

RAPPORT ANNUEL

SYNTHÈSE DES COMPTES DES SOCIÉTÉS CONCESSIONNAIRES D'AUTOROUTES

> Exercice 2022

Propos liminaire

Cette huitième édition du 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 2022, 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, disponible cette année pour la première fois sous un format numérique², qui retracent les principales évolutions de l'année écoulée et fournissent un historique des dernières années.

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 novembre 2020³ puis en janvier 2023⁴ deux rapports sur l'« économie générale des concessions autoroutières ». Dans ce cadre, elle s'est attachée à donner des perspectives de plus long terme, respectivement sur le modèle économique et le rendement des concessions autoroutières. Le lecteur intéressé est invité à s'y référer.

Le lecteur peut également consulter le glossaire figurant en annexe 3 du présent rapport.

² Les fiches sont accessibles sur <https://opendata.autorite-transports.fr/rapports/caracteristiques-des-autoroutes-concedees/>

³ https://www.autorite-transports.fr/wp-content/uploads/2020/11/rapport_economie_des_concessions_autoroutieres_nov2020.pdf

⁴ https://www.autorite-transports.fr/wp-content/uploads/2023/01/0431-22_art_rap-eco-grl-22.pdf

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 2022.

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 numériques disponibles en ligne sur le site internet de l'Autorité : <https://opendata.autorite-transport.fr/rapports/caracteristiques-des-autoroutes-concedees/>.

Si les fiches reposent uniquement sur les données transmises par les SCA 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 2022

En 2022, la situation financière des SCA s'est définitivement rétablie des effets la crise sanitaire⁵. Après une dégradation en 2020 et une nette reprise en 2021, les principaux indicateurs financiers agrégés des SCA rattrapent ou dépassent leur niveau de 2019 (voir tableau ci-dessous).

	Valeur 2022	% de 2019
Indicateurs de trafic (milliards de véhicules-kilomètres)		
Trafic VL	83,2	101%
Trafic PL	15,1	104%
Indicateurs financiers (milliards d'euros)		
Chiffre d'affaires (péages)	11,2	106%
EBIDTA	8,6	108%
Résultat net	4,3	124%
Investissement	1,8	95%

En particulier, le chiffre d'affaires continue à progresser et rejoint sa trajectoire pré-crise. Ainsi, le chiffre d'affaires des SCA, qui s'établit à 11,5 milliards d'euros, dépasse son niveau d'avant la crise sanitaire et atteint plus de 98% du prévisionnel établi lors des études financières de 2019.

⁵ Par rapport aux trajectoires de 2019, et malgré une perte de 3,1 milliards d'euros de chiffre d'affaires entre 2020 et 2022 du fait de la crise sanitaire, l'année 2022 marque un retour aux trajectoires pré-crise (cf. page 17).

Cette hausse du chiffre d'affaires, couplée à une hausse plus modérée des charges d'exploitation (+ 3,4 %), se traduit par une progression du taux de marge de l'EBITDA de 0,7 point de pourcentage pour atteindre le niveau de 74,8 % en 2022. Malgré la hausse de la fiscalité, ainsi qu'un contexte inflationniste, la moindre hausse des charges d'exploitation, comparée à la hausse du trafic, s'explique par une maîtrise générale des dépenses salariales et, pour la société Aliae, par la forte baisse des dépenses d'investissements comptabilisées en achats et charges externes dans le compte de résultat.

À 4,3 milliards d'euros, le résultat net des SCA est en progression de 11,7 % par rapport à 2021. Ce résultat s'explique principalement par la hausse de l'EBITDA contrebalancée par :

- la baisse du résultat financier due à la remontée des taux d'intérêts et à la comptabilisation d'une perte liée au remboursement par anticipation d'un prêt bancaire chez une SCA ;
- l'augmentation du montant de l'impôt sur les sociétés en raison de l'amélioration du résultat avant impôt de 9,6 % malgré une diminution du taux normatif d'impôt sur les sociétés de 26,5 % à 25 %.

Les flux de trésorerie, mécaniquement en hausse, ont été majoritairement affectés aux dividendes, qui augmentent de plus de 16 % par rapport à 2021.

L'investissement s'établit à 1,8 milliards d'euros, stable par rapport à 2021. Cette stabilité s'explique par la diminution des montants engagés au titre du plan de relance, qui se termine, compensée par la construction de nouvelles infrastructures comme les autoroutes A79 et A69 et par l'augmentation des dépenses au titre des autres plans d'investissement, tels que le PIA.

Éléments clés

8^{ème} rapport

SYNTHÈSE DES COMPTES DES SOCIÉTÉS CONCESSIONNAIRES D'AUTOROUTES EN 2022

Évolution par rapport à l'exercice 2021

98,4 MILLIARDS

de véhicules.km

+7,5 %

Variation du trafic

8,0 c€ HT/km

pour les véhicules de la
classe 1 sur le réseau
concedé

+ 2,2 %

Variation des tarifs
kilométriques moyens

11,5 MILLIARDS

d'euros
de chiffre d'affaires
+ 9,1 %



96,8 % de recettes
de péage



74,8 % de marge
d'EBITDA
+ 0,7 points de pourcentage

3,8

MILLIARDS D'EUROS
de dividendes versés

+16,1 %

25,0

MILLIARDS D'EUROS
d'endettement net

- 1,4 %

1,8

MILLIARD D'EUROS
d'investissements réalisés

+0,6 %



Sommaire

01	Contenu et périmètre du rapport	11	04	Synthèse annuelle des comptes des concessionnaires	33
				Objet de la synthèse et sources d'informations utilisées	33
				Éléments agrégés du secteur	34
02	Faits généraux sur le secteur	13			
	Données clés à l'échelle des sociétés	13			
	Données clés à l'échelle des groupes	17			
03	Faits marquants de l'exercice 2022	19	05	Annexes	45
	Évolution du trafic autoroutier	19		Détail des composantes des hausses tarifaires pour les contrats comportant des hausses spécifiques	45
	Évolution des tarifs de péage	23		Précisions méthodologiques	46
	Modifications du réseau concédé	28		Glossaire	49

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 2022 :

- une présentation des faits généraux sur le secteur ;
- une restitution des principaux événements qui ont eu lieu dans le secteur des autoroutes concédées ;
- une synthèse des comptes des concessionnaires à l'échelle sectorielle et un ensemble de fiches au format numérique présentant les comptes de chaque société, accessible sur le site internet de l'Autorité : <https://opendata.autorite-transports.fr/rapports/caracteristiques-des-autoroutes-concedees/>.

Pour rappel, la compétence de l'Autorité porte sur les contrats de concession autoroutière⁶ conclus par l'État en application de l'article L. 122-4 du code de la voirie routière⁷.

Les contrats de concession des tunnels transfrontaliers du Mont-Blanc (concédé à la société ATMB) et du Fréjus (concédé à la société SFTRF) n'entrent pas dans le champ de ce rapport (contrairement aux contrats de concession des autoroutes A40 et A43 qui assurent la desserte de ces tunnels 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 binationales⁸. Compte tenu de l'imbrication des comptabilités relatives 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 quant à elles que les éléments disponibles à la maille des concessions autoroutières.

Au total, le champ de compétence de l'Autorité couvre 21 conventions de concession passées avec 20 sociétés⁹.

⁶ Pour plus de précisions sur le cadre juridique des concessions autoroutières, consulter le premier rapport sur l'économie générale des concessions publié par l'ART le 4 novembre 2020 (page 38).

⁷ 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.

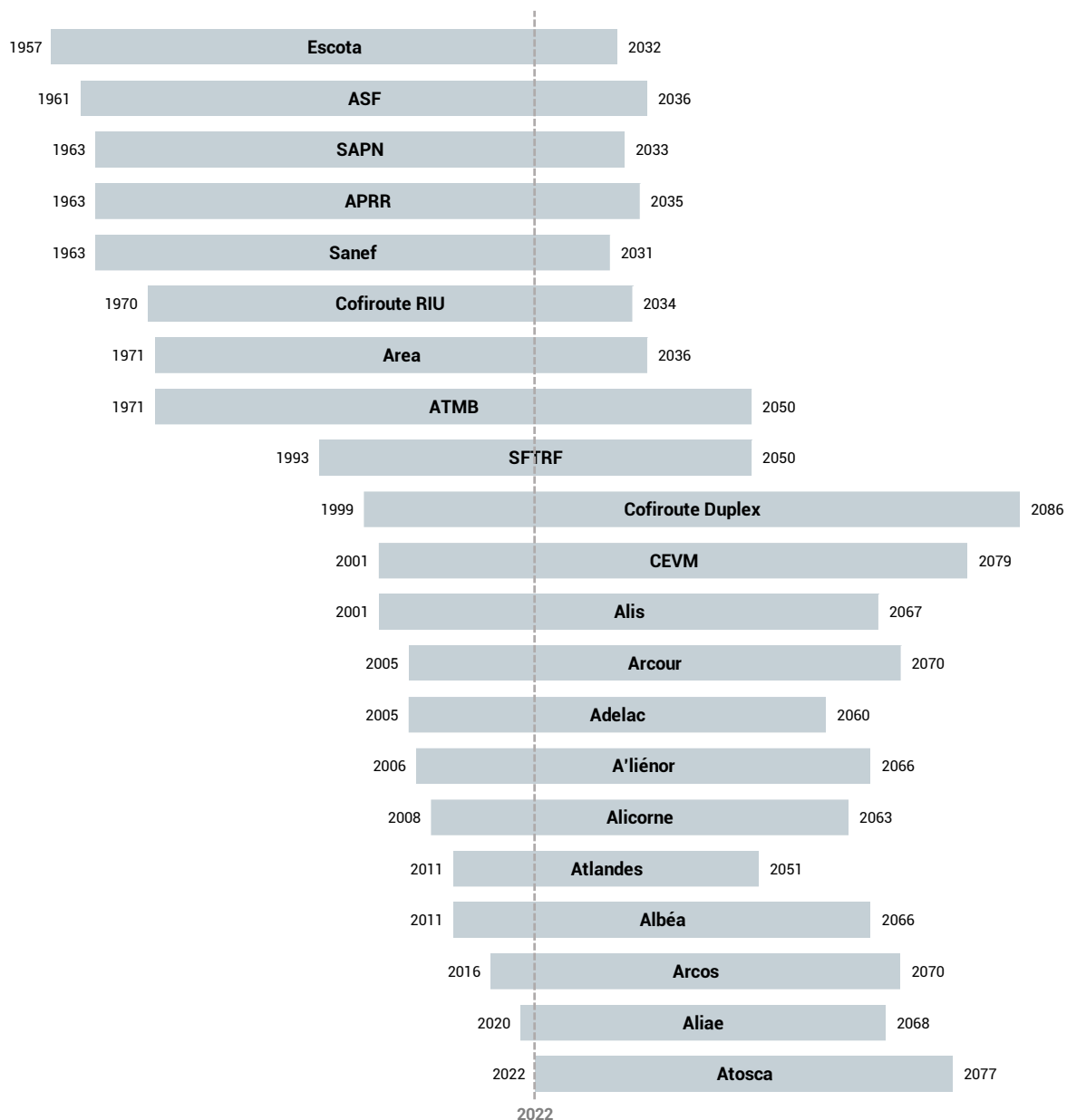
⁸ Tunnel du Mont Blanc : loi n° 57-506 du 17 avril 1957 autorisant la ratification de la convention du 14 mars 1953 entre la France et l'Italie « relative à la construction et à l'exploitation d'un tunnel sous le Mont Blanc » ; Tunnel du Fréjus : loi n° 72-627 du 5 juillet 1972 autorisant l'approbation de la convention entre la République française et la République italienne concernant le tunnel routier du Fréjus.

⁹ Pour plus de précisions sur l'histoire du secteur et des acteurs qui le composent, consulter le premier rapport sur l'économie générale des concessions publié par l'ART en 2020 (page 24).

2. FAITS GÉNÉRAUX SUR LE SECTEUR

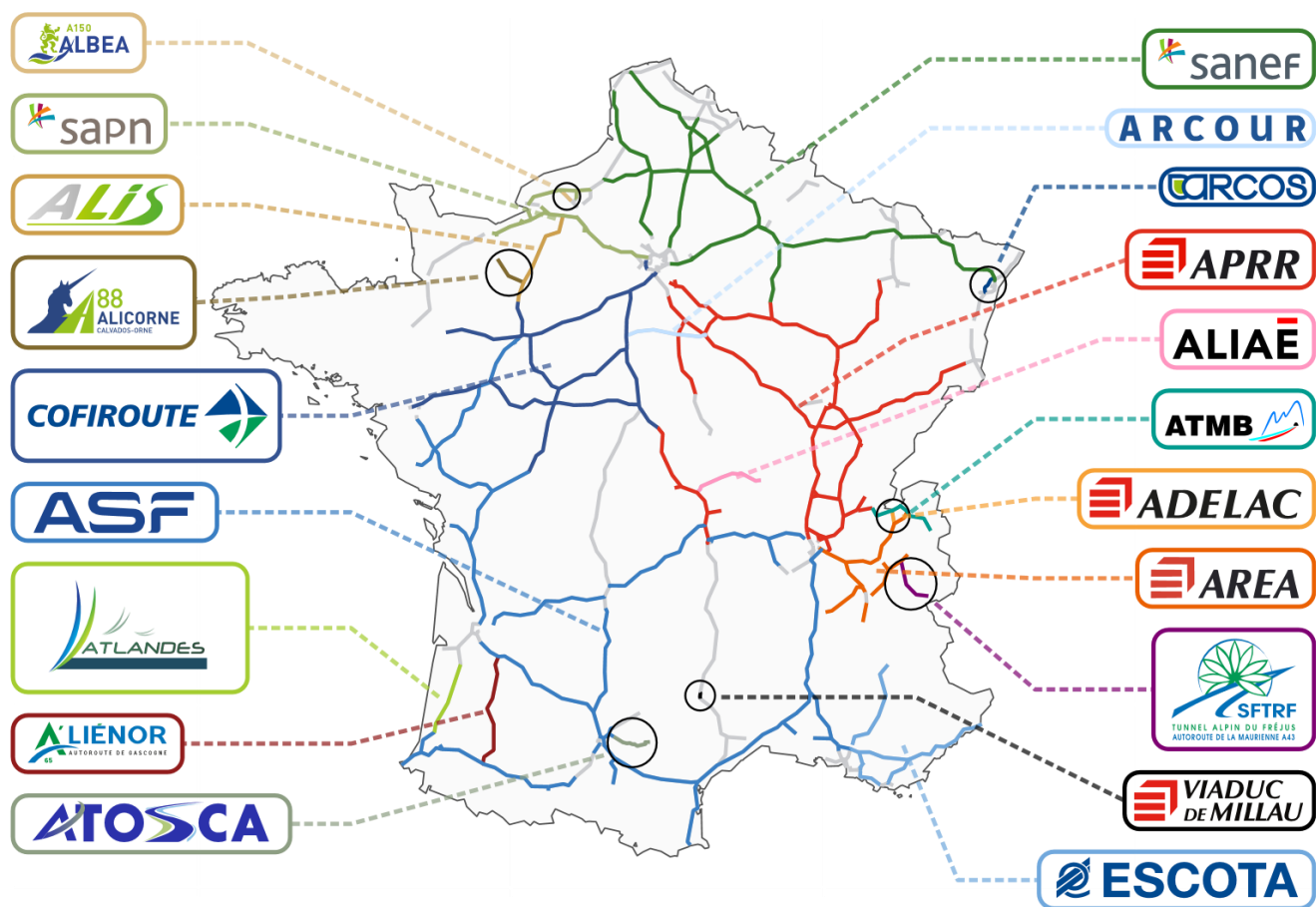
2.1. Données clés à l'échelle des sociétés

Le schéma ci-après présente les dates de début et de fin des contrats de concession autoroutière qui font l'objet du présent rapport¹⁰. Parmi ces concessions, seule Atosca (A69) n'avait encore aucun tronçon en service en 2022.



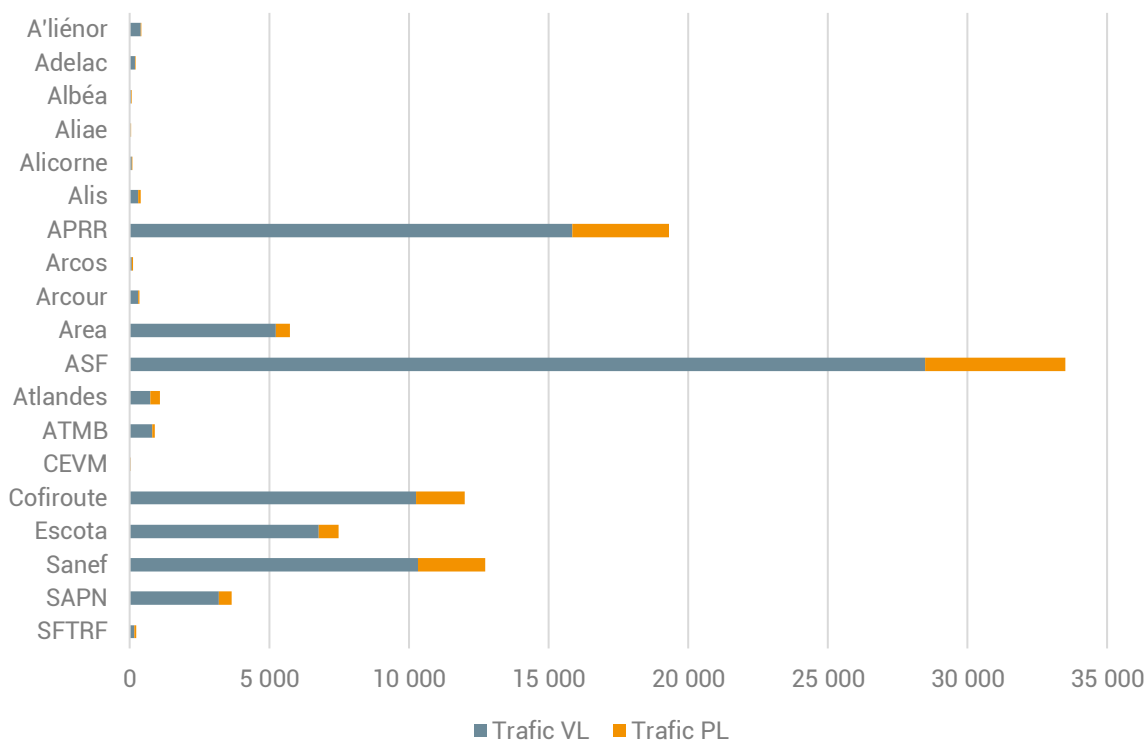
¹⁰ Il s'agit des dates de fin des concessions prévues au 31/12/2022, qui peuvent différer des dates de fin des concessions initialement prévues aux contrats, compte tenu d'avenants qui les ont prolongées.

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 kilométrique¹¹ et les revenus des différentes sociétés en service en 2022¹². Les volumes de trafic (Figure 1) sont globalement corrélés avec l'étendue géographique des SCA. Les sociétés historiques représentent plus de 97 % du trafic. Les concessions récentes, qui concernent, pour la plupart, une seule autoroute, voire un ouvrage d'art, présentent mécaniquement des trafics faibles.

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



Source : Études financières des SCA

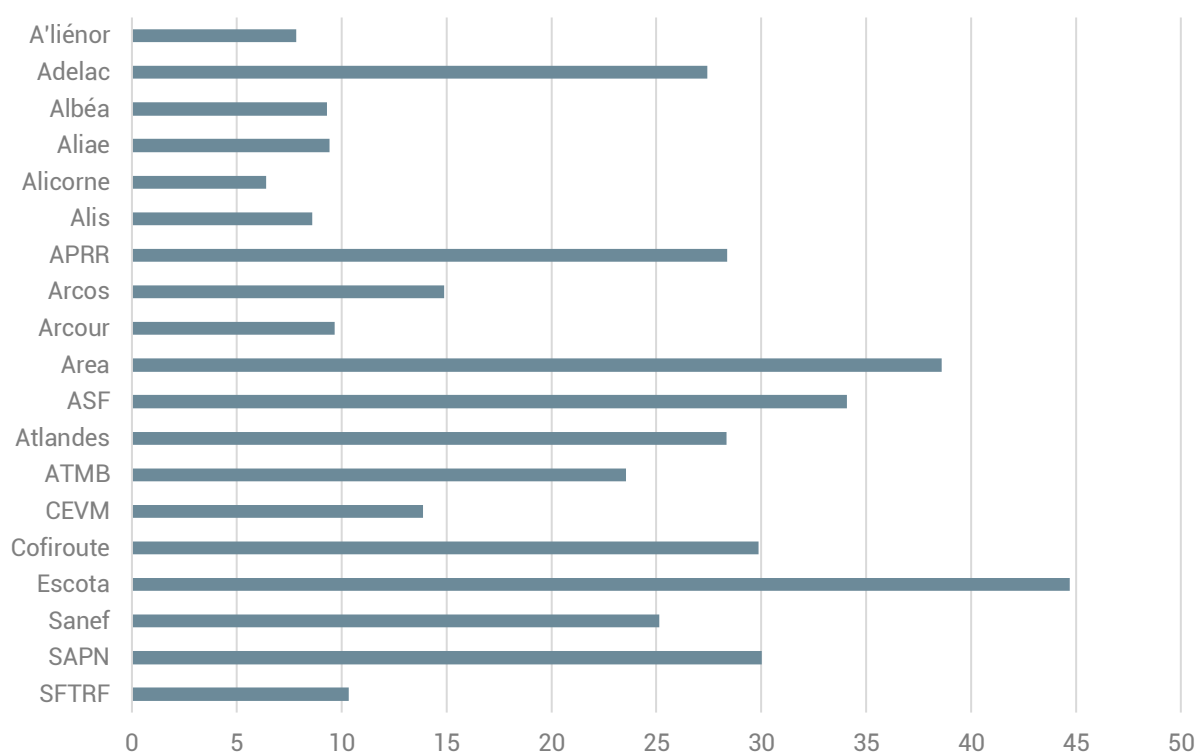
En revanche, Escota et Area se démarquent par l'intensité de leur trafic par kilomètre (Figure 2), liée notamment au caractère majoritairement urbain ou périurbain de leurs réseaux.

Le chiffre d'affaires (Figure 3) est le produit du trafic et du tarif moyen. Les péages moyens par SCA étant relativement similaires, le chiffre d'affaires dépend majoritairement du trafic, et donc de l'étendue des réseaux. Les concessionnaires historiques représentent ainsi presque 95 % du chiffre d'affaires total.

¹¹ L'intensité kilométrique est définie comme le rapport entre le trafic annuel (exprimé en véhicules-kilomètres) et la longueur du réseau (exprimée en kilomètres), 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 concessions après correction de l'effet taille des réseaux. 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.

¹² L'autoroute concédée à la société Atosca n'est pas encore en service. Celle concédée à Aliae a été mise en service le 4 novembre 2022.

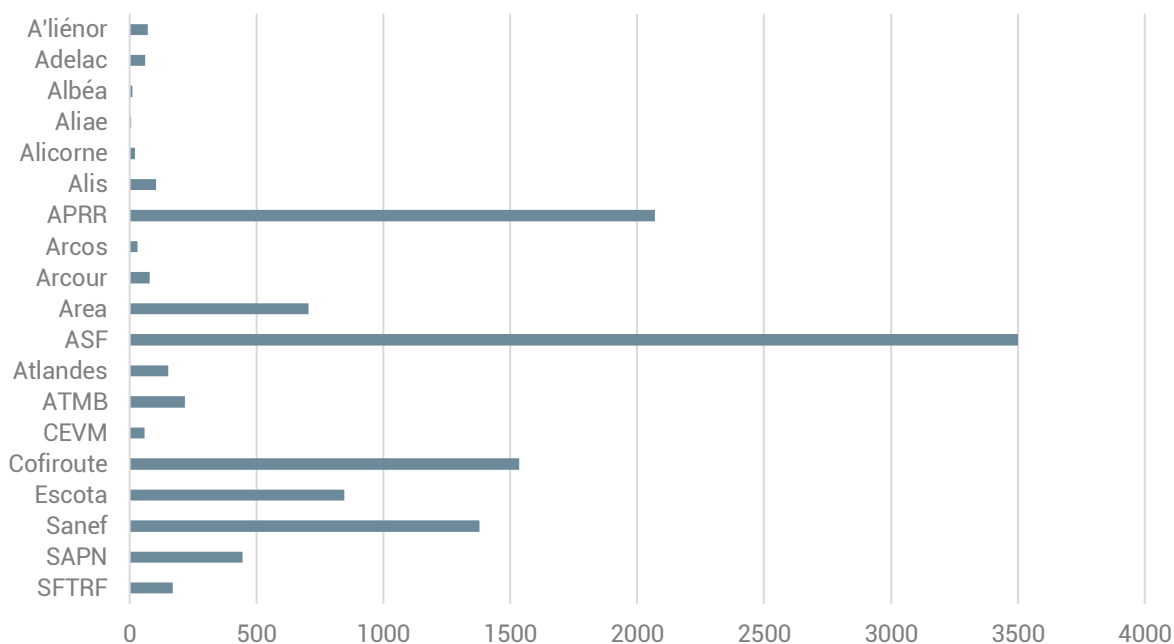
Figure 2. Intensité kilométrique par SCA (milliers de véhicules par jour)



Note : L'intensité du trafic pour l'autoroute A79 (Aliae), mise en service le 4 novembre 2022, est calculée sur la base des 57 derniers jours de l'année 2022 et n'est donc pas représentative du trafic pour une année pleine.

Source : Études financières des SCA

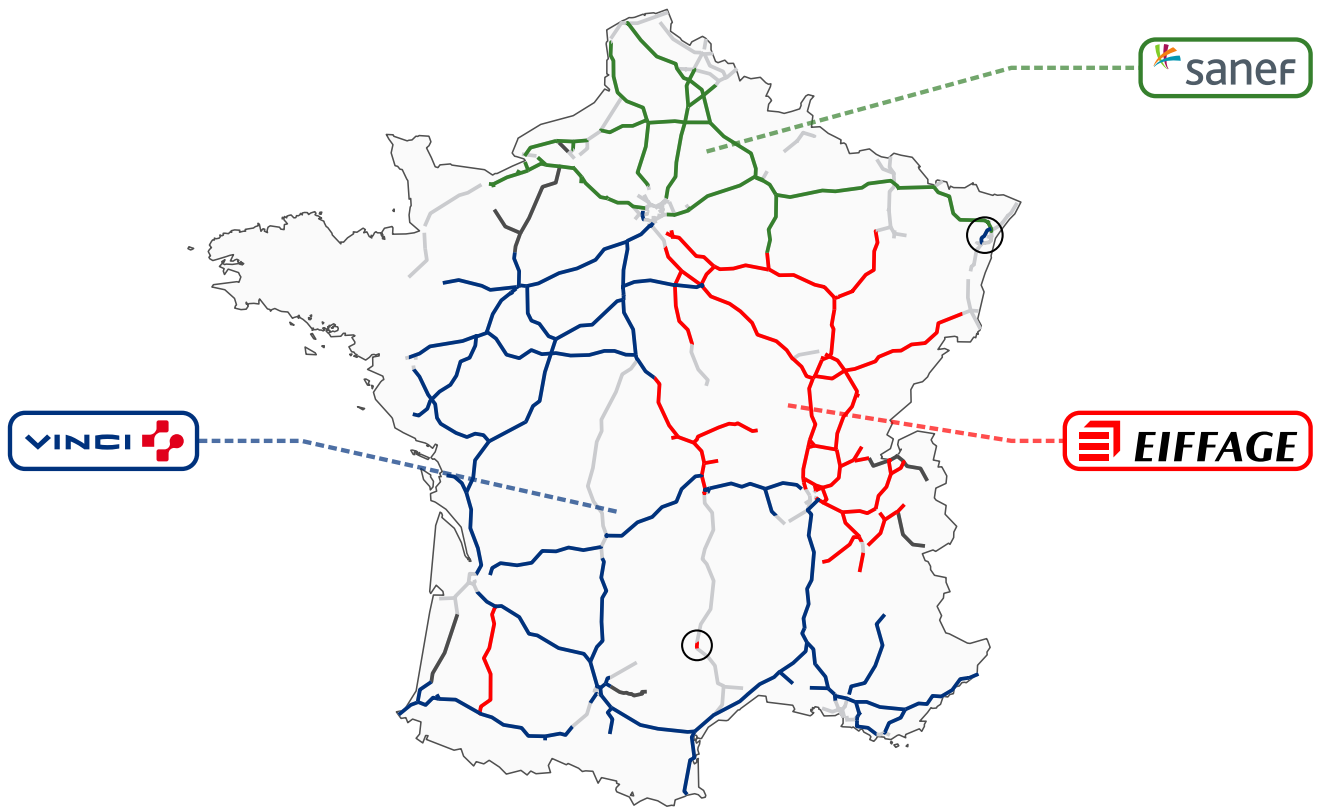
Figure 3. Chiffre d'affaires par SCA (millions d'euros)



Source : Études financières des SCA

2.2. Données clés à l'échelle des groupes

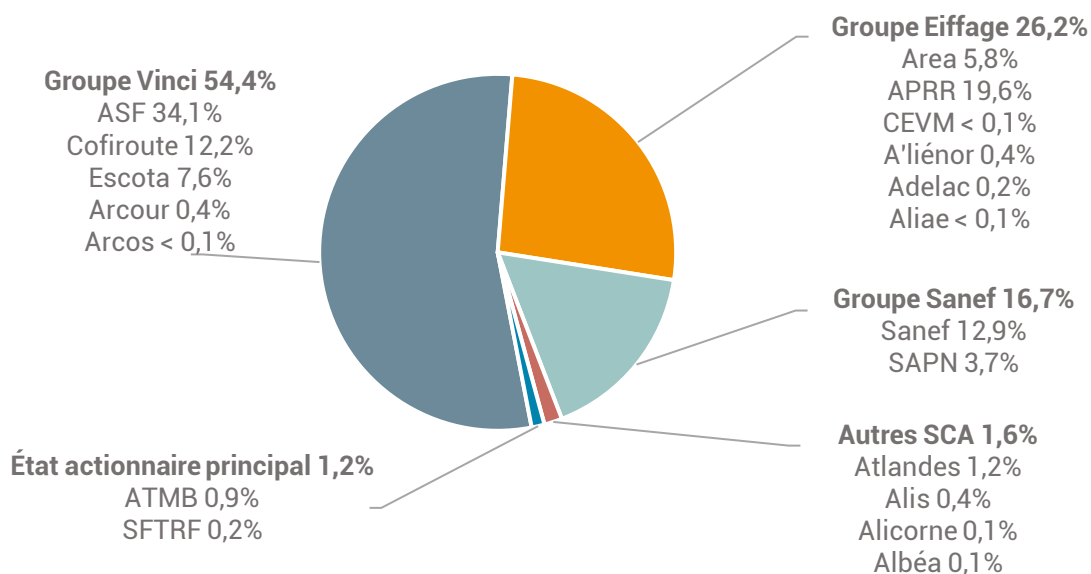
La carte ci-dessous représente la situation géographique des groupes qui contrôlent des SCA.



Les diagrammes qui suivent illustrent la part des différents groupes dans le trafic et les revenus du secteur en 2022, montrant le poids dominant des groupes Vinci et Eiffage dans le paysage concessionnaire français.

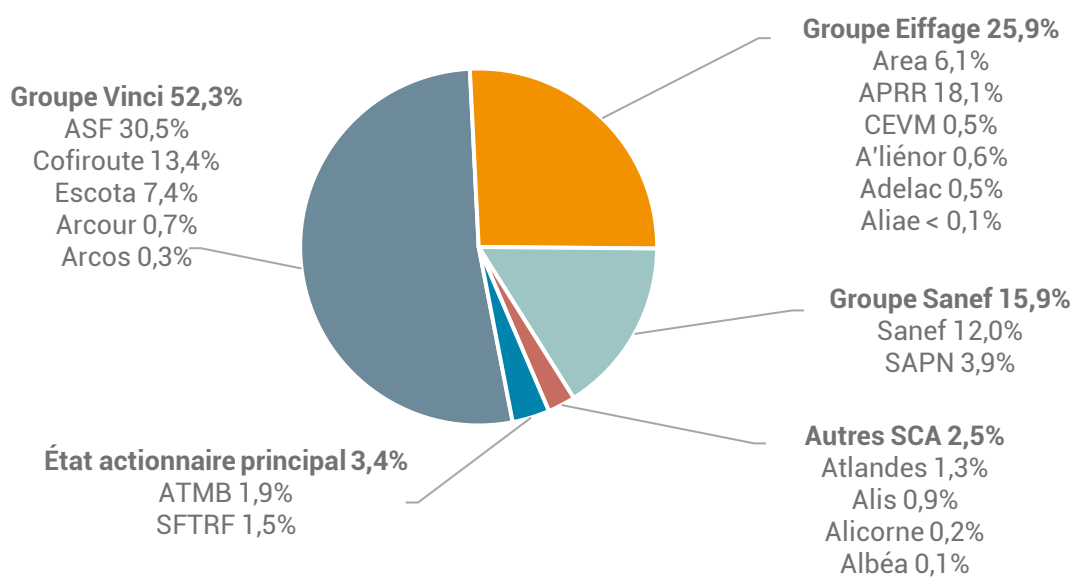
Les SCA qui ne sont pas adossées à un grand groupe (Vinci, Eiffage ou Sanef) représentent 2,8 % du trafic et 5,9 % du chiffre d'affaires global du secteur.

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 2022

3.1. Évolution du trafic autoroutier

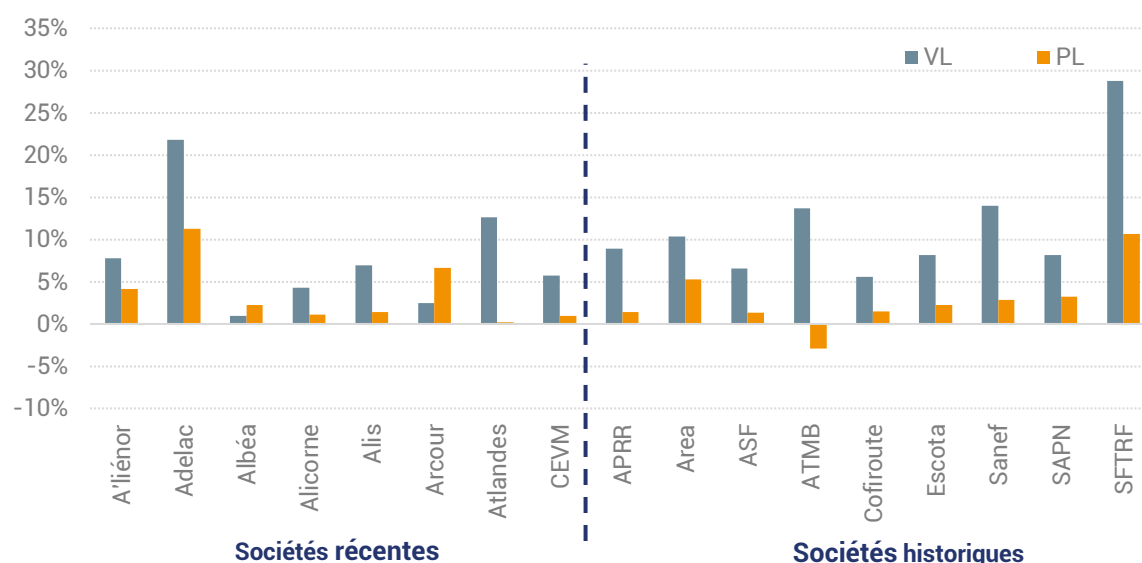
La reprise se poursuit en 2022 avec une forte hausse du trafic sur l'ensemble du réseau autoroutier concédé (+ 7,5 %). Avec 98,4 milliards de véhicules-kilomètres, le niveau du trafic de 2022 dépasse celui de 2019, qui s'élevait à 96,9 milliards de véhicules-kilomètres.

L'ampleur de la hausse a été différente selon la catégorie de véhicules considérée. Le trafic des véhicules légers (VL), qui a été le plus affecté par la crise sanitaire et les confinements successifs avec une diminution de 24,3 % entre 2019 et 2020, a poursuivi son rebond à hauteur de 8,5 % en 2022. Le trafic des poids lourds (PL), dont la diminution avait été moindre, à 7,7 % entre 2019 et 2020, a, pour sa part, augmenté de 2,2 % en 2022.

La très grande majorité du trafic sur le réseau autoroutier français étant générée par les VL (83,2 milliards de véhicules-kilomètres, soit 84,6 % du trafic en 2022), 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 Albéa et Arcour. Cependant, les évolutions de trafic observées présentent également des disparités selon le réseau emprunté (Figure 6).

Figure 6. Évolution 2021-2022 des trafics (véhicules-kilomètres), par SCA



Note : La baisse du trafic PL pour ATMB s'explique par de nombreuses fermetures du tunnel, dont une de trois semaines. Le report s'est fait en grande partie sur le tunnel du Fréjus, expliquant une partie de la hausse du trafic PL pour SFTRF.

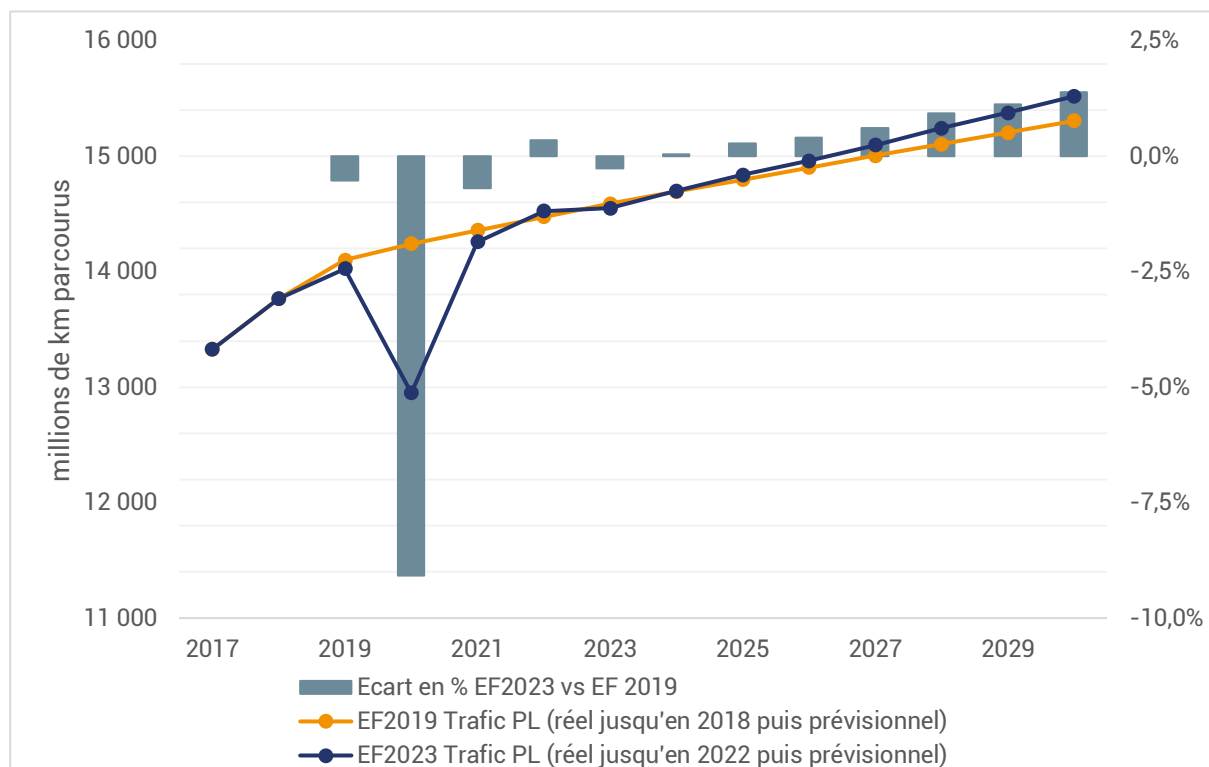
Source : Études financières des SCA et données relatives aux éléments de trafic 2021 et 2022

Au-delà du rattrapage des niveaux de trafic, l'année 2022 marque également un retour aux prévisions des trajectoires pré-crise. En effet, sur le périmètre des SCA historiques, le trafic total et le chiffre d'affaires 2022 atteignent plus de 98 % du prévisionnel établi lors des études financières de 2019, avec des prévisions dépassées pour le trafic PL (Figure 7) et légèrement en dessous des prévisions pour le trafic VL (Figure 8). Par ailleurs, les études financières collectées

pour 2022 font apparaître un net dépassement des prévisions initiales pour 2023, avec un chiffre d'affaires qui dépasserait de 1,4 % les prévisions faites en 2019¹³.

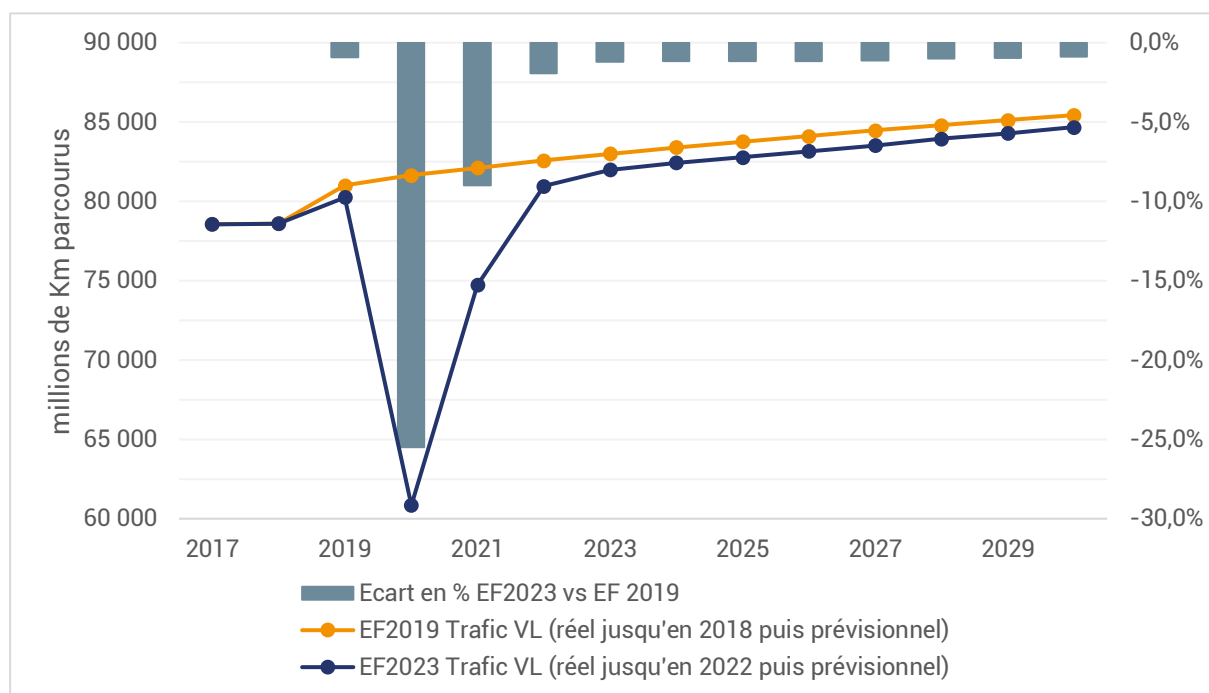
Si les dernières prévisions rejoignent celles prévues avant la crise sanitaire, cette dernière a néanmoins entraîné une perte de chiffre d'affaires de 3,1 Md€ pour le secteur sur la période 2020-2022 par rapport aux prévisions de 2019.

Figure 7. Comparaison des études financières des concessions historiques : Trafic PL (réalisé et prévisionnel)



¹³ Les effets de l'inflation seront vraisemblablement plus marqués en 2023. Ils seront à confirmer à l'occasion de la prochaine synthèse.

Figure 8. Comparaison des études financières des concessions historiques : Trafic VL (réalisé et prévisionnel)



Source : Études financières des SCA historiques

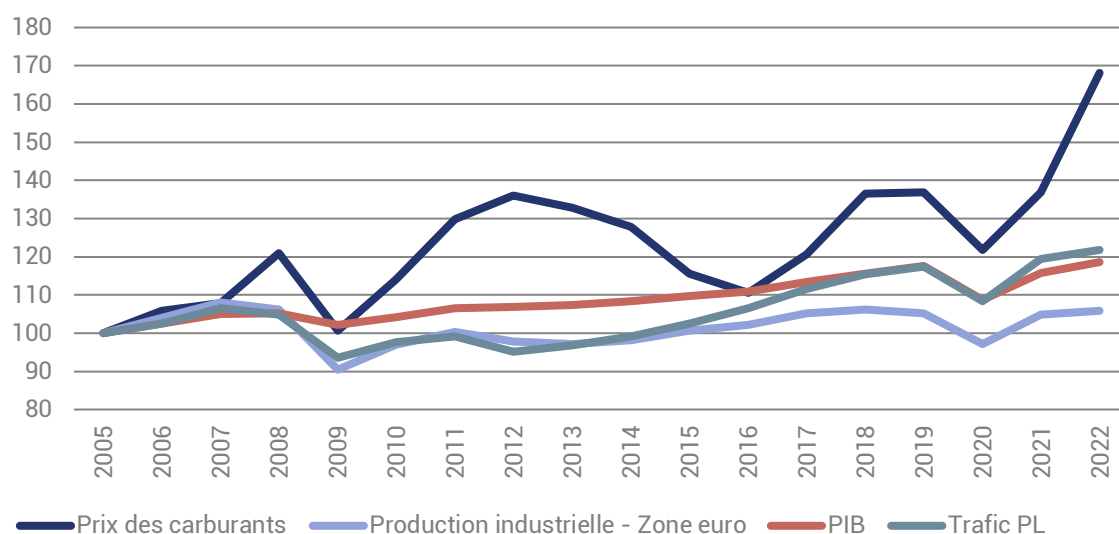
L'évolution du trafic doit également être mise en regard de celle des sous-jacents macro-économiques correspondants.

En général, le trafic PL est fortement corrélé à l'activité économique nationale et à la production industrielle européenne. Or, en 2022, le produit intérieur brut français a augmenté de 2,5 %¹⁴ ; quant à la production industrielle de la zone Euro, elle a augmenté de 0,9 %¹⁵. La hausse du trafic PL en 2021 reflète ainsi à nouveau celle de l'activité économique.

¹⁴ <https://www.insee.fr/fr/statistiques/serie/010548503>

¹⁵ https://stats.oecd.org/Index.aspx?DataSetCode=MEI_REAL&lang=fr

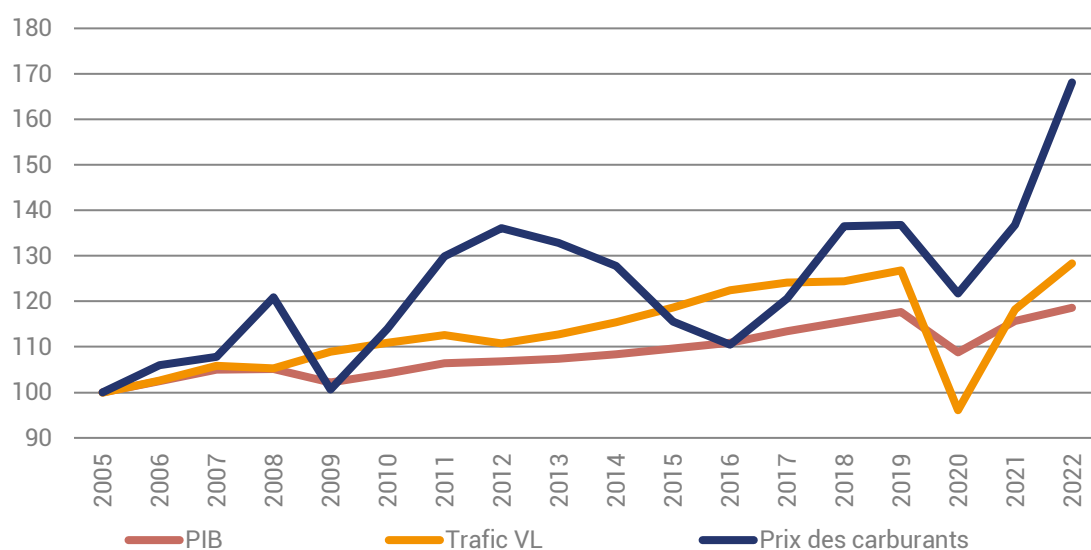
Figure 9. Trafic PL sur autoroute concédée, prix des carburants et production industrielle de la zone euro (base 100 en 2005)



Sources : ASFA, Insee, OCDE

S'agissant des VL, le trafic poursuit son rattrapage en 2022, en dépit de la forte hausse des prix des carburants.

Figure 10. Trafic VL sur autoroute concédée, PIB¹⁶ français et prix des carburants (base 100 en 2005)



Sources : Insee, ASFA

¹⁶ Produit Intérieur Brut

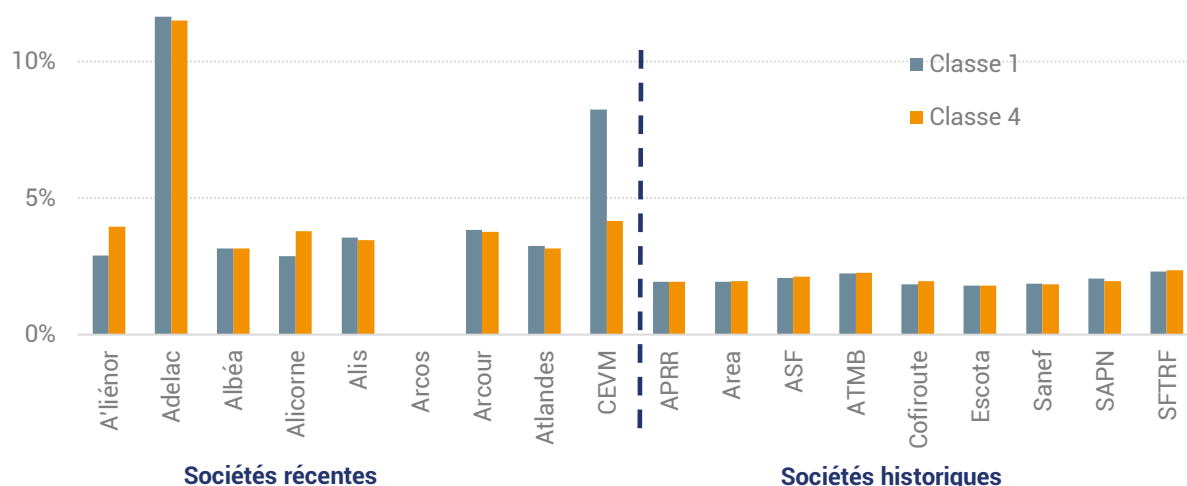
3.2. Évolution des tarifs de péage

En 2022, les tarifs kilométriques moyens (TKM¹⁷) ont augmenté¹⁸ de 2,18 % pour les véhicules de classe 1 et de 2,16 % pour les véhicules de classe 4, aboutissant à une hausse moyenne (pondérée par les trafics pour les classes 1 et 4) de 2,17 %. Cette évolution est plus forte que celle observée en 2020 (+ 0,94 %) et en 2021 (+ 0,55 %).

Cette hausse est à rapprocher de l'évolution des indices de référence, en particulier l'indice des prix à la consommation (IPC) hors tabac, qui a augmenté de 2,57 % (IPC hors tabac entre octobre 2020 et octobre 2021).

La dispersion des évolutions des tarifs de péage est illustrée en Figure 11¹⁹. La croissance des tarifs est, en moyenne, plus forte et plus dispersée pour les sociétés récentes que pour les sociétés historiques.

Figure 11. Évolution moyenne des TKM pour les classes 1 et 4



Nota : La hausse particulièrement importante des tarifs de la concession Adelac s'explique par la mise en œuvre du premier avenant à la convention de concession, qui prévoit que le tarif kilométrique appliqué à la barrière de péage de Cruseilles soit aligné sur celui appliqué à la barrière de péage de Saint-Martin-Bellevue afin de résoudre un phénomène de « shunt »²⁰, en contrepartie d'une moindre hausse tarifaire globale en 2022, 2028, 2029 et 2030 et de la non-reconduction du protocole de compensation de la hausse de la redevance domaniale et de la taxe d'aménagement du territoire²¹. À la suite de la mise en service en décembre 2021 du contournement Ouest de Strasbourg, les tarifs de la concession Arcos sont restés inchangés au 1^{er} février 2022. L'évolution pour la société CEVM, concessionnaire du viaduc de Millau, correspond à l'évolution des tarifs de référence, étant précisé qu'il n'existe pas de notion de TKM dans le contrat de CEVM. L'évolution présentée pour Cofiroute correspond au seul réseau interurbain (pour le tunnel Duplex A86 Ouest, il faut prendre en compte la modulation temporelle du péage).

Source : Calculs ART sur la base des grilles tarifaires et des données de trafic collectées pour les exercices 2021 et 2022

¹⁷ Voir annexe 3.

¹⁸ En moyenne pondérée par les trafics en kilomètres parcourus sur toutes les SCA sauf la concession Cofiroute du tunnel Duplex de l'autoroute A86.

¹⁹ Voir annexe 3 pour la définition des classes de véhicules.

Les évolutions affichées dans ce graphe correspondent à la hausse observée entre le TKM moyen de 2021 et le TKM moyen de 2022. Dans le cas d'une hausse au 1^{er} février, le TKM moyen correspond à la moyenne du TKM de début d'année pondéré par le trafic de janvier et du TKM de fin d'année pondéré par le trafic de la période allant de février à décembre.

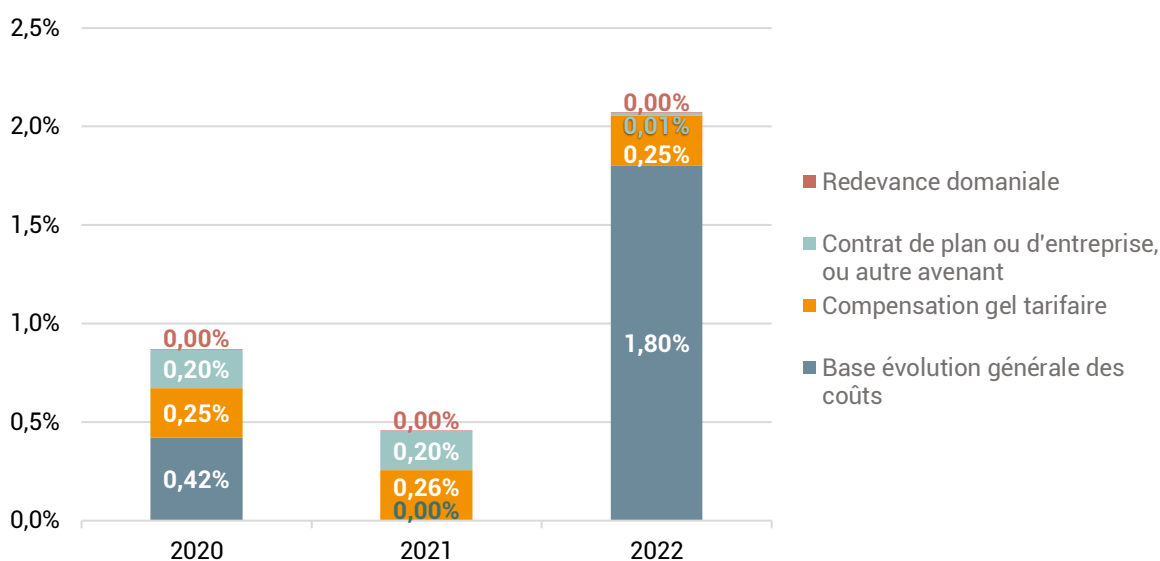
²⁰ Le « shunt » pratiqué par certains usagers consiste à contourner une barrière de péage en empruntant le réseau secondaire plutôt que de rester sur l'autoroute, afin de bénéficier de l'écart de tarifs entre deux barrières rapprochées (quelques kilomètres au maximum).

²¹ Voir l'avis n° 2021-057 du 28 octobre 2021.

Les hausses tarifaires appliquées annuellement, au 1^{er} janvier ou au 1^{er} février, sont plafonnées contractuellement. Pour chaque SCA, le plafond se décompose en une somme de plusieurs termes en points de pourcentage qui dépendent :

- d'indices d'évolution générale des prix, avec un ou des coefficients qui varient en fonction des SCA ; ou
- d'avenants aux contrats, qui peuvent conduire à des hausses tarifaires additionnelles spécifiques. En 2022, ces hausses sont liées à la compensation octroyée aux concessionnaires pour le gel des tarifs opéré en 2015 et, dans les cas d'ATMB et de SAPN, à la réalisation de nouveaux investissements liés, pour la première SCA, au contrat d'entreprise²² 2021-2025 et, pour la seconde, au déploiement du flux libre.

Figure 12. Décomposition du plafond moyen de hausse tarifaire annuelle des sociétés historiques pour la classe 1



Note : La compensation liée à la redevance domaniale concerne uniquement la société ATMB et représente chaque année moins de 0,004 % des hausses tarifaires.

L'évolution des TKM qui entrent en vigueur en janvier ou, plus généralement, en février 2022 pour les véhicules de la classe 1 est récapitulée dans les tableaux suivants. Les valeurs affichées dans ces deux tableaux peuvent différer légèrement des variations de TKM présentées en Figure 11, qui correspondent aux évolutions entre les années civiles 2021 et 2022.

²² Pour plus de précisions sur les contrats d'entreprise et les contrats de plan, consulter le premier rapport sur l'économie générale des concessions publié par l'ART le 4 novembre 2020 (page 42).

Tableau 1. Hausse des TKM de la classe 1 en 2022 pour les sociétés historiques

Sociétés historiques	Hausse 2022
APRR	2,05 %
Area	2,06 %
ASF	2,19 %
ATMB (A40)	2,39 %
Cofiroute (réseau interurbain)	1,90 %
Cofiroute (Duplex A86)	4,64 %
Escota	2,05 %
Sanef	1,91 %
SAPN	2,12 %
SFTRF	2,57 %

Source : grilles tarifaires 2022

Tableau 2. Hausse des TKM de la classe 1 en 2022 pour les sociétés récentes

Sociétés récentes	Hausse 2022
A'liénor	3,35 %
Adelac	12,50 %
Albéa	2,86 %
Alicorne	3,07 %
Alis	3,62 %
Arcour	4,08 %
Atlandes	2,63 %
CEVM	4,46 % (été) 5,56 % (hors été)

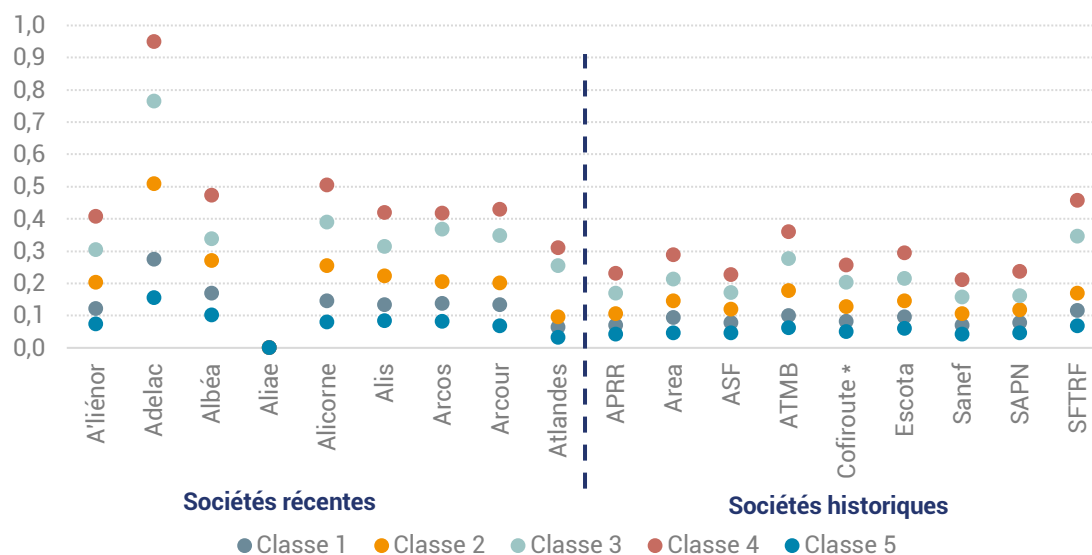
Source : grilles tarifaires 2022

Le graphique ci-dessous présente le niveau des TKM (hors taxes) de chaque classe²³ pour l'ensemble des SCA à l'issue des hausses intervenues en 2022. La société CEVM, non représentée sur le graphique, a un tarif kilométrique de 2,64 €/km l'été et un tarif kilométrique de 2,14 €/km

²³ Voir annexe 3.

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 13. TKM des différentes classes au 1^{er} février 2022 (€/km)



* Le TKM présenté correspond au seul réseau interurbain.

Source : Grilles tarifaires 2022

En moyenne (pondérée par les trafics), le TKM s'établit en 2022 à 8,0 c€/km pour les véhicules de la classe 1 sur le réseau concédé.

Le TKM est toutefois une notion contractuelle, qui ne permet pas d'apprécier parfaitement les différences de tarifs entre les SCA (voir encadré). À partir des données de trafic transmises par les SCA, il est possible de calculer des tarifs moyens par kilomètre parcouru²⁴ pour chaque concession (TMKP). Ces chiffres sont plus pertinents que les TKM pour des comparaisons entre concessions, mais ils ne tiennent compte que des transactions recensées par les SCA et reposent parfois, selon le système de péage retenu, sur des estimations de ce trafic²⁵.

TKM et TMKP

Le TKM²⁶ répond à des définitions différentes selon les SCA et ne correspond en général pas à un tarif moyen par kilomètre parcouru (TMKP).

²⁴ Pour plus de précisions sur la définition du TMKP retenue, consulter le premier rapport sur l'économie générale des concessions publié par l'ART le 4 novembre 2020 (page 125).

²⁵ Pour plus de précisions sur la différence entre le TKM et le TMKP calculé par l'Autorité et sa sensibilité aux données de trafic fournies par les SCA, consulter le premier rapport sur l'économie générale des concessions publié par l'ART le 4 novembre 2020 (pages 124 à 125).

²⁶ Pour plus de précisions sur les limites du TKM, consulter le premier rapport sur l'économie générale des concessions publié par l'ART le 4 novembre 2020 (pages 122 à 125). En synthèse, les TKM sont des outils contractuels utiles pour suivre la progression annuelle des tarifs mais qui diffèrent selon les SCA et ils ne constituent pas les indicateurs les plus adaptés pour apprécier globalement le niveau de tarifs différenciés géographiquement au sein d'une concession.

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

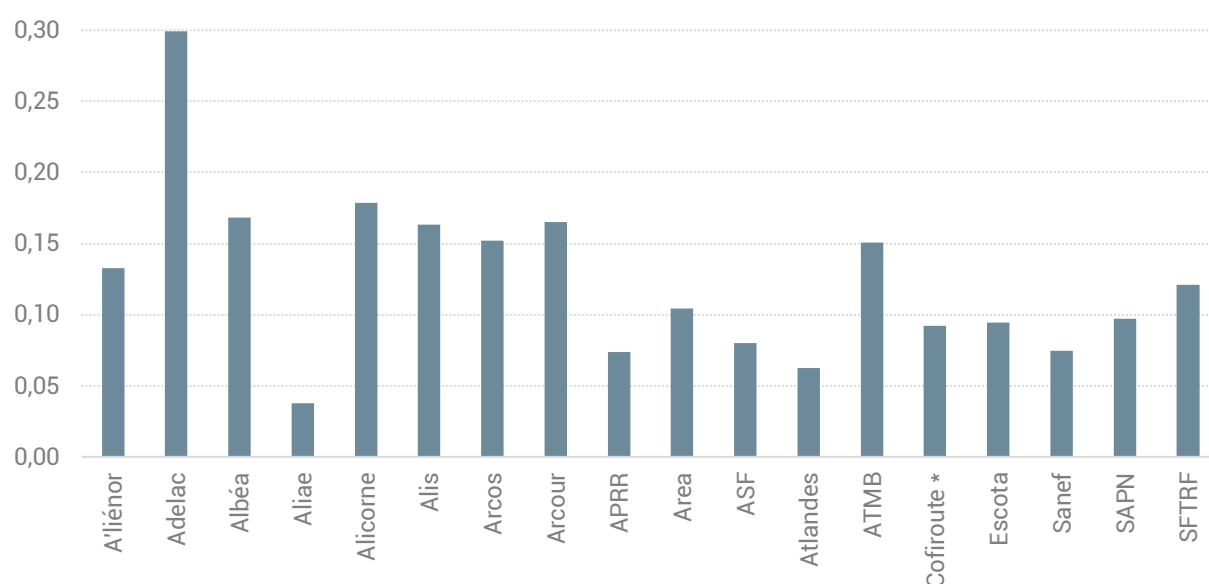
Dans le cas de la plupart des autres SCA disposant de plusieurs tarifs par classe, le TKM ne dépend que de longueurs de tronçons d'autoroutes et non de distances parcourues ; calculé en fonction des longueurs de tous les trajets possibles, il présente l'inconvénient d'attribuer davantage de poids à certains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

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 qui a pour effet de permettre aux usagers locaux d'effectuer de courts trajets gratuitement (c'est le cas de certains réseaux situés en zones urbaines denses, 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, 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 2022.

Figure 14. TMKP de la classe 1 au 1^{er} février 2022 (€ HT/km)



* Le TMKP présenté correspond au seul réseau interurbain.

Source : Calculs ART à partir des données trafic 2022 transmises par les SCA.

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

En moyenne (pondérée par les trafics), le TMKP s'établit à 8,5 c€/km pour les véhicules de la classe 1 sur le réseau concédé (contre 8,0 c€/km pour le TKM).

3.3. Modifications du réseau concédé

Le réseau autoroutier concédé a connu quelques évolutions d'importance durant l'année 2022.

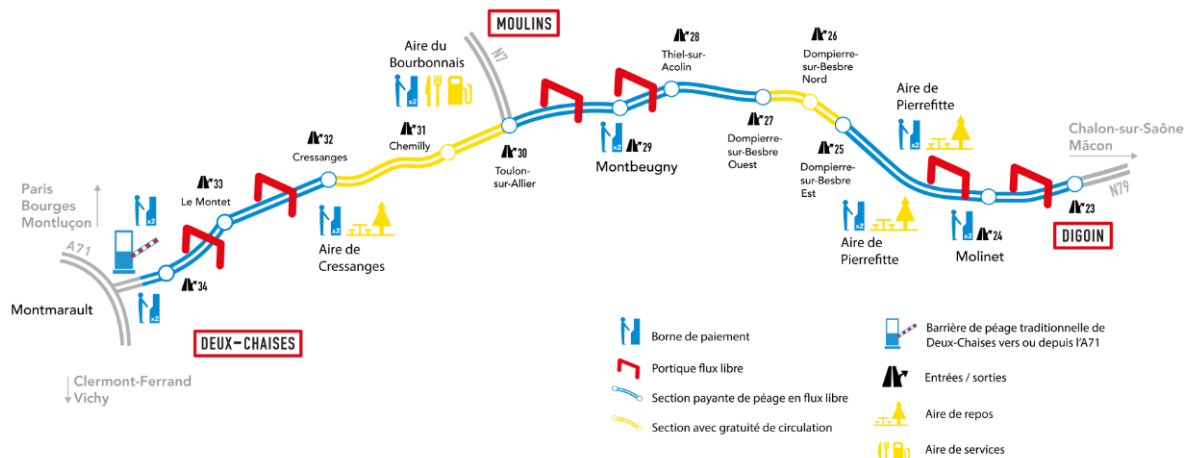
▪ La mise en service de l'autoroute A79 entre la Saône-et-Loire et l'Allier

La nouvelle autoroute A79, qui remplace la N79 sur un tronçon de la route Centre-Europe Atlantique de 88 kilomètres entre Digoïn et Sazeret, a été mise en service le 4 novembre 2022.

L'opération a été déclarée d'utilité publique le 20 avril 2017 et le contrat de concession avec la société Aliae (groupement Eiffage-APRR) a été approuvé en mars 2020.

L'autoroute A79, dont la construction s'est traduite par des investissements de 548 millions d'euros, est la première autoroute française à fonctionner en flux libre. L'opération comprend, entre autres :

- la mise à 2x2 voies aux normes autoroutières, dans un objectif de mise en sécurité de l'infrastructure ;
- la construction de 12 échangeurs ;
- l'aménagement de trois aires de repos et d'une aire de service ;
- la construction de 150 ouvrages d'art ;
- l'installation de six portiques de péage en flux libre.

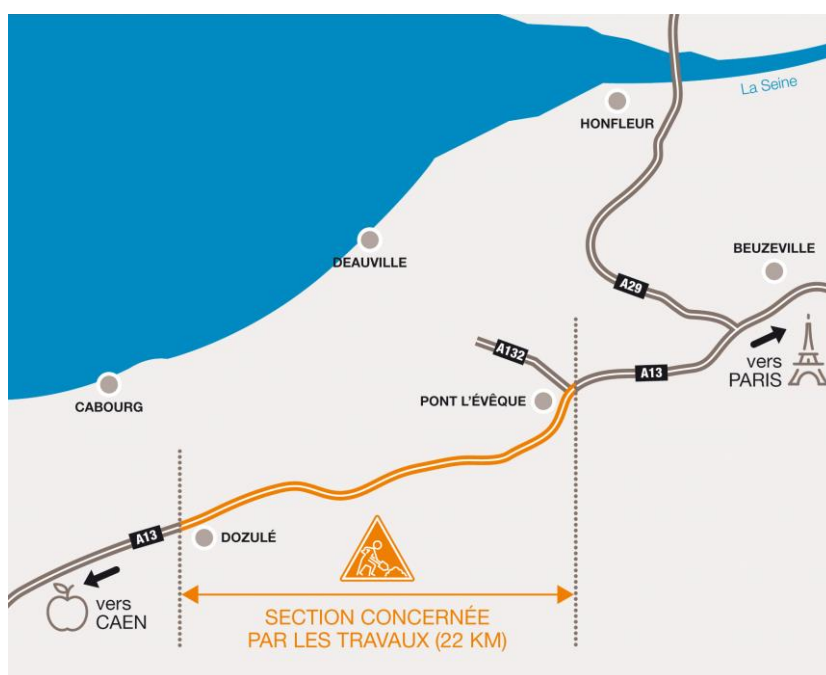


Source : Site d'Aliae

- L'élargissement de l'autoroute A13 entre le nœud autoroutier A13/A132 de Pont-l'Évêque et le diffuseur n° 30 de Dozulé, dans le cadre du Plan de Relance Autoroutier (PRA)

Engagés début 2018 par Sanef-SAPN, les travaux de passage de 2x2 voies à 2x3 voies sur 22 kilomètres de l'autoroute A13 entre Pont-l'Évêque et Dozulé se sont terminés en 2022, avec une mise en service de la section élargie le 6 mai.

Ce chantier, d'un coût total de 197,9 millions d'euros, comprenait un redimensionnement des bandes d'arrêt d'urgence, afin de répondre aux normes actuelles de sécurité, et des travaux de mise aux normes environnementales, avec par exemple des mesures de protection acoustique ou la construction de bassins pour la protection de la ressource en eau.



Source : Site internet de Sanef

- Le réaménagement de l'autoroute A480 entre le diffuseur n° 2 Fontaine et le carrefour du Rondeau, dans le cadre du PRA

Déclarés d'utilité publique en juillet 2018, les travaux de l'aménagement à 2x3 voies de l'autoroute A480 sur un tronçon de 6 kilomètres entre le diffuseur n° 2 Fontaine et le carrefour du Rondeau, qui avaient commencé en mars 2019 sous maîtrise d'ouvrage de la société Area, se sont achevés en juillet 2022.

Outre l'élargissement, les travaux de réaménagement comprenaient l'installation de 6 kilomètres d'écrans acoustiques et la création de 17 bassins d'assainissement.

Le coût total des investissements s'est élevé à 300 millions d'euros.



Note : Le projet d'aménagement sous maîtrise d'ouvrage d'Area figure en orange sur la carte. La section en bleu correspond à l'aménagement de l'échangeur du Rondeau, dont la maîtrise d'ouvrage est assurée par la DREAL Auvergne-Rhône-Alpes (travaux en cours à date).

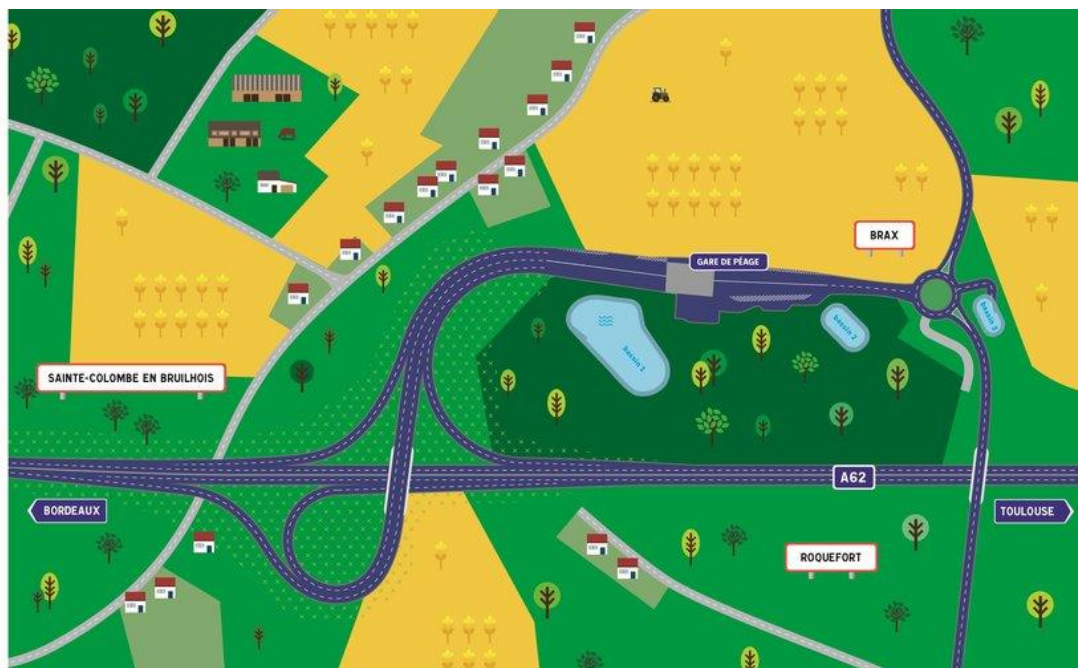
Source : Site internet A480-Rondeau

- **La construction du diffuseur d'Agen Ouest, dans le cadre du Plan d'Investissement Autoroutier (PIA)**

Le nouveau diffuseur d'Agen Ouest, situé sur l'autoroute A62 entre les communes de Brax, Sainte-Colombe-en-Bruilhois et Roquefort, a été mis en service le 18 novembre 2022 par Vinci Autoroutes sur le réseau ASF.

Le diffuseur est constitué d'une gare de péage, d'un carrefour giratoire de raccordement à la RD 292, de 4 nouvelles bretelles autoroutières, de 3 bassins d'assainissement et d'un nouveau pont au-dessus de l'autoroute A62.

Le projet a nécessité un financement de 17,4 millions d'euros.



Source : Site de Vinci Autoroutes

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. Dans la présente édition, les éléments par SCA, auparavant présentés comme des annexes de ce rapport, sont accessibles séparément en suivant le lien suivant : <https://opendata.autorite-transport.fr/rapports/caracteristiques-des-autoroutes-concedees/>.

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, les sociétés concessionnaires 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 2021 et 2022, d'étudier les évolutions annuelles à l'échelle du secteur en évitant les doubles comptes.

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 normalisée²⁷, 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 aux questions posées par ses services.

Enfin, l'Autorité précise que certains chiffres présentés dans ce document, concernant l'exercice comptable 2021, peuvent différer légèrement, à la suite de corrections d'erreurs, de ceux publiés dans le cadre du précédent rapport.

²⁷ Voir annexe 3.

4.2. Éléments agrégés du secteur

- Chiffre d'affaires : 11,5 milliards d'euros, + 9,1 %

Le chiffre d'affaires des sociétés concessionnaires d'autoroutes provient 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.

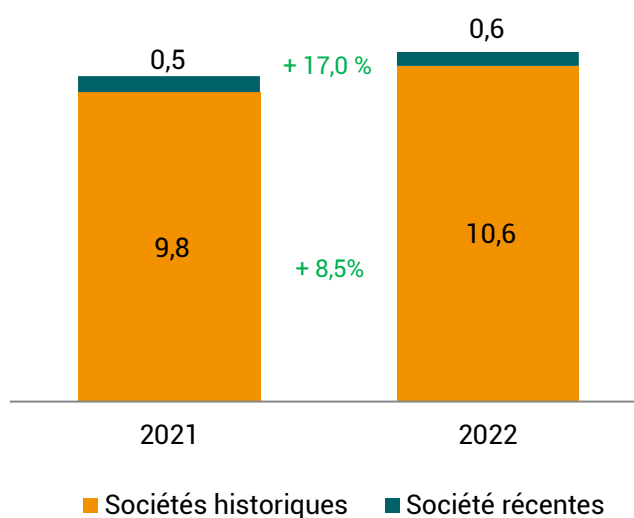
Le reste du chiffre d'affaires provient des « redevances d'installations commerciales » dont s'acquittent notamment les gestionnaires d'aires de services (qui assurent des activités de distribution de carburants, de mise à disposition de bornes de recharge électriques, de restauration, etc.) ainsi que des loyers versés par les opérateurs de télécommunications (qui utilisent les fibres et les pylônes le long des voies de circulation), et des produits annexes extérieurs aux contrats de concession mais consolidés par certains concessionnaires dans leurs comptes.

En 2022, le chiffre d'affaires du secteur a continué son redressement post-crise sanitaire avec une progression de 1,0 milliard d'euros, soit + 9,1 %, entre 2021 et 2022. Il affiche un niveau supérieur de 7,1 % à celui réalisé avant la pandémie de Covid-19. La hausse entre 2021 et 2022 reflète principalement l'augmentation de 915 millions d'euros, soit + 8,9 %, du produit des péages, liée principalement à la forte augmentation du trafic (+ 7,5 %), mais également à la hausse des TKM (+ 2,1 % pour la classe 1).

Les recettes des activités annexes qui représentent 365 millions d'euros soit 3,2 % du chiffre d'affaires total ont augmenté de 16,5 %, en raison principalement de la hausse des redevances d'installations commerciales.

En 2022, les recettes de péage des sociétés récentes ont fortement augmenté (+ 17,0 %), sensiblement plus que celles des sociétés historiques (+ 8,5 %). Cet écart s'explique par un effet de périmètre, l'année 2022 étant la première année d'exploitation complète pour la société Arcos et l'infrastructure de la société Aliae ayant été mise en service au mois de novembre 2022.

Figure 15. Recettes de péage (milliards d'euros)



Décomposition de l'évolution du chiffre d'affaires²⁸

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 2022, la variation des recettes brutes de péage (+ 8,6 %) s'explique par la hausse combinée du trafic payant (+ 7,5 %) et du TMKP (+ 1,0 %).

²⁸ Voir annexe 2 pour la méthode de décomposition.

- EBITDA : 8,6 milliards d'euros, + 10,2 %

L'EBITDA représente le résultat de l'activité avant prise en compte de la politique de financement (par endettement ou par fonds propres), de l'amortissement des investissements passés et de la fiscalité sur les sociétés. Bien qu'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 10,2 % en 2022, soit un rythme légèrement supérieur à celui du chiffre d'affaires, pour atteindre 8,6 milliards d'euros (Figure 16). Tout comme le chiffre d'affaires, l'EBITDA affiche un niveau supérieur (de 8,0 %) à celui affiché avant la pandémie de Covid-19.

Cette hausse de l'EBITDA s'explique par la croissance des recettes, mais également par le caractère modéré de la croissance des charges d'exploitation du secteur : ces dernières ont augmenté de 108 millions d'euros en 2022 (+ 3,4 %). Cette faible hausse des charges d'exploitation provient de la forte diminution des charges comptabilisées par la société Aliae (voir paragraphe suivant). En excluant cette dernière du périmètre, les charges d'exploitation augmentent de 6,6 % soit un rythme légèrement supérieur à l'inflation moyenne pour l'année 2022 qui s'élève à 5,2 %²⁹. Plus précisément, les principaux postes de charges ont évolué de la façon suivante :

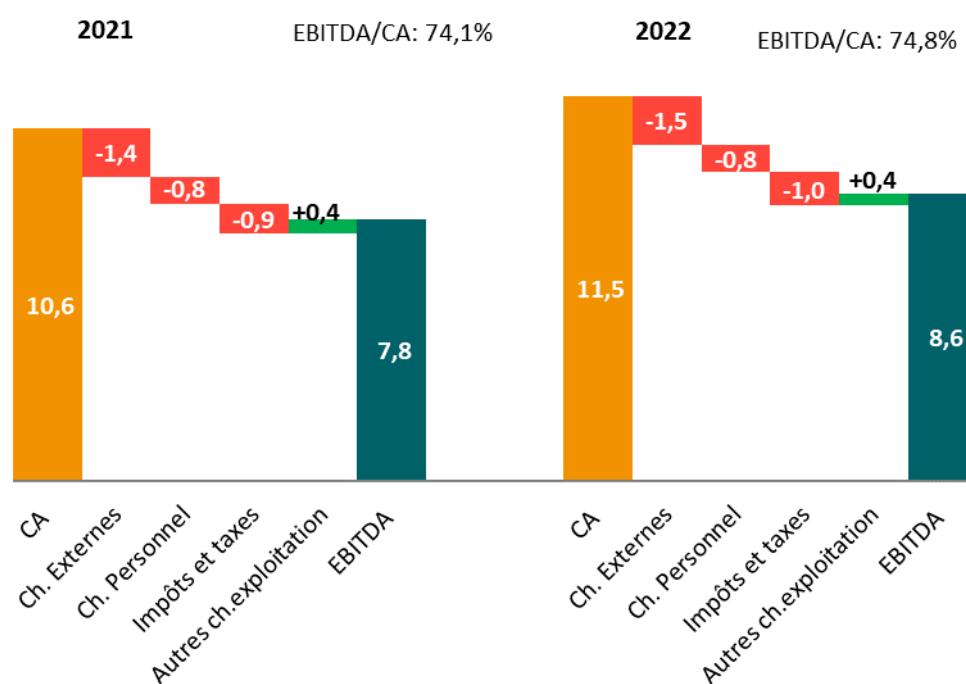
- les achats et charges externes (1,5 milliard d'euros) ont faiblement augmenté (+ 1,0 %) ; si, pour la plupart des sociétés, les charges liées aux achats et autres prestations ont progressé en raison notamment du contexte inflationniste, la relative stabilité au niveau sectoriel s'explique par la forte diminution, de 26,5 %, de ce poste pour la société Aliae, en raison de la fin des travaux en 2022 (la société comptabilise en achats et charges externes les dépenses d'investissement avant de les immobiliser au bilan par un mécanisme de transfert de charges) ; si l'on neutralise cet effet, les achats et charges externes augmentent de 8,4 % ;
- les charges de personnel (832 millions d'euros) sont restées stables (+ 0,4 %) ; la progression des salaires et des charges sociales a été globalement compensée par la poursuite de la baisse des effectifs, d'environ 320 ETP³⁰ en 2022 (- 2,7 % pour l'ensemble du secteur) ;
- les impôts et taxes (981 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 progressé de 11,7 % ; cette forte hausse s'explique principalement par l'augmentation de la TAT, en lien avec la croissance du trafic, mais aussi par celle de la CET en lien avec l'augmentation de la valeur ajoutée³¹.

²⁹ Source Insee

³⁰ Équivalent Temps Plein

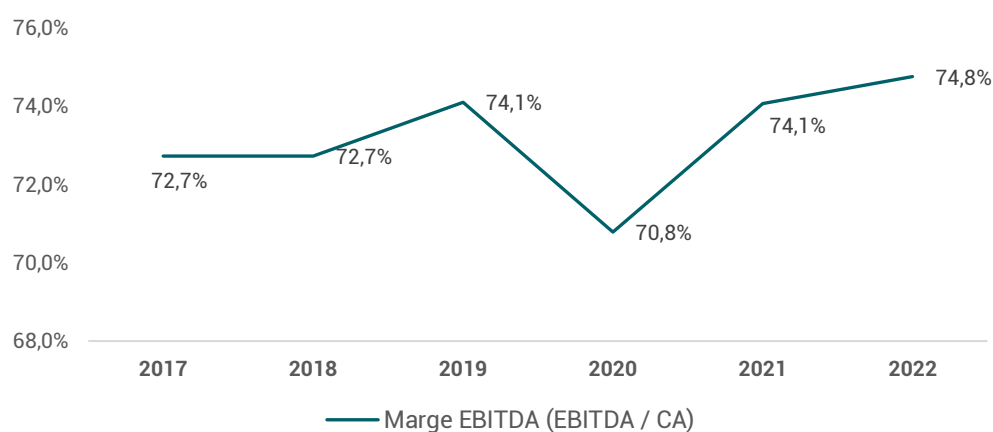
³¹ Pour les exercices 2021 et 2022, la CET était plafonnée à 2 % de la valeur ajoutée.

Figure 16. Chiffre d'affaires et EBITDA (milliards d'euros)



Finalement, le taux de marge d'EBITDA (ratio EBITDA/chiffre d'affaires) progresse de 70 points de base pour atteindre 74,8 % en 2022, son plus haut historique, contre 74,1 % en 2021 (Figure 17).

Figure 17. Evolution de la marge d'EBITDA du secteur depuis 2017



- Résultat d'exploitation³² : 6,4 milliards d'euros, + 12,2%

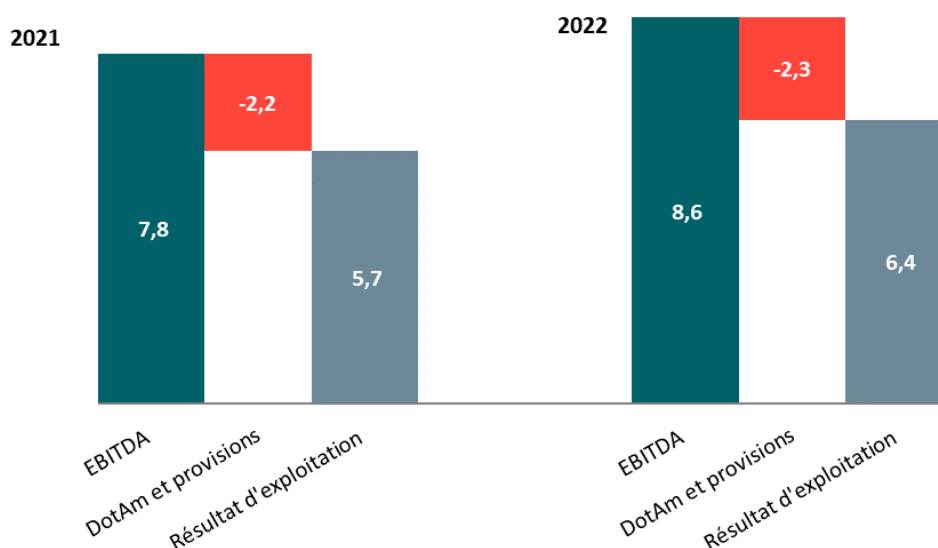
Le résultat d'exploitation mesure la performance opérationnelle de la société, après déduction des dotations aux amortissements et aux provisions, mais avant prise en compte des coûts de financement et de l'impôt sur les sociétés.

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 augmente de 12,2 % en 2022 (Figure 18), ce qui correspond à une hausse de 0,7 milliard d'euros et apparaît comme une conséquence directe de l'augmentation du chiffre d'affaires. Comme ce dernier et comme l'EBITDA, le résultat d'exploitation dépasse son niveau pré-COVID, de 6,5 % (6,0 milliards d'euros en 2019).

L'augmentation des dotations aux amortissements de plus 3,5 % en 2022 provient, pour 70 % environ, des SCA historiques. Elle est à mettre en relation avec certaines opérations du PRA, notamment les mises en service, en 2022, des opérations d'élargissement sur les autoroutes A13 et A480. L'arrivée en année pleine des opérations mises en service en cours d'année 2021 explique aussi l'augmentation des dotations aux amortissements. Le reste de l'augmentation des dotations aux amortissements provient des SCA récentes et, principalement, de la première année d'amortissement complète pour le contournement de Strasbourg, mis en service en décembre 2021, ainsi que, dans une moindre mesure, du début de l'amortissement de l'autoroute A79, mise en service début novembre 2022.

Figure 18. EBITDA et résultat d'exploitation (milliards d'euros)



³² Le résultat d'exploitation correspond à l'EBITDA, diminué des amortissements et dotations aux provisions.

- **Résultat net : 4,3 milliards d'euros, + 11,7 %**

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 (évolution du taux d'impôt sur les sociétés, par exemple) et à des évolutions en termes de financement (évolutions du coût de l'endettement).

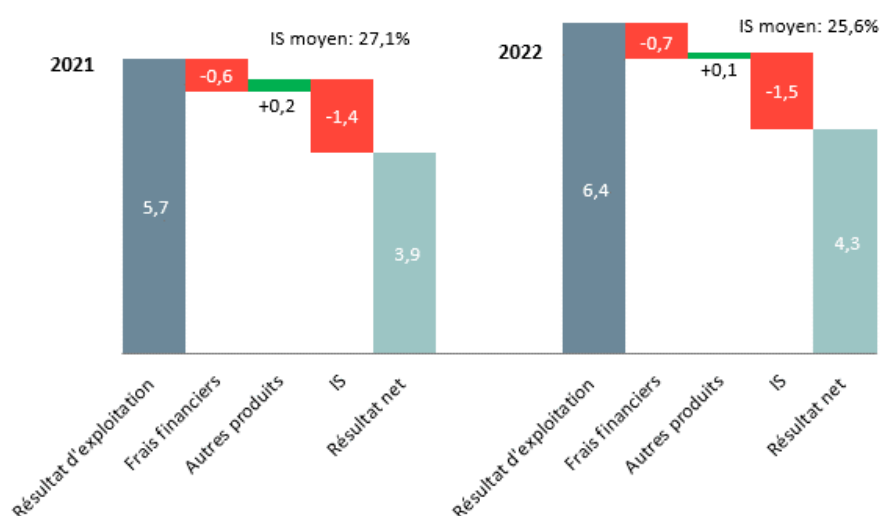
Son interprétation, en tant qu'indicateur de mesure de la performance économique du secteur, appelle une certaine prudence.

Le résultat net du secteur augmente de 11,7 % en 2022, soit une hausse de 452 millions d'euros (Figure 19). Si la hausse du résultat net s'explique principalement par celle du résultat d'exploitation, d'autres facteurs sont venus limiter sa progression, parmi lesquels :

- la dégradation de 58,8 % du résultat financier ; malgré la poursuite du désendettement du secteur, les charges financières ont augmenté de 13,7 % en 2022, en raison principalement de la forte indemnité de remboursement anticipé d'un emprunt pour une SCA et de l'impact de la remontée des taux d'intérêts pour la part de dette à taux variable ; par ailleurs, les produits financiers comptabilisés pour l'exercice 2021 étaient particulièrement élevés, compte tenu de la plus-value de consolidation liée à la vente des titres de participation de la société A'liénor par le groupe Sanef ;
- l'augmentation du montant de l'impôt sur les sociétés ; malgré la baisse du taux normal d'impôt sur les sociétés, de 26,5 % en 2021 à 25,0 % en 2022³³, le montant de l'impôt sur les sociétés a augmenté de 3,8 %, compte tenu de la progression de 9,6 % du résultat avant impôt.

Au total, la marge nette (résultat net/chiffre d'affaires) s'améliore légèrement et s'établit à 37,3 % en 2022, contre 36,5 % en 2021.

Figure 19. Résultat d'exploitation et résultat net (milliards d'euros)



³³ 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 et enfin à 25,0 % en 2022.

- Flux de trésorerie opérationnels : 6,6 milliards d'euros, + 8,1 %

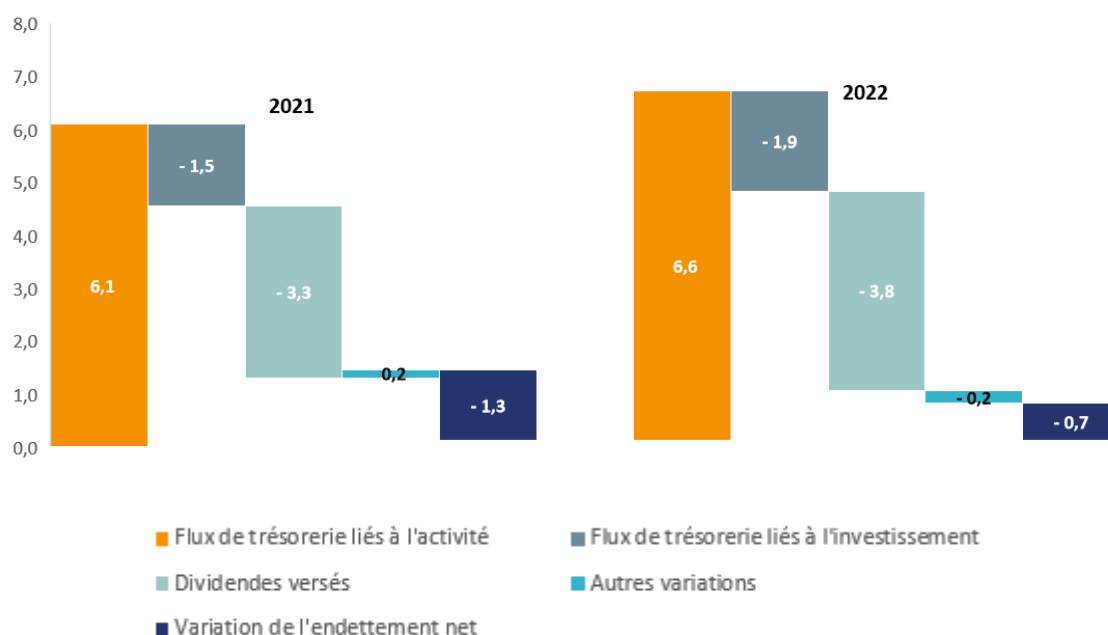
Les flux de trésorerie opérationnels résultent de la différence entre les encaissements et les décaissements liés à l'activité récurrente de la société.

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 augmentent de 8,1 % en 2022, correspondant à une hausse d'environ 500 millions d'euros (Figure 20).

En 2022, ces flux de trésorerie opérationnels ont été affectés majoritairement aux versements de dividendes (57,3 %). Par ailleurs, les flux de trésorerie liés aux investissements ont crû de 350 millions d'euros environ, tandis que la trésorerie affectée à la diminution de la dette financière nette a été divisée par deux par rapport à 2021 (0,7 milliard d'euros en 2022 contre 1,3 milliard d'euros en 2021).

Figure 20. Flux de trésorerie opérationnels et leur affectation pour les années 2021 et 2022



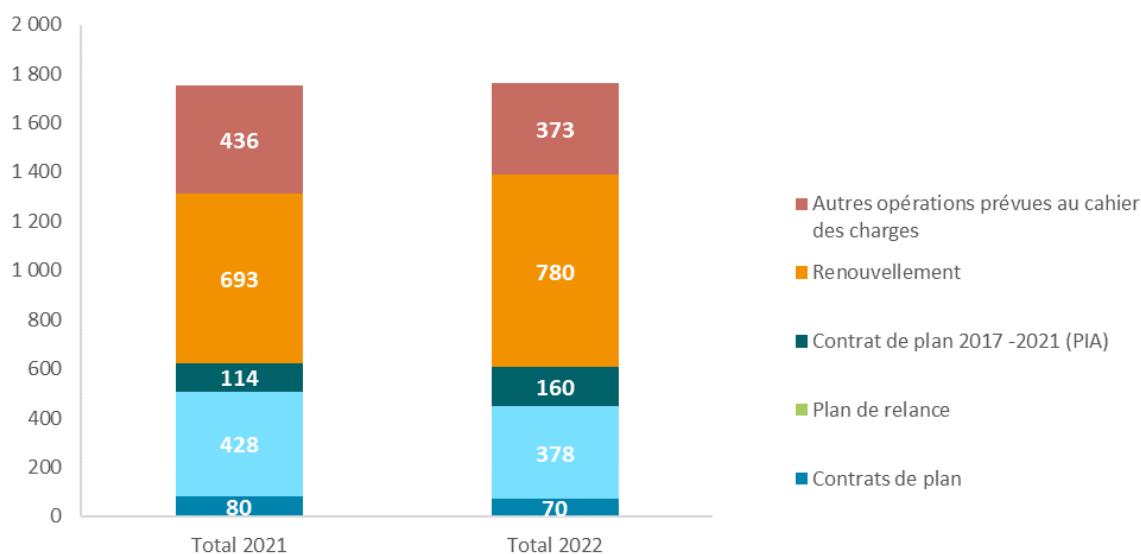
▪ Investissements réalisés : 1,8 milliard d'euros, + 0,6 %

En 2022, sur 1,8 milliard d'euros d'investissement réalisés³⁴ par les SCA, les principales dépenses étaient liées à des opérations de renouvellement (44,3 %) et à d'autres opérations prévues aux cahiers des charges (21,2 %). Ces dernières correspondent soit aux investissements initiaux ou de première phase, soit aux opérations dites de seconde phase³⁵, soit à des projets particuliers mais ne faisant pas partie d'un contrat de plan comme la mise en place du flux libre chez SAPN. Les différents plans d'investissement (contrats de plan, plan d'investissement autoroutier, plan de relance autoroutier) constituent le solde des investissements.

Si le montant des investissements en 2022 est resté stable (+ 0,6 %) par rapport à 2021, il n'a pas retrouvé le niveau de 2019 (1,9 milliard d'euros). Cela s'explique, notamment, par la diminution des montants des autres opérations inscrites aux cahiers des charges (-14,5 %). Par ailleurs, la diminution des investissements engagés au titre du plan de relance, avec la mise en service, en 2022, de plusieurs opérations importantes (comme l'élargissement de l'autoroute A13 entre Beuzeville et Dozulé ou celui de l'autoroute A480 autour de Grenoble), n'est pas compensée par la hausse des investissements au titre du PIA.

Les sociétés historiques représentent plus de 78 % des investissements réalisés pour tous les types d'investissement, à l'exception des autres opérations inscrites aux cahiers des charges. La fin des travaux de l'autoroute A79 (226 millions d'euros, Aliae) et le début de ceux de l'autoroute A69 (109 millions d'euros, Atosca) représentent la majeure partie de cette dernière catégorie.

Figure 21. Investissements réalisés (millions d'euros)



³⁴ 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 1,9 milliards d'euros évoqués dans le paragraphe sur les flux de trésorerie correspondent aux dépenses d'investissements décaissées en 2022. Il existe un décalage temporel entre la vision trésorerie et la vision comptable.

³⁵ Les ouvrages de première phase sont ceux qui doivent être disponibles pour les usagers dès la mise en service de la section autoroutière. Les ouvrages de seconde phase peuvent, quant à eux, être construits ultérieurement, en fonction des nécessités futures du réseau.

- **Dividendes : 3,8 milliards d'euros, +16,1 %**

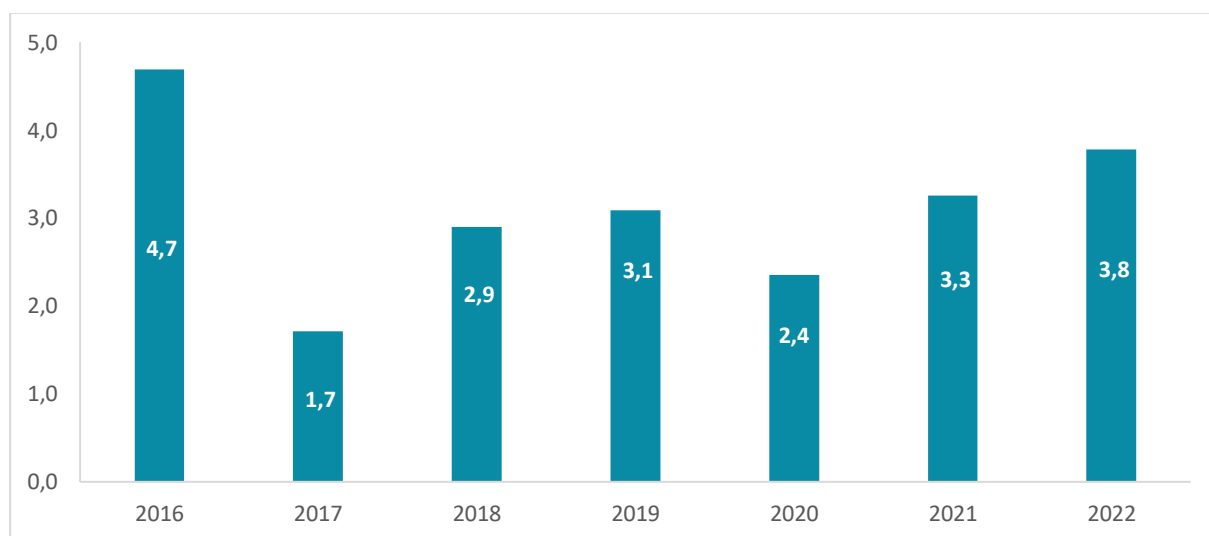
Les dividendes versés par les SCA enregistrent une hausse (16,1 %) en 2022, correspondant à une augmentation de 523 millions d'euros.

Les dividendes ont ainsi atteint un niveau historiquement haut en 2022 : il s'agit du niveau de dividendes versés aux actionnaires des SCA le plus important observé depuis 2016.

La quasi-totalité des versements de dividendes du secteur provient des quatre groupes de sociétés concessionnaires du réseau historique : ASF-Escota (40,5 %), Cofiroute (15,7 %), APRR-Area (23,6 %) et Sanef-SAPN (17,6 %). En 2022, quatre autres SCA versent des dividendes : ATMB, Atlantes, CEVM et, pour la première fois, Arcour.

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 exercice³⁶.

Figure 22. Dividendes versés aux actionnaires des SCA (milliards d'euros)



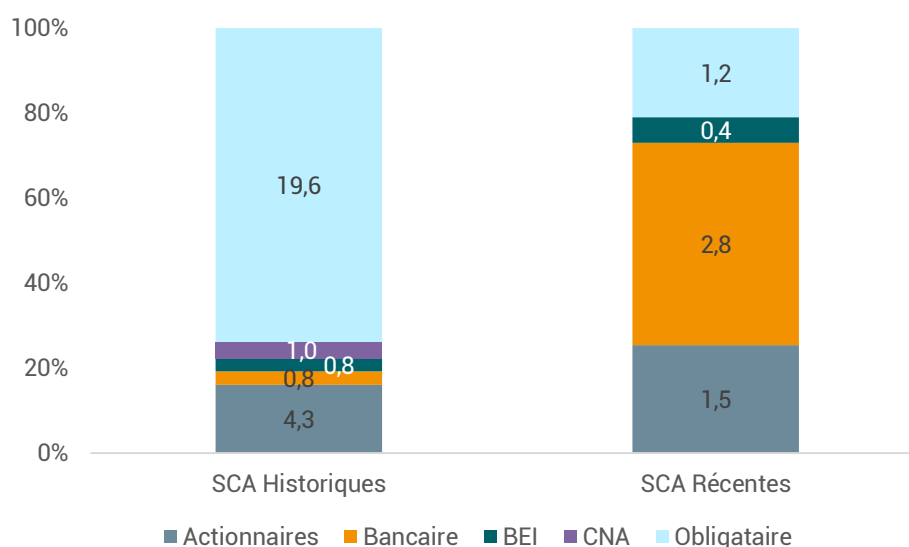
³⁶ Pour plus d'information, voir la partie 2.3.1 a) de la 1^{ère} édition du rapport sur l'économie générale concessions.

▪ **Endettement financier net : 25,0 milliards d'euros, - 1,4 %**

La dette financière du secteur (y compris les dettes intragroupes) s'établit à 32,4 milliards d'euros au 31/12/2022. Il s'agit, pour 17,4 %, d'emprunts à taux variable. Pour minimiser leur exposition au risque de taux, les SCA ont également recours à divers instruments de couverture.

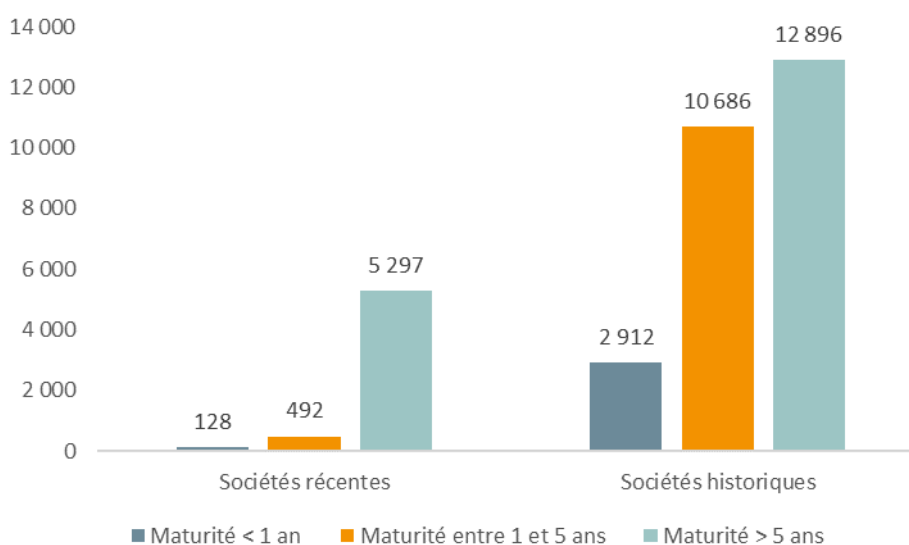
La structure de cette dette varie grandement entre les sociétés historiques, qui ont recours à des financements obligataires pour plus de 70 %, et les sociétés récentes, dont la dette est détenue principalement (47,7 %) par les banques.

Figure 23. 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 14,2 milliards d'euros de dette dont la maturité est inférieure à 5 ans, soit 43,9 % de la dette globale, contre 43,5 % en 2021. Le secteur devra rembourser 3,0 milliards d'euros en 2023 et un total de 11,2 milliards d'euros entre 2024 et 2028.

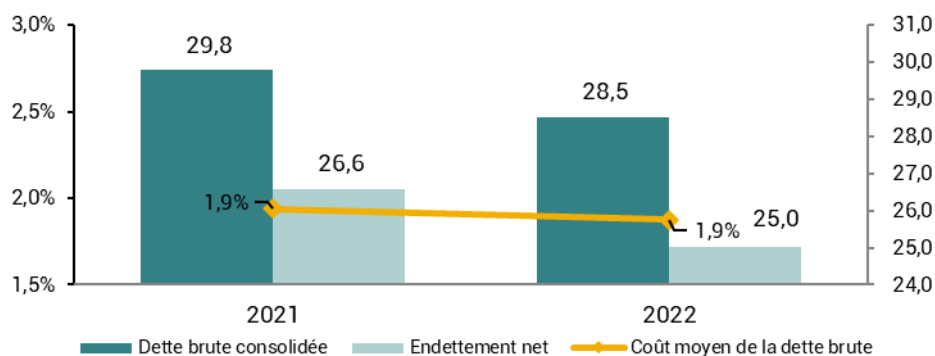
Figure 24. Encours de la dette par maturité (millions d'euros)



L'endettement financier du secteur après consolidation (c'est-à-dire hors dettes intragroupes) s'élève à 28,5 milliards d'euros en 2022, en baisse de 1,3 milliard d'euros par rapport à 2021, soit 4,3 %.

L'endettement financier net (incluant la valorisation des instruments dérivés) du secteur représente 25,0 milliards d'euros, en diminution de 5,8 % en 2022, soit une baisse de 1,6 milliard d'euros environ, compte tenu d'une hausse de la trésorerie de 0,3 milliard d'euros.

Figure 25. Endettement brut, net et coût moyen de la dette



Le ratio d'endettement, c'est-à-dire le ratio dette nette / (dette nette + capitaux propres) du secteur (82,4 %) diminue de 1,2 point de pourcentage entre 2021 et 2022. Le ratio dette nette/EBITDA continue de s'améliorer, passant de 3,4 en 2021 à 2,9 en 2022, essentiellement sous l'effet de la progression de l'EBITDA en 2022.

Contrairement aux années précédentes, les coûts de financement associés à la dette ne décroissent plus mais affichent une certaine stabilité. En effet, les SCA ont été affectées par la remontée brutale des taux d'intérêts, que ce soit au travers de leur endettement à taux variable ou de leurs nouvelles émissions obligataires. Ces dernières ont concerné uniquement les groupes ASF et APRR en 2022, pour un montant total de 1,4 milliard d'euros.

5. ANNEXES

5.1. Annexe 1 : Détail des composantes des hausses tarifaires pour les contrats comportant des hausses spécifiques

Hausse tarifaire 2022	Base évolution générale des prix ³⁷	Compensation gel tarifaire	Contrat de plan ou d'entreprise, ou autre avenant	Compensation hausse redevance domaniale	Total classe 1
APRR	0,70 x I	0,25 %	-	-	2,051 %
Area	0,70 x I	0,26 %	-	-	2,061 %
ASF	0,70 x I	0,39 %	-	-	2,191 %
ATMB	0,75 x I	-	0,330 %	0,31 %	2,393 %
Cofiroute (réseau interurbain)	0,70 x I	0,10 %	-	-	1,901 %
Escota	0,70 x I	0,25 %	-	-	2,051 %
Sanef	0,70 x I	0,11 %	-	-	1,911 %
SAPN	0,70 x I	0,10 %	0,22 %	-	2,119 %

³⁷ I : taux de croissance de l'indice des prix à la consommation (IPC) hors tabac, en %.

5.2. Annexe 2 : 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 21 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)³⁸ 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 de trésorerie opérationnels (flux de trésorerie liés à l'activité)

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.

³⁸ Voir annexe 3.

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 payant³⁹ à la longueur de la partie payante du réseau⁴⁰.

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 ».

³⁹ 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'informations.

⁴⁰ 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.

5.3. Annexe 3 : Glossaire

Achats et charges externes

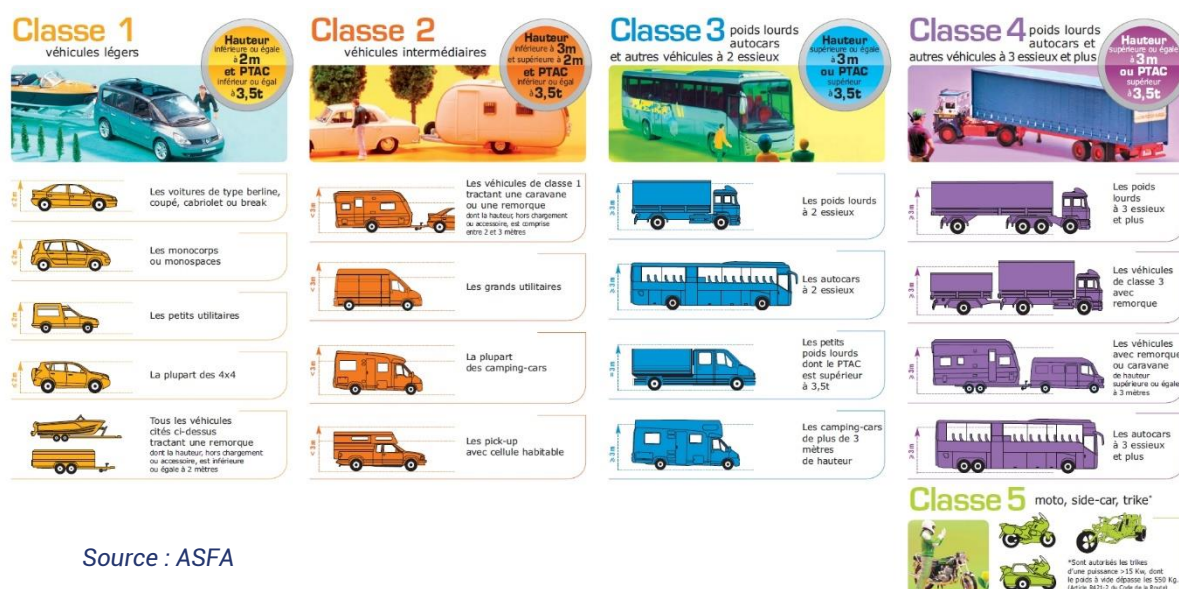
Ce poste du compte de résultat correspond aux achats et prestations comptabilisés en charges et facturés par des entreprises tierces (sous-traitance comprise).

ASFA

Association des Sociétés Françaises d'Autoroutes.

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 lourds⁴¹ (classes A, B et C).

CNA

La Caisse Nationale des Autoroutes 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.

⁴¹ Pour plus d'information, voir l'article 25.2 du cahier des charges de la société.

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 écologique⁴².

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'AFITF⁴³. 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.

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.

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 progressive⁴⁴ 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

⁴² <https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/societes-concessionnaires-dautoroutes-sca>

⁴³ Agence de Financement des Infrastructures de Transport de France.

⁴⁴ La dotation annuelle d'amortissement de caducité est proportionnelle au rapport entre le trafic (ou le chiffre d'affaires) réalisé sur l'exercice et le trafic (ou le chiffre d'affaires) prévisionnel sur la durée de la concession.

d'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 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.

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'impôt⁴⁵.

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.

Redevance domaniale (RD)

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

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

Où :

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

⁴⁵ 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.

- 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'AFITF⁴⁶.

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 domaniale⁴⁷. 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.

Société « historique »

Les sociétés « historiques » sont les sociétés concessionnaires de réseaux autoroutiers aujourd'hui matures. Il s'agit de Cofiroute, des six sociétés ayant fait l'objet d'un processus de privatisation en 2006 (APRR, Area, ASF, Escota, Sanef et SAPN) et 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 » (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 1998⁴⁸ 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 2022, les sociétés concessionnaires

⁴⁶ Agence de Financement des Infrastructures de Transport de France.

⁴⁷ 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).

⁴⁸ Le Conseil d'État a annulé, par cette décision, les décrets du 21 avril 1994 et du 26 septembre 1995 approuvant les avenants à la convention passée le 26 mars 1970 entre l'État et Cofiroute en tant qu'ils concernent la construction et l'exploitation du tronçon de l'autoroute A86 compris entre Versailles et Rueil-Malmaison pour non respect des obligations de publicité prévues par le décret du 31 mars 1992.]

d'autoroutes versent ainsi 7,58 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 :

$$\text{TAT} = \text{trafic payant} / 1\,000 * 7,58$$

Où le trafic payant est exprimé en véhicules-kilomètres.

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 voyageurs⁴⁹.

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'autoroute⁵⁰.

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 longueur⁵¹.

⁴⁹ 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.

⁵⁰ <https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/societes-concessionnaires-dautoroutes-sca>

⁵¹ 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).

Directeur de la publication : Philippe Richert

Pilotage et coordination : Pierre Terrier, Jennifer Siroteau, Nicolas Wagner

Auteurs et contributeurs : Chloé Jean-Baptiste Lapu, Tanguy L'Hénoret, Cédric Oppé

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

Dépôt légal : Décembre 2023 - ISSN : 2678-4696

L'édition 2022 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