opération a été déclarée d'utilité publique le 23 janvier 2008, déclaration prolongée en 2018, avec un début des travaux de terrassement la même année. L'objectif principal est de délester l'autoroute A35, parallèle, qui traverse le grand Strasbourg, en particulier en ce qui concerne les poids-lourds. Il s'agit d'une 2x2 voies, longue de 24 km. Elle est raccordée à 4 axes autoroutiers : les autoroutes A4, A35 nord, A35 sud et A352.

Cette opération, d'une valeur de plus de 500 millions d'euros comprend :

- 3 ouvrages d'art d'envergures (le viaduc de Vendenheim, la section couverte de Vendenheim et le viaduc de la Bruche) ;
- 130 passages à faune ;
- 2 échangeurs (Ittenheim de/vers la D1004 et Duttlenheim de/vers la D711) ;
- 1 pôle multimodal à Ittenheim (aire de covoiturage et bus) ;
- 1 aire de service à Duttlenheim.



Note : La RN4 a été renommée D1004 et la RD111 a été renommée D711 au 1^{er} janvier 2021.

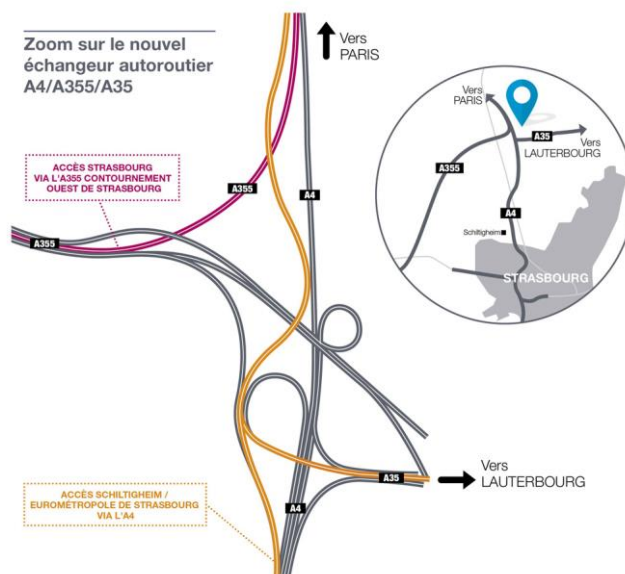
Source : Site interne Vinci dédié au contournement Ouest de Strasbourg

- **Le réaménagement de l'échangeur A4/A35/A355 dans le cadre du Plan de Relance Autoroutier (PRA)**

Cette opération, en lien avec le Contournement Ouest de Strasbourg, consiste dans le raccordement de l'échangeur A4/A35 à la nouvelle autoroute A355. Réalisés par Sanef, ces nouveaux aménagements ont été mis en service en même temps que le Contournement Ouest de Strasbourg, le 17 décembre 2021.

Les travaux ont nécessité différents aménagements des infrastructures existantes, tels que l'élargissement de la plate-forme autoroutière, la création de bretelles de liaison ainsi que la construction d'un pont pour permettre à la bretelle de l'autoroute A4 de passer sous l'autoroute A35. Il y a également eu la construction d'un éco-pont au nord du raccordement.

Le montant de cette opération s'élève à 43 millions d'euros.



Source : site internet de Sanef dédié au raccordement de l'échangeur A4/A35

- **Mise en service de la configuration définitive de la circulation sur le troisième tablier du viaduc de Guerville sur l'autoroute A13 dans le cadre du PRA**

Le viaduc de Guerville, initialement composé de deux tabliers (un par sens de circulation), est un ouvrage d'art situé sur l'A13 en Yvelines, permettant à cette autoroute de franchir la D113 et la ligne de chemin de fer Paris-Rouen. Un troisième tablier a été construit pour des raisons de sécurité (absence de bande d'arrêt d'urgence, pente dangereuse).

La mise en service du troisième tablier a eu lieu en 2019 avec une circulation possible dans le sens Caen-Paris. La mise en service en configuration définitive est intervenue le 3 février 2021.

D'un montant total de 47 M€, ces travaux ont été financés par la SAPN. La SAPN continue à présent les travaux sur la rénovation des deux tabliers d'origine du viaduc.

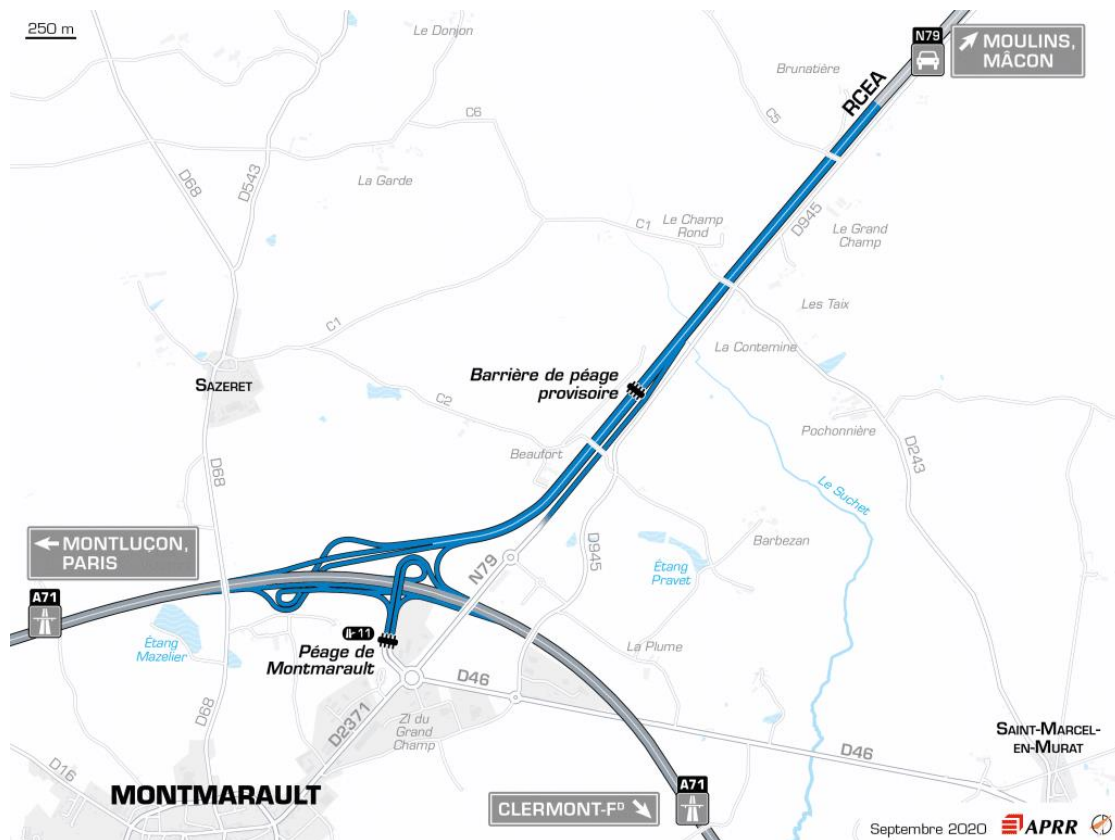
- **Création de l'échangeur entre l'autoroute A71 et la RN79 à Montmarault dans le cadre du PRA**

Après trois années de travaux menés par la société APRR, l'échangeur de Montmarault (Allier) a été mis en service le 5 août 2021.

Cette opération comprend :

- la mise à 2x2 voies de la RN79 sur 3,2 km. Il s'agit des premiers kilomètres de la future autoroute A79 entre Montmarault et Digoïn,
- la réalisation de deux bretelles de liaison entre l'autoroute A71 et la RN79.

Le montant total de l'opération s'élève à 90 millions d'euros.



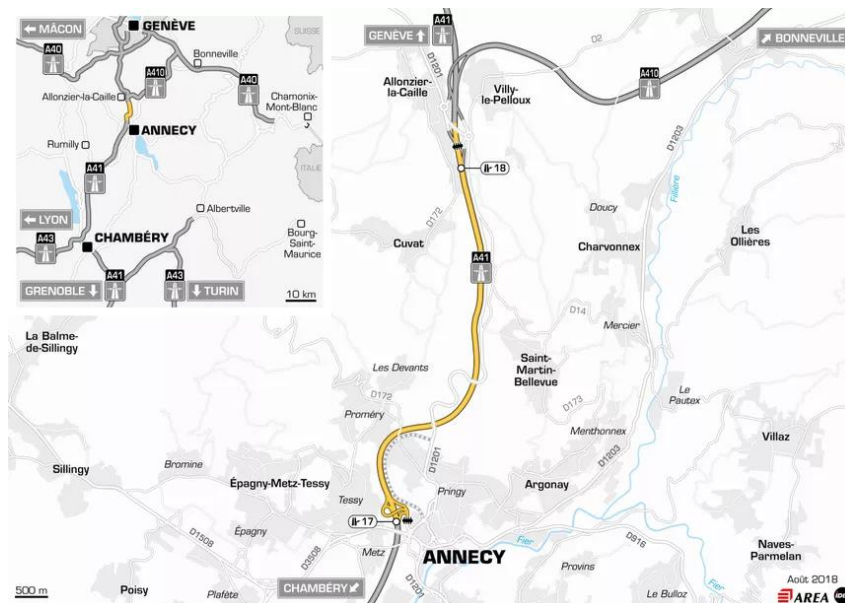
Source : site internet d'APRR dédié au projet de l'échangeur de Montmarault

- **L'aménagement à 2x3 voies de l'autoroute A75 au sud de Clermont-Ferrand dans le cadre du PRA**

L'élargissement de l'autoroute A75 entre Clermont-Ferrand et le Crest, d'une longueur de 11 km, a été mis en service le 11 octobre 2021.

Cette opération consiste en une voie supplémentaire dans chaque sens de circulation, avec l'ajout d'équipements de sécurité, tels qu'une bande d'arrêt d'urgence de 3 mètres de large dans les deux sens de circulations, des bornes d'appel d'urgence, de la signalisation dynamique, de protections phoniques et d'un réseau d'assainissement pour les eaux issues de la chaussée autoroutière.

L'opération a nécessité un investissement de 170 millions d'euros.



Source : site internet AREA

- **Le diffuseur de Conneré sur l'autoroute A11 dans le cadre du Plan d'Investissement Autoroutier (PIA)**

Le nouveau diffuseur de Conneré, situé sur l'autoroute A11 entre les sorties Le Mans Nord et La Ferté-Bernard, a été mis en service le 26 avril 2021 par Cofiroute.

Il s'agit de la première opération d'ampleur achevée du PIA. Le diffuseur est constitué de 4 bretelles d'autoroutes, d'un ouvrage d'art au-dessus de l'autoroute et d'une gare de péage.

Le coût total de la construction s'élève à 14 millions d'euros.

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 la 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 2020 et 2021, d'étudier les 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 comparables¹⁸.

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 normalisée¹⁹, 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.

Depuis l'édition 2020 de la synthèse des comptes, plusieurs évolutions ont été apportées 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. Ceci s'est traduit par une refonte du questionnaire envoyé aux SCA, objet de la décision n° 2021-062 du 30 novembre 2021. La plupart des SCA ont fourni leurs données dans le nouveau format, mais l'absence de réponse de la part de quelques SCA n'a pas encore permis d'effectuer d'exploitation fiable sur les nouvelles données.

Enfin, l'Autorité précise que certains chiffres présentés dans ce document, concernant l'exercice comptable 2020, peuvent différer légèrement, à la suite de corrections d'erreurs, de ceux publiés dans le cadre du précédent rapport.

¹⁸ Voir annexe 4 pour plus de précisions sur la méthode employée pour réaliser la synthèse à l'échelle sectorielle et les fiches.

¹⁹ Voir annexe 5.

4.2. Éléments agrégés du secteur

- Chiffre d'affaires : 10,6 milliards d'euros, + 18,9 %

Le chiffre d'affaires des sociétés concessionnaires d'autoroutes reste composé, à plus de 95 %, des recettes de péage, dont environ un tiers est issu de la circulation des PL et deux tiers de celle des VL.

Le reste du chiffre d'affaires provient 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), ainsi que de produits annexes extérieurs aux contrats de concession mais consolidés par certains concessionnaires dans leurs comptes.

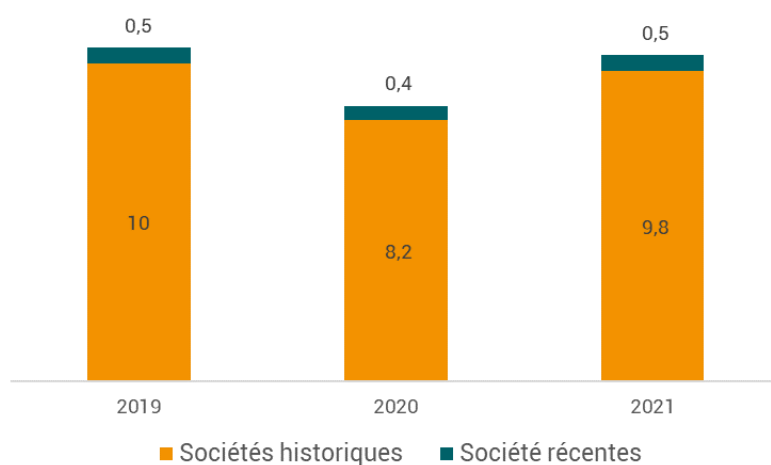
Sous l'effet de la reprise post-crise sanitaire, le chiffre d'affaires du secteur a globalement augmenté de 1,7 milliard d'euros, soit + 18,9 %, entre 2020 et 2021. Cette hausse reflète principalement une hausse de 1 608 millions d'euros, soit + 18,6 %, du produit des péages, liée principalement à la forte reprise du trafic (+ 20,6 %) qui est légèrement soutenue par la faible hausse des TKM (+ 0,6 %).

Les recettes des activités annexes ont également augmenté de 29,1 % du fait des redevances d'installations commerciales qui reviennent à leur niveau de 2019, après avoir chuté de plus de 20 % en 2020.

Malgré cette forte hausse, les recettes de péage étaient toujours, en 2021, en deçà de leur niveau de 2019.

En 2021, les recettes de péage des sociétés historiques ont augmenté sensiblement de la même manière que celles des sociétés récentes (+ 18,6 %). Les évolutions des recettes de péage en 2021 ne sont pas comparables à celles des années pré-COVID et résultent directement de la reprise économique.

Figure 14. Recettes de péage (milliards d'euros)



Encadré : décomposition de l'évolution du chiffre d'affaires²⁰

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 2021, la variation des recettes brutes de péage (+ 18,6 %) est inférieure à la hausse du trafic (+20,6%), malgré une évolution du TMKP quasi nulle. Cela provient des variations hétérogènes des trafics selon les types de véhicules, avec une augmentation plus forte pour les VL que pour les PL, qui conduisent à des effets de structure du trafic défavorables.

²⁰ Voir annexe 4 pour la méthode de décomposition.

- EBITDA : 7,8 milliards d'euros, +24,4 %

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'il 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 augmenté de 24,4 % en 2021, pour atteindre 7,8 milliard d'euros (Figure 15). Tout comme le chiffre d'affaires, l'EBITDA du secteur reste inférieur en 2021 à ce qu'il était en 2019 (8,0 milliards d'euros).

Les charges d'exploitation ont augmenté de 308 millions d'euros en 2021 (+10,7 %). Plus précisément, les principaux postes de produits et charges ont évolué de la façon suivante :

- les achats et charges externes (1,4 milliard d'euros) ont augmenté (+16,8 %) ; cette hausse s'explique par l'augmentation du trafic et un effet de rattrapage par rapport à 2020.
- les charges de personnel (829 millions d'euros) ont augmenté (+5,9 %) sous l'effet d'une augmentation des salaires et de la forte hausse des postes "intéressement et participation". Les effectifs ont, eux, poursuivi la baisse observée en 2020, avec 270 ETP en moins (-2,2 %) pour l'ensemble du réseau.
- les impôts et taxes (878 millions d'euros), principalement la taxe d'aménagement du territoire (TAT) ainsi que la contribution économique et territoriale (CET), à l'exclusion de la redevance domaniale (RD), ont augmenté de 6,1 %. Si la TAT a progressé de plus de 20% en raison de la reprise du trafic, cette augmentation a été partiellement compensée par la diminution d'environ 20% de la CET qui a vu son taux de plafonnement abaissé en 2021.

Finalement, le taux de marge d'EBITDA (ratio marge d'EBITDA/chiffre d'affaires) retrouve son niveau de 2019, à 74,1 % en 2021 contre 70,8 % en 2020.

Figure 15. Chiffre d'affaires et EBITDA (milliards d'euros)

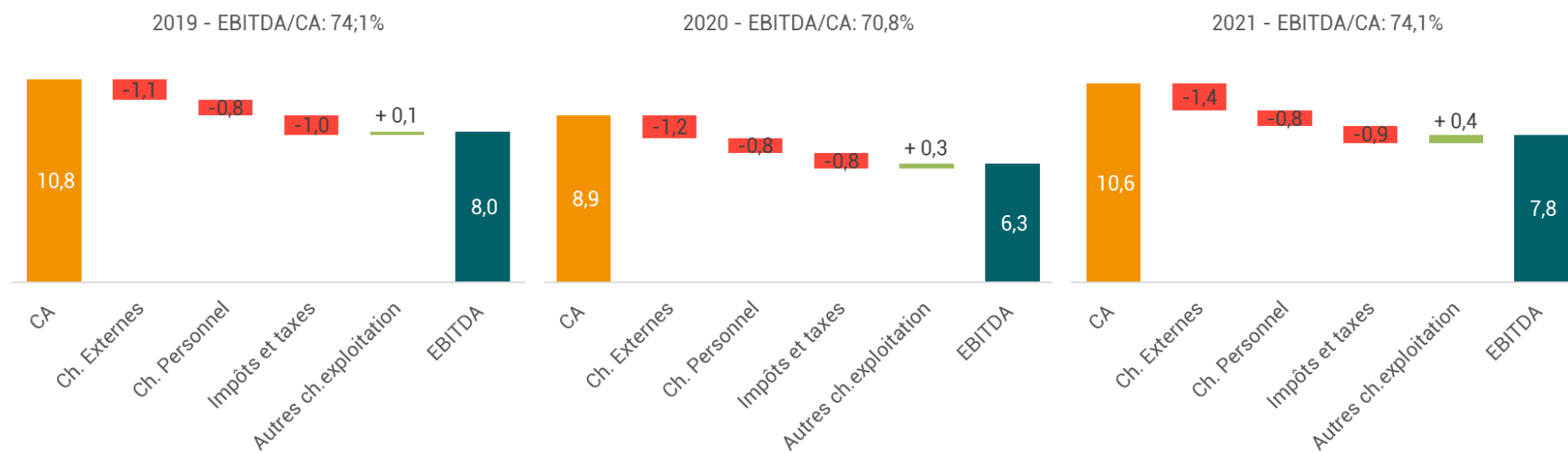
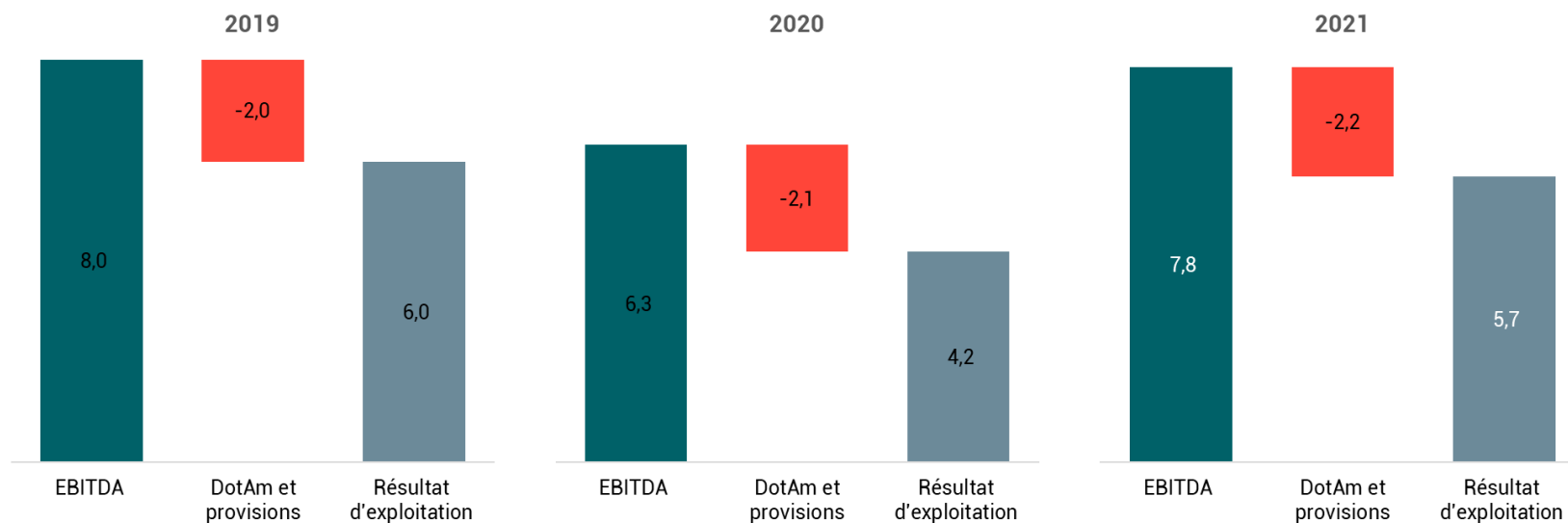


Figure 16. EBITDA et résultat d'exploitation (milliards d'euros)



- Résultat d'exploitation : 5,7 milliards d'euros, +35,6%

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 augmentation de 35,6 % en 2021 (Figure 16, page précédente), ce qui correspond à une hausse de 1,5 milliard d'euros et apparaît comme une conséquence directe de l'augmentation du chiffre d'affaires. Cependant, tout comme le chiffre d'affaires et l'EBITDA, le résultat d'exploitation ne retrouve pas son niveau pré-COVID (6,0 milliards d'euros en 2019).

L'augmentation des dotations aux amortissements de plus de 3 % en 2021 provient, à plus de 90 %, des SCA historiques. Elle est à mettre en relation avec certaines opérations du plan de relance autoroutier (PRA), notamment les mises en service, en 2021, des opérations sur les autoroutes A71 et A75 qui ont déclenché l'amortissement des immobilisations correspondantes. L'arrivée en année pleine de certaines opérations mises en service en 2020 explique aussi l'augmentation des dotations aux amortissements, lorsque les mises en service ont eu lieu en milieu ou en fin d'année. *A contrario*, la mise en service du contournement de Strasbourg en décembre 2021 n'a pas encore donné lieu à un amortissement significatif de la part d'Arcos.

- Résultat net : 3,9 milliards d'euros, +46,7 %

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, appelle une certaine prudence.

Le résultat net du secteur augmente de 46,7 % en 2021, soit une hausse de 1,2 milliards d'euros (Figure 17). Cette hausse s'explique non seulement par la hausse du résultat d'exploitation mais aussi par :

- la baisse des frais financiers, qui résulte d'une baisse de l'endettement et du refinancement de la dette à des taux inférieurs (voir infra) ;
- une augmentation de l'impôt sur les sociétés bien inférieure à l'augmentation du résultat d'exploitation du fait de la baisse du taux normal d'impôt sur les sociétés, de 28 % en 2020 à 26,5 % en 2021²¹.

Au total, la marge nette (résultat net/chiffre d'affaires) s'améliore et s'établit à 36,5 % en 2021, contre 29,6 % en 2020 et 32,3 % en 2019.

²¹ Plus précisément, le taux normal de l'impôt sur les sociétés a été progressivement abaissé à partir de 2018. Pour les sociétés ayant plus de 250 millions d'euros de chiffres d'affaires et plus de 500 000 euros de bénéfices, il est ainsi passé de 31,0 % en 2019 à 28,0 % en 2020, puis à 26,5 % en 2021.

Figure 17. Résultat d'exploitation et résultat net (milliards d'euros)

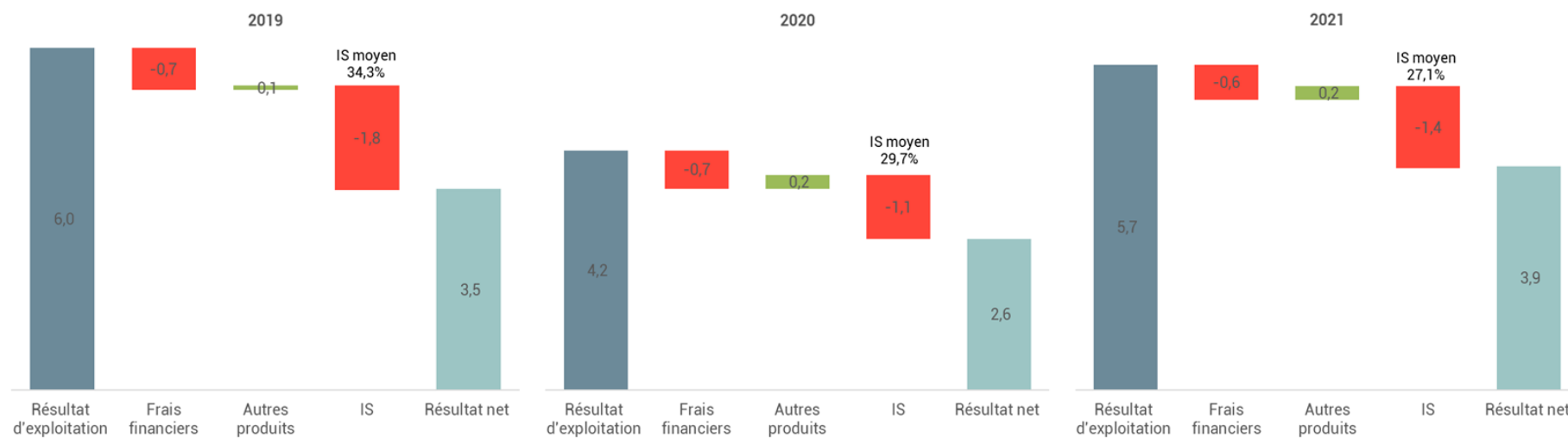
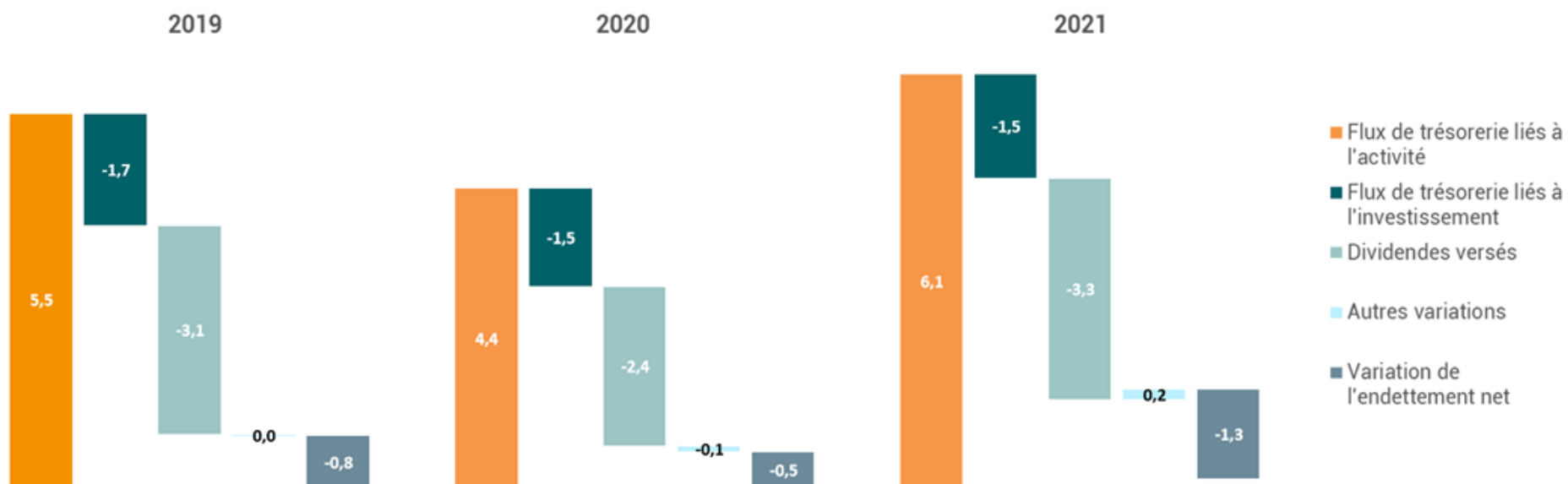


Figure 18. Flux de trésorerie opérationnels et leur affectation



- Flux de trésorerie opérationnels : 6,1 milliards d'euros, + 37,7 %

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 augmentation de 37,7 % en 2021, correspondant à une augmentation de 1,7 milliard d'euros (Figure 18, page précédente). Ces flux de trésorerie sont également en nette augmentation par rapport à 2019 (+11 %), résultat direct de l'augmentation du chiffre d'affaires.

En 2021, ces flux de trésorerie opérationnels ont été affectés majoritairement aux versements de dividendes (53,4 %), poste qui absorbe la majorité de l'augmentation des flux de trésorerie. Les SCA ont également profité de la hausse de trésorerie pour se désendetter, avec une multiplication par 2,5 de la variation de l'endettement net. Les flux de trésorerie liés aux investissements sont eux, restés constants à 1,5 milliard d'euros.

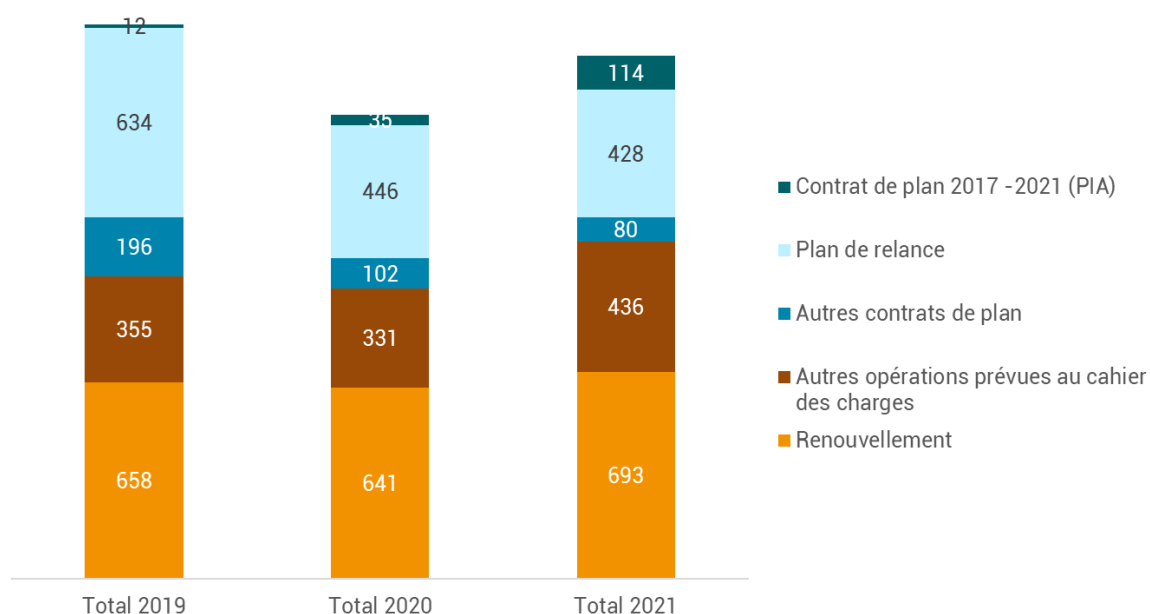
▪ Investissements réalisés : 1,8 milliard d'euros, +12,7 %

En 2021, sur 1,8 milliard d'euros d'investissement réalisés²² par les SCA, les principales dépenses étaient liées à des opérations de renouvellement (39,6 %) et à d'autres opérations prévues aux cahiers des charges (24,9 %). Les différents plans d'investissement (contrats de plan, plan d'investissement autoroutier, plan de relance autoroutier) constituent le reste des investissements.

Malgré une augmentation de 12,7 % en 2021, les investissements n'ont pas retrouvé leur niveau de 2019 (1,9 milliard d'euros). Cela s'explique notamment par une diminution des montants engagés au titre du plan de relance, avec la mise en service, en 2021, d'un certain nombre d'opérations inscrites à ce plan (voir au paragraphe 3.3), APRR et Area ayant mis en service une grande partie de leurs opérations du PRA. La baisse des investissements au titre du PRA n'est pas compensée par une hausse équivalente des investissements au titre du PIA.

Les sociétés historiques représentent plus de 98 % des investissements réalisés pour tous les types d'investissement, à l'exception des autres opérations inscrites aux cahiers des charges. Pour cette dernière catégorie, les travaux de l'autoroute A355 (95 millions d'euros, Arcos) et de l'A79 (313 millions d'euros, Aliaé) représentent la majeure partie.

Figure 19. Investissements réalisés (millions d'euros)



²² Le montant de 1,8 milliard d'euros correspond à une vision « service fait », c'est-à-dire aux investissements mis en service et comptabilisés en immobilisations à l'actif du bilan. Les 1,5 milliards d'euros dans le paragraphe sur les flux de trésorerie correspond aux dépenses d'investissements décaissées en 2021. Il existe un décalage temporel entre la vision trésorerie et la vision comptable.

- **Dividendes : 3,3 milliards d'euros, +38,5 %**

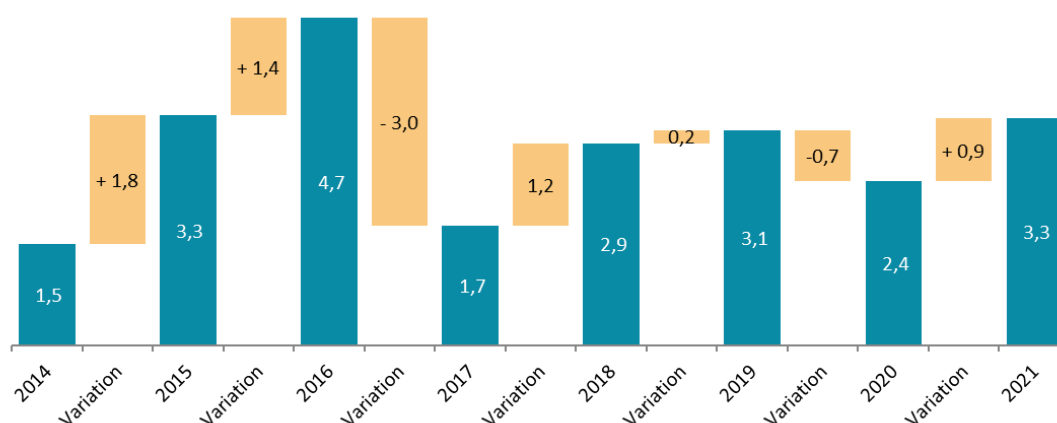
Les dividendes versés par les sociétés concessionnaires enregistrent une forte hausse, de 38,5 %, en 2021, correspondant à une augmentation de 905 millions d'euros. Les dividendes sont aussi en hausse par rapport à 2019, de 5%, et par rapport à la moyenne des années 2015-2019, de 5% également. Toutes les sociétés versant des dividendes ont augmenté ce montant en 2021 par rapport à 2020.

Les dividendes en 2021 ont ainsi atteint un niveau historiquement haut. Depuis 2015, seul 2016 a vu des dividendes plus importants versés aux actionnaires de SCA.

La quasi-totalité des versements de dividendes du secteur provient des quatre groupes de sociétés concessionnaires du réseau historique : ASF-Escota (43,2 %), Cofiroute (17,7 %), APRR-Area (20,3 %) et Sanef-SAPN (16,9 %). En 2021, 3 autres SCA versent des dividendes : ATMB, Atlandes 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 exercice²³.

Figure 20. Dividendes versés aux actionnaires des SCA (milliards d'euros)



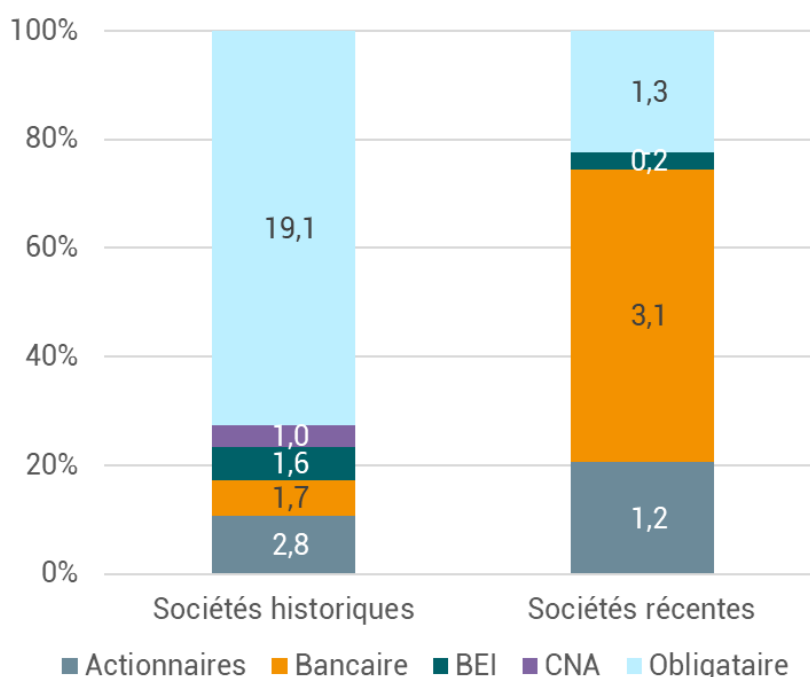
- **Endettement financier net : 26,3 milliards d'euros, - 4,8 %**

L'encours de la dette financière du secteur (y compris les dettes intragroupes) s'établit à 32,1 milliards d'euros au 31/12/2021. Il correspond pour 18,2 % à des emprunts à taux variable.

La structure de cette dette varie grandement entre les sociétés historiques, qui ont recours à des financements obligataires à plus de 70 %, et les sociétés récentes, dont la dette est détenue majoritairement (53,7 %) par les banques.

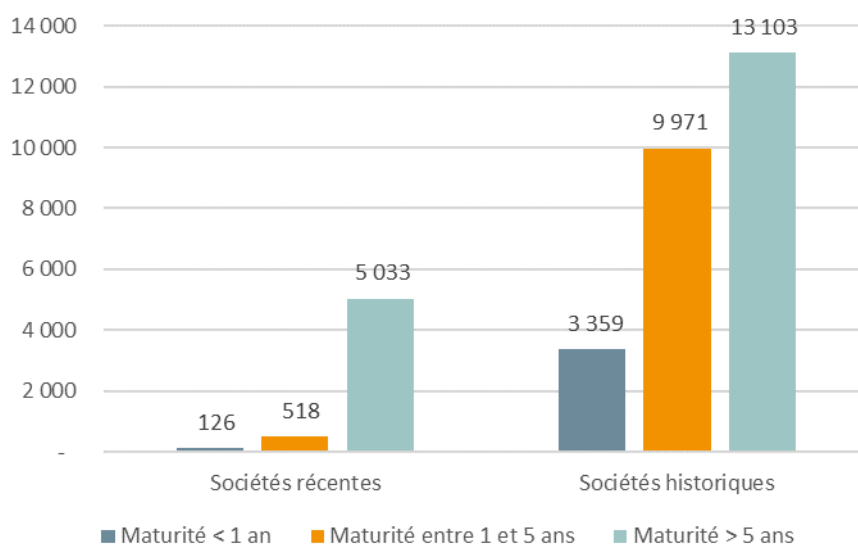
²³ Pour plus d'information, voir la partie 2.3.1 a) de la 1^{ère} édition du rapport sur l'« économie générales concessions ».

Figure 21. Structure de la dette détenue par les SCA (pourcentage en ordonnée et valeur en milliards d'euros)



L'exposition du secteur au risque de refinancement représente 14,0 milliards d'euros de dette dont la maturité est inférieure à 5 ans, soit 43,5 % de la dette globale, contre 42,1 % en 2020. Le secteur devra rembourser 3,5 milliards d'euros en 2022 et un total de 10,5 milliards d'euros entre 2023 et 2027.

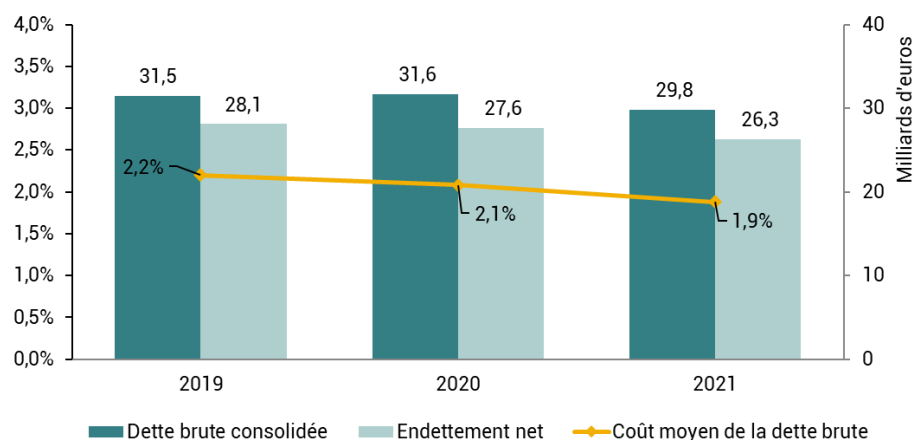
Figure 22. Encours de la dette par maturité (millions d'euros)



L'endettement financier du secteur après consolidation (c'est-à-dire hors dettes intragroupes) s'élève à 29,8 milliards d'euros en 2021, en baisse de 1,8 milliard d'euros par rapport à 2020, soit 5,9 %.

L'endettement financier net du secteur diminue de 4,8 % en 2021, soit une baisse de 1,3 milliard d'euros, compte tenu d'une hausse globale du flux de trésorerie lié à l'activité de 1,7 milliard d'euros.

Figure 23. Endettement brut, net et coût moyen de la dette



Le ratio d'endettement²⁴ du secteur (83,3 %) diminue de 4,2 points de pourcentage entre 2020 et 2021. Le ratio dette nette/EBITDA a retrouvé son niveau d'avant crise, évoluant de 4,38 à 3,35 (3,52 en 2019), conséquence directe de la remontée de l'EBITDA en 2021 alors que l'endettement net poursuit sa décrue.

En parallèle, les coûts de financement associés à la dette continuent de diminuer. Si seule APRR a procédé à de nouvelles émissions en 2021, ce faible niveau d'activité fait suite à de nombreuses opérations de refinancement en 2020, année où le coût du crédit était très faible.

²⁴ Déterminé par le ratio dette nette / (dette nette + capitaux propres)

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 actant la mise en concession d'une autoroute et précisant : 1) l'identité de la société concessionnaire titulaire du contrat 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 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 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'État²⁵.

²⁵ Pour plus de précisions sur le cadre juridique des concessions autoroutières, consulter le rapport sur l'économie générale des concessions publié par l'ART le 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 à la fin des années 1990 (filialisation de certaines sociétés), qui ont abouti à l'organisation du secteur autour de huit sociétés d'économie mixte (ASF, Escota, APRR, Area, Sanef, SAPN, ATMB et SFTRF) – dont les six premières forment trois groupes constitués chacun d'une société-mère et de sa filiale – entièrement privatisées dans le courant des années 2000 – auxquels s'ajoute 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 le financement de sections de moins en moins rentables par les recettes tirées de l'exploitation des sections en service, moyennant une majoration des tarifs ou un allongement de la durée des concessions. Ce procédé a servi à réaliser, notamment, des autoroutes « d'aménagement du territoire » et permis le développement rapide du réseau autoroutier concédé français jusque dans les années 1990.

La réglementation communautaire en matière d'attribution de marchés et de concessions de travaux, ainsi que les procédures ouvertes par la Commission européenne dans les années 1990 et les avis et décisions du Conseil d'État²⁶ rendus à la même époque ont conduit à encadrer fortement le recours à cette pratique. Désormais, la concession de toute section nouvelle fait en principe l'objet d'une procédure de mise en concurrence conformément aux règles européennes et françaises en matière de commande publique. Les contrats de concession attribués dans le cadre de cette procédure sont, en règle générale, passés par une société de projet, qui regroupe un ou plusieurs constructeurs, un ou plusieurs financeurs et un exploitant. 10 des 20 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 la distinction entre ces deux catégories de sociétés concessionnaires²⁷.

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

²⁷ Pour plus de précisions sur l'origine des concessions autoroutières, consulter le rapport sur l'économie générale des concessions publié par l'ART le 4 novembre 2020 (pages 25 à 35).

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

Hausse tarifaire 2021	Base contractuelle ²⁸	Compensation gel tarifaire	Contrat de plan ou d'entreprise	Compensation hausse redevance domaniale	Total classe 1
APRR	0,70 x I	0,25 %	0,198 %	-	0,448 %
Area	0,70 x I	0,26 %	0,389 %	-	0,649 %
ASF	0,70 x I	0,39 %	0,146 %	-	0,536 %
ATMB	0,75 x I	-	0,330 %	0,31 %	0,640 %
Cofiroute (réseau interurbain)	0,70 x I	0,10 %	0,195 %	-	0,295 %
Escota	0,70 x I	0,25 %	0,215 %	-	0,465 %
Sanef	0,70 x I	0,11 %	0,225 %	-	0,335 %
SAPN	0,70 x I	0,10 %	0,218 %	-	0,318 %

²⁸ I : taux de croissance de l'indice des prix à la consommation (IPC) hors tabac, en %.

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 flux attachés aux contrats dont est titulaire la société, 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, 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 20 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 aux 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)²⁹ 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.

²⁹ 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 payant³⁰ à la longueur de la partie payante du réseau³¹.

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. D'une part, l'Autorité 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. D'autre part, l'Autorité évalue 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 ».

³⁰ Le trafic payant diffère du trafic total sur autoroute car certains usages de l'infrastructure ne donnent lieu à aucun paiement par l'utilisateur. Voir l'encadré sur la différence entre TKM et TKMP au paragraphe 3.2 pour plus d'information.

³¹ Certains réseaux concédés comportent des tronçons qui peuvent être empruntés gratuitement. C'est le cas par exemple pour le trafic interne du contournement de La Roche-sur-Yon, sur 15 kilomètres de l'autoroute A87 concédée à la société ASF.

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 lourds³² (classes A, B et C).

CNA

La Caisse Nationale des Autoroutes³³ 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, pour la majorité des SCA³⁴, déterminés à partir du TKM de la classe 1 par application d'un coefficient multiplicateur appelé coefficient interclasses.

Contrat d'entretien et d'exploitation

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

³² Pour plus d'information, voir l'article 25.2 du cahier des charges de la société.

³³ Pour plus d'information, voir <http://www.cna-autoroutes.fr/>.

³⁴ De rares SCA recourent à d'autres méthodes. Ainsi, le cahier des charges de la concession de l'A355 (ARCOS) fixe un TKM de référence pour chaque classe tarifaire.

Les dépenses liées à ce contrat sont comptabilisées comme charges dans les comptes de la société concessionnaire autoroutière sous la rubrique « autres prestations et charges externes ».

Contrat de concession

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

Contribution économique territoriale (CET)

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

La CET est composée de deux éléments :

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

Contribution volontaire exceptionnelle (CVE)

Les termes du protocole d'accord du 9 avril 2015 relatif notamment au Plan de Relance Autoroutier (PRA) prévoient le versement annuel d'une « contribution volontaire exceptionnelle » (CVE) par les sept sociétés concernées par ce plan. Cette contribution a vocation à participer au financement de l'AFITF. Le montant total prévu est 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 Mobilités Routières (ci-après « DMR ») est responsable des appels d'offres pour les nouvelles concessions autoroutières et de la gestion des contrats existants³⁶. Elle assure, à ce titre, des missions d'ordres technique et économique, non seulement dans le cadre de l'attribution des nouvelles concessions d'autoroutes, mais également dans celui de la gestion et du contrôle au long cours des contrats en cours d'exécution.

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

³⁶ La DMR 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 progressive³⁷ pour les sociétés récentes, sur la durée comprise entre la date de leur mise en service et la date de fin de concession. Cet amortissement, dont les dotations annuelles sont classées en charges d'exploitation, n'a pas pour objet de constater une dépréciation technique des constructions mais de ramener leur valeur nette comptable à zéro 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 » font l'objet d'un amortissement pour dépréciation calculé linéairement, sur leur durée estimée d'utilité, généralement entre trois et dix ans. Les immobilisations d'exploitation « renouvelables » peuvent aussi faire l'objet d'un amortissement de caducité calculé sur la base de leur valeur nette comptable, correspondant au coût d'acquisition des biens diminué du cumul de l'amortissement pour dépréciation à la clôture

³⁷ 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.

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. En effet, le seul amortissement technique de dépréciation ne permettrait pas un amortissement total du bien à l'échéance de la concession.

Intensité kilométrique

L'intensité kilométrique d'un réseau (ou trafic moyen par unité de temps), exprimée en véhicules par 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'impôt³⁸.

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.

³⁸ Par exemple, les provisions pour indemnité de départ en retraite. L'impôt différé tient compte de l'économie d'impôt future qui sera réalisée lorsque l'indemnité de départ en retraite sera versée.

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

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 domaniale³⁹. 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, Cofiroute, Escota, Sanef et SAPN) et de 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 »

³⁹ 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).

(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 sont venues encadrer strictement cette pratique.

Société « récente »

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

Les SCA versent mensuellement une taxe sur la distance parcourue (anciennement dénommée taxe d'aménagement du territoire ou TAT). Cette taxe est assise sur le trafic payant de l'infrastructure concernée au cours du mois écoulé. En 2021, les sociétés concessionnaires d'autoroutes versent ainsi 7,36 euros pour 1 000 kilomètres payants parcourus sur leur réseau. Depuis 2020, le taux de la taxe est en partie indexée sur l'inflation.

La formule de calcul de la taxe sur la distance parcourue 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 voyageurs⁴⁰.

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'autoroute⁴¹.

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 longueur⁴².

⁴⁰ 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.

⁴¹ <https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/societes-concessionnaires-dautoroutes-sca>

⁴² 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).

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.

6.6. Annexe 6 : Fiches par société

FICHES PAR SOCIÉTÉ

A'liénor	65
Adelac	69
Albéa	73
Aliae	77
Alicorne	81
Alis	85
APRR	89
Arcos	93
Arcour	97
Area	101
ASF	105
Atlandes	109
ATMB	113
CEVM	117
Cofiroute	121
Escota	125
Sanef	129
SAPN	133
SFTRF	137



Longueur du réseau
150,1 km

Principale(s)
autoroute(s)
A65

Durée de concession
2006 - 2066



Spécificités

- Au 31 décembre 2021, la société A'liénor est détenue à 100% par Eiffage.

Evolutions tarifaires

- Les évolutions de tarifs au 1er février 2021 sont les suivantes :
 - + 0,21 % pour la classe 1,
 - + 1,21 % pour la classe 2,
 - + 1,21 % pour la classe 3,
 - + 1,21 % pour la classe 4,
 - + 0,22 % pour la classe 5.

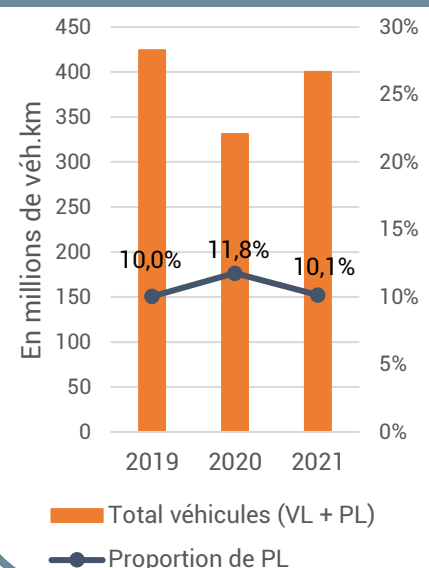
Faits marquants 2021

- La société A'liénor a bénéficié de la hausse du trafic liée à la levée des restrictions de déplacements face à la crise sanitaire.
- Eiffage, actionnaire majoritaire, a exercé son droit de préemption sur les 35 % de titres de la société détenus par Sanef, associé minoritaire. La cession, pour 96,5 M€, est intervenue le 23 décembre 2021.
- Eiffage a également acquis 100% du capital de la société d'exploitation auparavant détenue par Sanef.
- Les résultats de l'exercice 2021 de La société Aliénor sont légèrement inférieurs à ceux de l'exercice 2019, antérieur à la crise sanitaire.

Trafic 2021

Trafic moyen
7 307 véh / jour

Évolution 2021 / 2020
+ 20,9 %
 + 23,1 % + 4,3 %



Chiffre d'affaires

64,7 M€
+ 18,0 %

La hausse des recettes de péage (18,1 %) s'explique par la hausse du trafic payant (20,5 %) qu'atténue la baisse du TMKP (- 2,4 %).

Dividendes versés

0,0 M€
np

Aucun dividende n'a été versé en 2021.

EBITDA

45,8 M€
+ 24,8 %

Malgré la progression du CA (+ 9,9 M€), l'augmentation de l'EBITDA de 9,1 M€ est atténuée par une hausse des charges d'exploitation de 4,5 % (+ 0,8 M€) qui s'explique principalement par :

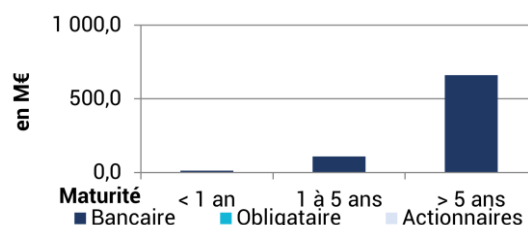
- une hausse du montant des achats et charges externes de 4,3 % (+ 0,6 M€) essentiellement liée à l'augmentation des dépenses de gros entretien sur ouvrages d'art (+ 0,4 M€) et des dépenses d'entretien courant + 127,6 % (soit + 0,2 M€) engendrées par la reprise de trafic,
- une hausse du montant des charges de personnel de 76,9 % (+ 0,2 M€) induite par une augmentation du nombre d'ETP de 4,6 à 6,3,
- une stabilité des impôts et taxes malgré l'augmentation de la TAT de 16,5 % (+ 0,4 M€) du fait de la hausse de trafic, compensée par la baisse du montant de la CET de 23,9 % (- 0,4 M€).

Endettement financier net

729,3 M€
- 3,2 %

La diminution de l'endettement net de 3,2 % (- 23,8 M€) s'explique par :

- une diminution de la dette financière brute de 1,5 % (- 12,0 M€) du fait du remboursement partiel des emprunts bancaires,
- une hausse de la trésorerie de 11,8 M€, soit une progression de 28,5 %.



Résultat net

5,6 M€
np

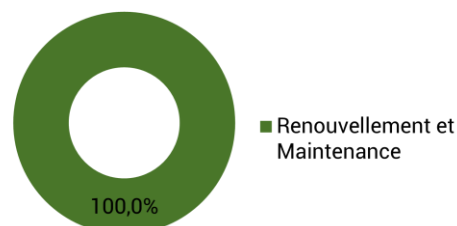
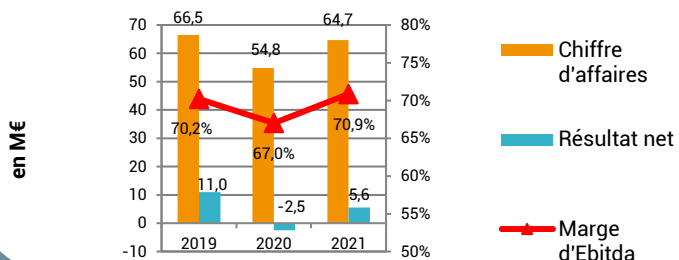
Outre la hausse de l'EBITDA, la hausse du résultat net de 8,1 M€ s'explique essentiellement par :

- la hausse de 1,1 % (+ 0,3 M€) du résultat financier provenant intégralement de la diminution des charges financières sur emprunts,
- la stabilité des dotations aux amortissements. La hausse de 5,0 % (+ 0,4 M€) des dotations aux amortissements de caducité est compensée par la diminution de 5,0 % (- 0,4 M€) des dotations aux amortissements des immobilisations renouvelables liée à la fin des amortissements de signalisation horizontale et des chaussées,
- la diminution de 0,6 M€ du résultat exceptionnel s'explique par la présence d'une provision pour redressement fiscal d'un montant de 0,6 M€,
- la hausse du montant d'IS de 0,7 M€ du fait de l'augmentation du résultat courant avant impôt qui n'est pas compensée par la baisse du taux d'IS.

Investissements

0,4 M€
+ 66,0 %

Les investissements augmentent de 66,0 % et atteignent 0,4 M€, soit une hausse de 0,2 M€. Comme en 2020, ils ont exclusivement concerné les opérations de renouvellement ou de maintenance.



Compte de résultat simplifié (en M€ courants)	2020	2021
CHIFFRE D'AFFAIRES	54,8	64,7
Recettes de péage	53,9	63,7
% Evolution	-	18,1%
Revenus des activités annexes	0,9	1,0
AUTRES REVENUS D'EXPLOITATION	0,1	0,1
CHARGES D'EXPLOITATION (hors amortissements)	-18,2	-19,0
Achats et charges externes (1)	-13,9	-14,5
Charges de personnel (2)	-0,3	-0,5
Impôts et taxes	-4,0	-4,0
Autres charges d'exploitation	-0,1	-0,1
EBITDA	36,7	45,8
Marge d'Ebitda (%)	67,0%	70,9%
Amortissements et provisions (3)	-16,0	-16,0
EBIT	20,7	29,9
PRODUITS FINANCIERS	0,0	0,0
Dividendes reçus	0,0	0,0
CHARGES FINANCIERES	-23,4	-23,1
Charges financières sur emprunts	-23,3	-23,1
RESULTAT FINANCIER	-23,4	-23,1
RESULTAT COURANT AVANT IMPOTS	-2,6	6,8
RESULTAT EXCEPTIONNEL	0,1	-0,5
Impôt sur les sociétés	0,0	-0,7
RESULTAT NET	-2,5	5,6
Marge nette (%)	-4,6%	8,6%
Flux de trésorerie (en M€ courants)		
OPERATIONS D'INVESTISSEMENT	-0,3	-0,4
Acquisition d'immobilisations	-0,3	-0,4
OPERATIONS DE FINANCEMENT	-9,7	-14,1
Dividendes versés	0,0	0,0
Subventions d'investissement reçues	0,0	0,0
Emission de nouveaux emprunts	0,0	0,0
Remboursement d'emprunts	-11,3	-12,1
Opérations en capital	0,0	0,0
Bilan simplifié (en M€ courants)		
ACTIF	1 073,8	1 068,7
Actifs corporels et incorporels immobilisés (4)	1 008,6	994,4
PASSIF	1 073,8	1 068,7
Capitaux propres	272,2	277,0
Autres fonds propres	0,0	0,0
Provisions pour risques et charges	0,0	0,6
Emprunts et dettes financières	794,4	782,4
Endettement financier net	753,1	729,3

(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



Longueur du réseau

19,6 km

Principale(s)
autoroute(s)

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 de l'autoroute est assurée par la société Area (ancien actionnaire majoritaire d'Adelac).
- La société Adelac présente le pourcentage de poids lourds dans le trafic total le plus faible au niveau national.

Evolutions tarifaires

- Les évolutions des tarifs au 1er février 2021 sont nulles pour toutes les classes.

Faits marquants 2021

- La société Adelac a bénéficié de la reprise de trafic liée à la levée des restrictions de déplacement mises en place par le gouvernement pour lutter contre la crise sanitaire.
- La SCA Adelac présente la particularité d'avoir un chiffre d'affaires et des résultats fin 2021 toujours nettement inférieurs à ceux de l'année 2019.

Trafic 2021

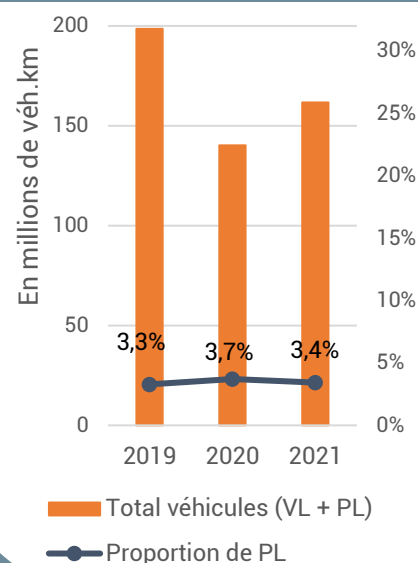
Trafic moyen

22 596 véh / jour

Évolution 2021 / 2020

+ 15,3 %

+ 15,7 % + 6,3 %



Chiffre d'affaires**47,9 M€**
+ 15,4 %

La hausse des recettes de péage (15,4 %) s'explique principalement par la hausse du trafic payant (15,4 %).

Dividendes versés**0,0 M€**
np

Aucun dividende n'a été versé en 2021.

EBITDA**39,8 M€**
+ 17,2 %

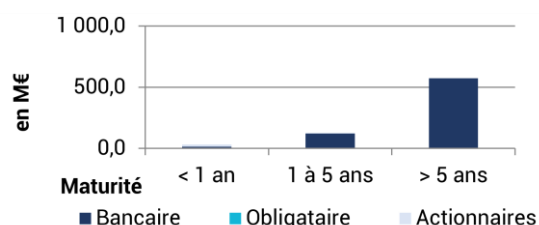
Malgré la progression du CA (+ 6,4 M€), l'augmentation de l'EBITDA est atténuée par la hausse de 7,4 % (+ 0,6 M€) des charges d'exploitation qui s'explique par :

- une augmentation des autres prestations et charges externes de 10,8 % (+ 0,5 M€) principalement induite par la hausse du contrat d'exploitation de 14,1 % (+ 0,6 M€) liée à la hausse du trafic,
- une augmentation du montant des impôts et taxes de 15,8 % (+ 0,3 M€) induite par les hausses de 15,6 % (+ 0,1 M€) de la TAT en lien avec la reprise du trafic et de 15,8 % (+ 0,1 M€) de la CET malgré une baisse de son taux en 2021,
- une diminution du montant du gros entretien sur infrastructures de 45,6 % (- 0,2 M€).

Endettement financier net**698,4 M€**
- 2,5 %

La diminution de l'endettement financier (- 18,0 M€) résulte de :

- une diminution de 6,0 M€ de la dette brute provenant principalement de la diminution des emprunts bancaires de 1,0 % (- 7,4 M€) et partiellement atténué par la hausse de 6,1 % (+ 1,4 M€) du montant des prêts intragroupes,
- une hausse de la trésorerie positive de 12,0 M€ (+ 57,7 %).

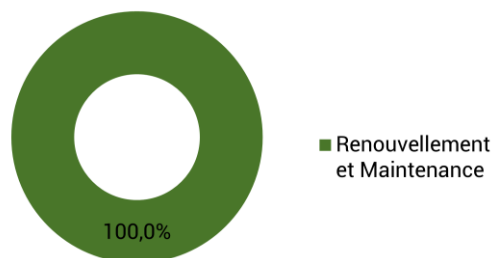
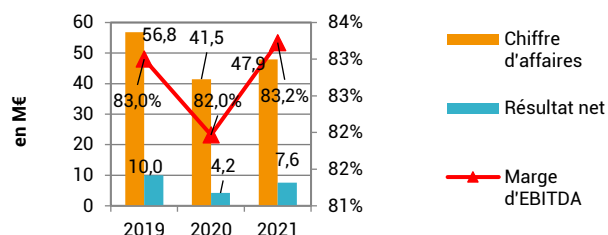
**Résultat net****7,6 M€**
+ 81,5 %

Au-delà de la hausse de l'EBITDA (+ 5,9 M€), la variation du résultat net (+ 3,4 M€) s'explique par :

- une hausse de 17,2 % (+ 1,4 M€) des dotations aux amortissements de caducité compensée partiellement par la diminution de 0,6 M€ des dotations aux amortissements renouvelables induite par la fin de l'amortissement du renouvellement des chaussées,
- une dégradation de 1,9 % (- 0,4 M€) du résultat financier, liée à la hausse de 1,8 % (+ 0,3 M€) des charges financières sur emprunts expliquée par la hausse du taux d'intérêt, malgré un remboursement partiel de 7,4 M€ de la dette bancaire,
- une hausse de 76,9 % (+ 1,3 M€) du montant d'IS du fait de l'augmentation du résultat courant, qui n'est pas compensée par la baisse du taux d'IS.

Investissements**0,1 M€**
- 80,1 %

La diminution des investissements (- 0,4 M€) est entièrement imputable à la diminution du montant des investissements de maintenance.



Compte de résultat simplifié (en M€ courants)	2020	2021
CHIFFRE D'AFFAIRES	41,5	47,9
Recettes de péage	41,4	47,7
% Evolution	-	15,4%
Revenus des activités annexes	0,1	0,1
AUTRES REVENUS D'EXPLOITATION	0,0	0,0
CHARGES D'EXPLOITATION (hors amortissements)	-7,5	-8,0
Achats et charges externes (1)	-5,9	-6,2
Charges de personnel (2)	0,0	0,0
Impôts et taxes	-1,7	-1,9
Autres charges d'exploitation	0,0	0,0
EBITDA	34,0	39,8
Marge d'Ebitda (%)	82,0%	83,2%
Amortissements et provisions (3)	-9,5	-10,2
EBIT	24,5	29,6
PRODUITS FINANCIERS	0,0	0,0
Dividendes reçus	0,0	0,0
CHARGES FINANCIERES	-18,8	-19,1
Charges financières sur emprunts	-18,8	-19,1
RESULTAT FINANCIER	-18,7	-19,1
RESULTAT COURANT AVANT IMPOTS	5,8	10,5
RESULTAT EXCEPTIONNEL	0,0	0,0
Impôt sur les sociétés	-1,7	-2,9
RESULTAT NET	4,2	7,6
Marge nette (%)	10,1%	15,9%
Flux de trésorerie (en M€ courants)		
OPERATIONS D'INVESTISSEMENT	-0,7	0,0
Acquisition d'immobilisations	-0,7	0,0
OPERATIONS DE FINANCEMENT	-8,9	-4,3
Dividendes versés	0,0	0,0
Subventions d'investissement reçues	0,0	0,0
Emission de nouveaux emprunts	0,0	0,0
Remboursement d'emprunts	-7,3	-7,4
Opérations en capital	0,0	0,0
Bilan simplifié (en M€ courants)		
ACTIF	764,2	767,1
Actifs corporels et incorporels immobilisés (4)	690,8	683,3
PASSIF	764,2	767,1
Capitaux propres	24,4	32,0
Autres fonds propres	0,0	0,0
Provisions pour risques et charges	0,0	0,0
Emprunts et dettes financières	737,3	731,3
Endettement financier net	716,4	698,4

(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(s)
autoroute(s)

A150

Durée de concession

2011 - 2066



Spécificités

- La société ALBEA (Autoroute de Liaison Barentin Ecalles-Alix) est détenue à 16,7 % par NGE Autoroutes et à 83,3 % par des fonds d'investissements, à hauteur de 66,7% pour DIF Infra 5 Participations et de 16,7% pour Aberdeen Infrastructure. Fayat Autoroutes conserve une participation minoritaire symbolique (< 0,1 %).
- L'exploitation de l'autoroute A150 est assurée par la société Albea Exploitation.

Evolutions tarifaires

- 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 2021 sont les suivantes :
 - + 0,0 % pour la classe 1,
 - + 1,82 % pour la classe 2,
 - + 1,45 % pour la classe 3,
 - + 1,03 % pour la classe 4,
 - + 0,0 % pour la classe 5.

Faits marquants 2021

- La société ALBEA a bénéficié de la hausse du trafic induite par la levée des contraintes de déplacement durant l'année 2021.
- Les résultats de la société ALBEA sont revenus au niveau de ceux de l'exercice 2019, antérieur à la crise sanitaire.

Trafic 2021

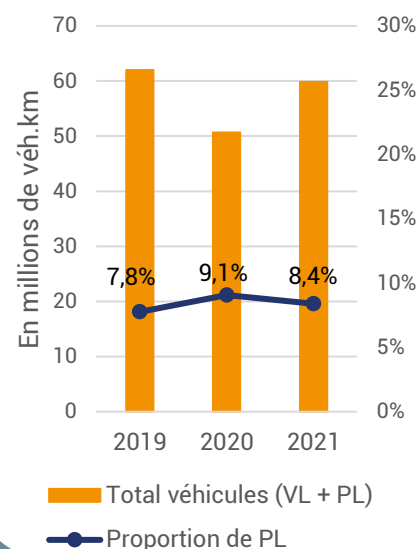
Trafic moyen

9 211 véh / jour

Évolution 2021 / 2020

+ 18,1 %

+ 18,9 % + 9,9 %



Chiffre d'affaires**11,3 M€**
+ 17,3 %

La hausse des recettes de péage (17,3 %) s'explique principalement par la hausse du trafic payant (18,1 %).

Dividendes versés**0,0 M€**
np

Aucun dividende n'a été versé en 2021.

EBITDA**8,4 M€**
+ 43,3 %

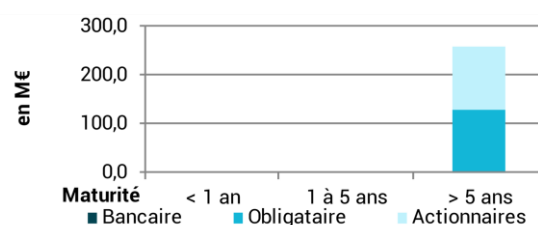
Malgré la progression du CA (+ 1,7 M€), l'augmentation de 43,3 % (+ 2,5 M€) de l'EBITDA est atténuée par la hausse des charges d'exploitation de 4,3 % (+ 0,2 M€) qui s'explique notamment par :

- une hausse des impôts et taxes de 9,9 % (+ 0,1 M€) expliquée par l'augmentation de 18,2 % (+ 0,1 M€) du montant de la TAT induite par la hausse de trafic et l'indexation de son taux sur l'inflation, mais atténuée par la baisse de 5,8 % du montant de la CET,
- une hausse de 2,7 % (+ 0,1 M€) du montant des achats et charges externes, du fait de l'augmentation de 2,0 % (+ 0,1 M€) du montant des autres prestations et charges externes,
- une hausse de 7,9 % des charges de personnel s'expliquant par la comptabilisation en 2021 de charges de personnels qui en 2020 étaient comptabilisées en charges externes.

Endettement financier net**258,8 M€**
+ 3,0 %

La hausse de l'endettement net de 3,0 % s'explique par :

- la progression de la dette financière brute de 3,5 % (+ 9,2 M€) liée à la hausse de 8,2 M€ des intérêts capitalisés des obligations convertibles,
- une augmentation de la trésorerie de 20,7 % (+ 1,5 M€).

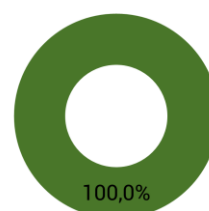
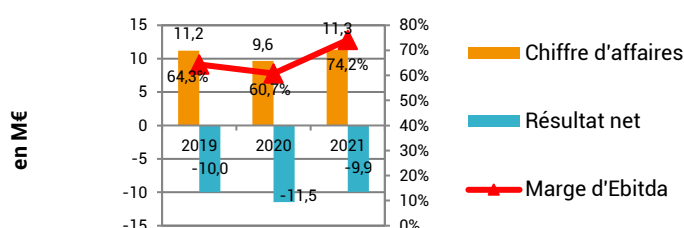
**Résultat net****- 9,9 M€**
+ 13,7 %

Outre la hausse de l'EBITDA, l'évolution du résultat net de 13,7 % (+ 1,6 M€) s'explique principalement par :

- une hausse de 14,4 % (+ 0,2 M€) du montant des amortissements de caducité,
- une diminution de 5,2 % (-0,8 M€) du résultat financier expliquée par la hausse des intérêts générés sur les obligations convertibles en actions (OCA).

Investissements**0,2 M€**
+ 23,2 %

Le montant des investissements augmente de 23,2 % et atteint 0,2 M€. Comme en 2020, ceux-ci ont uniquement concerné les opérations de renouvellement ou de maintenance et correspondent principalement à des opérations foncières et au déploiement du sans contact.



Compte de résultat simplifié (en M€ courants)	2020	2021
CHIFFRE D'AFFAIRES	9,6	11,3
Recettes de péage	9,6	11,3
% Evolution	-	17,3%
Revenus des activités annexes	0,0	0,0
AUTRES REVENUS D'EXPLOITATION	0,3	1,4
CHARGES D'EXPLOITATION (hors amortissements)	-4,1	-4,3
Achats et charges externes (1)	-3,2	-3,3
Charges de personnel (2)	-0,3	-0,3
Impôts et taxes	-0,7	-0,7
Autres charges d'exploitation	0,0	0,0
EBITDA	5,9	8,4
Marge d'Ebitda (%)	60,7%	74,2%
Amortissements et provisions (3)	-2,4	-2,6
EBIT	3,4	5,7
PRODUITS FINANCIERS	0,0	0,0
Dividendes reçus	0,0	0,0
CHARGES FINANCIERES	-14,9	-15,7
Charges financières sur emprunts	-14,9	-4,5
RESULTAT FINANCIER	-14,9	-15,7
RESULTAT COURANT AVANT IMPOTS	-11,5	-9,9
RESULTAT EXCEPTIONNEL	0,0	0,0
Impôt sur les sociétés	0,0	0,0
RESULTAT NET	-11,5	-9,9
Marge nette (%)	-119,2%	-87,7%
Flux de trésorerie (en M€ courants)		
OPERATIONS D'INVESTISSEMENT	-0,1	-0,2
Acquisition d'immobilisations	-0,1	-0,2
OPERATIONS DE FINANCEMENT	-1,4	-2,5
Dividendes versés	0,0	0,0
Subventions d'investissement reçues	-0,3	-0,4
Emission de nouveaux emprunts	0,0	0,0
Remboursement d'emprunts	0,0	0,0
Opérations en capital	0,3	0,4
Bilan simplifié (en M€ courants)		
ACTIF	229,1	228,3
Actifs corporels et incorporels immobilisés (4)	218,1	215,6
PASSIF	229,1	228,3
Capitaux propres	-32,2	-42,5
Autres fonds propres	0,0	0,0
Provisions pour risques et charges	1,6	1,9
Emprunts et dettes financières	258,5	267,6
Endettement financier net	251,1	258,8

(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



ALIAE

Longueur du réseau

88,0 km

Principale(s)
autoroute(s)

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 Digoin (Saône-et-Loire) pour 48 ans.
- Aliae est une filiale du groupe Eiffage, elle est détenue à 99,9 % par Eiffage et à 0,1 % par APRR.
- Aliae a pour objet la mise aux normes autoroutières et l'élargissement à 2x2 voies de la RN79.
- Le contrat d'exploitation et de maintenance de la RN 79 (future A79), est détenu par APRR.

Evolutions tarifaires

/

Faits marquants 2021

- Le capital social d'Aliae a été augmenté de 47,9 M€ via la création de 4,8 millions de titres représentatifs du capital social et acquis par la société Eiffage.

Trafic 2021

Trafic moyen

/

Évolution 2021 / 2020

/

Chiffre d'affaires**0,0 M€
np****Dividendes versés****0,0 M€
np**

La société n'a versé aucun dividende au titre de l'exercice 2021.

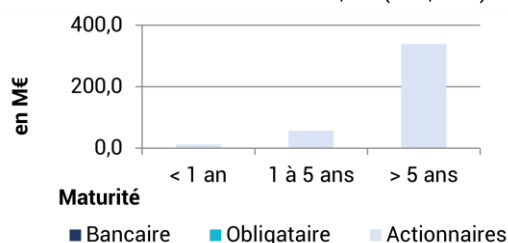
EBITDA**0,0 M€
np**

Le montant de 305,8 M€ des charges d'exploitation s'explique presque intégralement par le montant de 305,7 M€ des autres achats et charges externes, en hausse de 83,2 % par rapport à 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, expliquant ainsi le montant nul de l'EBITDA.

Endettement financier net**403,2 M€
+ 247,4 %**

La hausse de l'endettement financier net de 287,1 M€ s'explique par les éléments suivants :

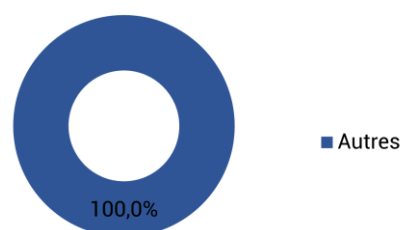
- une augmentation de la dette brute de 260,6 M€ issue principalement des tirages complémentaires de 148,9 M€ sur la dette senior « maison-mère » et de 101,0 M€ sur le prêt subordonné d'actionnaires,
- une baisse de la trésorerie de 87,5 % (- 26,5 M€).

**Résultat net****0,0 M€
np**

Le résultat financier reste nul sous l'effet des transferts de charges financières qui compensent le montant des intérêts sur emprunts pour 6,6 M€. Ces intérêts correspondent à des frais financiers intercalaires qui sont immobilisés en immobilisations du domaine concédé tout au long de la phase de construction.

Investissements**312,5 M€
+ 72,1 %**

Les investissements s'établissent à 312,5 M€ en 2021. Ces derniers sont entièrement imputables à la réalisation de l'infrastructure de la future autoroute A79.



Compte de résultat simplifié (en M€ courants)	2020	2021
CHIFFRE D'AFFAIRES	0,0	0,0
Recettes de péage	0,0	0,0
% Evolution	-	np
Revenus des activités annexes	0,0	0,0
AUTRES REVENUS D'EXPLOITATION	167,0	305,8
CHARGES D'EXPLOITATION (hors amortissements)	-167,0	-305,8
Achats et charges externes (1)	-166,9	-305,7
Charges de personnel (2)	-0,1	-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	1,4	6,6
Dividendes reçus	0,0	0,0
CHARGES FINANCIERES	-1,4	-6,6
Charges financières sur emprunts	-1,4	-6,6
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	-167,0	-305,8
Acquisition d'immobilisations	-167,0	-305,8
OPERATIONS DE FINANCEMENT	194,3	308,5
Dividendes versés	0,0	0,0
Subventions d'investissement reçues	0,0	0,0
Emission de nouveaux emprunts	146,4	260,6
Remboursement d'emprunts	0,0	0,0
Opérations en capital	47,9	47,9
Bilan simplifié (en M€ courants)		
ACTIF	221,0	808,8
Actifs corporels et incorporels immobilisés (4)	181,6	794,2
PASSIF	221,0	808,8
Capitaux propres	47,9	95,9
Autres fonds propres	0,0	300,0
Provisions pour risques et charges	0,0	0,0
Emprunts et dettes financières	146,4	407,0
Endettement financier net	116,1	403,2

(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

45,0 km

Principale(s)
autoroute(s)

A88

Durée de concession

2008 - 2063



Spécificités

- La société Alicorne (Autoroute de Liaison Calvados Orne) est détenue par deux fonds d'investissements : FININFRA (81,3 %) du groupe Néerlandais APG et Axa Infrastructure Investissement (5,8 %) ainsi que par la société de BTP NGE (12,9 %).
- L'exploitation de l'autoroute A88 est assurée par la société Routalis, filiale à 70,0 % d'Egis Road Operation et à 30,0 % de SAPN.

Evolutions tarifaires

- Les évolutions des tarifs au 1er février 2021 sont les suivantes :
 - + 0,0 % pour la classe 1,
 - + 0,68 % pour la classe 2,
 - + 0,99 % pour la classe 3,
 - + 0,97 % pour la classe 4,
 - + 0,0 % pour la classe 5.

Faits marquants 2021

- La société Alicorne a bénéficié de la reprise de trafic liée à la levée des restrictions de déplacement mises en place par le gouvernement pour lutter contre la crise sanitaire.
- La société Alicorne a signé le 28 septembre 2021 un troisième avenant au contrat d'exploitation avec Egis Road Opération, modifiant la rémunération forfaitaire de base de l'exploitant.
- Le chiffre d'affaires et les résultats de la société Alicorne sont inférieurs à ceux de l'exercice 2019, antérieur à la crise sanitaire.

Trafic 2021

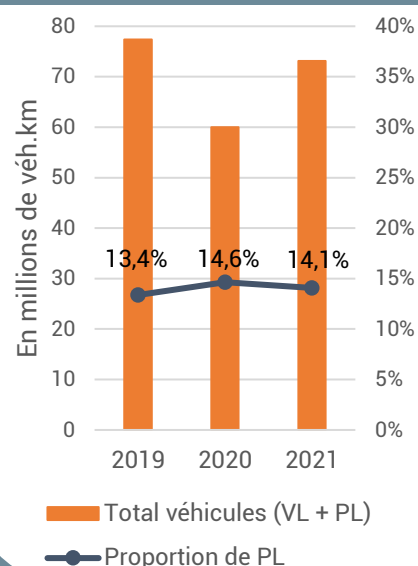
Trafic moyen

6 176 véh / jour

Évolution 2021 / 2020

+ 21,9 %

🚗 + 24,7 % 🚚 + 7,2 %



Chiffre d'affaires

19,0 M€
+ 18,2 %

La hausse des recettes de péage (18,2 %) s'explique par la hausse du trafic (21,9 %) qu'atténue la baisse du TMKP (- 3,1 %).

EBITDA

12,3 M€
+ 107,1 %

Au-delà de la progression du CA (+ 2,9 M€), la hausse de l'EBITDA (+ 6,4 M€) s'explique aussi par la diminution de 33,8 % (- 3,4 M€) des charges d'exploitation, avec :

- une baisse de 37,9 % (- 3,5 M€) des achats et charges externes, s'expliquant par la diminution de 42,0 % (- 3,5 M€) des autres prestations et charges externes, qui en 2020 intégraient les commissions et frais liés au refinancement de la société,
- une hausse de 41,9 % (+ 0,1 M€) du montant des charges de personnels, expliquée par l'effet année pleine de l'embauche d'un second salarié ,
- une augmentation de 21,9 % (+ 0,1 M€) du montant de la TAT induite par la hausse de trafic et compensée par la baisse de 25,5 % (- 0,1 M€) de la CET.

Dividendes versés

0,0 M€
np

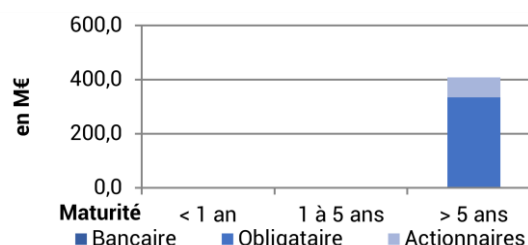
Aucun dividende n'a été versé en 2021.

Endettement financier net

373,5 M€
+ 0,1 %

L'augmentation de l'endettement financier net de 0,1 % (+ 0,5 M€) s'explique par ;

- une augmentation de 1,3 % (+ 5,3 M€) de la dette financière brute expliquée par la hausse de 7,7 % (+ 5,3 M€) du montant des prêts intragroupes,
- une amélioration de 16,1 % (+4,8 M€) de la trésorerie.



Résultat net

- 8,7 M€
- 40,9 %

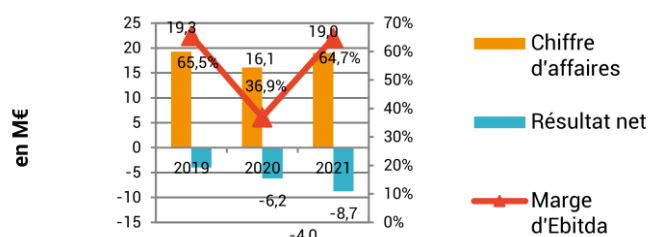
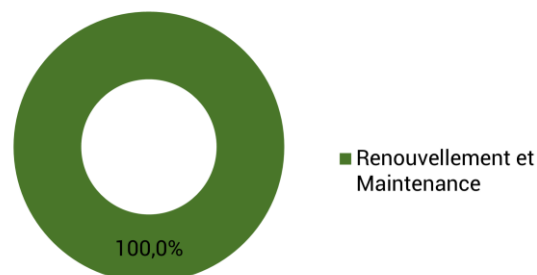
Malgré la hausse de l'EBITDA (+ 6,4 M€), le résultat net a diminué de 2,5 M€, ce qui s'explique par :

- une hausse de 6,1 M€ (+ 376,2 %) du montant des autres provisions et reprises d'exploitation qui correspond pour 5,9 M€ à l'amortissement des coûts de cassage de swap de la dette bancaire auprès de DEXIA DEPFA et de la BEI,
- une baisse de 46,8 % (- 3,7 M€) du résultat financier liée d'une part à l'absence de produits financiers qui correspondaient en 2020 à des transferts de charges pour 3,6 M€, et d'autre part à la hausse des autres charges financières de 0,3 M€, compensée par la diminution des charges financières sur emprunts de 2,4 % (- 0,2 M€),
- une hausse du montant d'IS de 120,1 % (+ 0,8 M€) qui s'élève à 1,4 M€ malgré une baisse de son taux.

Investissements

0,3 M€
+ 159,0 %

Le montant des investissements de la société Alicorne est en hausse de 0,2 M€ et s'élève à 0,3 M€ en 2021. Cette hausse est entièrement induite par la hausse des autres investissements de maintenance.



Compte de résultat simplifié (en M€ courants)	2020	2021
CHIFFRE D'AFFAIRES	16,1	19,0
Recettes de péage	16,1	19,0
% Evolution	-	18,2%
Revenus des activités annexes	0,0	0,0
AUTRES REVENUS D'EXPLOITATION	0,0	0,0
CHARGES D'EXPLOITATION (hors amortissements)	-10,2	-6,7
Achats et charges externes (1)	-9,2	-5,7
Charges de personnel (2)	-0,1	-0,2
Impôts et taxes	-0,8	-0,8
Autres charges d'exploitation	0,0	0,0
EBITDA	5,9	12,3
Marge d'Ebitda (%)	36,9%	64,7%
Amortissements et provisions (3)	-4,8	-10,7
EBIT	1,2	1,6
PRODUITS FINANCIERS	3,6	0,0
Dividendes reçus	0,0	0,0
CHARGES FINANCIERES	-11,6	-11,7
Charges financières sur emprunts	-6,6	-6,4
RESULTAT FINANCIER	-8,0	-11,7
RESULTAT COURANT AVANT IMPOTS	-6,8	-10,1
RESULTAT EXCEPTIONNEL	0,0	0,0
Impôt sur les sociétés	0,6	1,4
RESULTAT NET	-6,2	-8,7
Marge nette (%)	-38,5%	-45,9%
Flux de trésorerie (en M€ courants)		
OPERATIONS D'INVESTISSEMENT	-0,1	-0,3
Acquisition d'immobilisations	0,0	-0,3
OPERATIONS DE FINANCEMENT	6,8	-1,0
Dividendes versés	0,0	0,0
Subventions d'investissement reçues	0,0	0,0
Emission de nouveaux emprunts	333,4	0,0
Remboursement d'emprunts	-322,3	0,0
Opérations en capital	0,0	0,0
Bilan simplifié (en M€ courants)		
ACTIF	498,0	493,5
Actifs corporels et incorporels immobilisés (4)	305,7	301,4
PASSIF	498,0	493,5
Capitaux propres	-10,5	-19,2
Autres fonds propres	98,0	96,6
Provisions pour risques et charges	5,2	6,8
Emprunts et dettes financières	402,6	407,9
Endettement financier net	372,9	373,5

(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

125,4 km

Principale(s)
autoroute(s)

A28

Durée de concession

2001 - 2067



Spécificités

- La société ALiS (Autoroute de Liaison Seine Sarthe) est détenue à 99,9 % par la nouvelle société holding ALiS Corporate.

Evolutions tarifaires

- Les évolutions des tarifs au 1^{er} février 2021 sont les suivantes :
 - + 2,29 % pour la classe 1,
 - + 2,23 % pour la classe 2,
 - + 2,26 % pour la classe 3,
 - + 2,28 % pour la classe 4,
 - + 2,25 % pour la classe 5.

Faits marquants 2021

- La société ALiS a bénéficié de la reprise du trafic induite par la levée des contraintes de déplacement durant l'année 2021.
- La reprise en propre de l'exploitation de la section Rouen/Alençon de l'A28 a entraîné des conséquences très importantes pour ALiS nécessitant une réorganisation interne visant à :
 - à rationaliser la gestion de l'activité en un groupe de 2 sociétés (une holding ALiS Corporate nouvellement créée + la société historique concessionnaire ALiS),
 - à mettre en adéquation l'organisation des structures et les besoins opérationnels.
- La nouvelle société ALiS Corporate a, dans le cadre d'un transfert partiel d'actifs, repris, à compter du 1^{er} mai 2021, les fonctions supports qui étaient assurées jusqu'alors par la société ALiS. Cette dernière se concentre, depuis, sur les activités d'exploitation autoroutière. ALiS Corporate est détenue à 40,8 % par la société PGGM, à 34,3 % par Vauban, à 16,9 % par Aberdeen Infrastructure et à 8,0 % par Egis Investment Partners France III.
- Les résultats de la société Alis sont majoritairement supérieurs à ceux obtenus en 2019, avant la crise sanitaire, malgré un chiffre d'affaires légèrement inférieur.

Trafic 2021

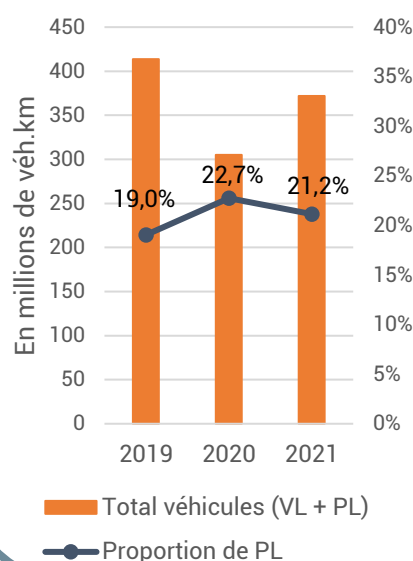
Trafic moyen

8 127 véh / jour

Évolution 2021 / 2020

+ 21,9 %

+ 24,4 % + 13,4 %



Chiffre d'affaires**91,3 M€**
+ 20,3 %

La hausse des recettes de péage (20,3 %) s'explique par la hausse du trafic (21,9 %) qu'atténue la baisse du TMKP (- 1,3 %).

Dividendes versés**0,0 M€**
np

Aucun dividende n'a été versé en 2021.

EBITDA**70,2 M€**
+ 36,1 %

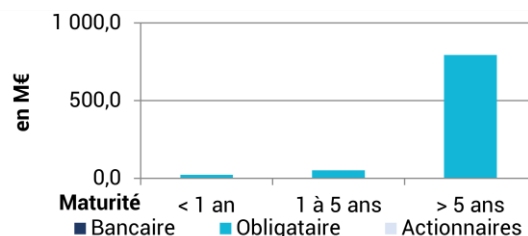
Outre la progression du chiffre d'affaires, la hausse de 18,6 M€ de l'EBITDA est renforcée par la baisse des charges d'exploitation de 13,1 % (- 3,2 M€) en raison de :

- la diminution de 9,5 M€ du montant des achats et charges externes, s'expliquant à la fois par la diminution de 77,0 % (- 9,7 M€) du montant du contrat d'exploitation, du fait de son internalisation le 1^{er} mai 2021, et par la diminution du montant de gros entretien sur infrastructures de 64,8 % (- 1,8 M€) du fait du classement de certaines dépenses d'entretien en immobilisations amortissables sur 10 ans,
- une hausse de 5,3 M€ du montant des charges de personnel s'expliquant par l'augmentation du nombre d'ETP de 10,8 en 2020 à 63,5 en 2021.

Endettement financier net**765,9 M€**
+ 2,3 %

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

- une diminution de la dette brute de 1,2 % (- 10,7 M€) issue principalement de la diminution de 12,3 M€ de l'emprunt obligataire A1 et de la hausse du montant de l'emprunt obligataire A2 de 2,9 M€,
- une variation de trésorerie négative de 27,9 M€, portant son montant à 102,4 M€ (- 21,4 %).

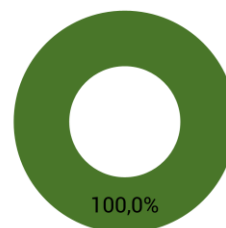
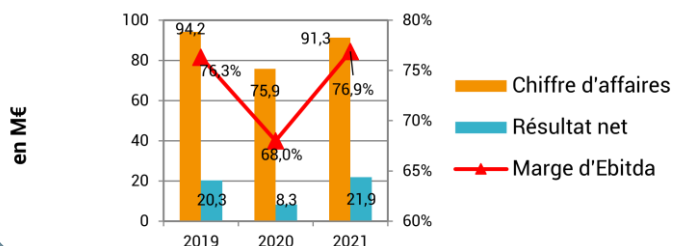
**Résultat net****21,9 M€**
+ 165,3 %

Au-delà de la hausse de l'EBITDA l'augmentation du résultat net de 13,7 M€ s'explique par :

- une hausse de 23,1 % (+ 0,8 M€) du montant des reprises sur subventions d'investissement, atténuée par l'augmentation de + 2,2 % (+ 0,3 M€) des amortissements de caducité,
- la diminution du résultat financier de 2,2 % (- 0,7 M€) s'expliquant notamment par la hausse du montant des charges financières sur emprunts de 2,5 % (+ 0,8 M€), en raison de l'indexation sur l'inflation du principal de l'emprunt A2 remboursable en 2032,
- la hausse du montant d'imposition de 119,2 % (+ 4,8 M€) du fait de la hausse du résultat courant avant impôt, et malgré la baisse du taux d'IS.

Investissements**3,5 M€**
+ 216,4 %

La hausse de 2,4 M€ du montant des investissements est expliquée par l'augmentation des montants des travaux d'entretien et de renouvellement de chaussées. En 2021, les couches de surface des bretelles et les giratoires de l'Aire des Haras en sens 1 ont été renouvelés.



Compte de résultat simplifié (en M€ courants)	2020	2021
CHIFFRE D'AFFAIRES	75,9	91,3
Recettes de péage	75,9	91,3
% Evolution	-	20,3%
Revenus des activités annexes	0,0	0,0
AUTRES REVENUS D'EXPLOITATION	0,0	0,0
CHARGES D'EXPLOITATION (hors amortissements)	-24,3	-21,1
Achats et charges externes (1)	-21,2	-11,7
Charges de personnel (2)	1,1	-4,2
Impôts et taxes	-4,2	-4,6
Autres charges d'exploitation	0,0	-0,6
EBITDA	51,6	70,2
Marge d'Ebitda (%)	68,0%	76,9%
Amortissements et provisions (3)	-7,8	-7,2
EBIT	43,8	63,0
PRODUITS FINANCIERS	0,1	0,2
Dividendes reçus	0,0	0,0
CHARGES FINANCIERES	-31,6	-32,4
Charges financières sur emprunts	-31,6	-32,4
RESULTAT FINANCIER	-31,5	-32,2
RESULTAT COURANT AVANT IMPOTS	12,3	30,7
RESULTAT EXCEPTIONNEL	0,0	0,0
Impôt sur les sociétés	-4,0	-8,8
RESULTAT NET	8,3	21,9
Marge nette (%)	10,9%	24,0%
Flux de trésorerie (en M€ courants)		
OPERATIONS D'INVESTISSEMENT	-1,1	-3,5
Acquisition d'immobilisations	-1,1	-3,5
OPERATIONS DE FINANCEMENT	-11,6	-94,0
Dividendes versés	0,0	0,0
Subventions d'investissement reçues	0,0	0,0
Emission de nouveaux emprunts	0,0	0,0
Remboursement d'emprunts	-9,2	-13,3
Opérations en capital	0,0	-59,0
Bilan simplifié (en M€ courants)		
ACTIF	1 118,7	1 654,7
Actifs corporels et incorporels immobilisés (4)	759,3	751,3
PASSIF	1 118,7	1 654,7
Capitaux propres	230,6	774,9
Autres fonds propres	0,0	0,0
Provisions pour risques et charges	1,0	1,0
Emprunts et dettes financières	879,1	868,3
Endettement financier net	748,8	765,9

(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

1873,0 km

Principale(s)
autoroute(s)

A5 – A6 – A31

Durée de concession

1963 - 2035



Spécificités

- Au 31 décembre 2021, la société APRR était entièrement détenue par la société Eiffarie, elle-même détenue par Eiffage, majoritaire, par Atlas Arteria et d'autres fonds.

Evolutions tarifaires

- Les évolutions des tarifs au 1er février 2021 sont de + 0,45 % pour toutes les classes.

Faits marquants 2021

- La société APRR a bénéficié de la reprise de trafic liée à la levée des restrictions de déplacement mises en place par le gouvernement pour lutter contre la crise sanitaire.
- Dans le cadre du Plan de Relance Autoroutier, est intervenue la mise en service, le 1 octobre 2021, de l'élargissement à 2x3 voies de la section de l'A75 entre Clermont-Ferrand et le Crest (15km).
- Les indicateurs financiers opérationnels de la société APRR sont légèrement inférieurs à ceux de l'exercice 2019, c'est-à-dire avant la crise sanitaire à l'exception du résultat net qui est en légère hausse.

Trafic 2021

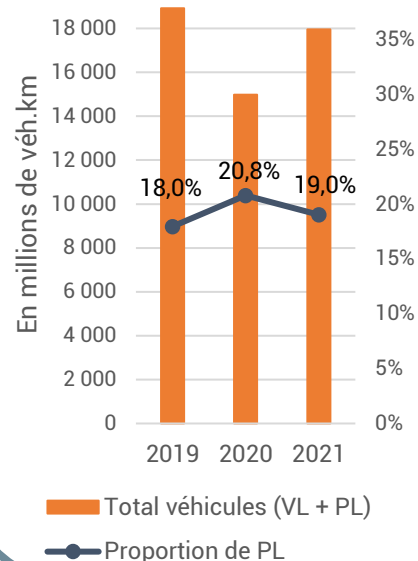
Trafic moyen

26 516 véh / jour

Évolution 2021 / 2020

+ 19,9 %

+ 22,5 % + 9,8 %



Chiffre d'affaires

1912,8 M€
+ 17,1 %

La hausse des recettes de péage (17,4 %) s'explique par la hausse du trafic payant (19,9 %) qu'atténue la baisse du TMKP (- 2,2 %).

EBITDA

1405,2 M€
+ 21,2 %

La hausse du chiffre d'affaires permet une augmentation du montant de l'EBITDA de 245,5 M€, atténuée par la hausse globale des charges d'exploitation de 6,1 % (+ 31,7 M€). Cette dernière s'explique par :

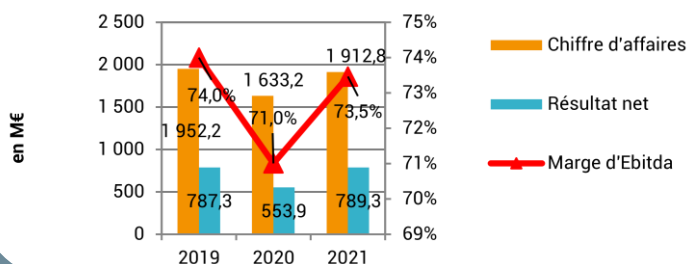
- la hausse des achats et charges externes de 5,4 % (+ 9,4 M€) liée principalement à l'augmentation des autres prestations et charges externes de 19,1 % (+ 9,6 M€) liée à des prestations hivernales plus importantes (+ 2,1 M€), des commissions de péage plus élevées (+ 2,2 M€) et des frais plus importants auprès d'Eiffage (+ 2,1 M€) comptabilisés sur 12 mois en 2021 (10 en 2020),
- une augmentation de 5,9 % (+ 10,1 M€) des charges de personnel, induite principalement par une hausse de l'intéressement-participation de 73,6 % (+ 11,2 M€) et malgré une baisse de 1,7 % de du nombre d'ETP,
- une hausse des impôts et taxes de 7,2 % (+ 12,3 M€) due à la hausse de la TAT de 19,8 % (+ 20,5 M€) en raison de la reprise du trafic, atténuée par la baisse de la CET de 19,4 % (- 8,8 M€).

Résultat net

789,3 M€
+ 42,5 %

Outre la hausse de l'EBITDA, la hausse de 235,4 M€ du résultat net s'explique par :

- une hausse de 3,8 % (+ 15,1 M€) des dotations aux amortissements, provenant principalement de la hausse de 14,1 M€ des dotations aux amortissements de caducité, impactées par la mise en service au 1^{er} octobre de l'élargissement sur l'A75 entre Clermont-Ferrand Est et Le Crest,
- une augmentation de 78,5 % (+ 17,4 M€) du résultat financier, principalement liée à la hausse de 17,2 M€ des dividendes reçus, qu'atténue la progression des charges financières de 1,7 % (+ 1,8 M€), due à la hausse des provisions pour indexation des emprunts (+ 3,3 M€) et pour dépréciation de titres (+ 2,2 M€),
- une augmentation de 9,4 M€ (+ 197,3 %) du résultat exceptionnel, du fait notamment des plus-values de cession nettes d'immobilisation en hausse de 3,8 M€,
- une hausse modérée de 3,2 % (+ 7,4 M€) du montant d'IS liée à la baisse du taux et à des produits d'impôts exceptionnels.



Dividendes versés

659,0 M€
+ 1,4 %

Le dividende versé en 2021 par APRR correspond :

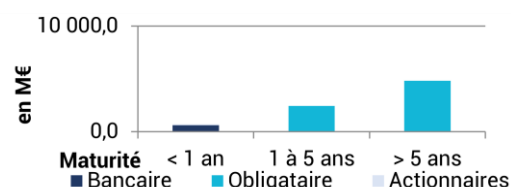
- au solde des dividendes de l'exercice 2020 non encore versés pour 321,0 M€,
- à un acompte sur le dividende 2021 pour 338,0 M€.

Endettement financier net

6853,8 M€
- 3,8 %

La diminution de 272,0 M€ de l'endettement financier net s'explique par :

- une diminution de la dette financière brute de 2,0 %. La baisse de 73,3 % (- 275,0 M€) des lignes de crédit externes et la diminution de 45,4 % (- 418,0 M€) des dettes de trésorerie permettent de compenser la hausse de 6,5 % des emprunts obligataires (+ 443,6 M€),
- une hausse de la trésorerie de 108,6 M€.

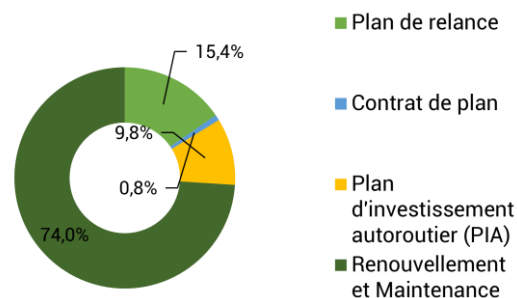


Investissements

234,5 M€
- 14,1 %

La baisse de 38,4 M€ des investissements s'explique par :

- une baisse des travaux d'entretien et de renouvellement de 0,8 % (- 1,5 M€),
- une baisse de 75,3 % (- 5,9 M€) du montant des contrats de plan,
- une baisse de 55,8 % (- 45,7 M€) des investissements du plan de relance; ceux-ci concernent principalement l'élargissement de l'A75 entre Clermont et le Crest et l'aménagement du Nœud de Montmarault entre l'A71 et la RN79.
- une hausse de 14,7 M€ du montant du plan d'investissement autoroutier correspondant principalement aux travaux liés aux passages à faune.



Compte de résultat simplifié (en M€ courants)	2020	2021
CHIFFRE D'AFFAIRES	1 633,2	1 912,8
Recettes de péage	1 577,7	1 852,6
% Evolution	-	17,4%
Revenus des activités annexes	55,5	60,2
AUTRES REVENUS D'EXPLOITATION	47,2	44,8
CHARGES D'EXPLOITATION (hors amortissements)	-520,7	-552,3
Achats et charges externes (1)	-175,0	-184,4
Charges de personnel (2)	-171,0	-181,1
Impôts et taxes	-170,6	-182,9
Autres charges d'exploitation	-4,1	-4,0
EBITDA	1 159,7	1 405,2
Marge d'Ebitda (%)	71,0%	73,5%
Amortissements et provisions (3)	-393,7	-423,3
EBIT	766,0	982,0
PRODUITS FINANCIERS	126,7	145,9
Dividendes reçus	92,4	109,7
CHARGES FINANCIERES	-104,6	-106,4
Charges financières sur emprunts	-100,0	-96,3
RESULTAT FINANCIER	22,1	39,5
RESULTAT COURANT AVANT IMPOTS	788,1	1 021,4
RESULTAT EXCEPTIONNEL	-4,8	4,6
Impôt sur les sociétés	-229,4	-236,8
RESULTAT NET	553,9	789,3
Marge nette (%)	33,9%	41,3%
Flux de trésorerie (en M€ courants)		
OPERATIONS D'INVESTISSEMENT	-245,7	-184,1
Acquisition d'immobilisations	-246,5	-188,4
OPERATIONS DE FINANCEMENT	-1 144,9	-827,4
Dividendes versés	-650,0	-659,0
Subventions d'investissement reçues	3,3	0,5
Emission de nouveaux emprunts	1 500,0	500,0
Remboursement d'emprunts	-1 983,4	-747,6
Opérations en capital	0,0	0,0
Bilan simplifié (en M€ courants)		
ACTIF	9 317,3	9 322,4
Actifs corporels et incorporels immobilisés (4)	5 569,3	5 387,8
PASSIF	9 317,3	9 322,4
Capitaux propres	503,4	637,3
Autres fonds propres	164,7	164,7
Provisions pour risques et charges	60,0	59,8
Emprunts et dettes financières	8 208,5	8 045,1
Endettement financier net	7 125,8	6 853,8

(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(s)
autoroute(s)
A355

Durée de concession
2016 - 2070



Spécificités

- La société Arcos est titulaire de la concession de l'autoroute A355 du 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..

Evolutions tarifaires

/

Faits marquants 2021

- L'autoroute A355, a été mise en service le 17 décembre 2021.
- VINCI autoroutes, actionnaire unique d'ARCOS, a procédé à deux augmentations de capital, le 23 mars 2021 (45,0 M€) et le 30 novembre 2021 (25,0 M€) pour un montant total de 70,0 M€.

Trafic 2021

Trafic moyen*
12 748 véh / jour

*Calculé sur les 15 derniers jours de décembre 2021 (mise en service de l'A355 le 17 décembre 2021)

Chiffre d'affaires**0,9 M€
np****Dividendes versés****0,0 M€
np**

La société Arcos n'a versé aucun dividende en 2021.

EBITDA**0,6 M€
np**

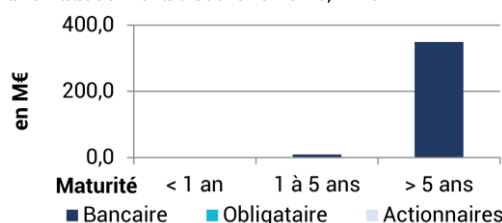
En dehors du chiffre d'affaires, le montant de 0,6 M€ de l'EBITDA est impacté par la hausse des charges d'exploitation que l'on peut décomposer ainsi :

- la comptabilisation des premiers achats et charges externes pour 0,2 M€ au titre des premiers jours de l'exploitation de l'A355,
- la comptabilisation des premiers impôts et taxes pour 0,1 M€, du fait de la mise en service de l'autoroute et des premiers revenus de péage.

Endettement financier net**531,4 M€
+ 10,0 %**

La hausse de 48,2 M€ de l'endettement financier net s'explique par :

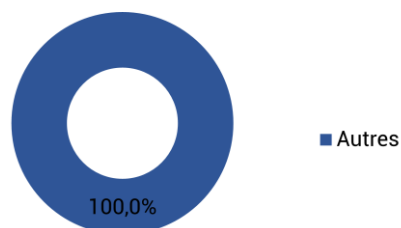
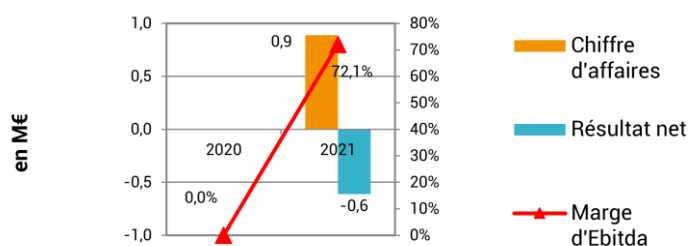
- une augmentation de la dette brute de 74,8 M€ correspondant notamment aux tirages effectués au cours de l'exercice 2021 par la société sur les prêts actionnaires mis à disposition par Vinci Autoroutes et sur les prêts bancaires,
- une hausse de la trésorerie de 26,7 M€.

**Résultat net****- 0,6 M€
np**

La société Arcos ne parvient pas à dégager un résultat positif avec les seules recettes de l'année 2021, qui ne compensent pas les charges fixes importantes. En 2021, à l'issue de l'exercice durant lequel l'autoroute a été mise en service, le résultat net est négatif et égal à - 0,6 M€. Cela s'explique par la diminution du résultat financier égal à - 1,3 M€, représentant la quote-part de charges financières non transférées en immobilisations après la mise en service de l'infrastructure.

Investissements**94,9 M€
+ 5,9 %**

Les investissements sont en hausse de 5,3 M€ par rapport à l'année 2020, passant de 89,6 M€ à 94,9 M€. Cette hausse est imputable à l'augmentation du montant des opérations liées à la construction de l'infrastructure, comme les opérations de terrassement et couche de forme, et les investissements liés aux ouvrages d'art.



Compte de résultat simplifié (en M€ courants)	2020	2021
CHIFFRE D'AFFAIRES	0,0	0,9
Recettes de péage	0,0	0,9
% Evolution	-	np
Revenus des activités annexes	0,0	0,0
AUTRES REVENUS D'EXPLOITATION	4,8	11,3
CHARGES D'EXPLOITATION (hors amortissements)	-4,9	-11,5
Achats et charges externes (1)	-4,8	-11,4
Charges de personnel (2)	0,0	0,0
Impôts et taxes	0,0	-0,1
Autres charges d'exploitation	0,0	0,0
EBITDA	-0,1	0,6
Marge d'Ebitda (%)		72,1%
Amortissements et provisions (3)	0,0	0,0
EBIT	-0,1	0,6
PRODUITS FINANCIERS	20,5	25,6
Dividendes reçus	0,0	0,0
CHARGES FINANCIERES	-20,5	-26,9
Charges financières sur emprunts	-20,5	-26,7
RESULTAT FINANCIER	0,0	-1,3
RESULTAT COURANT AVANT IMPOTS	-0,1	-0,6
RESULTAT EXCEPTIONNEL	0,1	0,0
Impôt sur les sociétés	0,0	0,0
RESULTAT NET	0,0	-0,6
Marge nette (%)		-68,9%
Flux de trésorerie (en M€ courants)		
OPERATIONS D'INVESTISSEMENT	-89,6	-94,9
Acquisition d'immobilisations	-89,6	-94,9
OPERATIONS DE FINANCEMENT	88,6	128,0
Dividendes versés	0,0	0,0
Subventions d'investissement reçues	0,0	0,0
Emission de nouveaux emprunts	88,6	127,6
Remboursement d'emprunts	0,0	-69,6
Opérations en capital	0,0	70,0
Bilan simplifié (en M€ courants)		
ACTIF	587,9	695,0
Actifs corporels et incorporels immobilisés (4)	570,4	654,8
PASSIF	587,9	694,9
Capitaux propres	60,0	129,4
Autres fonds propres	0,0	0,0
Provisions pour risques et charges	0,0	0,0
Emprunts et dettes financières	486,5	561,3
Endettement financier net	483,1	531,4

(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

100,7 km

Principale(s)
autoroute(s)

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 la société Cofiroute.

Evolutions tarifaires

- Les évolutions des tarifs au 1er février 2021 sont nulles pour toutes les classes.

Faits marquants 2021

- La société Arcour a bénéficié de la reprise de trafic liée à la levée des restrictions de déplacement mises en place par le gouvernement pour lutter contre la crise sanitaire.
- En 2021, le prêt actionnaire d'Arcour a été entièrement remboursé.
- Les résultats de la société Arcour sont supérieurs à ceux observés en 2019, avant la crise sanitaire.

Trafic 2021

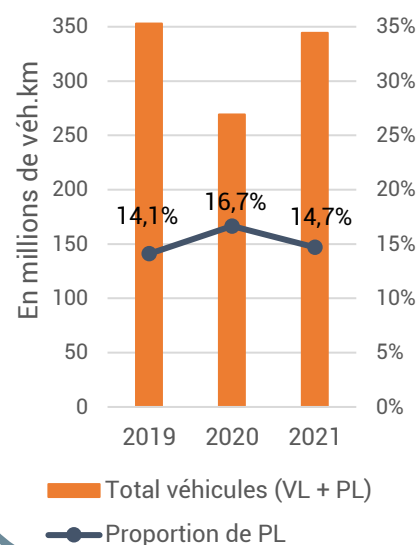
Trafic moyen

9 372 véh / jour

Évolution 2021 / 2020

+ 28,0 %

+ 31,0 % + 12,9 %



Chiffre d'affaires**73,2 M€**
+ 24,4 %

La hausse des recettes de péage (24,5 %) s'explique par la hausse du trafic payant (28,0 %) qu'atténue la baisse du TMKP (- 4,4 %).

Dividendes versés**0,0 M€**
np

Aucun dividende n'a été versé au cours de l'exercice 2021.

EBITDA**56,2 M€**
+ 32,7 %

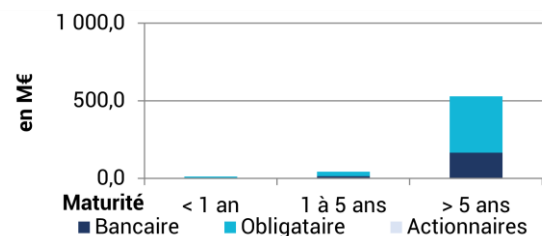
Outre la hausse du CA, l'augmentation de 13,8 M€ de l'EBITDA est renforcée par la diminution de 3,5 % (- 0,9 M€) des charges d'exploitation, qui s'explique par :

- la baisse des achats et charges externes de 5,7 % (- 1,2 M€), en raison de la diminution des autres prestations et charges externes de 6,5 % (- 1,2 M€). Cela correspond principalement à la diminution des achats de consommables liés à l'investissement,
- la hausse des impôts et taxes de 10,6 % (+ 0,4 M€). La baisse de 11,3 % (- 0,2 M€) de la CET, du fait de la baisse de son taux de plafonnement, est plus que compensée par l'augmentation de 27,8 % de la TAT (+ 0,5 M€), en raison de la hausse du trafic.

Endettement financier net**528,9 M€**
- 6,3 %

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

- une baisse de la dette brute de 29,7 M€ provenant du remboursement en 2021 du prêt actionnaire dont le montant s'élevait à 18,9 M€ et de 9 M€ des prêts obligataire et BEI,
- une hausse de la trésorerie de 12,7 % (+ 6,2 M€).

**Résultat net****31,3 M€**
+ 67,2 %

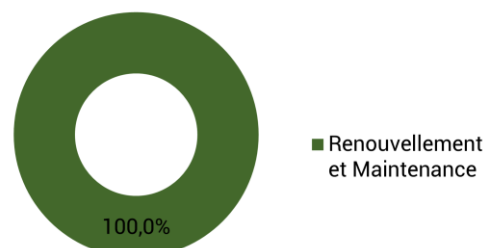
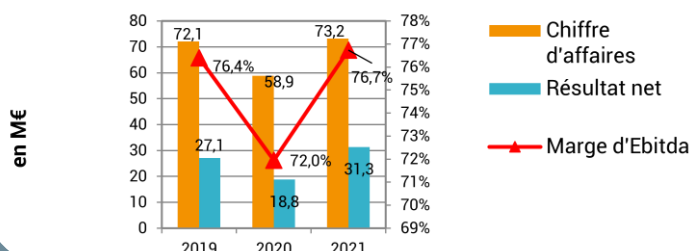
Outre la hausse de l'EBITDA, l'augmentation de 12,6 M€ du résultat net s'explique par :

- la hausse de 3,0 % (+ 0,2 M€) des dotations aux amortissements ainsi que l'augmentation de 0,9 M€ des dotations aux provisions d'exploitation, atténuées par la hausse de 0,2 M€ des reprises des subventions d'investissements,
- la hausse de 11,4 % (+ 1,6 M€) du résultat financier, du fait de l'augmentation de 0,4 M€ des produits financiers liée à la hausse des produits de swap, et de la baisse de 1,1 M€ des charges financières, en raison du remboursement du prêt intragroupe survenu en 2021,
- une augmentation de 63,7 % (+ 1,9 M€) du montant de l'IS du fait de l'augmentation du résultat courant, qui n'est pas compensée par la baisse du taux d'IS.

Investissements**6,5 M€**
- 17,2 %

La baisse de 1,3 M€ du montant des investissements est entièrement imputable à la diminution du montant des travaux d'entretien. Cette baisse peut être décomposée comme suit :

- une baisse du montant des investissements de renouvellement de chaussée de 12,5 %, soit 0,9 M€, du fait d'une diminution des travaux de rechargement de chaussée sur la section courante de l'A19,
- une baisse des autres investissements de maintenance de 0,5 M€.



Compte de résultat simplifié (en M€ courants)		2020	2021
CHIFFRE D'AFFAIRES		58,9	73,2
Recettes de péage		58,4	72,8
% Evolution		-	24,5%
Revenus des activités annexes		0,4	0,5
AUTRES REVENUS D'EXPLOITATION		8,5	7,1
CHARGES D'EXPLOITATION (hors amortissements)		-25,0	-24,2
Achats et charges externes (1)		-21,6	-20,3
Charges de personnel (2)		0,0	0,0
Impôts et taxes		-3,5	-3,8
Autres charges d'exploitation		0,0	0,0
EBITDA		42,3	56,2
Marge d'Ebitda (%)		72,0%	76,7%
Amortissements et provisions (3)		-7,0	-8,0
EBIT		35,3	48,2
PRODUITS FINANCIERS		17,3	17,7
Dividendes reçus		0,0	0,0
CHARGES FINANCIERES		-30,9	-29,8
Charges financières sur emprunts		-30,9	-29,8
RESULTAT FINANCIER		-13,6	-12,0
RESULTAT COURANT AVANT IMPOTS		21,7	36,2
RESULTAT EXCEPTIONNEL		0,0	0,0
Impôt sur les sociétés		-3,0	-4,8
RESULTAT NET		18,8	31,3
Marge nette (%)		31,9%	42,8%
Flux de trésorerie (en M€ courants)			
OPERATIONS D'INVESTISSEMENT		-7,8	-6,5
Acquisition d'immobilisations		-7,8	-6,5
OPERATIONS DE FINANCEMENT		-5,1	-27,9
Dividendes versés		0,0	0,0
Subventions d'investissement reçues		0,0	0,0
Emission de nouveaux emprunts		0,0	0,0
Remboursement d'emprunts		-5,1	-27,9
Opérations en capital		0,0	0,0
Bilan simplifié (en M€ courants)			
ACTIF		830,7	833,9
Actifs corporels et incorporels immobilisés (4)		758,8	757,0
PASSIF		830,7	833,9
Capitaux propres		200,6	231,1
Autres fonds propres		0,0	0,0
Provisions pour risques et charges		6,8	7,3
Emprunts et dettes financières		613,4	583,8
Endettement financier net		564,7	528,9

(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

409,4 km

Principale(s)
autoroute(s)

A41 – A43 – A49

Durée de concession

1971 - 2036



Spécificités

- La société AREA est détenue à 99,8 % par AREA Participation, elle-même détenue à 99,8 % par APRR et à 0,2 % par des collectivités territoriales.

Evolutions tarifaires

- Les évolutions des tarifs au 1^{er} février 2021 sont les suivantes :
 - + 0,63 % pour la classe 1,
 - + 0,65 % pour la classe 2,
 - + 0,63 % pour la classe 3,
 - + 0,65 % pour la classe 4,
 - + 0,62 % pour la classe 5.

Faits marquants 2021

- La société AREA a bénéficié de la reprise de trafic liée à la levée des restrictions de déplacement mises en place par le gouvernement pour lutter contre la crise sanitaire.
- Les indicateurs financiers opérationnels de la société AREA sont inférieurs à ceux de l'exercice 2019, c'est-à-dire avant la crise sanitaire à l'exception du résultat net qui est en légère hausse.

Trafic 2021

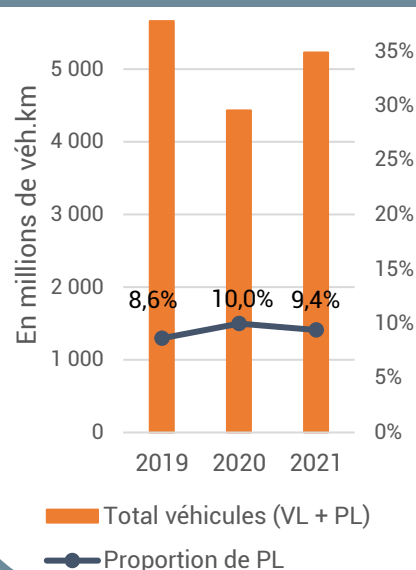
Trafic moyen

35 043 véh / jour

Évolution 2021 / 2020

+ 18,1 %

+ 18,9 % + 11,0 %



Chiffre d'affaires

630,1 M€
+ 17,5 %

La hausse des recettes de péage (17,8 %) s'explique par les hausses du trafic payant (14,1 %) et du TMKP (3,2 %).

EBITDA

467,9 M€
+ 23,2 %

Compte tenu de la hausse du CA, l'augmentation de 88,3 M€ de l'EBITDA est atténuée par la hausse de 4,0 % des charges d'exploitation (+ 6,7 M€) qui s'explique notamment par :

- une augmentation du montant des charges de personnel de 6,6 % (+ 4,0 M€), principalement induite par une hausse de 57,4 % (+ 3,8 M€) du montant de l'intéressement et de la participation,
- une hausse des impôts et taxes de 5,9 % (+ 3,0 M€) due à la hausse de la TAT de 18,2 % (+ 5,5 M€) en raison de la reprise du trafic, atténuée par la baisse de la CET de 16,8 % (- 2,4 M€),
- une baisse de 2,2 % (- 1,2 M€) du montant des achats et charges externes, principalement due à la diminution des autres prestations et charges externes de 7,9 % (- 1,4 M€) liée notamment à l'ajustement des forfaits intragroupes (- 1,5 M€) et à la diminution de la redevance domaniale de 4,1 % (- 0,8 M€).

Dividendes versés

213,3 M€
+ 7,8 %

Le dividende versé en 2021 par AREA correspond :

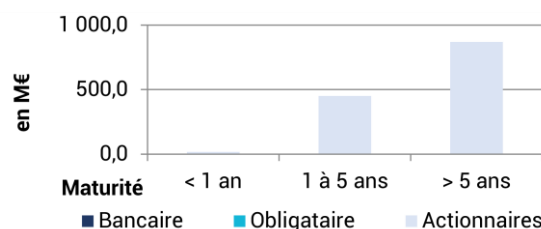
- au solde des dividendes de l'exercice 2021 non encore versé pour 108,8 M€,
- à un acompte sur le dividende 2021 pour 104,5 M€.

Endettement financier net

1324,2 M€
+ 3,4 %

La hausse de 43,9 M€ de l'endettement financier net s'explique par :

- une augmentation de la dette financière brute de 3,3 % (+ 43,4 M€) expliquée par le prêt miroir contracté auprès d'APRR,
- une légère diminution de la trésorerie de 0,5 M€.



Résultat net

253,3 M€
+ 38,7 %

Outre la hausse de l'EBITDA, la hausse de 70,6 M€ du résultat net s'explique par :

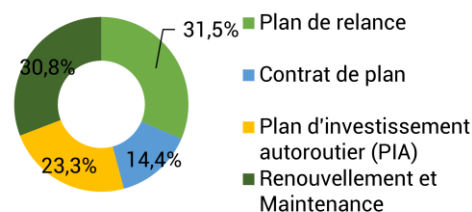
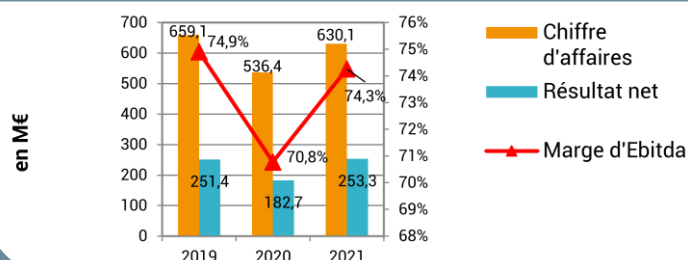
- la hausse des dotations aux amortissements de caducité de 6,1 % (+ 4,3 M€), en lien avec la mise en service de l'élargissement de l'A41 nord au niveau d'Annecy le 1^{er} juillet, et la hausse de 3,6 M€ des dotations aux amortissements et provisions,
- la baisse de 4,5 % (- 0,8 M€) du résultat financier, due à l'augmentation de 5,1 % (+ 1,2 M€) des charges financières liée à la contraction d'un prêt miroir de 150,0 M€ avec APRR,
- l'augmentation de 10,6 % (+ 9,4 M€) du montant de l'IS du fait de l'augmentation du résultat courant, qui n'est pas compensée par la baisse du taux d'IS.

Investissements

192,0 M€
- 1,7 %

La baisse de 3,4 M€ du montant des investissements résulte de :

- la baisse du montant du contrat de plan de 35,7 % (- 15,3 M€), s'expliquant par l'achèvement des travaux d'élargissement de l'A41 entre Annecy Nord et Saint Martin-Bellevue,
- une hausse de 5,9 % du montant des travaux d'entretien (+ 3,3 M€) résultant principalement de la hausse de 57,0 % (+ 6,6 M€) des investissements sur chaussée et à la hausse de 41,3 % (+ 1,9 M€) des investissements sur ouvrages d'art,
- une hausse de 35,9 M€ du montant du PIA liés aux travaux engagés sur la protection des eaux,
- une baisse de 31,1 % (- 27,3 M€) du montant du plan de relance, correspondant à la poursuite des travaux d'aménagement de l'A48-A480 au niveau de Grenoble.



Compte de résultat simplifié (en M€ courants)		
	2020	2021
CHIFFRE D'AFFAIRES	536,4	630,1
Recettes de péage	522,7	615,6
% Evolution	-	17,8%
Revenus des activités annexes	13,7	14,5
AUTRES REVENUS D'EXPLOITATION	12,5	13,8
CHARGES D'EXPLOITATION (hors amortissements)	-169,3	-176,0
Achats et charges externes (1)	-51,9	-50,7
Charges de personnel (2)	-61,3	-65,3
Impôts et taxes	-51,9	-54,9
Autres charges d'exploitation	-4,2	-5,0
EBITDA	379,6	467,9
Marge d'Ebitda (%)	70,8%	74,3%
Amortissements et provisions (3)	-90,8	-97,2
EBIT	288,8	370,7
PRODUITS FINANCIERS	4,8	5,1
Dividendes reçus	0,0	0,0
CHARGES FINANCIERES	-22,4	-23,6
Charges financières sur emprunts	-21,4	-22,0
RESULTAT FINANCIER	-17,6	-18,4
RESULTAT COURANT AVANT IMPOTS	271,2	352,3
RESULTAT EXCEPTIONNEL	-0,1	-1,2
Impôt sur les sociétés	-88,4	-97,8
RESULTAT NET	182,7	253,3
Marge nette (%)	34,1%	40,2%
Flux de trésorerie (en M€ courants)		
OPERATIONS D'INVESTISSEMENT	-198,3	-195,1
Acquisition d'immobilisations	-198,5	-195,7
OPERATIONS DE FINANCEMENT	-63,9	-168,3
Dividendes versés	-197,8	-213,3
Subventions d'investissement reçues	2,2	1,8
Emission de nouveaux emprunts	0,0	0,0
Remboursement d'emprunts	-167,2	0,0
Opérations en capital	0,0	0,0
Bilan simplifié (en M€ courants)		
ACTIF	1 733,2	1 841,9
Actifs corporels et incorporels immobilisés (4)	1 552,6	1 649,5
PASSIF	1 733,2	1 841,9
Capitaux propres	247,6	295,6
Autres fonds propres	0,0	0,0
Provisions pour risques et charges	16,7	11,2
Emprunts et dettes financières	1 319,6	1 363,0
Endettement financier net	1 280,3	1 324,2

(1) : Y compris redevance domaniale

(2) : Y compris participation

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

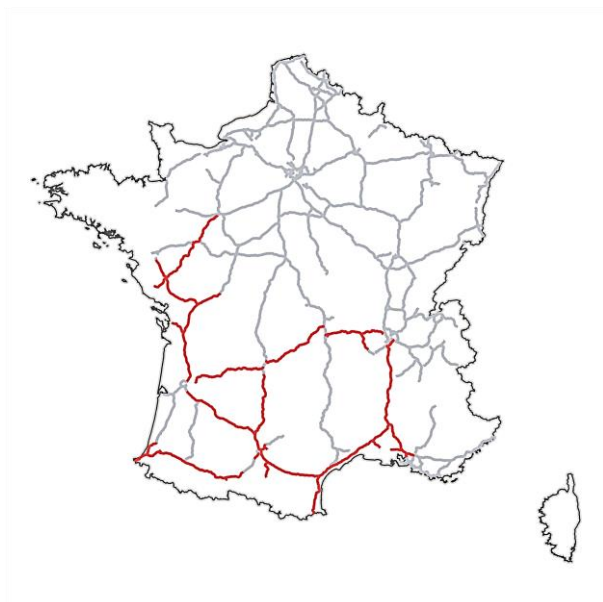
(4) : Hors immobilisations financières

ASF

Longueur du réseau
2 724,0 km

Principale(s)
autoroute(s)
A7 – A9 – A10

Durée de concession
1961 - 2036



Spécificités

- La société ASF (Autoroutes de Sud de la France) est une filiale détenue à 100 % par Vinci Autoroutes, lui-même détenu à 46,0 % par Vinci et à 54,0 % par Vinci Concessions.
- Le réseau autoroutier d'ASF est le plus étendu parmi les réseaux autoroutiers concédés. La société ASF génère à elle seule 31,0 % du chiffre d'affaires du secteur en 2021.

Evolutions tarifaires

- Les évolutions des tarifs au 1er février 2021 sont de + 0,54 % pour toutes les classes.

Faits marquants 2021

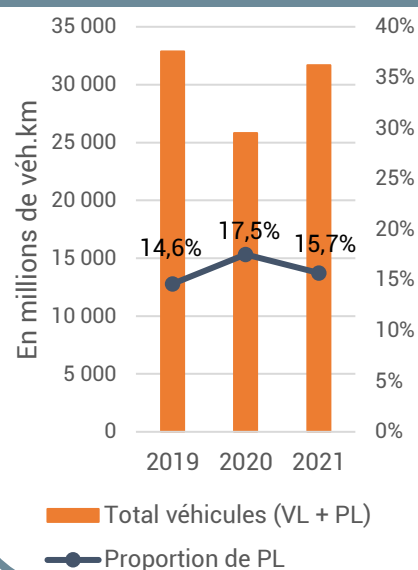
- La société ASF a bénéficié de la reprise de trafic liée à la levée des restrictions de déplacement mises en place par le gouvernement pour lutter contre la crise sanitaire.
- La société ASF enregistre en 2021 des résultats proches voire légèrement supérieurs à ceux de l'exercice 2019, avant la crise sanitaire.

Trafic 2021

Trafic moyen
32 231 véh / jour

Évolution 2021 / 2020
+ 22,7 %

+ 25,4 % + 10,0 %



Chiffre d'affaires

3256,6 M€
+ 21,0 %

La hausse des recettes de péage (20,5 %) s'explique par la hausse du trafic payant (22,7 %) qu'atténue la baisse du TMKP (- 1,9 %).

EBITDA

2411,7 M€
+ 27,2 %

Malgré la progression du chiffre d'affaires (+ 564,2 M€), la hausse de l'EBITDA est atténuée par celle de 6,6 % (+ 62,1 M€) du montant des charges d'exploitation qui s'explique par :

- une hausse des achats et charges externes de 9,6 % (+ 36,8 M€) provenant principalement de la hausse de 28,7 % (+ 21,5 M€) des dépenses de gros entretiens comme celles concernant les chaussées qui progressent de 64,6 % (+ 19,9 M€) et de l'augmentation de 14,2 % (+ 19,2 M€) des autres prestations et charges externes liée notamment à la hausse des commissions bancaires et des commissions liées à l'utilisation du télépéage,
- une progression de 10,4 % (+ 30,2 M€) des impôts et taxes du fait de la hausse de 22,4 % (+ 41,1 M€) du montant de la TAT induite par la hausse de trafic, compensée par la baisse de 17,1 % (- 12,4 M€) de la CET,
- une diminution de 1,9 % (- 4,9 M€) des charges de personnel expliquée par une diminution de 3,5 % de l'effectif entre 2020 et 2021.

Dividendes versés

1406,6 M€
+ 57,0 %

Les dividendes versés par ASF correspondent :

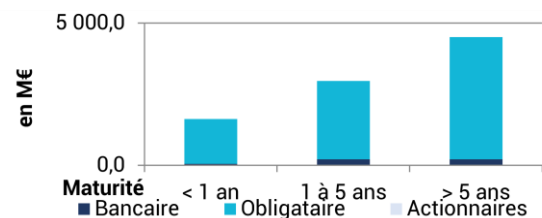
- au solde des dividendes de l'exercice 2021 non encore versés pour 1053,3 M€,
- à un acompte sur le dividende pour 353,4 M€.

Endettement financier net

9289,7 M€
- 0,6 %

La diminution de l'endettement financier net de 57,5 M€ s'explique par :

- Une baisse du montant des emprunts de 0,7 % (- 63,9 M€) provenant principalement du remboursement en 2021 d'emprunts BEI pour 55,1 M,
- une hausse de la trésorerie de 5,3 M€.



Résultat net

1355,6 M€
+ 28,7 %

Outre la hausse de l'EBITDA (+ 515,0 M€), la hausse du résultat net s'explique par :

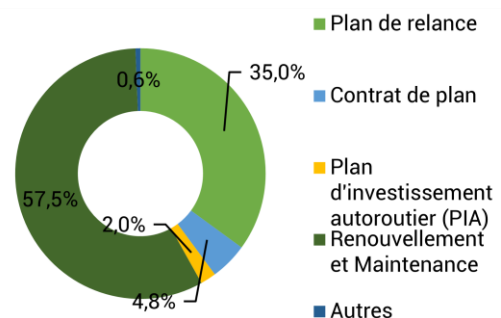
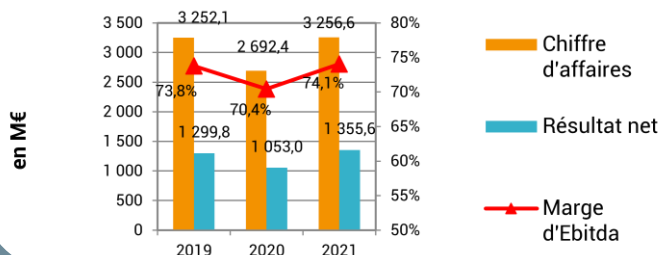
- une hausse de 2,9 % (+ 16,1 M€) du montant des amortissements de caducité s'expliquant par l'effet année pleine des mises en service de l'année 2020,
- une baisse de 54,7 % (- 81,8 M€) du résultat financier liée à la diminution de 37,2 % (- 100,7 M€) du montant de dividendes reçus de la société ESCOTA, atténuée par la baisse de 19,5 % des charges financières liés notamment à des gains nets supérieurs en 2021 sur des produits dérivés utilisés comme instruments de couverture de la dette,
- une progression de 29,8 % (+ 111,9 M€) du montant de l'impôt sur les sociétés du fait de l'augmentation du résultat courant, qui n'est pas compensée par la baisse du taux d'IS.

Investissements

227,4 M€
+ 2,7 %

La hausse des investissements (+ 6,0 M€) résulte de :

- une baisse de 36,5 % (- 6,3 M€) des investissements liés au contrat de plan 2012-2016, qui concernent les reliquats d'opérations déjà mises en service,
- une légère hausse de 2,4 % (+ 1,9 M€) des investissements du plan de relance avec la poursuite des travaux d'élargissements des sections de l'A61,
- une augmentation de 7,2 % (+ 8,8 M€) des investissements de renouvellement et maintenance,
- une stabilité des investissements liés au plan d'investissement autoroutier.



Compte de résultat simplifié (en M€ courants)	2020	2021
CHIFFRE D'AFFAIRES	2 692,4	3 256,6
Recettes de péage	2 642,4	3 184,3
% Evolution	-	20,5%
Revenus des activités annexes	50,0	72,3
AUTRES REVENUS D'EXPLOITATION	138,6	151,5
CHARGES D'EXPLOITATION (hors amortissements)	-934,3	-996,4
Achats et charges externes (1)	-382,9	-419,7
Charges de personnel (2)	-262,2	-257,3
Impôts et taxes	-289,2	-319,4
Autres charges d'exploitation	0,0	0,0
EBITDA	1 896,7	2 411,7
Marge d'Ebitda (%)	70,4%	74,1%
Amortissements et provisions (3)	-621,4	-645,2
EBIT	1 275,3	1 766,5
PRODUITS FINANCIERS	278,4	171,6
Dividendes reçus	270,7	170,0
CHARGES FINANCIERES	-128,8	-103,7
Charges financières sur emprunts	-128,8	-103,7
RESULTAT FINANCIER	149,6	67,8
RESULTAT COURANT AVANT IMPOTS	1 424,9	1 834,3
RESULTAT EXCEPTIONNEL	3,7	8,8
Impôt sur les sociétés	-375,6	-487,5
RESULTAT NET	1 053,0	1 355,6
Marge nette (%)	39,1%	41,6%
Flux de trésorerie (en M€ courants)		
OPERATIONS D'INVESTISSEMENT	-178,9	-230,5
Acquisition d'immobilisations	-233,6	-237,1
OPERATIONS DE FINANCEMENT	-1 623,9	-1 460,9
Dividendes versés	-896,2	-1 406,6
Subventions d'investissement reçues	12,2	9,7
Emission de nouveaux emprunts	2,7	0,0
Remboursement d'emprunts	-742,6	-63,9
Opérations en capital	0,0	0,0
Bilan simplifié (en M€ courants)		
ACTIF	11 904,4	12 052,4
Actifs corporels et incorporels immobilisés (4)	9 420,7	9 031,9
PASSIF	11 904,4	12 052,4
Capitaux propres	1 260,4	1 227,4
Autres fonds propres	203,3	203,3
Provisions pour risques et charges	477,1	483,4
Emprunts et dettes financières	9 353,8	9 301,6
Endettement financier net	9 347,2	9 289,7

(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

104,0 km

Principale(s)
autoroute(s)

A63 Landes

Durée de concession

2011 - 2051



Spécificités

- Au 31 décembre, la société Atlandes est détenue à hauteur de 51,2 % par European Motorway Investments, de 17,3 % par DIF A63, de 13,8 % par la société Infrastructure Investments Holding Limited, de 10,2 % par EGIS Investment Partners et de 7,5 % par NGE concessions.
- Le taux de poids lourds sur l'autoroutes A63 est le plus élevé parmi les réseaux concédés, la rendant plus sensible à la conjoncture économique.
- L'exploitation de la société est assurée par la société Egis Exploitation Aquitaine.

Evolutions tarifaires

- 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 2021 sont les suivantes :
 - + 0,0 % pour la classe 1,
 - + 0,0 % pour la classe 2,
 - + 0,13 % pour la classe 3,
 - + 0,11 % pour la classe 4,
 - + 0,0 % pour la classe 5.

Faits marquants 2021

- La société Atlandes a bénéficié de la reprise de trafic induite par la levée des restrictions de déplacement imposées par l'Etat pour faire face à la crise sanitaire.
- Si le chiffre d'affaires d'Atlandes n'a pas retrouvé son niveau de 2019, les autres indicateurs de rentabilité sont en hausse.

Trafic 2021

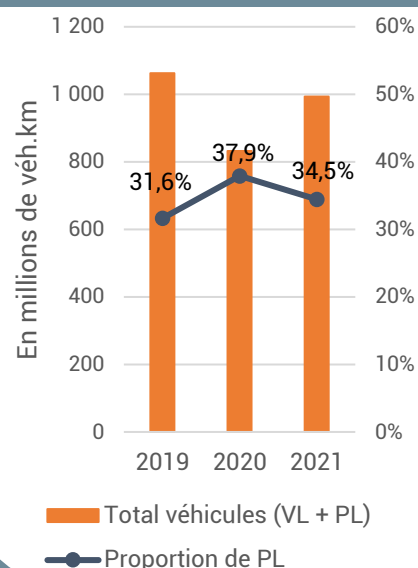
Trafic moyen

26 176 véh / jour

Évolution 2021 / 2020

+ 19,4 %

🚗 + 25,9 % 🚛 + 8,7 %



Chiffre d'affaires**143,2 M€**
+ 13,7 %

La hausse des recettes de péage (13,6 %) s'explique par la hausse du trafic payant (19,4 %) qu'atténue la baisse du TMKP (- 5,2 %).

Dividendes versés**7,6 M€**
np

La société Atlantes a versé 7,6 M€ de dividendes en 2021, soit une hausse par rapport à l'exercice 2020 pour lequel elle n'en avait pas versé.

EBITDA**111,9 M€**
+ 17,0 %

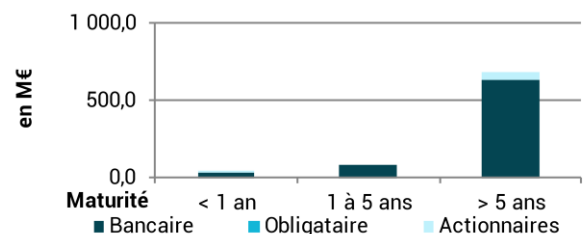
Compte tenu de la progression du CA (+ 17,2 M€), l'augmentation de l'EBITDA est atténuée par une hausse des charges d'exploitation de 36,0 % (+ 11,6 M€) s'expliquant principalement par :

- une hausse de 49,7 % (+ 11,6 M€) du montant des achats et charges externes induite principalement par l'augmentation de 65,3 % (+ 11,5 M€) du montant des autres prestations et charges externes, s'expliquant par les opérations de gros entretien comptabilisées en charges mais faisant l'objet d'un transfert de charges pour être immobilisées, expliquant ainsi la hausse de 10,6 M€ des autres revenus d'exploitation,
- une légère augmentation des impôts et taxes de 0,5 % due à la hausse de 19,7 % (+ 0,8 M€) de la TAT compensée par la diminution de 22,4 % (+ 0,8 M€) du montant de la CET du fait de la baisse du son taux de plafonnement.

Endettement financier net**718,4 M€**
- 4,9 %

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

- une diminution de la dette brute de 4,5 % (- 37,1 M€) (baisse de la dette actionnaire de 13,3 M€ et de la dette bancaire de 23,9 M€),
- une légère hausse de la trésorerie de 0,1 M€ (+ 0,1 %).

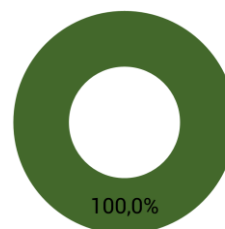
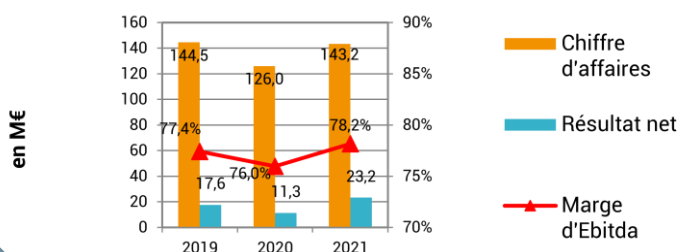
**Résultat net****23,2 M€**
+ 105,1 %

Outre la hausse de l'EBITDA de 16,2 M€, la progression du résultat net est la conséquence :

- d'une augmentation de 2,7 M€ du montant des amortissements, en raison des hausses de 10,4 % (+ 2,0 M€) des dotations aux amortissements de caducité et de 7,4 % (+ 0,7 M€) des dotations aux amortissements renouvelables,
- d'une hausse de 4,7 % (+ 2,3 M€) du résultat financier du fait de la baisse des charges financières sur emprunt de 4,6 % (- 2,3 M€) s'expliquant notamment par la diminution de l'endettement financier brut de 37,1 M€,
- une hausse de 62,2 % (+ 4,0 M€) du montant de l'IS malgré la diminution de son taux.

Investissements**12,1 M€**
np

Le montant des investissements est en hausse de 11,1 M€ entre 2020 et 2021 pour s'élever à 12,1 M€. Cette augmentation est essentiellement imputable au démarrage des travaux de renouvellement de chaussées, avec 11,8 M€ dépensés en 2021, légèrement compensée par la diminution prévue des autres investissements de maintenance (pour -0,4 M€).

■ Renouvellement
et Maintenance

Compte de résultat simplifié (en M€ courants)	2020	2021
CHIFFRE D'AFFAIRES	126,0	143,2
Recettes de péage	125,8	142,9
% Evolution	-	13,6%
Revenus des activités annexes	0,1	0,2
AUTRES REVENUS D'EXPLOITATION	1,9	12,5
CHARGES D'EXPLOITATION (hors amortissements)	-32,2	-43,8
Achats et charges externes (1)	-23,4	-35,0
Charges de personnel (2)	-1,1	-1,1
Impôts et taxes	-7,7	-7,7
Autres charges d'exploitation	-0,1	-0,1
EBITDA	95,7	111,9
Marge d'Ebitda (%)	76,0%	78,2%
Amortissements et provisions (3)	-29,2	-31,9
EBIT	66,5	80,0
PRODUITS FINANCIERS	0,1	0,1
Dividendes reçus	0,0	0,0
CHARGES FINANCIERES	-48,9	-46,6
Charges financières sur emprunts	-48,9	-46,6
RESULTAT FINANCIER	-48,8	-46,5
RESULTAT COURANT AVANT IMPOTS	17,7	33,5
RESULTAT EXCEPTIONNEL	0,0	0,1
Impôt sur les sociétés	-6,4	-10,4
RESULTAT NET	11,3	23,2
Marge nette (%)	9,0%	16,2%
Flux de trésorerie (en M€ courants)		
OPERATIONS D'INVESTISSEMENT	-1,0	-12,1
Acquisition d'immobilisations	-1,0	-12,1
OPERATIONS DE FINANCEMENT	-31,9	-44,6
Dividendes versés	0,0	-7,6
Subventions d'investissement reçues	0,1	0,0
Emission de nouveaux emprunts	0,0	0,0
Remboursement d'emprunts	-28,3	-33,5
Opérations en capital	0,0	0,0
Bilan simplifié (en M€ courants)		
ACTIF	957,9	938,6
Actifs corporels et incorporels immobilisés (4)	869,6	850,2
PASSIF	957,9	938,6
Capitaux propres	29,1	44,7
Autres fonds propres	66,9	65,2
Provisions pour risques et charges	26,3	28,3
Emprunts et dettes financières	826,2	789,0
Endettement financier net	755,6	718,4

(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

126,0 km

Principale(s)
autoroute(s)

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.

Evolutions tarifaires

- Les évolutions des tarifs au 1er février 2021 sont de + 0,64 % pour toutes les classes.

Faits marquants 2021

- La société ATMB a bénéficié de la reprise de trafic liée à la levée des restrictions de déplacement mises en place par le gouvernement pour lutter contre la crise sanitaire.
- Les principaux indicateurs de rentabilité de ATMB sont en hausse par rapport à l'année 2019, antérieure à la crise sanitaire.

Trafic 2021

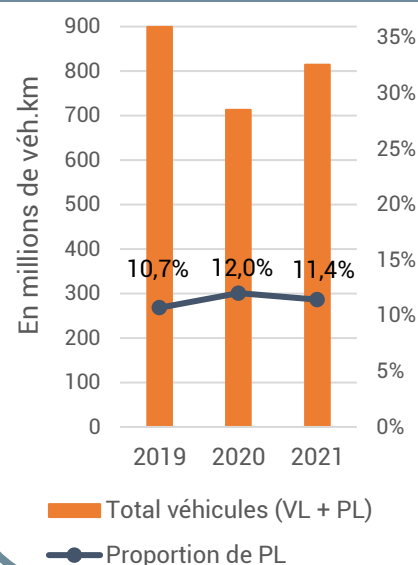
Trafic moyen

21 053 véh / jour

Évolution 2021 / 2020

+ 14,2 %

🚗 + 15,0 % 🚚 + 8,5 %



Chiffre d'affaires**130,0 M€**
+ 14,6 %

La hausse des recettes de péage (14,5 %) s'explique principalement par la hausse du trafic payant (14,2 %).

Dividendes versés**Non applicable****EBITDA****74,0 M€**
+ 21,1 %

Malgré la hausse du CA (+ 16,5 M€), la progression de l'EBITDA est atténuée par l'augmentation de 7,0 % des charges d'exploitation qui s'explique par :

- la hausse de 3,1 % des achats et charges externes (+ 0,7 M€) liée principalement à l'augmentation de 17,6 % (+ 0,3 M€) des achats et à celle de 13,5 % (+ 1,0 M€) des autres prestations et charges externes compensée partiellement par la diminution de 10,9 % (- 0,3 M€) de l'entretien courant, ainsi que par celle de 5,5 % (- 0,3 M€) du gros entretien, liée à la réparation des filets anti chute de pierres sur la RN205 en 2020,
- la progression de 13,2 % (+ 2,9 M€) des charges de personnel liée à la hausse de 3,2 % des effectifs ainsi qu'à celle de 67,3 % (+ 1,2 M€) de l'intéressement et de la participation,
- une hausse des impôts et taxes de 1,0 % (+ 0,1 M€) due à la hausse de la TAT de 14,3 % (+ 0,8 M€) en raison de la reprise du trafic, atténuée par la baisse de la CET de 23,0 % (- 0,7 M€).

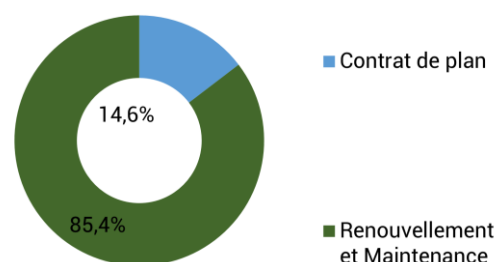
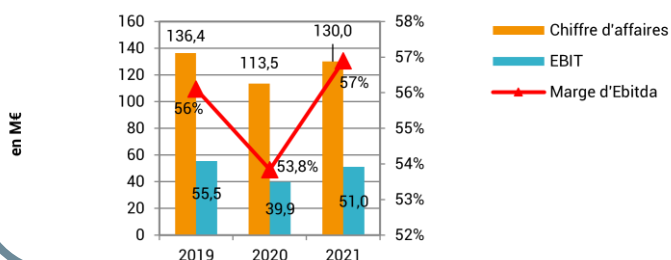
Endettement financier net**Non applicable****EBIT****51,0 M€**
+ 27,9 %

Outre la variation de l'EBITDA, la hausse de l'EBIT (+ 11,1 M€) s'explique par :

- une augmentation de 4,4 % (+ 0,4 M€) des dotations aux amortissements de caducité,
- une hausse de 9,9 % (+ 1,4 M€) des dotations aux amortissements des immobilisations renouvelables,
- une stabilité des reprises des subventions d'investissements (qui s'élèvent à 0,7 M€).

Investissements**32,3 M€**
+ 88,9 %

Les investissements pour l'Autoroute Blanche s'élèvent à 32,3 M€, soit une hausse de 88,9 % (+ 15,2 M€) par rapport à l'année précédente. Les principales dépenses pour l'Autoroute Blanche concernent le renouvellement des chaussées, la nappe de captage de Cluses et le bâtiment de Nangy.



Compte de résultat simplifié (en M€ courants)	2020	2021
CHIFFRE D'AFFAIRES	113,5	130,0
Recettes de péage	109,9	125,8
% Evolution	-	14,5%
Revenus des activités annexes	3,6	4,2
AUTRES REVENUS D'EXPLOITATION	0,0	0,0
CHARGES D'EXPLOITATION (hors amortissements)	-52,4	-56,0
Achats et charges externes (1)	-21,3	-21,9
Charges de personnel (2)	-21,8	-24,7
Impôts et taxes	-9,1	-9,2
Autres charges d'exploitation	-0,2	-0,2
EBITDA	61,1	74,0
Marge d'Ebitda (%)	53,8%	56,9%
Amortissements et provisions (3)	-21,2	-22,9
EBIT	39,9	51,0

OPERATIONS D'INVESTISSEMENT	17,1	32,3
------------------------------------	-------------	-------------

(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(s)
autoroute(s)
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.

Evolutions tarifaires

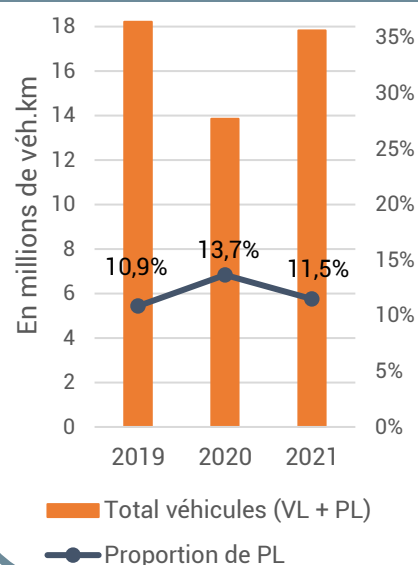
- Pour les classes 1 et 2, le contrat de concession de CEVM prévoit une tarification distincte par période : un tarif été (majoré), valable du 15 juin au 15 septembre, et un tarif hors été, valable le reste de l'année.
- Les évolutions des tarifs au 1^{er} février 2021 sont les suivantes :
 - + 1,8 % (été) et + 1,1 % (hors été) pour la classe 1,
 - + 1,8 % (été) et + 2,3 % (hors été) pour la classe 2,
 - + 1,3 % pour la classe 3,
 - + 1,6 % pour la classe 4,
 - + 1,9 % pour la classe 5.

Faits marquants 2021

- La société CEVM a bénéficié de la reprise de trafic liée à la levée des restrictions de déplacement mises en place par le gouvernement pour lutter contre la crise sanitaire.
- Les résultats 2021 de la société CEVM sont revenus à un niveau supérieur à ceux de l'exercice 2019, année antérieure à la crise sanitaire.

Trafic 2021

Trafic moyen
13 200 véh / jour
Évolution 2021 / 2020
+ 28,6 %
🚗 + 31,8 % 🚚 + 8,4 %



Chiffre d'affaires

53,6 M€
+ 24,3 %

La hausse des recettes de péage (24,2 %) s'explique par la hausse du trafic payant (28,6 %) qu'atténue la baisse du TMKP (- 3,4 %).

EBITDA

44,7 M€
+ 30,8 %

Outre l'augmentation du CA (+ 10,5 M€), la hausse de l'EBITDA est accentuée par la stabilité du montant des charges d'exploitation qui s'explique par :

- une baisse des impôts et taxes de 16,8 % (- 0,2 M€) liée à la diminution de 31,7 % (- 0,2 M€) du montant de la CET du fait de la baisse du taux de plafonnement, atténuée par la hausse de 28,6 % de la TAT due à la reprise du trafic,
- une augmentation de 3,9 % (+ 0,1 M€) des charges de personnel entièrement induite par la hausse de 4,3 % (+ 0,1 M€) du montant des salaires et traitements, liée à la hausse de l'effectif de 8,5 % ,
- une diminution de 0,5 % du montant des achats et charges externes, provenant principalement de la diminution de 6,1 % (- 0,1 M€) du montant de la redevance domaniale entre 2020 et 2021.

Dividendes versés

24,6 M€
+ 18,5 %

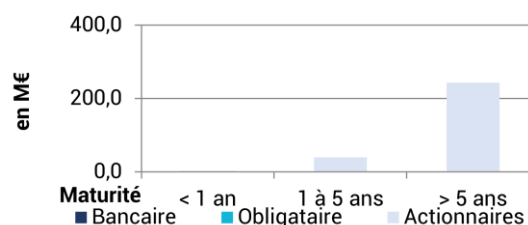
La société CEVM a versé pour 24,6 M€ de dividendes au cours de l'exercice 2021, soit une hausse de 3,8 M€ par rapport à 2020.

Endettement financier net

261,4 M€
- 3,4 %

La diminution de 9,2 M€ de l'endettement financier net est liée à :

- une diminution de la dette financière brute de 2,2 % (- 6,5 M€) en raison d'un remboursement des prêts intragroupes du même montant
- une hausse de la trésorerie de 12,9 % (+ 2,7 M€).



Résultat net

29,4 M€
+ 52,5 %

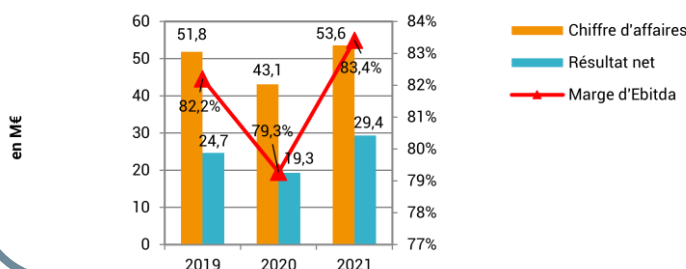
Outre la hausse de l'EBITDA (+ 10,5 M€), l'augmentation du résultat net (+ 10,1 M€) s'explique par :

- une augmentation de 3,7 % des amortissements de caducité (+ 0,1 M€),
- une hausse de 2,4 M€ du résultat financier liée à la présence, contrairement en 2020, d'un dividende de 1,7 M€ versé par sa filiale CEVM Gestion et Développement, et à la diminution des charges financières sur emprunts de 75,3 % (- 0,8 M€), du fait de la baisse du taux moyen applicable et de la baisse de 2,3 % de l'encours moyen du compte courant,
- une hausse de 34,0 % (+ 2,7 M€) du montant de l'IS du fait de l'augmentation du résultat courant, qui n'est pas compensée par la baisse du taux d'IS.

Investissements

2,5 M€
+ 174,2 %

La hausse de 1,6 M€ du montant des investissements est entièrement imputable à la hausse du montant des opérations de maintenance ou de renouvellement prévues au cahier des charges. Ces investissements ont notamment consisté au titre de l'exercice 2021 aux travaux d'entretien et de renouvellement sur la sous-face du tablier, les corniches, pylônes et haubans.



Renouvellement et Maintenance

Compte de résultat simplifié (en M€ courants)	2020	2021
CHIFFRE D'AFFAIRES	43,1	53,6
Recettes de péage	43,1	53,5
% Evolution	-	24,2%
Revenus des activités annexes	0,1	0,1
AUTRES REVENUS D'EXPLOITATION	0,0	0,0
CHARGES D'EXPLOITATION (hors amortissements)	-8,9	-8,9
Achats et charges externes (1)	-5,1	-5,0
Charges de personnel (2)	-2,9	-3,0
Impôts et taxes	-0,9	-0,8
Autres charges d'exploitation	0,0	0,0
EBITDA	34,2	44,7
Marge d'Ebitda (%)	79,3%	83,4%
Amortissements et provisions (3)	-6,1	-6,2
EBIT	28,1	38,5
PRODUITS FINANCIERS	0,0	1,7
Dividendes reçus	0,0	1,7
CHARGES FINANCIERES	-1,0	-0,2
Charges financières sur emprunts	-1,0	-0,2
RESULTAT FINANCIER	-1,0	1,4
RESULTAT COURANT AVANT IMPOTS	27,1	39,9
RESULTAT EXCEPTIONNEL	0,0	0,0
Impôt sur les sociétés	-7,8	-10,5
RESULTAT NET	19,3	29,4
Marge nette (%)	44,7%	54,8%
Flux de trésorerie (en M€ courants)		
OPERATIONS D'INVESTISSEMENT	-0,9	-2,5
Acquisition d'immobilisations	-0,9	-2,5
OPERATIONS DE FINANCEMENT	-26,9	-31,1
Dividendes versés	-20,7	-24,6
Subventions d'investissement reçues	0,0	0,0
Emission de nouveaux emprunts	0,0	0,0
Remboursement d'emprunts	-6,1	-6,5
Opérations en capital	0,0	0,0
Bilan simplifié (en M€ courants)		
ACTIF	354,1	353,2
Actifs corporels et incorporels immobilisés (4)	332,7	329,0
PASSIF	354,1	353,2
Capitaux propres	58,3	63,1
Autres fonds propres	0,0	0,0
Provisions pour risques et charges	0,0	0,0
Emprunts et dettes financières	291,2	284,7
Endettement financier net	270,6	261,4

(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
1111,0 km

Principale(s)
autoroute(s)

A10 – A11 – A71

Durée de concession
1970 – 2034 (RIU)
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.

Evolutions tarifaires

- Les évolutions des tarifs au 1^{er} février 2021 sont les suivantes :
 - + 0,28 % pour la classe 1,
 - + 0,28 % pour la classe 2,
 - + 0,29 % pour la classe 3,
 - + 0,28 % pour la classe 4,
 - + 0,30 % pour la classe 5.
- L'évolution des tarifs pour le duplex A86 est de 1,96 % (seuls les véhicules de classe 1 peuvent l'emprunter).

Faits marquants 2021

- La société Cofiroute a bénéficié de la reprise de trafic liée à la levée des restrictions de déplacement mises en place par le gouvernement pour lutter contre la crise sanitaire.
- En 2021, à l'exception du résultat net, les indicateurs financiers de la société Cofiroute sont légèrement inférieurs à ceux de 2019, avant la crise sanitaire.

Trafic 2021

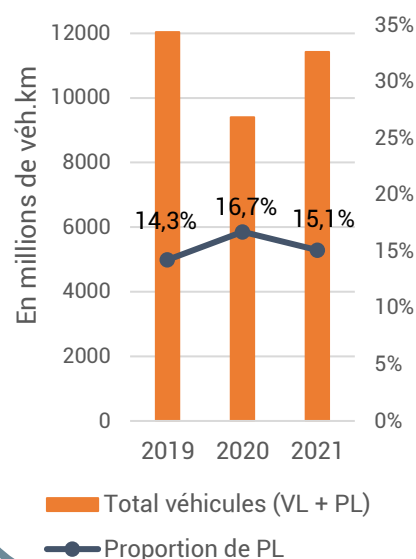
Trafic moyen

28 440 véh / jour

Évolution 2021 / 2020

+ 21,5 %

 + 23,9 %  + 9,8 %



Chiffre d'affaires**1438,3 M€**
+ 19,4 %

La hausse des recettes de péage (19,0 %) s'explique par la hausse du trafic payant (21,0 %) qu'atténue la baisse du TMKP (- 2,3 %).

Dividendes versés**577,3 M€**
+ 27,6 %

Le dividende versé en 2021 par Cofiroute correspond :

- au solde des dividendes de l'exercice 2020 non encore versés pour 491,9 M€,
- au versement d'un acompte sur dividendes de 85,4 M€.

EBITDA**1094,0 M€**
+ 25,2 %

Malgré la progression du chiffre d'affaires (+ 233,6 M€), la hausse de l'EBITDA (+ 220,1 M€) est atténuée par l'augmentation de 4,8 % (+ 16,8 M€) des charges d'exploitation, qui s'explique par :

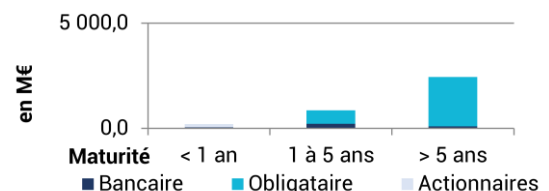
- une baisse de 1,7 % (- 2,5 M€) des achats et charges externes en raison de la diminution de 3,9 % des autres prestations et charges externes et de 3,5 % (- 1,6 M€) de la redevance domaniale, atténuée par la hausse de 5,3 % du gros entretiens sur infrastructures (+ 1,7 M€),
- la hausse de 12,8 % (+ 11,8 M€) des charges de personnel, liée au maintien en 2021 de la part des charges de masse salariale qui sont immobilisées, suite à un changement de méthodologie comptable et à la hausse de 22,3 % (+ 2,4 M€) de la participation et intéressement,
- une augmentation de 6,7 % (+ 7,5 M€) du montant des impôts et taxes, du fait de la hausse de 20,6 % de la TAT (+ 13,5 M€) en raison de la reprise du trafic, atténuée par la baisse de la CET de 21,5 % (- 7,1 M€).

Endettement financier net**3496,9 M€**
- 22,4 %

La diminution de 1007,6 M€ de l'endettement financier net résulte de :

- la diminution de 22,4 % (- 1010,6 M€) de la dette financière brute (1160,6 M€ de remboursements d'emprunts et 150 M€ d'émission de nouvelle dette),
- une baisse de la trésorerie négative de 3,0 M€

Néanmoins, avec la trésorerie de clôture intégrant le compte courant avec VINCI Autoroutes, la dette financière nette ne diminue que 2,1 % (- 74,2 M€).

**Résultat net****563,1 M€**
+ 14,5 %

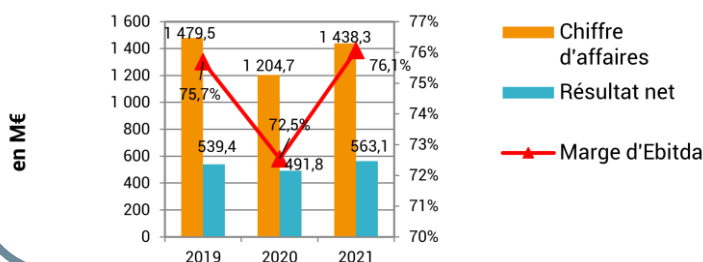
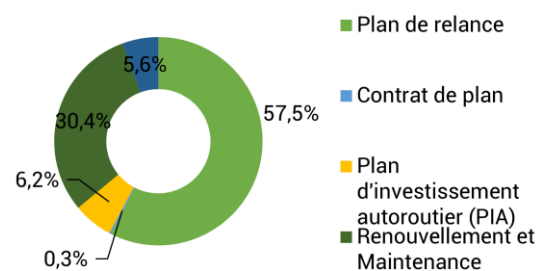
Au-delà de la hausse de l'EBITDA, la variation du résultat net (+ 71,3 M€) s'explique par :

- les hausses de 1,0 % (+ 2,6 M€) des dotations aux amortissements et de 38,6 % (+ 2,4 M€) des dotations aux provisions d'exploitation,
- l'augmentation de 37,4 % du résultat financier (+ 24,0 M€) liée principalement aux conditions de refinancement en 2020 et 2021 des tombées de dettes,
- la hausse de 269,1 % (+ 168,0 M€) de l'IS liée à la présence en 2020 d'un produit fiscal de 116,9 M€ suite à la clôture d'un litige ancien.

Investissements**200,4 M€**
- 2,7 %

Les principales variations s'expliquent par :

- une diminution de 52,9 % (- 12,6 M€) du montant des opérations dites de seconde phase inscrites au cahier des charges,
- une hausse de 4,0 % des investissements au titre du plan de relance; en 2021, la société poursuit les travaux d'élargissement sur l'A10 au nord d'Orléans et au sud de Tours,
- une diminution de 25,8 % (- 8,8 M€) des autres investissements de maintenance,
- une augmentation de 57,1 % du montant du plan d'investissement autoroutier, soit une hausse de 4,5 M€ avec notamment la mise en service de l'échangeur de Conneré en avril 2021.



Compte de résultat simplifié (en M€ courants)		2020	2021
CHIFFRE D'AFFAIRES		1 204,7	1 438,3
Recettes de péage		1 190,7	1 416,4
% Evolution		-	19,0%
Revenus des activités annexes		13,9	21,9
AUTRES REVENUS D'EXPLOITATION		17,4	20,7
CHARGES D'EXPLOITATION (hors amortissements)		-348,2	-365,0
Achats et charges externes (1)		-144,2	-141,8
Charges de personnel (2)		-91,5	-103,3
Impôts et taxes		-112,4	-119,9
Autres charges d'exploitation		0,0	0,0
EBITDA		873,9	1 094,0
Marge d'Ebitda (%)		72,5%	76,1%
Amortissements et provisions (3)		-258,5	-263,5
EBIT		615,4	830,5
PRODUITS FINANCIERS		0,0	0,0
Dividendes reçus		0,0	0,0
CHARGES FINANCIERES		-64,2	-40,1
Charges financières sur emprunts		-64,2	-40,1
RESULTAT FINANCIER		-64,2	-40,1
RESULTAT COURANT AVANT IMPOTS		551,2	790,4
RESULTAT EXCEPTIONNEL		3,0	3,2
Impôt sur les sociétés		-62,4	-230,5
RESULTAT NET		491,8	563,1
Marge nette (%)		40,8%	39,1%
Flux de trésorerie (en M€ courants)			
OPERATIONS D'INVESTISSEMENT		-208,0	-210,0
Acquisition d'immobilisations		-208,0	-210,0
OPERATIONS DE FINANCEMENT		425,7	-1 578,3
Dividendes versés		-452,2	-577,3
Subventions d'investissement reçues		3,1	9,6
Emission de nouveaux emprunts		955,8	150,0
Remboursement d'emprunts		-81,0	-1 160,6
Opérations en capital		0,0	0,0
Bilan simplifié (en M€ courants)			
ACTIF		6 015,7	4 966,9
Actifs corporels et incorporels immobilisés (4)		4 802,5	4 756,6
PASSIF		6 015,7	4 966,9
Capitaux propres		932,5	925,2
Autres fonds propres		0,0	0,0
Provisions pour risques et charges		279,8	288,5
Emprunts et dettes financières		4 513,7	3 503,1
Endettement financier net		4 504,6	3 496,9

(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

470,5 km

Principale(s)
autoroute(s)

A8 – A50 – A51

Durée de concession

1957 - 2032

Spécificités

- La société ESCOTA (Société des autoroutes Esterel, Côte d'Azur, Provence, Alpes) est détenue à 99,5 % par la société ASF, elle-même entièrement détenue par Vinci Autoroutes.
- Le reste du capital, soit 0,5 %, est détenu par des collectivités et acteurs économiques locaux.

Evolutions tarifaires

- Les évolutions des tarifs au 1er février 2021 sont de + 0,46 % pour toutes les classes.

Faits marquants 2021

- La société Escota a bénéficié de la reprise de trafic liée à la levée des restrictions de déplacement mises en place par le gouvernement pour lutter contre la crise sanitaire.
- Globalement, la société Escota présente en 2021 des résultats légèrement inférieurs à ceux de l'exercice 2019, avant la crise sanitaire.

Trafic 2021

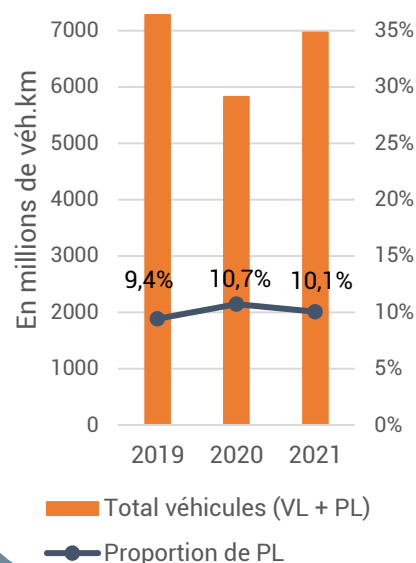
Trafic moyen

41 560 véh / jour

Évolution 2021 / 2020

+ 19,6 %

 + 20,5 %  + 12,2 %



Chiffre d'affaires

773,6 M€
+ 18,6 %

La hausse des recettes de péage (18,6 %) s'explique principalement par la hausse du trafic payant (19,6 %).

EBITDA

560,8 M€
+ 24,1 %

Malgré la progression du chiffre d'affaires (+ 121,2 M€), la hausse de l'EBITDA est atténuée par l'augmentation de 7,3 % des charges d'exploitation (+ 16,2 M€) qui s'explique par :

- la hausse de 4,5 % (+ 3,4 M€) des charges de personnel principalement liée la hausse de 23,5 % (+ 2,4 M€) du poste intéressement et participation,
- l'augmentation de 11,9 % (+ 9,8 M€) des achats et charges externes provenant principalement de la hausse de 31,7 % (+ 2,7 M€) du poste achats et énergie liée à l'augmentation des charges d'électricité, de la hausse de 58,7 % (+ 6,5 M€) des dépenses de gros entretien et de l'augmentation de 5,8 % (+ 1,8 M€) des autres prestations et charges externes liée au reclassement en charges de certains coûts d'étude immobilisés,
- l'augmentation des impôts et des taxes de 4,7 % (+ 3,0 M€) du fait de la hausse de 19,1 % (+ 7,0 M€) du montant de la TAT induite par la reprise du trafic, compensée par la diminution de 23,9 % (- 4,3 M€) de la CET.

Dividendes versés

170,8 M€
- 37,2 %

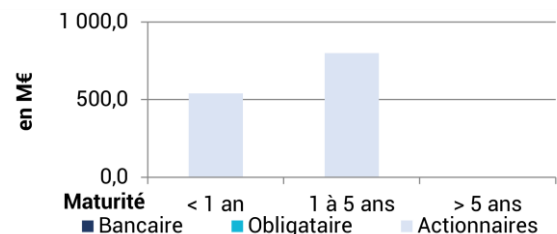
Le dividende versé par Escota correspond à l'intégralité du résultat net de l'exercice 2020.

Endettement financier net

1351,5 M€
- 0,5 %

La diminution de 6,2 M€ de l'endettement financier net s'explique par :

- une diminution de la dette financière brute de 0,4 % (- 5,9 M€) résultant principalement de la variation des ICNE,
- une très légère hausse de la trésorerie de 0,3 M€.



Résultat net

263,6 M€
+ 54,3 %

Outre la hausse de l'EBITDA, la variation du résultat net est liée à :

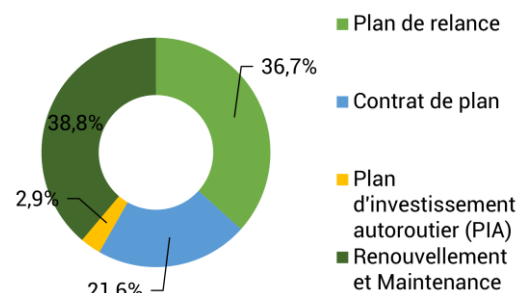
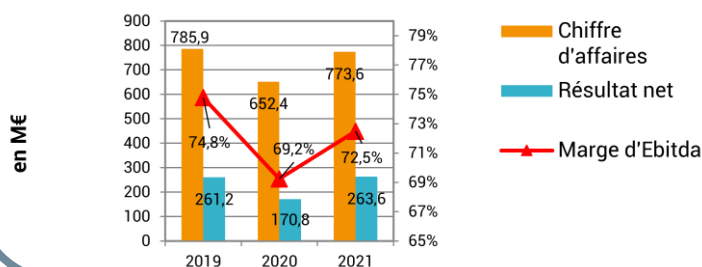
- l'augmentation de 2,8 % (+ 5,2 M€) des dotations aux amortissements : si les dotations aux amortissements de caducité progressent en 2021 de 5,0 % (+ 7,8 M€), les dotations techniques sur les biens renouvelables sont en repli de 9,4 % (- 2,6 M€),
- la diminution des dotations aux provisions de 55,7 % (- 6,4 M€),
- la hausse de 77,9 % (+ 5,8 M€) du résultat financier grâce à une forte diminution des intérêts sur emprunts qui s'explique principalement par les conditions de refinancement des tombées de dettes en 2020 et 2021,
- une hausse de 32,6 % du montant de l'IS (+ 25,8 M€) du fait de l'augmentation du résultat courant, qui n'est pas compensée par la baisse du taux d'IS.

Investissements

150,1 M€
63,8 %

La hausse de 58,5 M€ du montant des investissements peut se décomposer comme suit :

- une hausse du montant du plan de relance de 41,9 M€ avec le début des travaux de l'élargissement à 2x3 voies entre Benoît Malon et Pierre Ronde sur l'A57,
- l'augmentation des travaux d'entretien et de renouvellement de 26,1 % (+ 12,1 M€), principalement alimentée par une hausse des investissements sur ouvrages d'art de 4,8M€ soit + 91,3 %,
- une montée en charge des dépenses liées au plan d'investissement autoroutier dont le montant augmente de 2,6 M€.



Compte de résultat simplifié (en M€ courants)	2020	2021
CHIFFRE D'AFFAIRES	652,4	773,6
Recettes de péage	641,5	760,8
% Evolution	-	18,6%
Revenus des activités annexes	10,9	12,8
AUTRES REVENUS D'EXPLOITATION	20,1	24,2
CHARGES D'EXPLOITATION (hors amortissements)	-220,8	-236,9
Achats et charges externes (1)	-81,8	-91,5
Charges de personnel (2)	-74,6	-78,0
Impôts et taxes	-64,4	-67,4
Autres charges d'exploitation	0,0	0,0
EBITDA	451,7	560,8
Marge d'Ebitda (%)	69,2%	72,5%
Amortissements et provisions (3)	-193,6	-190,9
EBIT	258,2	369,9
PRODUITS FINANCIERS	0,0	0,0
Dividendes reçus	0,0	0,0
CHARGES FINANCIERES	-7,4	-1,6
Charges financières sur emprunts	-7,4	-1,6
RESULTAT FINANCIER	-7,4	-1,6
RESULTAT COURANT AVANT IMPOTS	250,8	368,2
RESULTAT EXCEPTIONNEL	-0,7	0,4
Impôt sur les sociétés	-79,3	-105,1
RESULTAT NET	170,8	263,6
Marge nette (%)	26,2%	34,1%
Flux de trésorerie (en M€ courants)		
OPERATIONS D'INVESTISSEMENT	-92,4	-151,2
Acquisition d'immobilisations	-94,2	-152,2
OPERATIONS DE FINANCEMENT	-319,5	-168,6
Dividendes versés	-272,1	-170,8
Subventions d'investissement reçues	2,6	2,2
Emission de nouveaux emprunts	0,0	0,0
Remboursement d'emprunts	-50,0	0,0
Opérations en capital	0,0	0,0
Bilan simplifié (en M€ courants)		
ACTIF	2 080,3	2 169,7
Actifs corporels et incorporels immobilisés (4)	1 944,6	1 906,4
PASSIF	2 080,3	2 169,7
Capitaux propres	385,5	482,3
Autres fonds propres	0,0	0,0
Provisions pour risques et charges	146,6	147,1
Emprunts et dettes financières	1 359,9	1 354,0
Endettement financier net	1 357,7	1 351,5

(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

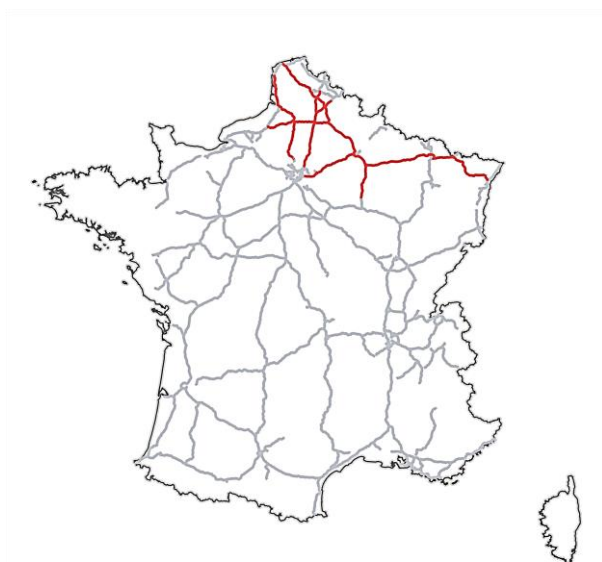


Longueur du réseau
1396,3 km

Principale(s)
autoroute(s)

**A1 – A4 –
A16 – A26**

Durée de concession
1963 - 2031



Spécificités

- La société Sanef (Société des Autoroutes du Nord et de l'Est de la France) est entièrement détenue par la société Holding d'Infrastructures de Transports (HIT), elle-même détenue par le groupe Abertis Infraestructuras.

Evolutions tarifaires

- Les évolutions des tarifs au 1^{er} février 2021 sont les suivantes :
 - + 0,33 % pour la classe 1,
 - + 0,33 % pour la classe 2,
 - + 0,44 % pour la classe 3,
 - + 0,35 % pour la classe 4,
 - 0,16 % pour la classe 5.

Faits marquants 2021

- La société Sanef a bénéficié de la hausse de trafic liée à la levée des restrictions de déplacements imposées par le gouvernement.
- Le 23 décembre 2021, la société Sanef a cédé l'intégralité de ses titres de participation dans les sociétés Aliénor et Sanef Aquitaine pour 223,0 M€.
- Même si le résultat net de l'exercice 2021 est supérieur à celui de 2019 en raison d'un produit exceptionnel important, les niveaux de chiffre d'affaires et d'EBITDA sont encore en deçà de ceux de l'exercice que connaissait la société avant la crise sanitaire.

Trafic 2021

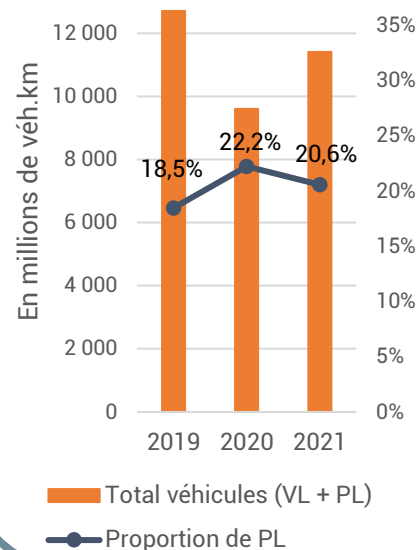
Trafic moyen

22 644 véh / jour

Évolution 2021 / 2020

+ 18,8 %

🚗 + 21,3 % 🚚 + 10,0 %



Chiffre d'affaires

1240,1 M€
+ 16,1 %

La hausse des recettes de péage (16,6 %) s'explique par la hausse du trafic payant (19,3 %) qu'atténue la baisse du TMKP (- 2,4 %).

EBITDA

892,2 M€
+ 20,9 %

Au-delà de la progression du chiffre d'affaires, la hausse de l'EBITDA est tempérée par celle de 4,7 % (17,1 M€) des charges d'exploitation qui s'explique par :

- une augmentation des achats et charges externes de 5,7 % (+ 7,4 M€) provenant principalement de la hausse du poste achats et énergie de 10,1 % (+ 1,4 M€), de celle de l'entretien courant de 17,5 % (+ 2,6 M€) et de l'augmentation des autres prestations et charges externes de 10,0 % (+ 4,4 M€),
- une hausse de 3,5 % (+ 4,2 M€) du montant des charges de personnel, du fait d'un recours moindre au chômage partiel,
- une augmentation de 4,8 % (+ 5,3 M€) du montant des impôts et taxes, du fait de la hausse de 18,2 % (+ 12,0 M€) du montant de la TAT induite par la hausse de trafic, compensée par la diminution de 24,7 % (- 7,5 M€) de la CET.

Dividendes versés

550,0 M€
+ 83,3 %

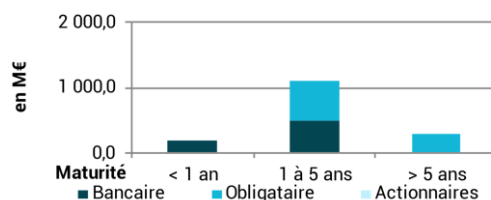
Les actionnaires de Sanef ont décidé en 2021 d'une distribution intégrale du résultat aux actionnaires, soit un total de 550,0 M€ représentant une hausse de 250,0 M€ par rapport à 2020.

Endettement financier net

1369,0 M€
- 19,8 %

La diminution de l'endettement financier net résulte de :

- la baisse de 154,6 M€ du montant des emprunts provenant du remboursement de 134,6 M€ de prêt auprès de BNP-Dexia et de 20,0 M€ de prêt auprès de la BEI,
- la diminution de 190,0 M€ du compte courant avec HIT,
- une baisse de la trésorerie de 11,3 M€.



Résultat net

665,8 M€
+ 36,0 %

Compte tenu de la hausse de l'EBITDA, l'augmentation du résultat net de 176,1 M€ s'explique essentiellement par :

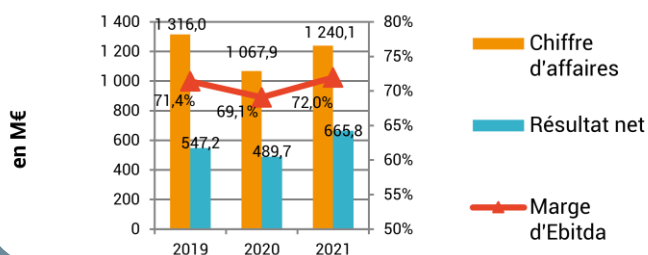
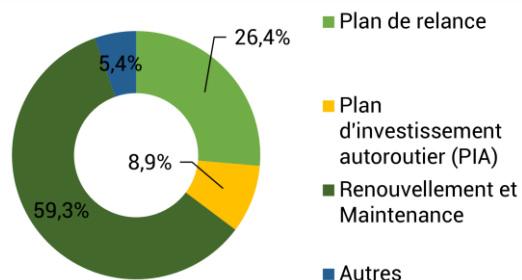
- une hausse des dotations aux amortissements de 3,8 % (+ 9,9 M€),
- une progression de 31,7 % (+ 19,2 M€) du résultat financier, du fait de la hausse de 5,7 % (+ 7,7 M€) du montant des dividendes reçus, principalement de la société SAPN, et d'une baisse de 15,7 % (- 12,3 M€) des charges financières liée au remboursement de 135 M€ de l'emprunt BNP-Dexia,
- une augmentation de 50,2 % (+ 43,0 M€) du résultat exceptionnel expliquée par la cession des participations dans Sanef Aquitaine et Aliénor,
- une hausse de 22,6 % (+ 31,1 M€) du montant d'IS du fait de l'augmentation du résultat courant, qui n'est pas compensée par la baisse du taux d'IS.

Investissements

178,2 M€
+ 15,7 %

Le montant des investissements est en hausse de 15,7 % (+ 24,2 M€) ce qui s'explique principalement par :

- une augmentation de 22,9 % (+ 8,8 M€) du montant du plan de relance,
- une montée en puissance des travaux liés au plan d'investissement autoroutier qui progressent de 12,9 M€,
- une hausse de 9,7 M€ du montant des opérations prévues au cahier des charges (section l'Isle Adam – la Francilienne de l'A16),
- une baisse de 6,3 % (- 7,1 M€) du montant des travaux d'entretien et de renouvellement.



Compte de résultat simplifié (en M€ courants)		2020	2021
CHIFFRE D'AFFAIRES		1 067,9	1 240,1
Recettes de péage		1 027,4	1 197,5
% Evolution		-	16,6%
Revenus des activités annexes		40,5	42,6
AUTRES REVENUS D'EXPLOITATION		31,3	30,7
CHARGES D'EXPLOITATION (hors amortissements)		-361,4	-378,5
Achats et charges externes (1)		-129,2	-136,6
Charges de personnel (2)		-119,9	-124,1
Impôts et taxes		-111,6	-116,9
Autres charges d'exploitation		-0,8	-0,9
EBITDA		737,8	892,2
Marge d'Ebitda (%)		69,1%	72,0%
Amortissements et provisions (3)		-257,1	-266,6
EBIT		480,7	625,7
PRODUITS FINANCIERS		138,7	145,7
Dividendes reçus		134,7	142,4
CHARGES FINANCIERES		-78,0	-65,7
Charges financières sur emprunts		-77,2	-64,9
RESULTAT FINANCIER		60,7	80,0
RESULTAT COURANT AVANT IMPOTS		541,5	705,6
RESULTAT EXCEPTIONNEL		85,7	128,8
Impôt sur les sociétés		-137,5	-168,6
RESULTAT NET		489,7	665,8
Marge nette (%)		45,9%	53,7%
Flux de trésorerie (en M€ courants)			
OPERATIONS D'INVESTISSEMENT		-151,0	-80,9
Acquisition d'immobilisations		-154,0	-178,2
OPERATIONS DE FINANCEMENT		-476,2	-704,1
Dividendes versés		-300,0	-550,0
Subventions d'investissement reçues		2,8	0,5
Emission de nouveaux emprunts		0,0	0,0
Remboursement d'emprunts		-179,0	-154,6
Opérations en capital		0,0	0,0
Bilan simplifié (en M€ courants)			
ACTIF		3 952,7	3 728,3
Actifs corporels et incorporels immobilisés (4)		2 495,4	2 397,2
PASSIF		3 952,7	3 728,3
Capitaux propres		1 635,9	1 746,6
Autres fonds propres		0,0	0,0
Provisions pour risques et charges		83,6	76,3
Emprunts et dettes financières		2 046,0	1 696,7
Endettement financier net		1 707,0	1 369,0

(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

Principale(s)
autoroute(s)

A13 – A14 – A29

Durée de concession

1963 - 2033



Spécificités

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

Evolutions tarifaires

- Les évolutions des tarifs au 1^{er} février 2021 sont les suivantes :
 - + 0,31 % pour la classe 1,
 - + 0,33 % pour la classe 2,
 - + 0,28 % pour la classe 3,
 - + 0,25 % pour la classe 4,
 - + 0,63 % pour la classe 5.

Faits marquants 2021

- La société SAPN a bénéficié de la hausse de trafic liée à la levée des restrictions de déplacements imposées par le gouvernement.
- Le 12^{ème} avenant au contrat de concession liant SAPN à l'État (décret n°2021-1726 du 21 décembre 2021) a intégré à la concession de SAPN l'opération de transformation du système de péage des autoroutes A13 et A14 en flux libre pour un montant de 122,1 M€.
- Les indicateurs financiers opérationnels de la société SAPN sont inférieurs à ceux de l'exercice 2019, c'est-à-dire avant la crise sanitaire à l'exception du résultat net qui est en légère hausse

Trafic 2021

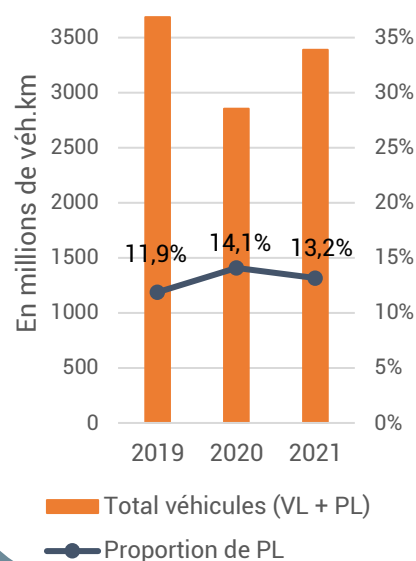
Trafic moyen

27 941 véh / jour

Évolution 2021 / 2020

+ 18,7 %

🚗 + 20,0 % 🚚 + 11,0 %



Chiffre d'affaires

412,0 M€
+ 16,5 %

La hausse des recettes de péage (17,6 %) s'explique par la hausse du trafic payant (18,8 %) qu'atténue la baisse du TMKP (- 1,1 %).

EBITDA

309,6 M€
+ 22,2 %

Compte tenu de la progression de 58,4 M€ du CA, la hausse de l'EBITDA est atténuée par l'augmentation de 3,7 % (+ 3,9 M€) des charges d'exploitation qui s'explique par :

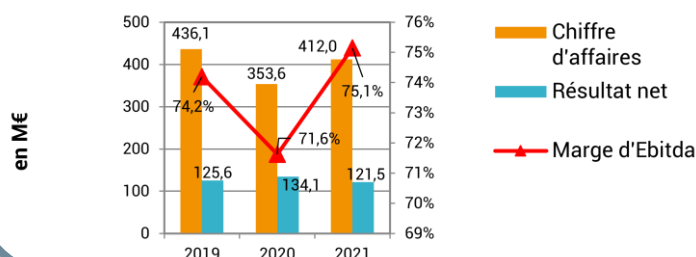
- une hausse de 2,9 % (+ 1,1 M€) des achats et charges externes issue surtout de l'augmentation des autres prestations et charges externes de 5,9 % (+ 0,8 M€), liée au montant plus élevé de l'Industrial Agreement versé à Sanef et de la hausse de l'entretien courant de 6,1 % (+ 0,3 M€),
- une augmentation de 5,5 % (+ 1,7 M€) des charges de personnel liée à la hausse de l'intéressement et de la participation (+ 1,1 M€) et à celle de la rémunération variable des agents consécutive à la reprise de l'activité et cela malgré une diminution de 4,8 % de l'effectif,
- une augmentation de 3,9 % (+ 1,3 M€) des impôts et charges du fait de la hausse de 17,4 % (+ 3,5 M€) de la TAT en raison de la reprise du trafic, que ne compense pas la baisse de 22,6 % (- 2,2 M€) de la CET liée à la baisse de son taux de plafonnement.

Résultat net

121,5 M€
- 9,4 %

Malgré la hausse de 56,3 M€ de l'EBITDA, divers éléments expliquent la baisse de 12,6 M€ du résultat net comme :

- la diminution de 9,0 % (- 2,3 M€) des amortissements aux immobilisations renouvelables, liée à l'absence de renouvellement en 2021 des couches de roulement sur SAPN, permettant de compenser la hausse de 1,4 % (+ 1,0 M€) des amortissements de caducité,
- l'augmentation de 16,0 % (+ 6,3 M€) du résultat financier, intégralement expliquée par la diminution de 16,0 % (- 6,3 M€) des charges financières sur emprunt, du fait notamment du remboursement de 66,9 M€ d'emprunts au titre de l'exercice 2021,
- la baisse du résultat exceptionnel de 66,6 M€ (- 108,4 %), correspondant à la présence en 2020 de la plus-value de cession des titres d'Alis par SAPN,
- la hausse de 28,0 % de l'IS (+ 11 M€) du fait de l'augmentation du résultat courant, qui n'est pas compensée par la baisse du taux d'IS.



Dividendes versés

134,1 M€
+ 6,8 %

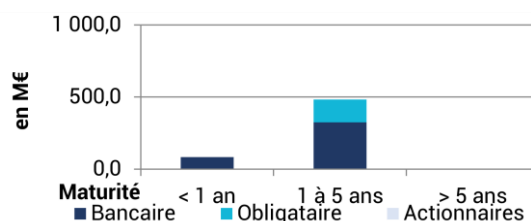
Le dividende versé par la société SAPN correspond à la quasi-totalité du résultat de l'année 2020.

Endettement financier net

629,7 M€
- 6,8 %

La diminution de 46,3 M€ de l'endettement financier net s'explique par :

- la baisse de 66,9 M€ du montant des emprunts provenant intégralement du remboursement pour le même montant du prêt BNP/Dexia,
- la hausse de 22,3 M€ du compte courant avec Sanef
- une hausse de la trésorerie de 2,0 M€.

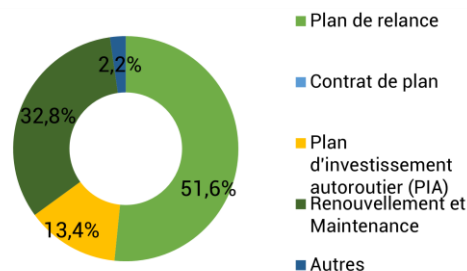


Investissements

66,1 M€
+ 23,0 %

La hausse de 12,4 M€ des investissements s'explique par :

- le début des travaux préliminaires pour la mise en flux libre du péage d'A13 et A14 pour 1,5 M€,
- l'augmentation de 28,8 % (+ 4,8 M€) du montant des investissements de renouvellement liés aux travaux d'entretien,
- une légère diminution de 5,6 % (- 2,0 M€) du montant du plan de relance, en 2021, les travaux ont principalement concerné l'élargissement de la section d'A13 comprise entre Pont L'Évêque et Dozulé,
- une montée en puissance des travaux liés au plan d'investissement autoroutier qui progressent de 8,1 M€.



Compte de résultat simplifié (en M€ courants)	2020	2021
CHIFFRE D'AFFAIRES	353,6	412,0
Recettes de péage	338,3	397,7
% Evolution	-	17,6%
Revenus des activités annexes	15,4	14,3
AUTRES REVENUS D'EXPLOITATION	4,5	6,3
CHARGES D'EXPLOITATION (hors amortissements)	-104,8	-108,7
Achats et charges externes (1)	-39,9	-41,1
Charges de personnel (2)	-29,9	-31,5
Impôts et taxes	-34,6	-36,0
Autres charges d'exploitation	-0,4	-0,1
EBITDA	253,3	309,6
Marge d'Ebitda (%)	71,6%	75,1%
Amortissements et provisions (3)	-102,3	-100,0
EBIT	151,0	209,6
PRODUITS FINANCIERS	0,0	0,0
Dividendes reçus	0,4	0,3
CHARGES FINANCIERES	-39,6	-33,2
Charges financières sur emprunts	-39,6	-33,2
RESULTAT FINANCIER	-39,2	-32,9
RESULTAT COURANT AVANT IMPOTS	111,8	176,7
RESULTAT EXCEPTIONNEL	61,4	-5,2
Impôt sur les sociétés	-39,1	-50,0
RESULTAT NET	134,1	121,5
Marge nette (%)	37,9%	29,5%
Flux de trésorerie (en M€ courants)		
OPERATIONS D'INVESTISSEMENT	-53,5	-65,8
Acquisition d'immobilisations	-53,7	-66,1
OPERATIONS DE FINANCEMENT	-204,5	-200,6
Dividendes versés	-125,6	-134,1
Subventions d'investissement reçues	0,1	0,5
Emission de nouveaux emprunts	0,0	0,0
Remboursement d'emprunts	-79,0	-66,9
Opérations en capital	0,0	0,0
Bilan simplifié (en M€ courants)		
ACTIF	1 257,6	1 223,9
Actifs corporels et incorporels immobilisés (4)	1 191,0	1 156,0
PASSIF	1 257,6	1 223,8
Capitaux propres	482,4	469,1
Autres fonds propres	0,0	0,0
Provisions pour risques et charges	27,7	31,5
Emprunts et dettes financières	681,3	637,0
Endettement financier net	676,0	629,7

(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

67,5 km

Principale(s)
autoroute(s)

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'Etat 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.

Evolutions tarifaires

- Les évolutions des tarifs au 1er février 2021 sont nulles pour toutes les classes.

Faits marquants 2021

- La société SFTRF a bénéficié de la hausse du trafic induite par la levée des contraintes de déplacement durant l'année 2021.
- Les indicateurs de rentabilité de la société SFTRF sont globalement en hausse par rapport à ceux de l'exercice 2019, antérieur à la crise sanitaire.

Trafic 2021

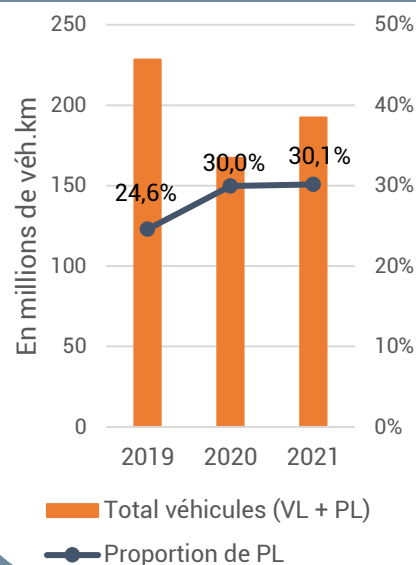
Trafic moyen

8 367 véh / jour

Évolution 2021 / 2020

+ 15,1 %

🚗 + 15,8 % 🚚 + 14,8 %



Chiffre d'affaires**44,0 M€**
+ 7,8 %

La hausse des recettes de péage (15,5%) s'explique principalement par la hausse du trafic payant (15,1 %).

Dividendes versés**Non applicable****EBITDA****22,1 M€**
+ 13,9 %

Compte tenu de la hausse du CA, la progression de l'EBITDA (+ 2,7 M€) est peu affectée par l'augmentation de 0,9 % des charges d'exploitation (+ 0,2 M€) qui s'explique par :

- la hausse de 2,1 % (+ 0,2 M€) des achats et charges externes provenant principalement de l'augmentation de 17,6 % (+ 0,3 M€) du montant des achats liée à la hausse du coût de l'énergie,
- la stabilité des charges de personnel qui ne progressent que de 1,1 % (+ 0,1 M€). La forte progression de l'intéressement et de la participation de 200,0 % (qui passe de 0,2 M€ à 0,6 M€) est compensée par la diminution des salaires de 3,2 % et des charges sociales de 3,3 %,
- une baisse de 3,1 % (- 0,1 M€) des impôts et taxes. La hausse de la TAT de 18,2 % (+ 0,2 M€) liée à la reprise du trafic est compensée par la diminution de la CET de 15,8 % (- 0,3 M€) expliquée par la baisse du taux de plafonnement.

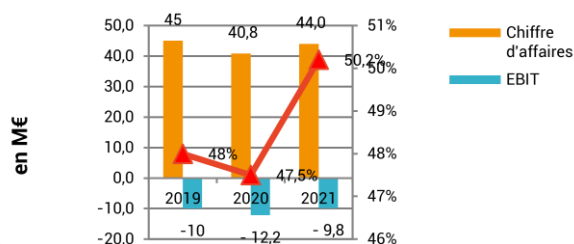
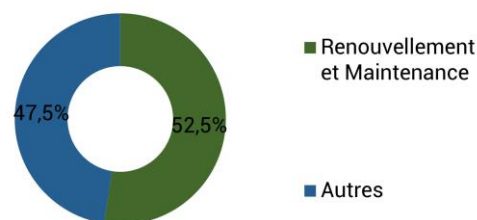
Endettement financier net**Non applicable****EBIT****- 9,8 M€**
+ 19,7 %

L'EBIT, qui ne prend pas en compte la subvention d'équilibre de 20,9 M€ versée par le FDPITMA, reste négatif à hauteur de - 9,8 M€, malgré une progression de 19,7 % (soit + 2,4 M€). Son évolution est expliquée par :

- une augmentation de 1,6 % (+ 0,5 M€) des dotations aux amortissements. Dans le détail, les dotations aux amortissements de caducité augmentent de 1,1 % (+ 0,3 M€) et les dotations techniques sur les biens renouvelables de 5,0 % (+ 0,2 M€),
- une diminution de 33,3 % (- 0,1 M€) des dotations aux provisions,
- une hausse de 20,0 % (+ 0,1 M€) des reprises des subventions d'investissement.

Investissements**6,8 M€**
- 13,9 %

Les investissements de l'A43 s'élèvent à 6,8 M€ en 2021, contre 7,9 M€ en 2020, soit une baisse de 13,9 % (-1,1 M€). Les principales dépenses pour l'A43 concernent la reconstruction du viaduc de Charmaix ainsi que les travaux d'entretien des ouvrages.



Compte de résultat simplifié (en M€ courants)	2020	2021
CHIFFRE D'AFFAIRES	40,8	44,0
Recettes de péage	36,8	42,5
% Evolution	-	15,5%
Revenus des activités annexes	4,0	1,5
AUTRES REVENUS D'EXPLOITATION	0,8	0,5
CHARGES D'EXPLOITATION (hors amortissements)	-22,2	-22,4
Achats et charges externes (1)	-9,5	-9,7
Charges de personnel (2)	-9,5	-9,6
Impôts et taxes	-3,2	-3,1
Autres charges d'exploitation	0,0	0,0
EBITDA	19,4	22,1
Marge d'Ebitda (%)	47,5%	50,2%
Amortissements et provisions (3)	-31,6	-31,9
EBIT	-12,2	-9,8
OPERATIONS D'INVESTISSEMENT	-7,9	-6,8

(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 : Philippe Richert

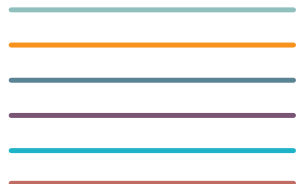
Pilotage et coordination : Vincent Benezech, Jennifer Siroteau, Nicolas Wagner

Auteurs et contributeurs : Tanguy L'Hénoret, Olympe Libercier, Cédric Oppé

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

Dépôt légal : Décembre 2022 - ISSN : 2678-4696

L'édition 2021 du rapport annuel sur la synthèse des comptes des concessions autoroutières est consultable en ligne sur le site internet : www.autorite-transport.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