

Rapport annuel

# Synthèse des comptes des concessions autoroutières

Exercice 2017



**arafer**  
autorité de régulation des activités  
ferroviaires et routières





## Synthèse des comptes des concessions autoroutières pour l'exercice 2017

---

### Propos liminaire

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

L'Autorité a conservé, pour cette « synthèse des comptes » relative à l'exercice 2017, une articulation autour de deux grands éléments : d'une part, une synthèse présentant les grandes tendances sectorielles, naturellement liées à celles des sociétés « historiques » compte tenu de leur prépondérance ; d'autre part, un ensemble de fiches par société, qui retracent les principales évolutions de l'année écoulée.

Comme pour 2016, ces fiches n'ont pas vocation à fournir une analyse complète de la situation financière de chaque société. 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.

Ces analyses reposent sur les données recueillies auprès des sociétés dans le cadre du dispositif de collecte de l'Autorité. Il convient en conséquence de rappeler que l'analyse menée par l'Autorité reste tributaire de la qualité des données communiquées.

---



<b>SYNTHÈSE</b>	07		
<b>01</b>			
<b>Introduction</b>	09		
<b>02</b>			
<b>Faits marquants de l'exercice 2017</b>	13		
Evolution du trafic autoroutier	13		
Evolution des tarifs de péage	17		
Modifications du réseau concédé	21		
<b>03</b>			
<b>Synthèse annuelle des comptes des concessionnaires</b>	23		
Objet de la synthèse et sources d'information employées	23		
Éléments agrégés du secteur	24		
Éléments par société	37		
		<b>CONCLUSION</b>	38
		<b>04</b>	
		<b>Annexes</b>	39
		Annexe 1	
		Cadre juridique des concessions autoroutières	40
		Annexe 2	
		Historique du secteur	41
		Annexe 3	
		Détail des composantes des hausses tarifaires pour les contrats comportant des hausses spécifiques	42
		Annexe 4	
		Précisions méthodologiques	44
		Annexe 5	
		Fiches par société	54



## SYNTHESE

### Méthode retenue

Le présent rapport, établi en application de l'article L. 122-9 du code de la voirie routière, est le troisième de ce type. Il présente une synthèse des comptes des concessionnaires d'autoroutes pour l'exercice 2017.

Dans la continuité des précédents exercices, l'Autorité a fait le choix de restituer les faits marquants de l'exercice puis de présenter la synthèse des comptes en deux volets : le premier, reposant sur l'analyse de différents agrégats financiers, offre une vision 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° 2017-047 du 24 mai 2017, les indicateurs agrégés sont établis sur le fondement de diverses sources, de façon, en particulier, à 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 2017

Le secteur autoroutier concédé a réalisé un chiffre d'affaires de 10,1 Mds€ en 2017, en hausse de 3,4 %. Toujours très dynamique, cette progression est toutefois inférieure à celle observée sur l'exercice 2016. Elle s'explique essentiellement par la hausse des recettes de péage (+ 3,5 %), qui représentent 97,5 % du chiffre d'affaires sectoriel.

Cette hausse est liée à l'évolution du trafic en 2017 (+ 1,9 %). La croissance du trafic de poids lourds (PL) en 2017 (+ 4,7 %), supérieure à celle de 2016 (+ 4,2 %), creuse nettement l'écart avec celle du trafic de véhicules légers (VL) en 2017 (+ 1,5 %), qui s'est tassée par rapport à 2016 (+ 3,1 %\*<sup>1</sup>).

Les hausses tarifaires appliquées en 2017 (+ 0,9 % en moyenne à l'échelle du secteur) participent également à la croissance du chiffre d'affaires, même si elles ont été plus modérées qu'en 2016 (+ 1,2 %) : l'effet des hausses spécifiques (liées à la compensation de la redevance domaniale ou à la compensation d'investissements supplémentaires prévus par les contrats de plan), s'est atténué sur la période. Les hausses tarifaires restent toutefois plus dynamiques que l'inflation de référence (+ 0,4 %).

Les recettes annexes (essentiellement des redevances pour les installations commerciales) connaissent pour leur part une légère progression (+ 0,9 %).

Parallèlement, les différents postes de charges courantes du secteur ont été maîtrisés : les achats et charges externes ont baissé de 2,2 % ; les charges de personnel ont également diminué de 0,9 %, avec une décroissance persistante des effectifs (- 2,6 %) au sein des sociétés historiques ; les impôts et taxes sont en progression de 2,2 %. En conséquence, l'EBITDA du secteur s'est accru de 4,6 % entre 2016 et 2017.

Le résultat du secteur est néanmoins en légère baisse (- 1,4 %), en raison de plusieurs éléments non récurrents. Premièrement, les dotations aux amortissements des SCA ont nettement augmenté (+ 3,9 %) avec, notamment, la mise en service de nouveaux investissements. Deuxièmement, la révision des clauses d'indexation avait donné lieu à d'importantes reprises de provisions en 2016,

---

<sup>1</sup> Certains chiffres présentés dans ce document, concernant l'exercice comptable 2016, peuvent différer légèrement, à la suite de corrections d'erreurs, de ceux publiés dans le cadre du précédent rapport. Les écarts concernant des indicateurs agrégés sont signalés par des astérisques.



phénomène qui ne s'est pas reproduit en 2017. Troisièmement, la charge d'impôt sur les sociétés a fortement augmenté (+ 22,4 %) avec, en 2017, un relèvement exceptionnel de l'impôt sur les sociétés des très grandes entreprises<sup>2</sup>. En parallèle, les SCA ont toutefois bénéficié d'une baisse de leurs frais financiers, grâce à la réduction du niveau de leurs encours de dette financière et au faible niveau des taux d'intérêt qui perdure en 2017.

Les flux de trésorerie opérationnels dégagés par l'activité en 2017 (4,4 Mds€, en hausse de 0,9 %), ont été affectés, dans des proportions équivalentes, au versement de dividendes (1,7 Md€), au désendettement (- 1,5 Md€), et à l'investissement (1,3 Md€, en hausse de 4,1 % par rapport à 2016). Après deux années de versements de dividendes particulièrement élevés en raison d'opérations spécifiques, le total des dividendes versés par le secteur est revenu à un niveau comparable à celui observé entre 2009 et 2014.

---

<sup>2</sup> Il convient de relever que si les très grandes entreprises supportent une charge d'impôt sur les sociétés accrue en 2017, les sociétés qui ont acquitté la taxe de 3 % sur les dividendes avant qu'elle ne soit jugée anticonstitutionnelle sont fondées à en obtenir la restitution, accompagnée des intérêts de retard.

## 1. INTRODUCTION

Le présent rapport s'inscrit dans le cadre de l'article L. 122-9 du code de la voirie routière. Il fournit, au titre de l'exercice 2017 :

- une restitution des principaux événements 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 autoroutière<sup>3</sup> conclus par l'Etat en application de l'article L. 122-4 du code de la voirie routière.

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

De manière similaire, les contrats de concession des tunnels transfrontaliers du Mont-Blanc et du Fréjus n'entrent pas dans le champ de ce rapport (contrairement aux autoroutes A40 et A43 qui en assurent respectivement la desserte et sont exploitées par les mêmes sociétés) car ils ont été attribués en application de mesures législatives spécifiques pour chaque tunnel<sup>4</sup>. Cependant, compte tenu de l'imbrication des contrats relatifs au tunnel et à l'autoroute pour les sociétés ATMB et SFTRF, l'Autorité a fait le choix d'examiner la situation financière de ces sociétés concessionnaires dans leur ensemble.

La compétence de l'Autorité porte ainsi sur les 19 conventions de concession passées avec les 18 sociétés suivantes<sup>5</sup> :

**Tableau 1 : Liste des sociétés concessionnaires d'autoroute au 31/12/2017**

Société concessionnaire	Date de début de concession <sup>6</sup>	Date de fin de concession <sup>7</sup>
<b>Adelac</b> (A41 – St Julien en Genevois – Annecy Nord)	27/10/2005	31/12/2060
<b>Albéa</b> (A150 – Rouen – Le Havre)	28/12/2011	29/12/2066
<b>Alicorne</b> (A88 – Caen – Le Mans)	22/08/2008	23/08/2063
<b>A'liénor</b> (A65 – Pau – Langon)	18/12/2006	19/12/2066

<sup>3</sup> Le cadre juridique des concessions autoroutières est présenté de façon synthétique en annexe 1.

<sup>4</sup> 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.

<sup>5</sup> Une brève histoire du secteur et des acteurs qui le composent est présentée en annexe 2.

<sup>6</sup> Date de signature du décret approuvant le contrat de concession (pour les sociétés historiques, date du décret approuvant le premier contrat de concession de la société).

<sup>7</sup> Il est précisé que la plupart des contrats de concession contiennent des clauses dites de « durée endogène » selon lesquelles la durée initialement fixée peut être réduite lorsque les performances de la concession (appréciées par rapport aux recettes de péage par exemple) excèdent un certain niveau.

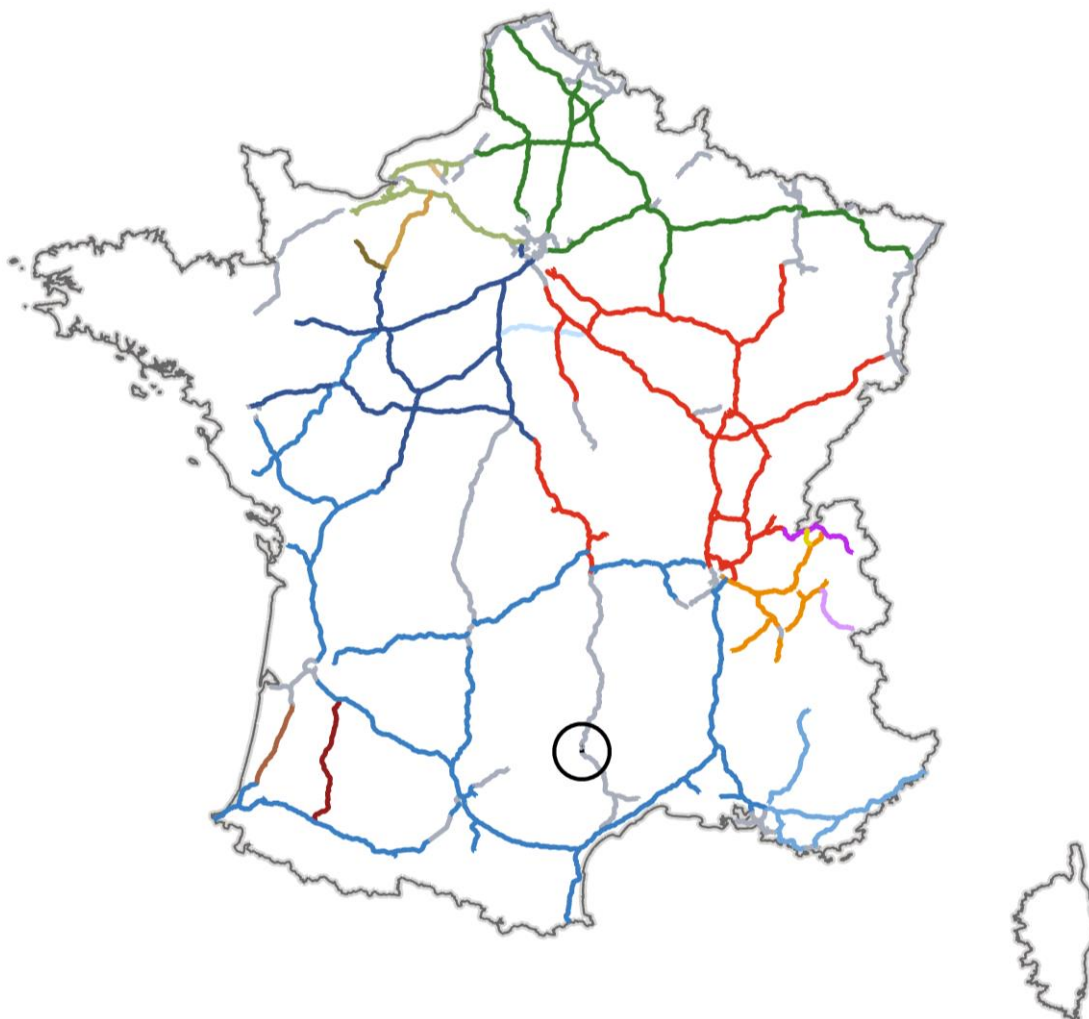
Société concessionnaire	Date de début de concession <sup>6</sup>	Date de fin de concession <sup>7</sup>
<b>Alis</b> (A28 – Rouen - Alençon)	29/11/2001	31/12/2067
<b>APRR</b> (Autoroutes Paris - Rhin - Rhône)	19/09/1963	30/11/2035
<b>Arcos</b> (A355 – Contournement Ouest de Strasbourg)	29/01/2016	29/01/2070
<b>Arcour</b> (A19 – Ardenay - Montargis)	07/04/2005	31/12/2070
<b>Area</b> (Autoroutes Rhône Alpes)	05/04/1971	30/09/2036
<b>ASF</b> (Autoroutes du Sud de la France)	13/03/1961	30/04/2036
<b>Atlandes</b> (A63 – Bordeaux – St Geours de Marenne)	21/01/2011	22/01/2051
<b>ATMB<sup>8</sup></b> (A40 – Autoroute Blanche)	15/04/1971	31/12/2050
<b>CEVM</b> (Viaduc de Millau)	08/10/2001	31/12/2079
<b>Cofiroute</b> - Concession interurbaine (Ouest de la France) - Duplex A86 (Tunnel Ile de France)	12/05/1970 25/11/1999	30/06/2034 31/12/2086
<b>Escota</b> (Esterel Côte d'Azur)	21/05/1957	29/02/2032
<b>Sanef</b> (Autoroutes du Nord et de l'Est de la France)	25/11/1963	31/12/2031
<b>SAPN</b> (A13 – Autoroute Paris - Normandie)	01/08/1963	31/08/2033
<b>SFTRF<sup>9</sup></b> (A43 – Autoroute de la Maurienne)	31/12/1993	31/12/2050

Compte tenu du faible niveau d'avancement de l'exécution de la concession de l'autoroute A355 (« autoroute de contournement ouest de Strasbourg ») dont le contrat de concession a été approuvé par décret n° 2016-72 du 29 janvier 2016, la société Arcos n'a pas été incluse dans le périmètre du présent rapport.

<sup>8</sup> Hors tunnel du Mont-Blanc.

<sup>9</sup> Hors tunnel du Fréjus.

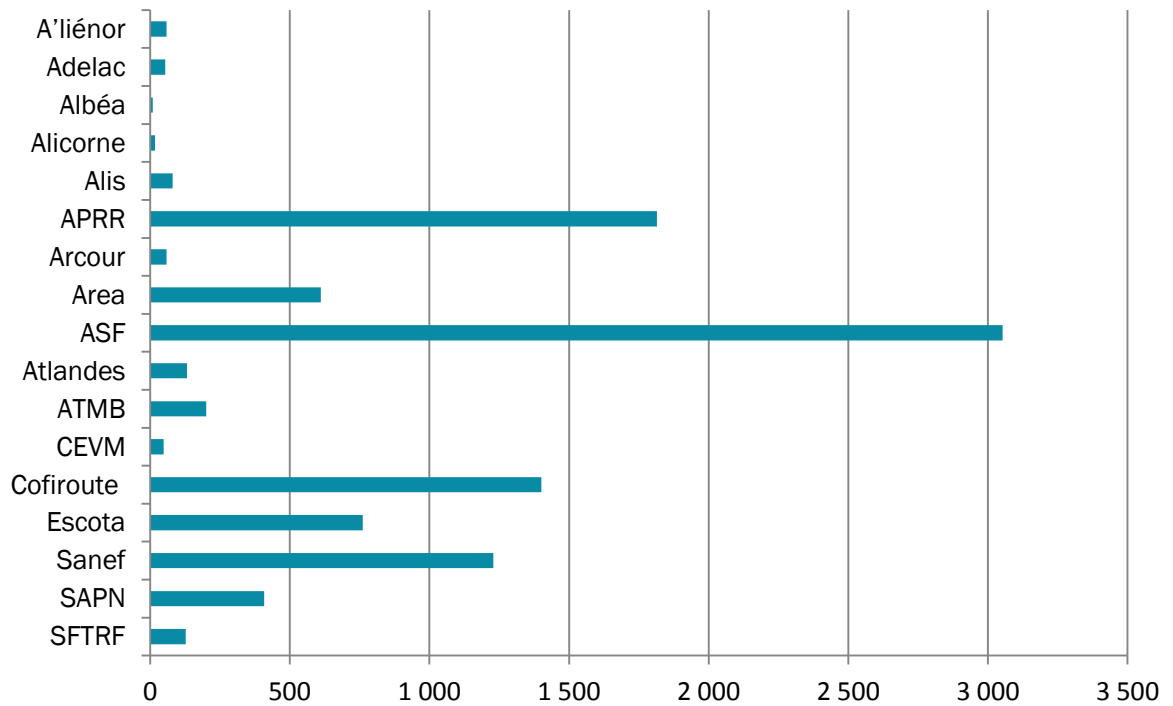
La carte suivante permet de visualiser l'emprise géographique des différentes concessions analysées dans le rapport.



Les tableaux suivants permettent quant à eux d'apprécier le positionnement des différentes sociétés en termes de chiffre d'affaires, de trafic total et d'intensité kilométrique<sup>10</sup>.

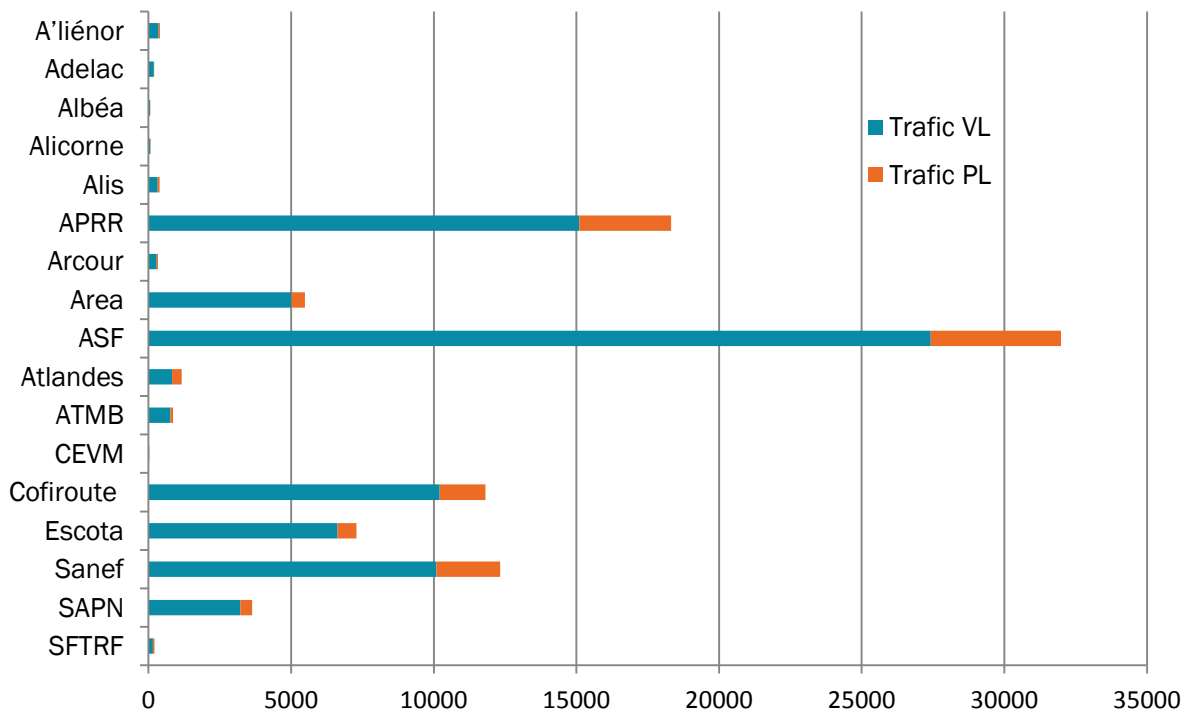
<sup>10</sup> Voir annexe 4, glossaire.

### Chiffre d'affaires 2017 (M€)

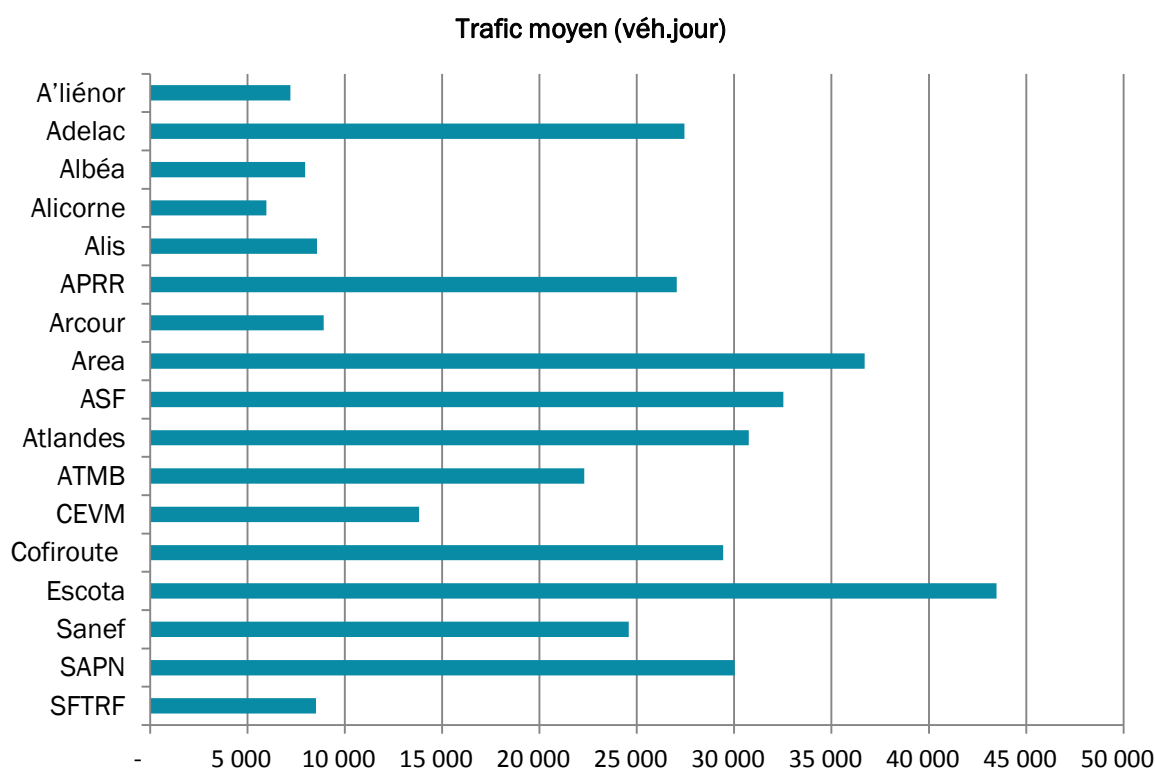


Source : Etudes financières des SCA

### Trafic annuel (Mvéh.km)



Source : ASFA





Source : Etudes financières des SCA

## 2. FAITS MARQUANTS DE L'EXERCICE 2017

### 2.1. Evolution du trafic autoroutier

**Trafic 2017**  
**+ 1,9 %**

 **+ 1,5 %**  
 **+ 4,7 %**

Le trafic sur l'ensemble du réseau autoroutier concédé a connu une nouvelle progression pour atteindre 94,5 Mds de véh.km en 2017, même si cette dernière est inférieure à l'évolution constatée sur l'année 2016 (+ 1,9 % contre + 3,3 %).

La croissance du trafic de poids lourds (PL), très soutenue, s'est accélérée (+ 4,7 % contre + 4,2 % en 2016) - le trafic PL atteint 13,8 Mds de véh.km ; en revanche, celle du trafic de véhicules légers (VL) a fortement décéléré (+ 1,5 % contre + 3,1 %\* en 2016) - le trafic VL atteint 80,7 Mds de véh.km.

Source : ASFA (kilomètres parcourus sur le réseau autoroutier)

En 2017, les sociétés historiques<sup>11</sup> (APRR, Area, ASF, ATMB, Cofiroute, Escota, Sanef, SAPN et SFTRF) supportent 97,1 % du trafic autoroutier national concédé pour 93,7 % du linéaire. Par conséquent, l'évolution de trafic constatée à l'échelle du réseau historique (+ 1,5 % pour les

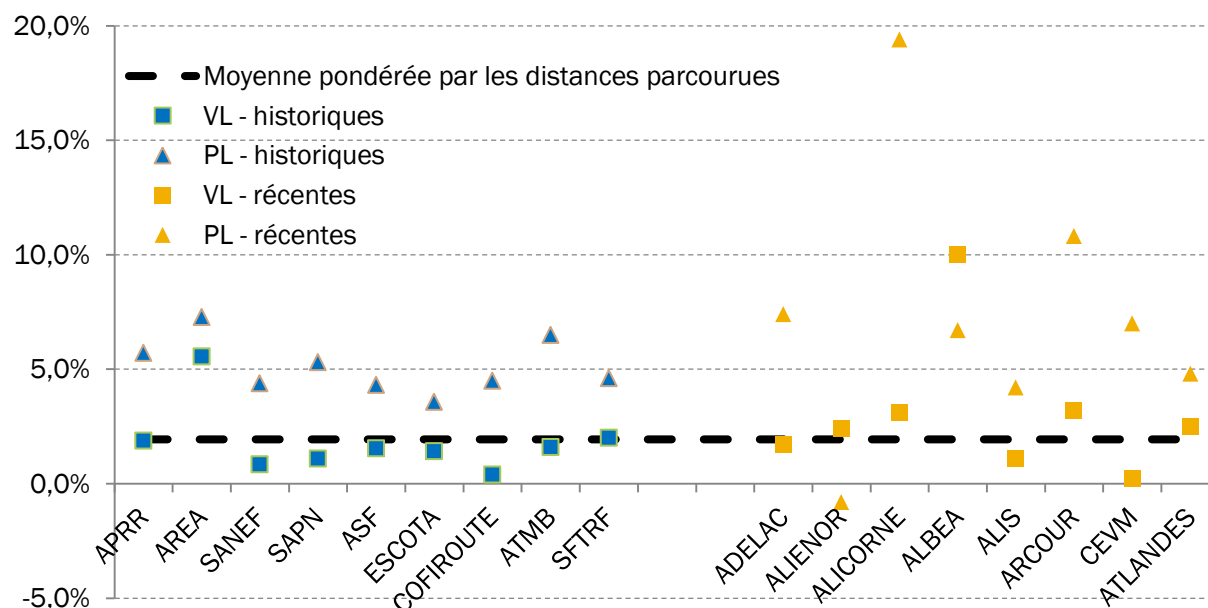
<sup>11</sup> Voir annexe 4, glossaire.

véhicules légers et + 4,7 % pour les poids lourds) est quasiment identique à celle constatée pour l'ensemble du secteur.

Les sociétés récentes<sup>12</sup> présentent en moyenne des évolutions de trafic supérieures aux sociétés historiques. Pour trois sociétés en particulier, la croissance de trafic a été particulièrement marquée :

- la société Alicorne, concessionnaire de l'autoroute A88, a bénéficié d'une croissance exceptionnelle du trafic poids lourds (+ 19,4 %) à la suite de l'entrée en vigueur d'un arrêté de restriction de circulation pour les poids lourds sur la voirie locale adjacente (RD658) en juillet 2016 ;
- la société Albéa, concessionnaire de l'autoroute A150 mise en service en février 2015 et encore en phase de « ramp up<sup>13</sup> », a également connu une forte croissance de trafic (+ 9,7 %) ; l'absence d'interdiction stricte des poids lourds sur la RD6015, route départementale parallèle à l'autoroute, ne permet pas d'anticiper une contribution accrue des poids lourds au trafic sur l'autoroute A150 ; cependant, les travaux de réaménagement de la RD6015 en cours de réalisation peuvent entraîner un report de trafic provisoire ;
- la société Arcour, concessionnaire de l'autoroute A19, a connu une hausse du trafic PL (+ 10,8 %) liée à une augmentation de la demande globale sur l'axe ainsi qu'à un report du trafic de la RD2060, qui suit le tracé de l'autoroute et qui est actuellement en travaux.

**Tableau 2 : Evolution 2016 – 2017 des trafics VL et PL (véh.km)**



Source : Etudes financières des SCA (trafic sur réseau payant)

L'année 2016 était bissextile. C'est une des raisons pour lesquelles la croissance globale du trafic en 2017 est inférieure à celle observée l'année précédente. En moyenne, une journée de trafic en moins peut expliquer 0,3 point de croissance en moins.

<sup>12</sup> Voir annexe 4, glossaire.

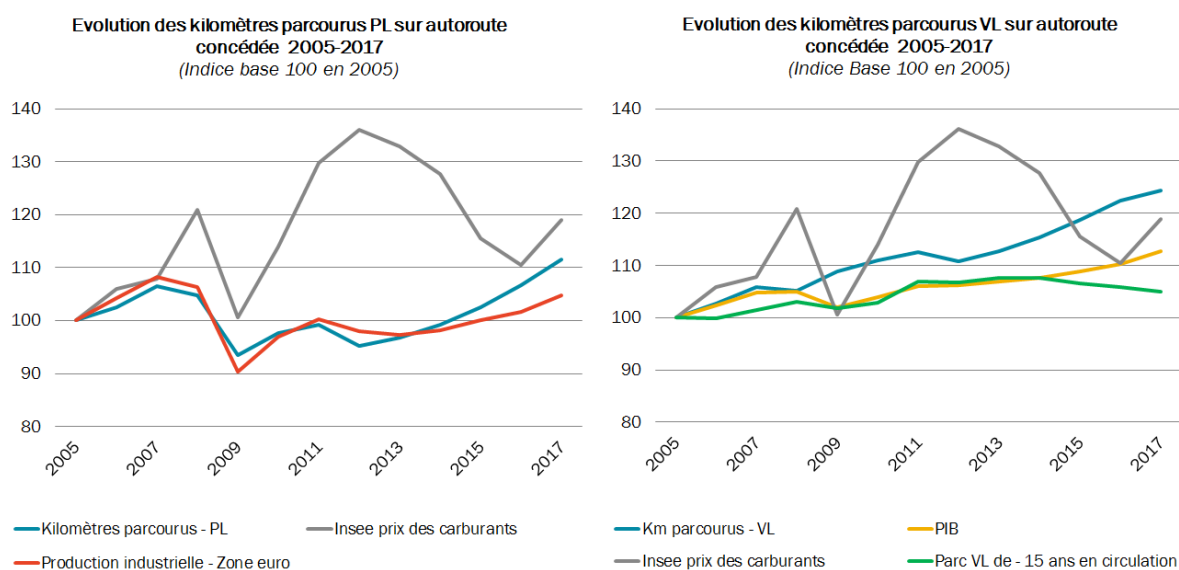
<sup>13</sup> Dans le secteur autoroutier, cette expression anglophone est utilisée pour désigner la phase de montée en puissance du trafic sur une autoroute dans la période suivant sa mise en service.

Néanmoins, l'évolution du trafic autoroutier en 2017 doit être mise en regard de celle des sous-jacents économiques correspondants.

Ainsi, le trafic poids lourds est fortement corrélé à la production industrielle nationale et européenne. Or le produit intérieur brut français a crû de 2,2 % en 2017<sup>14</sup>, et la production industrielle de la zone Euro de 3,0 %<sup>15</sup>. Après avoir, pour la première fois en 2016, dépassé en valeur absolue les niveaux de trafic antérieurs à la crise économique de 2008 (13,2 Mds de km parcourus en 2007, source ASFA), le volume de trafic PL a continué de croître en 2017 (13,8 Mds de km parcourus, source ASFA). A réseau constant (hors extensions intervenues depuis 2008), le trafic PL moyen sur autoroute reste néanmoins inférieur de 1,7 % au niveau de 2008<sup>16</sup>.

De même, l'évolution des prix des carburants influe sur la dynamique du trafic VL. Le trafic des véhicules légers est caractérisé par une évolution quasi-continue depuis 2005, malgré la stagnation, sur cette même période, du parc de véhicules légers en circulation. La diminution, forte et continue entre 2012 et 2016, du prix des carburants (- 5,1 %<sup>14</sup> par an en moyenne) explique partiellement la croissance de la demande de transport sur les autoroutes sur cette période. Rompant avec cette tendance, les prix des carburants ont augmenté de 7,6 %<sup>17</sup> en 2017. La reprise à la hausse des prix des carburants après une longue période de baisse pourrait être l'un des facteurs explicatifs de la moindre croissance du trafic VL en 2017.

**Tableau 3 : Evolution du trafic VL et PL, du PIB et du prix des carburants**



Sources : INSEE, OCDE, Comptes des transports en 2017

Le dynamisme du trafic sur les autoroutes concédées en 2017 est à mettre en perspective avec le trafic sur les autres réseaux routiers, qui a également connu une hausse sur la même période. En 2017, un phénomène de rattrapage peut en outre être observé : contrairement aux années précédentes, la croissance du transport individuel de voyageurs sur l'ensemble de la voirie nationale (+ 2,5 %) est plus marquée que sur le réseau autoroutier. Ceci s'explique en partie par le fait qu'en 2017, le réseau concédé n'a pas connu d'extension.

<sup>14</sup> <https://www.insee.fr/fr/statistiques/3550563#titre-bloc>

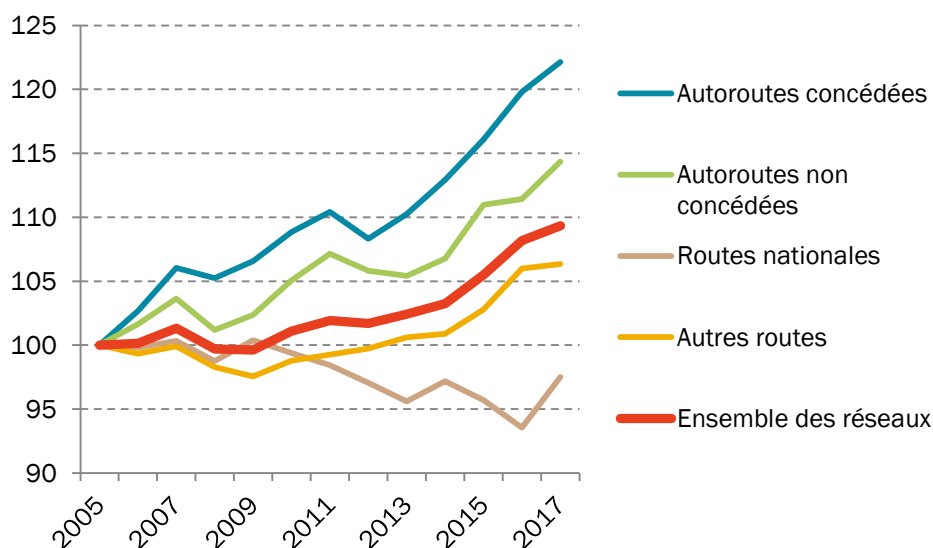
<sup>15</sup> [https://stats.oecd.org/index.aspx?DatasetCode=MEI\\_REAL](https://stats.oecd.org/index.aspx?DatasetCode=MEI_REAL)

<sup>16</sup> Calcul Arafer à partir des données de l'ASFA.

<sup>17</sup> <https://fr.statista.com/statistiques/507619/indices-prix-consommation-carburants-et-lubrifiants-france/>



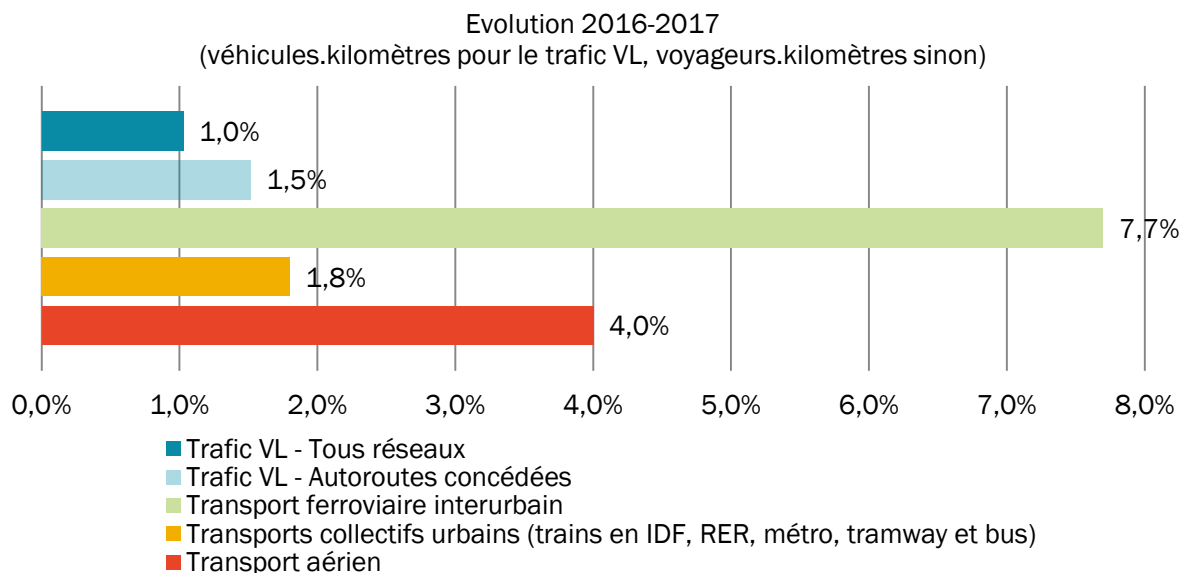
**Tableau 4 : Trafic sur les différents réseaux routiers – Toutes classes**



Source : Comptes des transports en 2017

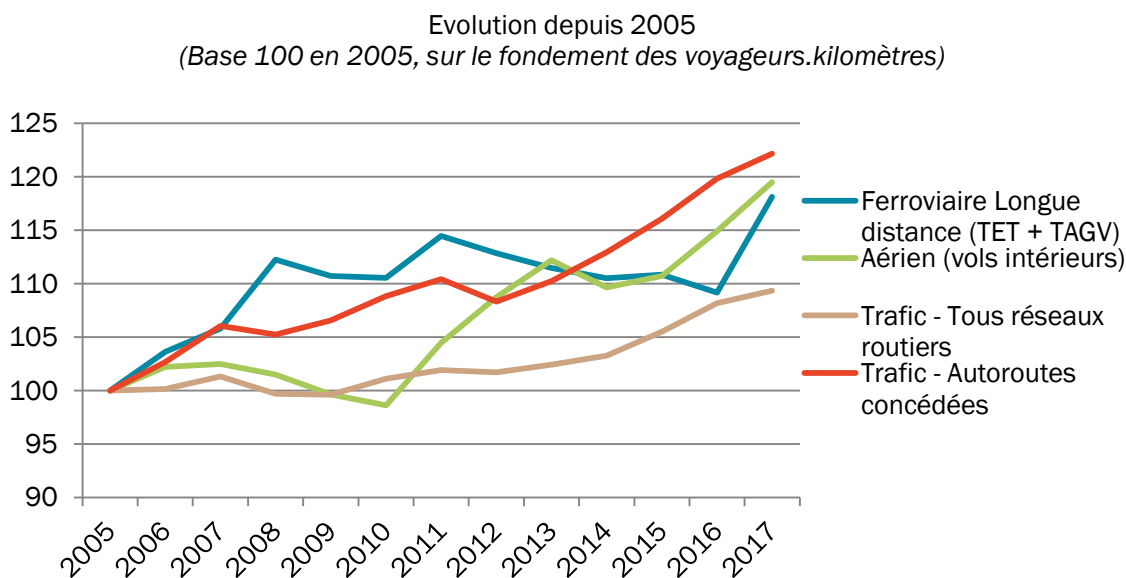
Il convient de relever que, contrairement à ce qui avait pu être observé ces dernières années, la mobilité routière a connu une croissance modérée en 2017, en comparaison des autres modes de transport, que ce soit l'avion, généralement dynamique, ou le train, qui a connu une forte progression cette année.

**Tableau 5 : Evolution du transport de voyageurs sur les différents réseaux et pour les différents modes de transport**



Sources : Comptes des transports en 2017, ASFA

Tableau 6 : Trafic de voyageurs longue distance pour les différents modes de transport



Source : Comptes des transports en 2017

## 2.2. Evolution des tarifs de péage

### Evolution tarifaire 2017

**+ 0,9 %**

 + 0,9 %

 + 1,0 %

En 2017, les tarifs ont augmenté, au 1<sup>er</sup> janvier ou au 1<sup>er</sup> février, de 0,9 % en moyenne, correspondant à une hausse de 0,9 % pour les VL et de 1,0 % pour les PL.

La dynamique est similaire pour les tarifs VL entre les réseaux historiques et les réseaux récents ; pour les PL, la croissance sur les réseaux historiques (+ 0,9 %) est moindre que sur les réseaux récents (+ 3,1 %). Ces hausses sont à rapprocher d'une évolution de l'inflation de référence de 0,4 % (IPC hors tabac d'octobre 2015 à octobre 2016).

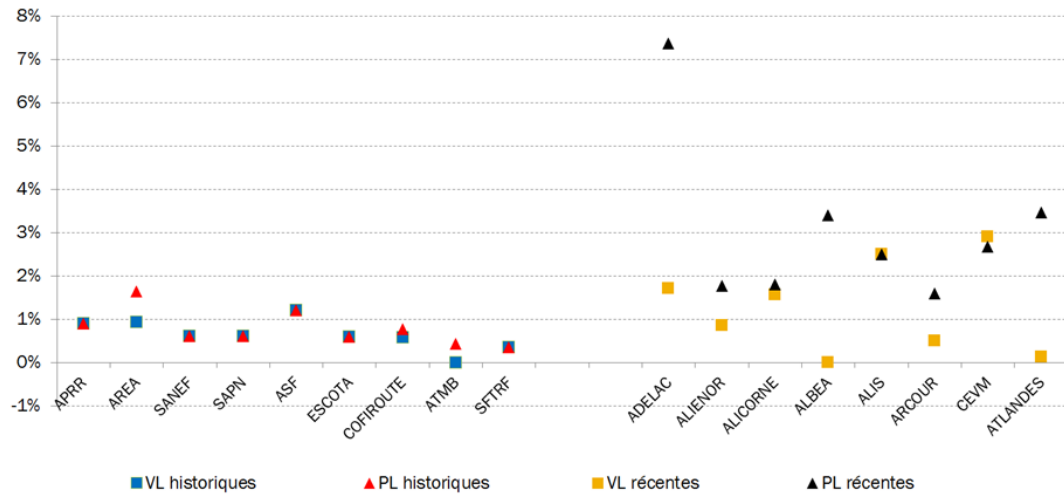
Sources : ASFA (trafic), DGITM/DIT/GCA (Comité des usagers du 25 janvier 2017 - Hausses tarifaires au 1<sup>er</sup> février 2017)

Cette hausse moyenne<sup>18</sup> masque toutefois des disparités selon les sociétés, en raison de la grande variété de leurs dispositions contractuelles. Les lois d'évolution tarifaire sont fonction de l'évolution d'un ou plusieurs indices (inflation, TP01, TP09, etc.), qui sont pondérés de manière différente d'une société à l'autre. Par ailleurs, si la loi d'évolution tarifaire est fixée initialement dans les contrats pour toute la durée de la concession, celle-ci peut faire l'objet d'amendements ponctuels pour quelques années en application d'un ou plusieurs avenants successifs aux contrats de concessions.

La dispersion des évolutions des tarifs de péage est illustrée par le schéma suivant.

<sup>18</sup> Il s'agit d'une moyenne des hausses tarifaires appliquées par chacune des sociétés, pondérée par les kilomètres parcourus pour les VL et les PL sur le réseau de chaque société, ce qui permet de refléter l'importance relative de chacune de ces sociétés dans le trafic global.

Tableau 7 : Evolution des tarifs VL et PL entre 2016 et 2017



Source : Etudes financières des SCA<sup>19</sup>

Pour une moitié des sociétés, la hausse intervenue en 2017 résulte de la simple application de la loi d'évolution tarifaire initialement prévue au contrat. Le tableau suivant présente pour ces sociétés la valeur de cette hausse pour les véhicules de classe 1 (voiture particulière).

<sup>19</sup> L'évolution affichée dans ce graphe est la hausse observée entre les tarifs moyens de 2016 et les tarifs moyens de 2017, qui participe directement à l'explication de la variation du chiffre d'affaires tiré du péage entre deux années. Dans le cas d'une hausse en février, 1/12<sup>ème</sup> du tarif moyen correspond au tarif de début d'année et 11/12<sup>ème</sup> du tarif moyen correspondent au tarif de fin d'année.

**Tableau 8 : Hausse effective<sup>20</sup> des tarifs (de classe 1) de péage appliquée en cours d'année 2017 pour les contrats sans hausse supplémentaire spécifique**

Société	Hausse 2017
Albéa	0,00 %
Adelac	2,33 %
Alicorne	1,01 %
A'liénor	0,77 %
Alis	2,94 %
Arcour	0,48 %
Cofiroute A86	4,34 %
ATMB (A40 – Autoroute Blanche)	0,00 %
SFTRF (A43 – Autoroute de la Maurienne)	0,35 %

Source : DGITM/ DIT/GCA (Comité des usagers du 25 janvier 2017 - Hausses tarifaires au 1<sup>er</sup> février 2017)

Pour les autres sociétés, qui représentent 93 % de la longueur totale du réseau, des hausses spécifiques contractualisées par avenant sont venues s'ajouter à celles résultant de l'application de la loi d'évolution prévue initialement par chaque contrat sur la durée de la concession.

Les hausses supplémentaires intervenues en 2017 correspondent au financement des investissements prévus dans les « contrats de plan »<sup>21</sup> ou à la compensation de la hausse de la redevance domaniale (RD) intervenue en 2013<sup>22</sup>.

Les hausses résultantes pour les sociétés concernées sont précisées dans le tableau suivant et détaillées en annexe 3.

<sup>20</sup> On distingue la hausse tarifaire « théorique », que prévoit le contrat de la SCA, de la hausse « effective », qu'appliquent en pratique les sociétés. L'écart observé peut généralement s'expliquer par deux causes : d'une part, la SCA peut faire le choix de ne pas appliquer toute la hausse autorisée, par exemple parce qu'elle suppose la demande fortement élastique et qu'elle craint une baisse de ses revenus en conséquence d'une réduction de la demande ; d'autre part, il est possible que les règles d'arrondi des tarifs ne permettent pas d'appliquer strictement le taux croissance prévu. De surcroît, certains contrats de concession prévoient des mécanismes de rattrapage de pertes et de remboursements de trop perçus constatés sur les années précédentes, dont l'étalement est, dans des conditions strictes, laissé à l'appréciation des sociétés.

<sup>21</sup> Sur les contrats de plan, voir annexe 1 « Cadre juridique des concessions autoroutières ».

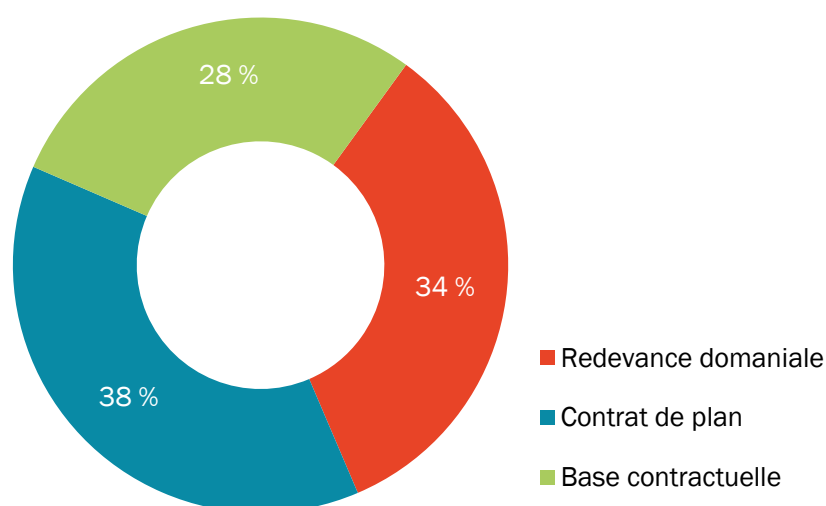
<sup>22</sup> Voir annexe 4, glossaire.

**Tableau 9 : Hausses effectives des tarifs (de classe 1) de péage en 2017 pour les contrats prévoyant des compensations spécifiques**

Société	Hausse 2017
APRR	0,90 %
Area	0,92 %
ASF	1,20 %
Atlandes	0,00 %
CEVM	3,06 % (été) 2,56 % (hors été)
Cofiroute (Interurbain)	0,57 %
Escota	0,59 %
Sanef	0,58 %
SAPN	0,58 %

Source : DGITM/ DIT/GCA (Comité des usagers du 25 janvier 2017 - Hausses tarifaires au 1<sup>er</sup> février 2017)

**Tableau 10 : Contribution des différentes composantes de la loi tarifaire à la hausse des tarifs de péage en 2017 pour les contrats prévoyant des compensations spécifiques**



Source : Contrats des sociétés concessionnaires

Alors que la hausse des tarifs de péage pour ces sociétés reflétait principalement (62,8 %) la compensation de la hausse de la redevance domaniale en 2016, cette dernière n'explique que 33,8 % de la variation de 2017. En effet, la compensation de la hausse de la redevance domaniale

est mise en œuvre par le biais de trois hausses consécutives des tarifs, entre 2016 et 2018, les hausses différant d'une année sur l'autre<sup>23</sup>.

En outre, les variations<sup>24</sup> de l'IPC, du TP01 et du TP09 sont respectivement passées de + 0,06 % à + 0,36 %, de - 3,17 % à + 2,88 % et de - 13,19 % à + 9,40 % entre 2015 et 2016, de sorte que la hausse tarifaire résultant des dispositions contractuelles initiales, qui représentait seulement 5,0 % de la hausse tarifaire totale en 2016, correspond à 28,4 % de la hausse tarifaire totale en 2017.

## 2.3. Modifications du réseau concédé

### 2.3.1. Avenants aux contrats existants

Les contrats existants n'ont fait l'objet d'aucun avenant en 2017.

En revanche, l'Autorité, qui est saisie de tout projet de modification des conventions de délégation existantes dès lors que celui-ci a un impact sur les tarifs de péage ou la durée de la concession, s'est prononcée au printemps 2017 sur 7 projets d'avenants destinés à mettre en œuvre le plan d'investissement autoroutier (PIA) annoncé par l'Etat en janvier de la même année.

Le plan d'investissement autoroutier portait initialement sur la réalisation de 57 opérations pour un coût global de construction estimé à 803,5 M€. Les investissements devaient être financés essentiellement par des hausses de péages, comprises entre 0,1 % et 0,4 % par an sur les années 2019, 2020 et 2021, et, à hauteur de 220 millions d'euros, par des subventions des collectivités locales.

Les opérations concernaient, dans leur majorité, la création ou l'aménagement d'échangeurs et de diffuseurs autoroutiers (483,9 M€), ainsi que des travaux d'amélioration d'insertion environnementale tels que des murs anti-bruit ou des passages à faune (237,3 M€).

Saisie pour avis le 13 mars 2017 sur les projets d'avenants aux contrats de concession entre l'Etat et les sociétés d'autoroutes APRR, Area, ASF, Escota, Cofiroute, Sanef et SAPN, l'Autorité s'est prononcée le 14 juin 2017, en appelant à leur révision sur plusieurs aspects (choix des opérations, coûts de travaux, de maintenance et d'exploitation pris en compte, taux de rémunération du capital retenu, clauses de partage des risques entre le concédant et le concessionnaire envisagées). S'agissant des modifications apportées au réseau concédé, l'Arafer a estimé qu'il n'apparaissait pas justifié de faire supporter par l'usager de l'autoroute le financement de 23 opérations qui représentaient environ 34% du coût total du plan, soit parce que les projets correspondaient à des obligations déjà prévues dans les contrats, soit parce qu'il n'était pas établi qu'ils étaient strictement nécessaires ou utiles à l'exploitation de l'autoroute (indépendamment d'autres motifs d'utilité).

Le Conseil d'Etat a examiné à son tour les projets d'avenants, et les avenants définitifs ont été signés et publiés au Journal officiel, le 30 août 2018 pour ceux concernant Sanef, SAPN<sup>25</sup> et Cofiroute<sup>26</sup> et le 8 novembre 2018 pour ceux concernant APRR, Area<sup>27</sup>, ASF et Escota<sup>28</sup>. Les

<sup>23</sup> A titre illustratif, le contrat de concession conclu entre l'Etat et APRR prévoit, pour compenser la hausse de redevance domaniale, une majoration des tarifs de péage de classe 1 de 0,81 % en 2016, de 0,22 % en 2017 et de 0,76 % en 2018.

<sup>24</sup> Les évolutions de l'IPC prises en compte sont calculées sur la base des indices à fin octobre publiés par l'Insee à fin octobre, tandis que celles des indices TP01 et TP09 sont calculées à fin décembre.

<sup>25</sup> Décret n° 2018-759 du 28 août 2018 approuvant des avenants aux conventions passées entre l'Etat et la Société des autoroutes du nord et de l'est de la France (Sanef) et entre l'Etat et la Société des autoroutes Paris-Normandie (SAPN) pour la concession de la construction, de l'entretien et de l'exploitation d'autoroutes et aux cahiers des charges annexés à ces conventions.

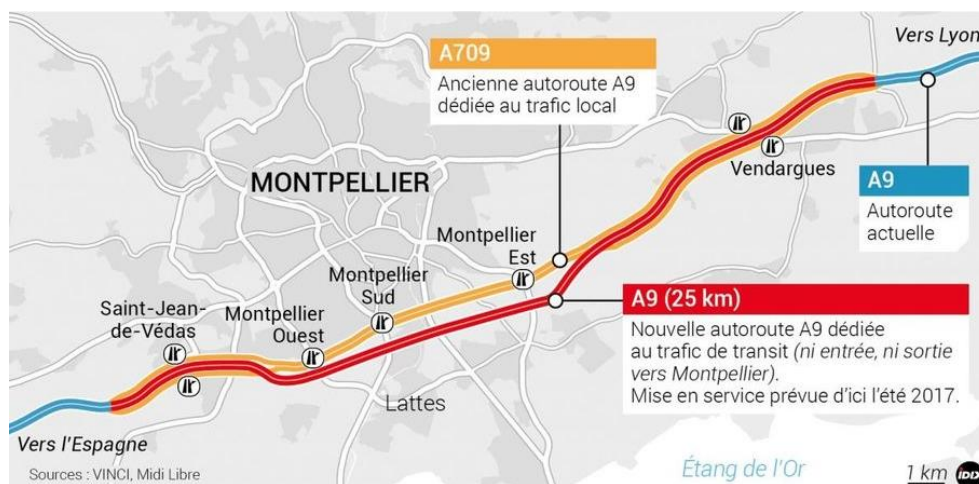
<sup>26</sup> Décret n° 2018-758 du 28 août 2018 approuvant le dix-huitième avenant à la convention passée entre l'Etat et la Compagnie financière et industrielle des autoroutes (Cofiroute) pour la concession de la construction, de l'entretien et de l'exploitation d'autoroutes et au cahier des charges annexé à cette convention.

<sup>27</sup> Décret n° 2018-960 du 6 novembre 2018 approuvant des avenants aux conventions passées entre l'Etat et la société des Autoroutes Paris-Rhin-Rhône (APRR) et entre l'Etat et la société des Autoroutes Rhône-Alpes (Area) pour la concession de la construction, de l'entretien et de l'exploitation d'autoroutes et aux cahiers des charges annexés à ces conventions.

recommandations de l'Autorité ont été pour partie prises en compte dans les avenants définitifs. L'Autorité dressera un bilan plus précis des évolutions apportées à ces avenants par rapport aux versions initiales dans la synthèse des comptes relative à l'exercice 2018.

### 2.3.2. Evolutions du périmètre du réseau autoroutier concédé

Le contrat de plan 2012-2016 d'ASF prévoyait le dédoublement de l'autoroute A9 au sud de l'agglomération de Montpellier, entre Saint-Geniès-des-Mourgues (à l'est) et Fabrègues (à l'ouest), l'ancienne autoroute étant destinée à l'accueil des flux locaux, et la nouvelle autoroute à 2 x 3 voies étant dédiée au trafic de transit.



Source : VINCI, Midi Libre

Autorisé par une décision ministérielle du 24 mai 2017, le dédoublement a été mis en service les 30 et 31 mai 2017 dans les deux sens. A la suite du basculement du trafic sur les nouvelles chaussées, les travaux d'achèvement sur l'ancien tracé et de démantèlement des anciennes barrières de péage en pleine voie se sont poursuivis durant le 2<sup>ème</sup> semestre 2017.

<sup>28</sup> Décret n° 2018-959 du 6 novembre 2018 approuvant des avenants aux conventions passées entre l'Etat et la société des Autoroutes du Sud de la France (ASF) et entre l'Etat et la société des Autoroutes Esterel, Côte d'Azur, Provence, Alpes (Escota) pour la concession de la construction, de l'entretien et de l'exploitation d'autoroutes et aux cahiers des charges annexés à ces conventions.

### 3. SYNTHÈSE ANNUELLE DES COMPTES DES CONCESSIONNAIRES

#### 3.1. Objet de la synthèse et sources d'information employées

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

Il convient de souligner que la présentation à l'échelle sectorielle n'a pas vocation à permettre d'apprécier l'économie générale des concessions. Cette analyse approfondie sera effectuée dans le cadre du rapport quinquennal de l'Autorité sur l'économie générale des conventions de délégation prévu par l'article L. 122-9 du code de la voirie routière. L'objet de la présentation des agrégats financiers est plutôt de permettre une lecture globale des comptes annuels des entreprises.

L'Autorité souhaite également rappeler les limites qu'un tel exercice impose, en particulier dans le cadre du modèle économique spécifique des concessions d'autoroutes. Ces dernières sont en effet marquées par une forte dépense d'investissement initiale financée par un recours important à l'emprunt. En vue de procéder au remboursement de ce dernier, un niveau de ressources important doit être dégagé sur une durée relativement longue, notamment lors de la phase de maturité qu'un certain nombre d'entre elles a désormais atteinte.

Pour proposer une vision sectorielle, l'Autorité s'est principalement appuyée sur les comptes consolidés, lorsqu'une SCA est filiale d'une autre (cas d'Escota pour ASF par exemple) et sur les études financières qu'elle collecte en application de sa décision n°2017-047, lorsqu'il n'y a pas de consolidation. Si cette approche revêt nécessairement des limites, elle permet, appliquée de manière identique aux années 2016 et 2017, d'étudier des évolutions annuelles à l'échelle du secteur.

Pour élaborer les fiches par société, l'Autorité s'est fondée sur les études financières communiquées par les sociétés. Le format des fiches présentées n'est donc pas celui des comptes sociaux mais celui, harmonisé par l'Autorité, de l'étude financière figurant dans la décision n°2017-047, qui permet d'afficher des informations comparables<sup>29</sup>.

**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, pour laquelle il n'existe aucune définition comptable<sup>30</sup>, ou sur le reclassement de certaines charges). Les données publiées dans la présente synthèse ne sauraient donc se substituer à celles de la communication financière des entreprises concernées.**

L'ensemble 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 avec diligence aux questions posées par ses services. Cependant, l'analyse menée par l'Autorité reste tributaire de la qualité des données transmises. L'Autorité constate que des améliorations sont encore possibles de ce point de vue pour quelques sociétés.

**Enfin, l'Autorité précise que certains chiffres présentés dans ce document, concernant l'exercice comptable 2016, peuvent différer légèrement, à la suite de corrections d'erreurs, de ceux publiés dans le cadre du précédent rapport. Les écarts concernant des indicateurs agrégés sont signalés par des astérisques.**

<sup>29</sup> Des précisions sur la méthode employée pour réaliser la synthèse à l'échelle sectorielle et les fiches sont apportées en annexe 4.

<sup>30</sup> Voir annexe 4, glossaire.



### 3.2. Éléments agrégés du secteur

**Chiffre  
d'affaires**

**10,1 Mds€**

**+ 3,4 %**

Le chiffre d'affaires des sociétés concessionnaires d'autoroutes est essentiellement composé (97,5 %) des recettes de péage, dont environ un tiers est issu de la circulation des PL et deux tiers de celle des VL.

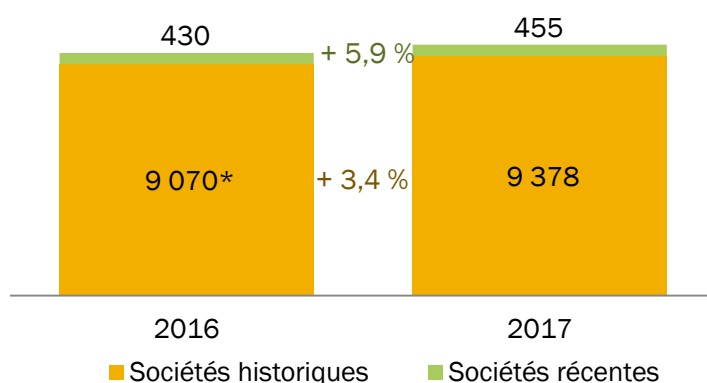
Il provient également des « redevances d'installations commerciales » dont s'acquittent notamment les gestionnaires d'aires de services (distribution de carburant, restauration, etc.), les opérateurs de télécommunications (redevance pour l'utilisation des fibres et pylônes le long des voies) et de produits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

Le chiffre d'affaires du secteur s'est globalement apprécié de 3,4 % entre 2016 et 2017. Cette hausse reflète :

- une hausse de 3,5 % du produit des péages, qui s'explique essentiellement par le dynamisme du trafic en 2017 (+ 1,9 %), notamment le trafic des poids lourds (+ 4,7 %), mais aussi par les hausses tarifaires appliquées par les sociétés concessionnaires en application de leurs contrats respectifs (+ 0,9 %) ; 0,7 point de hausse du chiffre d'affaires ne provient cependant pas directement de la croissance du trafic ou des tarifs : les évolutions du mix VL/PL, de la structure tarifaire des réseaux autoroutiers et des remises faites aux abonnés participent également à la croissance du chiffre d'affaires du péage<sup>31</sup> ;
- une hausse de 0,9 % des revenus des activités annexes, qui avaient diminué en 2016, compte tenu a priori de la proportion alors importante des aires de service en travaux.

En 2017, les recettes de péage des sociétés récentes ont crû de 5,9 %, contre 3,4 % pour les sociétés historiques. Outre l'évolution constatée du trafic, en moyenne plus soutenue sur les réseaux récents, cet écart s'explique par un dynamisme tarifaire plus important pour certaines d'entre elles (CEVM, Alis et Adelaç), conformément aux dispositions applicables de leurs contrats de concession.

**Tableau 11 : Recettes de péage des sociétés concessionnaires (M€)**



<sup>31</sup> L'effet « mix VL/PL » capte l'évolution différenciée des trafics VL et des trafics PL : dans la mesure où les tarifs de péage applicables aux PL sont plus élevés que ceux des VL, l'évolution du trafic PL est porteuse d'un effet volume, mais aussi d'un effet prix supplémentaire.

L'effet « structure tarifaire » s'explique par la forte hétérogénéité historique des tarifs kilométriques selon les différentes sections de chacun des réseaux concédés : une même évolution de trafic n'a donc pas le même impact sur le chiffre d'affaires selon qu'elle est constatée sur une section fortement ou faiblement tarifée.

Les remises aux abonnés, qui concernent essentiellement les poids lourds, sont sujettes à des variations importantes en fonction des évolutions des politiques d'abonnement décidées par chacune des sociétés.

## EBITDA

7,3 Mds€

+ 4,6 %

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

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

L'EBITDA du secteur s'accroît de 4,6 % entre 2016 et 2017, soit un rythme supérieur à celui du CA (+ 3,4 %). Par conséquent, le taux de marge d'EBITDA (ratio EBITDA /chiffre d'affaires) progresse de 0,8 point, à 72,8 %<sup>32</sup>.

Cette évolution correspond à celle observée pour l'EBITDA des neuf sociétés historiques, qui progresse de 4,5 % entre 2016 et 2017.

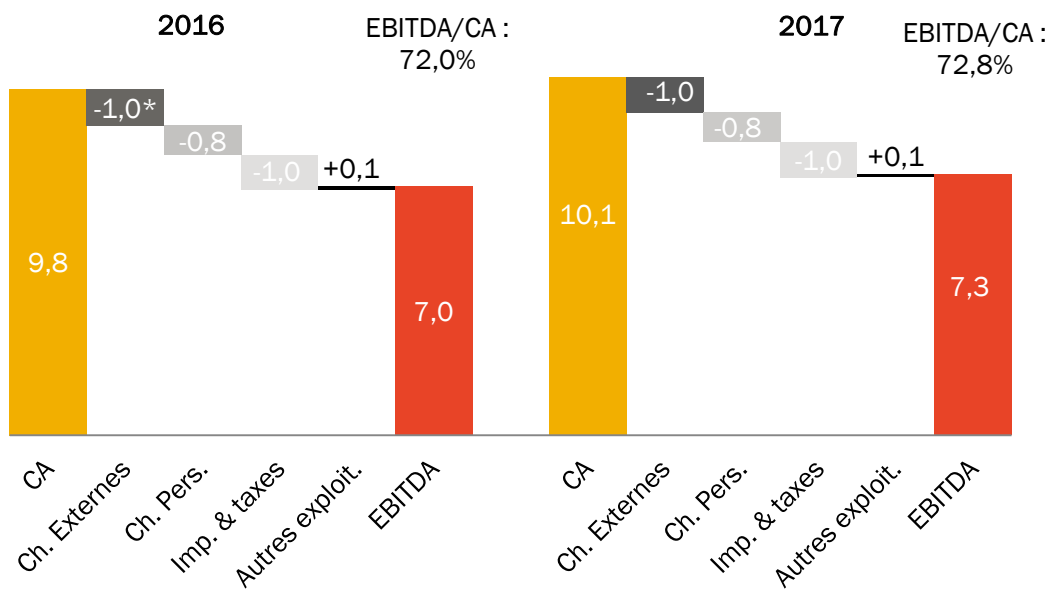
Cette évolution reflète la maîtrise des différents postes de charge courantes de l'ensemble du secteur :

- Les achats et charges externes (1012 M€) ont baissé de 2,2 % sous l'effet, notamment, de reprises de provisions concernant la redevance domaniale, de la maîtrise, pour les sociétés historiques, des charges de gros entretien mais également, dans une moindre mesure, des charges d'entretien courant, ainsi que de la baisse du poste « autres prestations et charges externes » (correspondant aux contrats d'exploitation) ;
- Les charges de personnel (822 M€) ont également diminué de 0,9 %, essentiellement sous l'effet des variations de provisions, notamment pour engagements sociaux différés (retraites, mutuelles, etc.) ; la décroissance (-2,6 %) persistante des effectifs au sein des sociétés historiques est un autre facteur de réduction des charges de personnel (338 ETP en moins en 2017) ;
- Les impôts et taxes, hors redevance domaniale (988 M€) augmentent de 2,2 % en 2017, hausse contenue qui s'explique par la progression modérée du trafic entre 2016 et 2017 et par une inflation demeurée faible ;
- Enfin, le poste « autres produits et charges d'exploitation » (76 M€) baisse de 20,9 %.

Finalement, la progression contenue des charges d'exploitation (+ 0,4 %) permet d'expliquer que la croissance de l'EBITDA ait été supérieure à celle du chiffre d'affaires.

<sup>32</sup> La moyenne de la marge d'EBITDA pour les 120 premières valeurs françaises (SBF 120) se situe à environ 22,5 % en 2017 (données Reuters, calcul Arafer). Il convient cependant de relever que ces 120 entreprises n'ont pas nécessairement la même intensité capitalistique que les SCA.

Tableau 12 : Chiffre d'affaires et EBITDA (Mds€)



## Résultat d'exploitation

5,4 Mds€

+ 3,0 %

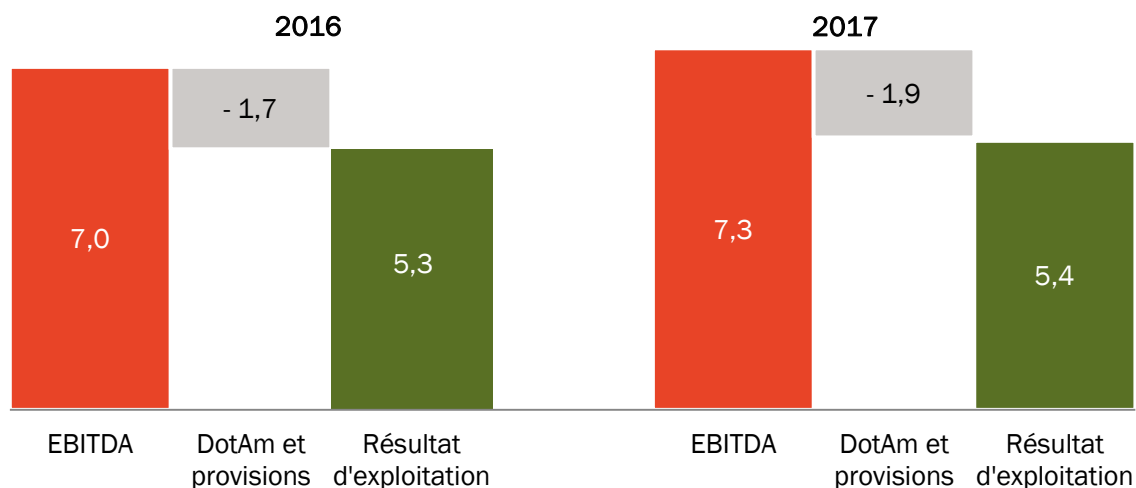
Le résultat d'exploitation mesure la performance opérationnelle de la société, après déduction des dotations aux amortissements, mais avant prise en compte des coûts de financement.

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

Le résultat d'exploitation du secteur progresse (+ 3,0 %) moins rapidement que le chiffre d'affaires en 2017. Par conséquent, la marge d'exploitation baisse légèrement, de 0,2 point, pour s'établir à 54,0 %. Cette progression moins rapide du résultat d'exploitation que celle de l'EBITDA s'explique par :

- une progression importante des dotations aux amortissements (+ 3,9 %, soit 68 M€), avec la mise en service de nouveaux investissements comme ceux liés au doublement de l'A9 à Montpellier, mais également sous l'effet de la progressivité des amortissements, dans le cas des SCA récentes<sup>33</sup> ;
- une forte hausse des provisions (+ 98 M€), liée à d'importantes reprises de provisions effectuées en 2016, qui ne se sont pas reproduites en 2017 ; ces reprises de provisions correspondaient à la révision à la baisse des indices TP01 et TP09 utilisés pour évaluer les coûts de maintien en état de l'infrastructure.

Tableau 13 : EBITDA et Résultat d'exploitation (Mds€)



<sup>33</sup> Pour les SCA récentes, les immobilisations corporelles du domaine concédé font l'objet d'un amortissement de caducité calculé en fonction du trafic constaté ou du chiffre d'affaires.

## Résultat net

2,8 Mds€

- 1,4 %

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

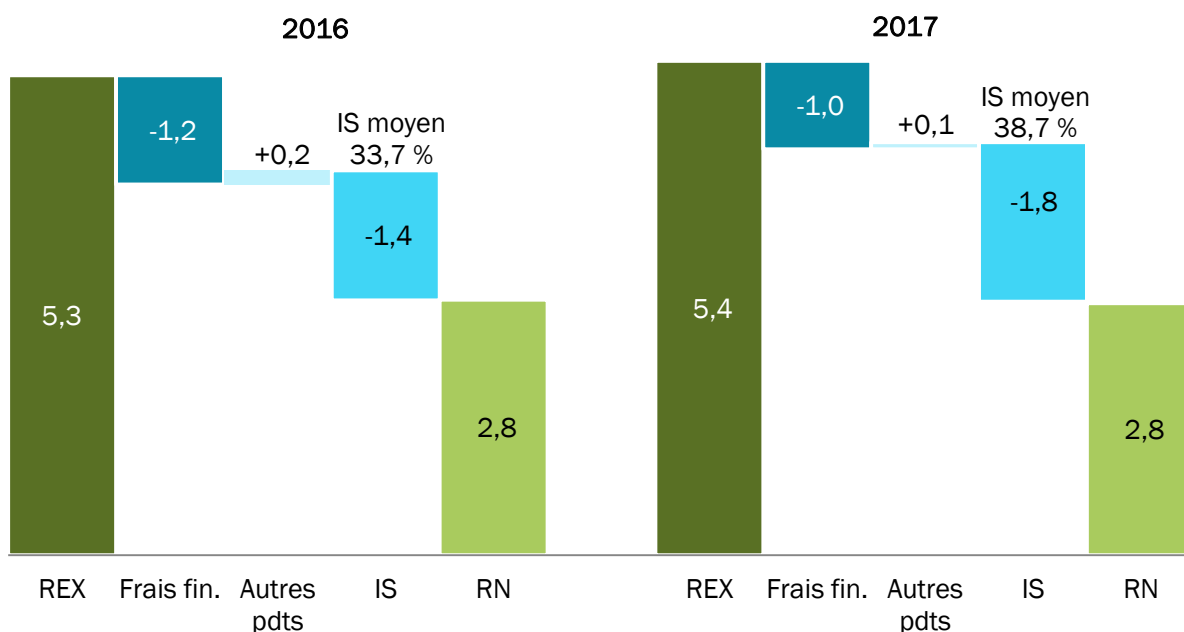
Son interprétation, en tant qu'indicateur de mesure de la performance économique du secteur, doit donc se faire avec une prudence particulière.

Le résultat net du secteur baisse de 1,4 % entre 2016 et 2017. La marge nette diminue et s'établit à 27,5 %, contre 28,9 %\* précédemment.

La diminution du résultat net sectoriel s'explique principalement par l'évolution du résultat net des sociétés historiques qui, pour des raisons spécifiques à l'exercice 2017, affiche une baisse (- 1,7 %).

En effet, la charge d'impôt sur les sociétés enregistre une hausse accentuée entre 2016 et 2017 (+ 22,4 %, soit 321 M€). Or cette hausse ne provient pas uniquement de l'augmentation du résultat imposable des sociétés considérées. Les très grandes entreprises, assujetties en 2017 à une contribution exceptionnelle, ont connu une majoration de leur taux d'imposition.

Tableau 14 : Résultat d'exploitation et résultat net (Mds€)



---

### **Zoom sur la contribution exceptionnelle à l'impôt sur les sociétés des très grandes entreprises**

*La loi de finances rectificative pour 2012 a instauré la contribution additionnelle à l'IS, ou taxe de 3% sur les revenus distribués (par les têtes des groupes d'intégration fiscale – les dividendes intragroupe n'étant pas considérés).*

*Cette taxe s'appliquait aux entreprises françaises et étrangères redevables de l'impôt sur les sociétés en France, à l'exception des entreprises de moins de 250 salariés et dont le chiffre d'affaires annuel n'excédait pas 50 millions d'euros ou dont le total du bilan était inférieur à 43 millions d'euros. Le cas échéant, les seuils étaient appréciés au niveau du groupe.*

*Le 6 octobre 2017, le Conseil constitutionnel a invalidé cette contribution additionnelle de 3 % sur les revenus distribués.*

*Afin de compenser le coût pour le Trésor de cette décision, la loi de finances rectificative pour 2017 a introduit :*

*- Une contribution exceptionnelle qui concernait toutes les entreprises réalisant un chiffre d'affaires supérieur à 1 Md€ et s'établissait à 15 % de l'impôt sur les sociétés de l'exercice, déterminé avant imputation des réductions et crédits d'impôt (ce qui portait le taux marginal d'impôt sur les sociétés à 39,4 %) ;*

*- Une contribution additionnelle dont devaient s'acquitter les entreprises réalisant un chiffre d'affaires égal ou supérieur à 3 Mds€, en plus de la contribution exceptionnelle, et qui s'évaluait par l'application du même taux de 15 % à la même assiette (ce qui portait le taux marginal d'impôt sur les sociétés à 44,4 %).*

*Ces deux contributions étaient dues pour le seul exercice 2017.*

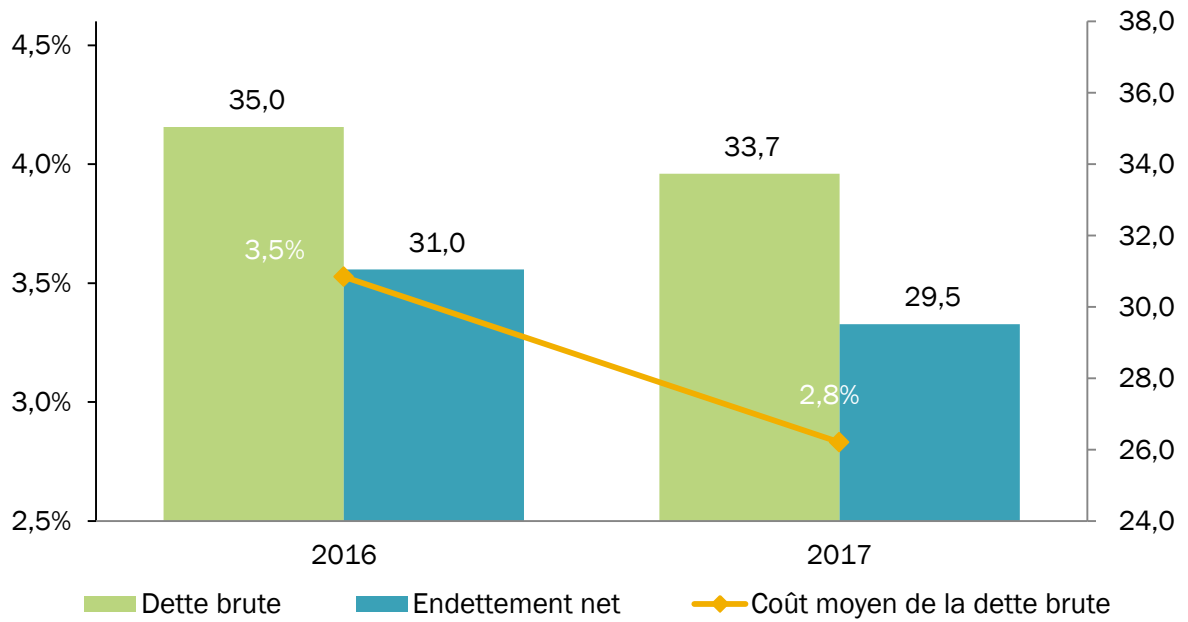
*Il convient de relever que si ces deux contributions se traduisent par un accroissement de la charge fiscale pour les sociétés concernées, les groupes qui ont acquitté la taxe de 3 % sur les dividendes avant qu'elle ne soit jugée anticonstitutionnelle sont fondés à en obtenir la restitution, accompagnée des intérêts de retard. Une société supportant une charge d'IS accrue peut ainsi appartenir à un groupe bénéficiant in fine d'une restitution de la taxe de 3 %, ce qui ne transparaîtra pas dans ses propres comptes*

---

Le résultat net global des sociétés récentes, quant à lui, s'améliore encore nettement et devient positif en 2017 (1 M€ contre - 7 M€ en 2016) : Atlandes affichant désormais un résultat positif, 5 des 8 SCA récentes sont bénéficiaires en 2017.

Par ailleurs, les sociétés concessionnaires ont à nouveau bénéficié de diminutions importantes de leurs charges financières (- 19,1 %, soit 229 M€). D'une part, elles ont réduit leur encours de dette ; d'autre part, elles ont bénéficié pour leurs opérations de refinancement de la faiblesse des taux d'intérêt en 2017. Par exemple, la dette obligataire levée au cours de l'année 2017 par les seuls groupes APRR, ASF et Cofiroute a représenté 14,4% de l'encours de dette brute de ces groupes à fin 2017. Ainsi, le coût moyen de la dette brute dans son ensemble a continué de diminuer : il est passé de 3,5 % en 2016 à 2,8 % en 2017.

Tableau 15 : Dette brute et endettement (Mds€)



## Flux de trésorerie opérationnels

4,5 Mds€

+ 1,0 %

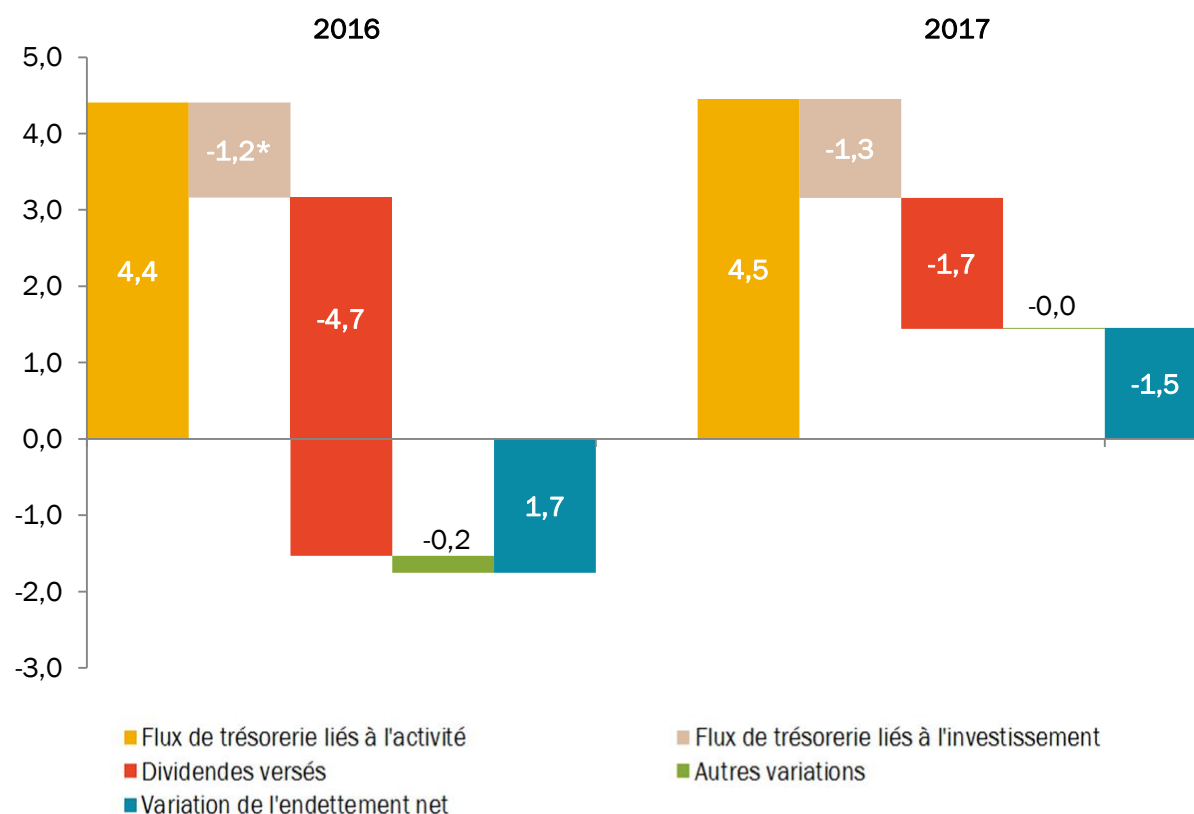
Les flux de trésorerie opérationnels résultent de la différence entre les encaissements et les décaissements liés à l'activité récurrente de la société.

Ces flux de trésorerie sont calculés après déduction de l'impôt sur les sociétés et des charges de la dette, mais ne prennent pas en compte 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 ont faiblement progressé (+ 1,0 %) entre 2016 et 2017. En neutralisant l'effet de l'augmentation de l'IS, la progression de ces flux aurait été notablement supérieure (+ 9,0 %).

En 2017, ces flux de trésorerie opérationnels ont été affectés, dans des proportions similaires, au versement de dividendes, au désendettement et à l'investissement.

Tableau 16 : Affectation des flux de trésorerie liés à l'activité (Mds€)



Autres variations : liées par exemple aux soultes de refinancement ou à des valorisations d'actifs en comptes consolidés.



## Dépenses d'investissement

1,3 Md€

+ 4,1 %

Les dépenses d'investissement (nettes des cessions d'actifs qui sont marginales pour le secteur en 2017) ont augmenté entre 2016 et 2017 (+ 4,1 %, soit 51 M€), essentiellement sous l'effet de la mise en œuvre des contrats de plan<sup>34</sup>. La quasi-totalité des investissements sur autoroutes concédées est portée par les sociétés historiques (99,7 %), les investissements des sociétés récentes étant presque nuls. En effet, ces dernières n'ont, pour la plupart, pas encore initié de cycles de renouvellement de leurs infrastructures. Par conséquent, le ratio investissements / actifs concédés mis en service est de 5,0 % pour les sociétés historiques et de 0,1 % pour les sociétés récentes.

Tableau 17 : Répartition de l'actif du secteur autoroutier concédé (Mds€)

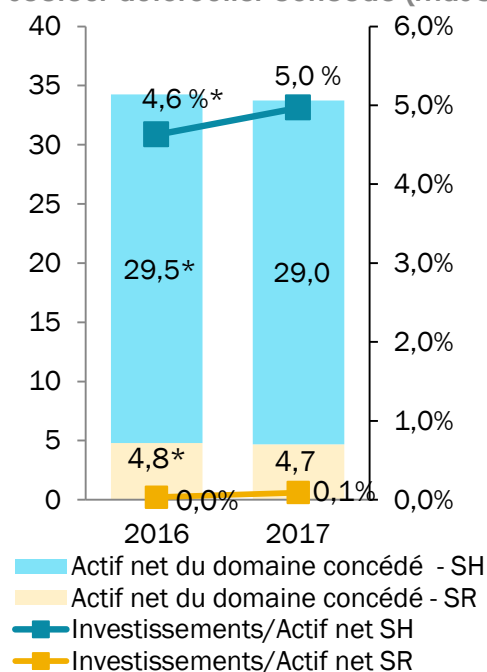
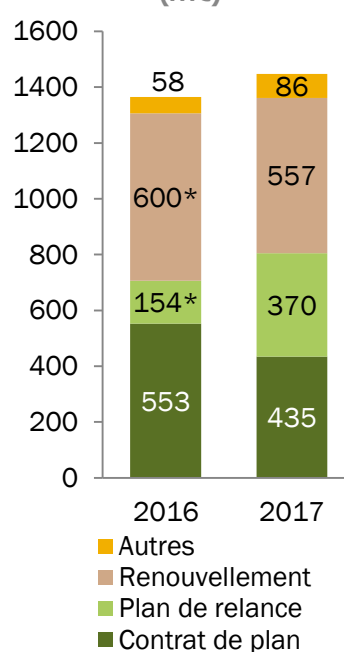


Tableau 18 : Investissements réalisés (M€)



Par ailleurs, plus de la moitié des investissements du secteur, en 2016 comme en 2017, correspondent à des investissements d'extension et de modernisation du réseau réalisés en application des contrats de plan et du plan de relance autoroutier, qui ne concernent que les sociétés concessionnaires historiques. A titre d'exemple, les investissements suivants peuvent être mentionnés : le dédoublement de l'A9 dans le cadre du contrat de plan signé avec ASF, la réalisation de la liaison A6-A89 dans le cadre du contrat de plan conclu avec APRR ou encore l'aménagement de l'A48-A480 dans le cadre du plan de relance signé avec Area.

<sup>34</sup> Un écart peut être observé entre les dépenses d'investissements, qui correspondent à des décaissements, et les montants correspondant aux investissements réalisés, qui ne se traduisent pas nécessairement par un décaissement au cours de l'exercice comptable considéré. Par ailleurs, ce sont les études financières qui ont permis de réaliser la décomposition des investissements par nature, tandis que l'évaluation des flux de trésorerie a été réalisée à partir des états comptables.

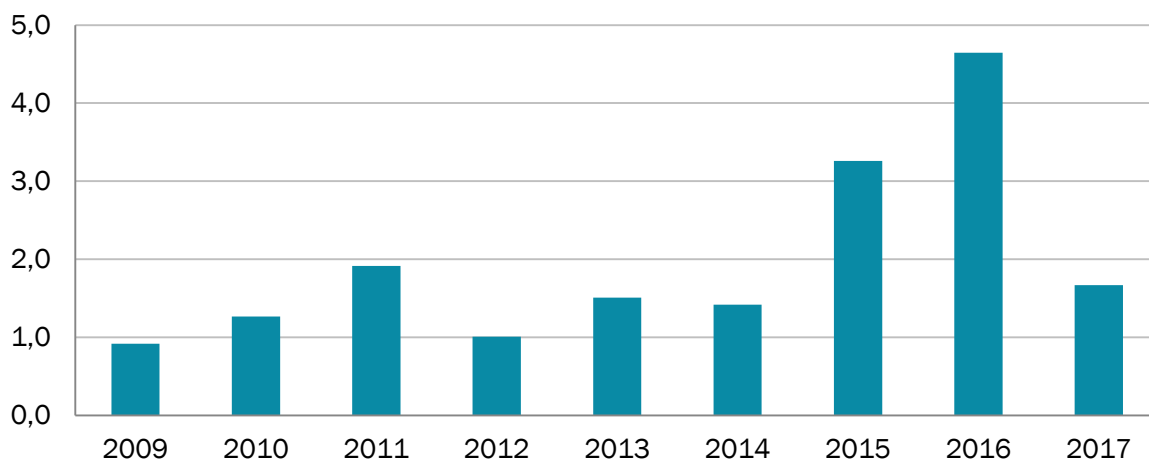


Les dividendes versés par les sociétés concessionnaires historiques enregistrent une baisse très importante (63,5 %) et s'établissent à 1,7 Md€ en 2017, après deux années de versements exceptionnels.

La quasi-totalité des versements de dividendes du secteur provient des quatre groupes de sociétés concessionnaires du réseau historique (ASF-Escota, Cofiroute, APRR-Area, Sanef-SAPN). Les sociétés récentes ne versent des dividendes qu'épisodiquement ou dans des proportions moindres : cet écart s'explique pour partie par la part du réseau autoroutier total concédé à ces groupes (93,7 %), mais surtout par la maturité des concessions qu'elles exploitent.

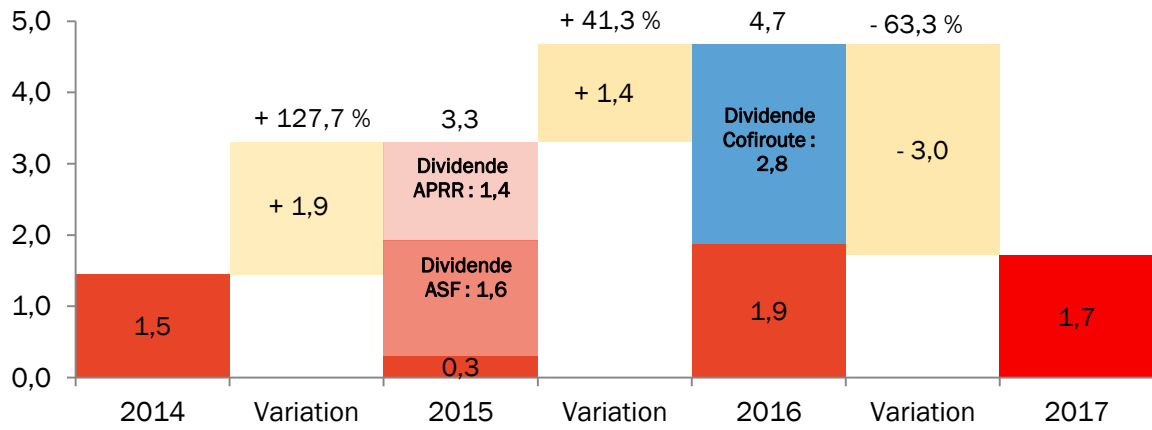
Pour rappel, si le taux de distribution moyen de dividendes peut être un indicateur pertinent, sur le long terme, de mesure de la performance économique et financière, les variations constatées dans le volume de distribution ne peuvent permettre d'apprécier l'évolution de la santé financière de ces groupes d'une année sur l'autre. 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 de l'exercice.

**Tableau 19 : Dividendes versés (Mds€)**



Pour l'année 2017, la forte diminution du volume de dividendes s'explique principalement par le versement par Cofiroute d'un dividende de 0,2 Md€, contre 2,8 Mds€ en 2016, l'entreprise n'ayant pas effectué de versements sur les exercices 2014 et 2015. ASF contribue également à cette réduction : après avoir réduit d'un tiers son dividende (passé de 1,6 Md€ à 1,0 Md€) entre 2015 et 2016, elle a divisé par deux les montants distribués (passés de 1,0 Md€ à 0,4 Md€) entre 2016 et 2017. A l'inverse, Sanef et APRR ont versé des dividendes plus importants en 2017 (respectivement 0,4 Md€ et 0,7 Md€) qu'en 2016 (respectivement 0,3 Md€ et 0,6 Md€).

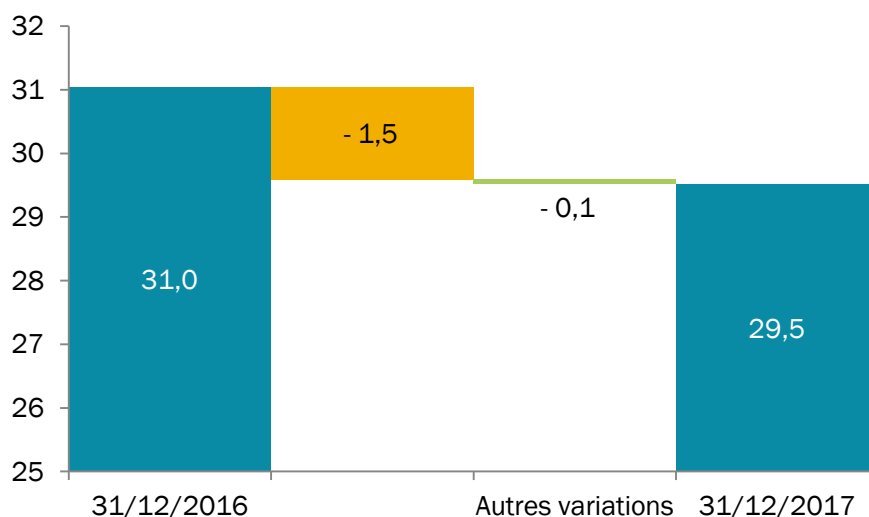
Tableau 20 : Dividendes versés (Mds€)





L'endettement financier net diminue de 1,5 Md€ en 2017, soit une baisse de 4,9 %. Cette évolution s'explique pour moitié par une réduction de la dette d'ASF-Escota, pour un quart par le désendettement net de Cofiroute et, plus marginalement, par la diminution des dettes nettes d'APRR et d'Atlantes.

**Tableau 21 : Variation de l'endettement financier net entre le 31 décembre 2016 et le 31 décembre 2017<sup>35</sup> (Mds€)**



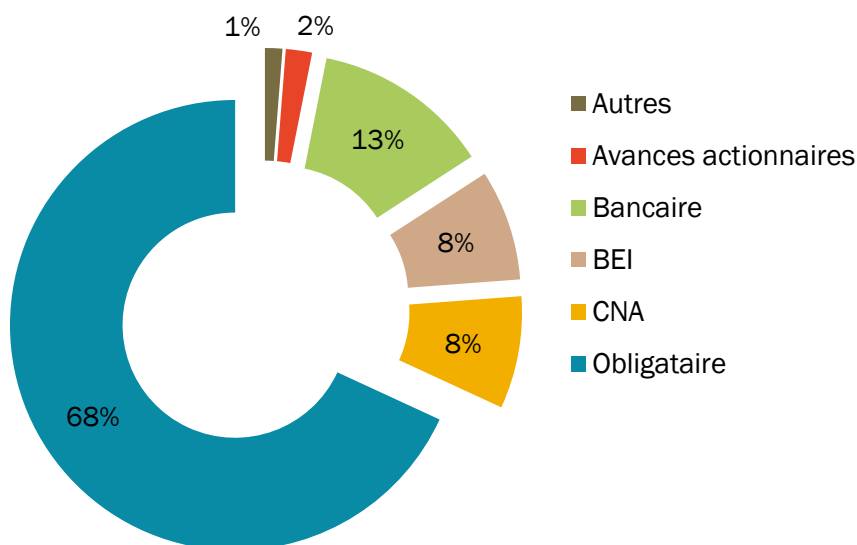
Cette réduction de l'endettement financier net se traduit par une amélioration des indicateurs de soutenabilité de la dette de long terme.

En effet, le levier financier du secteur (dette nette/EBITDA) s'améliore en 2017 (en passant de 4,42\* en 2016 à 4,02 en 2017), sous l'effet conjugué de l'accroissement de l'EBITDA et de la réduction de l'endettement net des sociétés.

L'endettement net représente 6,63 fois les flux de trésorerie opérationnels (avant investissements mais après paiement des intérêts financiers) dégagés en 2017, en amélioration par rapport à 2016 (7,05\*).

<sup>35</sup> Pour rappel, l'endettement financier net de Cofiroute avait connu une forte croissance entre 2015 et 2016, compte tenu de l'important dividende versé par la SCA, venu absorber le stock de trésorerie accumulé en 2014 et en 2015.

Tableau 22 : Structure de la dette du secteur autoroutier en 2017

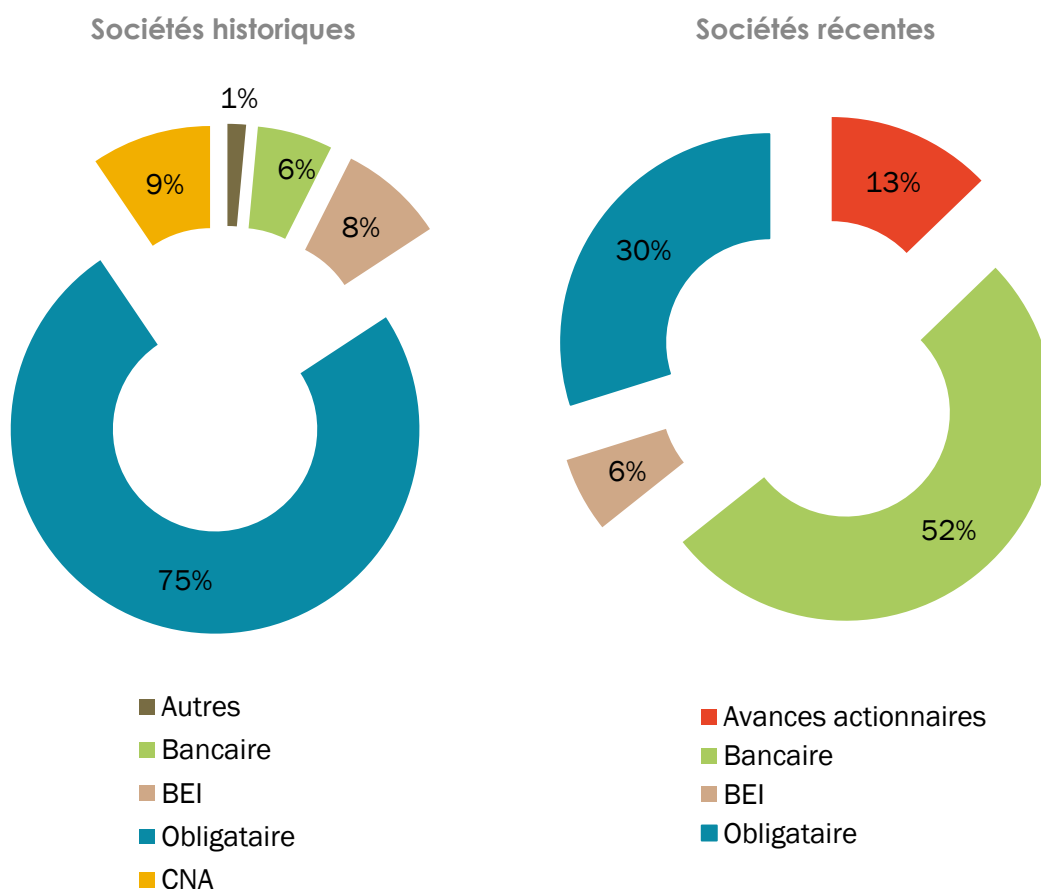


En 2017, la dette du secteur est composée pour plus des deux tiers d'emprunts obligataires contractés directement par les sociétés concessionnaires auprès des marchés financiers. Le poids de la dette obligataire dans le secteur s'est accru par rapport à 2016, où il représentait 57,4 % des encours. Simultanément, le poids de la dette bancaire, contractualisée auprès d'organismes de crédit ou des banques spécialisées dans le financement de projets d'infrastructure, a diminué, passant de 18,5 % à 13,0 %. Cette évolution va de pair avec la maturité du secteur, ainsi que l'illustre la comparaison de la composition des dettes des SCA historiques et récentes effectuée ci-après.

Les emprunts portés par la Caisse Nationale des Autoroutes (CNA)<sup>36</sup> correspondent essentiellement à des dettes « historiques » antérieures à la privatisation. L'encours de la CNA représente désormais 2,6 Mds€ et correspond essentiellement à des prêts contractés antérieurement à 2005, même si les sociétés à capitaux publics ATMB et SFTRF continuent d'avoir accès à ce mode de financement.

<sup>36</sup> Voir annexe 4, glossaire.

Tableau 23 : Structures comparées de la dette des sociétés historiques et récentes en 2017



La comparaison des dettes des sociétés historiques et des sociétés récentes met en évidence le poids beaucoup plus important de la dette bancaire pour ces dernières. Cet écart s'explique par le fait que :

- la dette des sociétés récentes est en grande partie constituée d'une dette dite « de construction », généralement contractualisée auprès d'établissements spécialisés en financement de projets,
- les conditions d'emprunt des sociétés récentes auprès des marchés financiers sont moins avantageuses, du fait de leur surface financière plus réduite et de leur plus grande sensibilité aux aléas.

### 3.3. Eléments par société

Les éléments de synthèse des comptes de chaque société sont présentés en annexe 5.

## CONCLUSION

L'analyse des comptes des SCA à un niveau agrégé fait ressortir deux éléments principaux en 2017.

**Globalement, les indicateurs de performance propres au secteur demeurent très positifs.**

Le chiffre d'affaires s'établit à 10,1 Mds€, en hausse de 3,4 % ; les recettes générées par le péage restent en hausse (+ 3,5 %), même si cette hausse est moins importante que lors du précédent exercice. De même, l'EBITDA s'est à nouveau accru sur la période (+ 4,6 %).

Cette performance est portée par le dynamisme du trafic, PL en particulier, même si l'évolution observée pour les VL est moins forte que précédemment, et par les gains d'efficacité des SCA, qui voient leurs charges d'exploitation augmenter faiblement (+ 0,4 %).

La marge d'EBITDA du secteur a continué à s'améliorer en 2017, pour atteindre 72,8 %. Au-delà des variations propres à chaque SCA, liées à ses caractéristiques spécifiques (société historique ou récente, mature ou en phase de « ramp up », etc.), la poursuite de cette tendance à long terme au niveau sectoriel dépendra toutefois des aléas auxquels l'activité des SCA est soumise (notamment le plus ou moins grand dynamisme de la croissance économique) ou encore de leur capacité à réaliser de nouveaux gains d'efficacité.

Au-delà des revenus et des charges d'exploitation, les SCA continuent de voir leurs charges financières diminuer, sous le double effet de leur désendettement et des conditions de refinancement favorables, avec des taux d'intérêt qui demeurent faibles en 2017. Toutefois, la remontée des taux d'intérêt anticipée pourrait limiter, à l'avenir, les opportunités de refinancement pour les SCA.

Pour les SCA, 2017 est également une année de croissance sur le plan des investissements (1,3 Md€, en hausse de 4,1 %), toujours portés par les sociétés historiques qui étendent et modernisent leur réseau en application des contrats de plan et du plan de relance autoroutier.

Enfin, les SCA, prises dans leur ensemble, ont versé des dividendes (1,7 Md€) qui certes diminuent nettement par rapport à ceux versés en 2015 (3,3 Mds€) et en 2016 (4,7 Mds€), mais dont l'ordre de grandeur reste comparable à ce qui a pu être observé sur plus longue période.

**Toutefois, l'exercice 2017 est marqué par un événement fiscal non spécifique aux concessionnaires autoroutiers, impactant de manière négative mais transitoire le résultat net du secteur.**

En effet, les SCA dans leur ensemble affichent, de façon conjoncturelle, un résultat net (2,8 Mds€) en baisse (- 1,4 %), compte tenu d'une mesure fiscale mise en œuvre à titre exceptionnel en 2017, qui a pour effet de faire passer de 2016 à 2017 la charge d'impôt sur les sociétés de 1,4 Md€ à 1,8 Md€. Il reste que cette baisse est modérée et que le secteur demeure largement bénéficiaire.

## **ANNEXES**

Annexe 1 – Cadre juridique des concessions autoroutières

Annexe 2 – Historique du secteur

Annexe 3 – Détail des composantes des hausses tarifaires pour les contrats comportant des hausses spécifiques

Annexe 4 – Synthèse des comptes – Méthodologie

Annexe 5 – Fiches par société



## Annexe 1 : Cadre juridique des concessions autoroutières

La concession autoroutière est un contrat administratif par lequel l'Etat 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'Etat (seul à être compétent sur ce type d'infrastructures) transfère notamment au concessionnaire le risque de construction et d'exploitation (surcoûts liés aux aléas de réalisation par exemple) des ouvrages ainsi que le risque « trafic » (et donc le risque « recettes ») pour une période donnée.

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

- la **convention de concession** est le texte, relativement succinct, actant la mise en concession d'une autoroute et précisant : 1) la société concessionnaire titulaire de la concession et l'objet de la convention (le financement, la conception, la construction, l'entretien, l'exploitation et la maintenance d'une autoroute), 2) l'engagement du concessionnaire d'assurer cette mission à ses frais et à ses risques et périls et 3) l'autorisation de la perception des péages sur les sections et ouvrages concernés ;
- le **cahier des charges**, annexé à la convention, constitue, avec ses différentes annexes, le cœur du contrat ; il détaille précisément 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'Etat et, depuis le 1<sup>er</sup> 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'Etat et, depuis le 1<sup>er</sup> février 2016, après avis de l'Autorité dès lors qu'ils ont un impact sur le niveau des tarifs de péage ou sur la durée de la concession. Ils sont négociés entre l'Etat et le concessionnaire mais peuvent aussi être imposés par l'autorité concédante.

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

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

## Annexe 2 : Historique du secteur

Au début des années 1950, l'Etat 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 pour une durée prédéfinie en contrepartie, pour ces sociétés, du droit à percevoir un péage auprès des usagers.

Le secteur a connu, notamment au gré des difficultés économiques rencontrées, plusieurs phases de restructuration à la fin des années 1980 (fusions de sociétés) et des années 1990 (filialisation de certaines sociétés), qui ont abouti au début des années 2000 à l'existence de huit sociétés d'économie mixte (ASF, Escota, APRR, AREA, Sanef, SAPN, ATMB et SFTRF) et d'une société à capitaux privés (Cofiroute).

Le réseau autoroutier concédé s'est développé par des « adossements » successifs de nouvelles sections à construire aux concessions existantes. L'objectif était d'assurer une partie du financement de sections de moins en moins rentables par une hausse des recettes tirées de l'exploitation des sections déjà exploitées, voire par l'allongement de la durée de la concession. Ce procédé a permis de réaliser de nombreux itinéraires dits « d'aménagement du territoire ».

La réglementation communautaire en matière d'attribution de marchés et de concession de travaux, ainsi que les procédures ouvertes par la Commission européenne dans les années 1990 et les avis et décisions du Conseil d'Etat<sup>37</sup> rendus à la même époque ont conduit à limiter fortement le recours à cette pratique. Les concessions autoroutières font désormais l'objet d'une procédure de mise en concurrence conforme aux règles européennes et françaises en matière de commande publique. Chaque nouvel ouvrage fait ainsi l'objet d'un contrat de concession spécifique, exécuté en règle générale par une société de projet, qui regroupe un ou plusieurs constructeurs, un ou plusieurs financeurs, et un exploitant. 9 des 19 contrats de concession en cours (représentant 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, les recettes de péage permettant aujourd'hui d'amortir les coûts de construction (y compris les investissements supplémentaires pouvant être convenus dans le cadre d'avenants) et les coûts de financement associés ;
- de l'autre, des sociétés concessionnaires « nouvelles », dont les investissements lourds sont encore récents ou en cours et pour lesquelles les recettes ne sont parfois pas encore suffisantes pour dégager un résultat positif.

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

---

<sup>37</sup> Dont, notamment, celui ayant conduit à l'annulation de l'adossement du tunnel A86 Duplex à la concession autoroutière de Cofiroute.

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

Société	Motif de la hausse	Mode de calcul	Hausse 2017
APRR	Base contractuelle	70 % * Inflation	0,25 %
	Contrat de plan 2014 - 2018	15 % * Inflation	0,05 %
	Contrat de plan 2014 - 2018	0,37 %	0,37 %
	Compensation RD	0,22 %	0,22 %
	<b>Total</b>		<b>0,90 %</b>
En 2017, la hausse due au contrat de plan couvrant la période 2014 - 2018 et la compensation de la hausse de la redevance domaniale pèsent pour 72 % de la hausse des tarifs, compte tenu de la faible hausse de l'inflation d'octobre 2015 à octobre 2016.			
Area	Base contractuelle	70 % * Inflation	0,25 %
	Contrat de plan 2014 - 2018	15 % * Inflation	0,05 %
	Contrat de plan 2014 - 2018	0,41 %	0,41 %
	Compensation RD	0,21 %	0,21 %
	<b>Total</b>		<b>0,93 %</b>
En 2017, la hausse due au contrat de plan couvrant la période 2014 - 2018 et la compensation de la hausse de la redevance domaniale pèsent pour 73% de la hausse des tarifs, compte tenu de la hausse modérée de l'inflation d'octobre 2015 à octobre 2016.			
ASF	Base contractuelle	70 % * Inflation	0,25 %
	Contrat de plan 2007 - 2011	0,625 %	0,625 %
	Compensation RD	0,32 %	0,32 %
	<b>Total</b>		<b>1,20 %</b>
En 2017, la hausse due au contrat de plan couvrant la période 2007 - 2011 (qui continue à produire ses effets avec une hausse spécifique de 0,625 % par an jusqu'en 2017) et la compensation de la hausse de la redevance domaniale pèsent pour 79 % de la hausse des tarifs, compte tenu de la hausse modérée de l'inflation.			
Atlantes	Base contractuelle	(Cf. contrat)	0,0 %
	Compensation RD	0,25 %	0,0 %
	<b>Total</b>		<b>0,0 %</b>
Contrairement aux autres sociétés récentes pour lesquelles la compensation a pris la forme d'un remboursement par voie budgétaire, la société Atlantes a fait l'objet d'une compensation de la hausse de la redevance domaniale par voie tarifaire. Le cahier des charges d'Atlantes précise que les tarifs (TTC) doivent être arrondis au dixième d'euro le plus proche. Le péage applicable sur l'autoroute A63 pour les véhicules de classe 1 était en 2016 de 3,6 euros. La hausse théorique obtenue était donc insuffisante pour que le tarif appliqué passe à 3,7 euros.			
CEVM	Base contractuelle (« été »)	(Cf. contrat)	2,07 %
	Compensation autres éléments : RD et intégration aire de service	(Cf. contrat)	0,99 %
	<b>Total</b>		<b>3,06 %</b>
La société CEVM a fait l'objet d'une compensation de la hausse de la redevance domaniale et de l'intégration d'une aire de service à l'assiette de la concession par une hausse des tarifs de péage et par une extension d'un mois de la période d'application du tarif « été ».			
Cofiroute (Interurbain)	Base contractuelle	70 % * Inflation	0,25 %
	Compensation RD	0,32 %	0,32 %
	<b>Total</b>		<b>0,57 %</b>
En 2017, la compensation de la hausse de la redevance domaniale pèse pour 56 % de la hausse des tarifs, compte tenu de la hausse modérée de l'inflation d'octobre 2015 à octobre 2016 (absence de contrat de plan en cours).			
Escota	Base contractuelle	70 % * Inflation	0,25 %
	Compensation RD	0,34 %	0,34 %
	<b>Total</b>		<b>0,59 %</b>
En 2017, la compensation de la hausse de la redevance domaniale, pèse pour 57% de la hausse des tarifs, compte tenu de la hausse modérée de l'inflation d'octobre 2015 à octobre 2016 (absence de contrat de plan en cours).			

Société	Motif de la hausse	Mode de calcul	Hausse 2017
Sanef	Base contractuelle	70 % * Inflation	0,25 %
	Compensation RD	0,33 %	0,33 %
	<b>Total</b>		<b>0,58 %</b>
En 2017, la compensation de la hausse de la redevance domaniale pèse pour 57% de la hausse des tarifs, compte tenu de la hausse modérée de l'inflation d'octobre 2015 à octobre 2016 (absence de contrat de plan en cours).			
SAPN	Base contractuelle	70 % * Inflation	0,25 %
	Compensation RD	0,33 %	0,33 %
	<b>Total</b>		<b>0,58 %</b>
En 2017, la compensation de la hausse de la redevance domaniale pèse pour 57% de la hausse des tarifs, compte tenu de la hausse modérée de l'inflation d'octobre 2015 à octobre 2016 (absence de contrat de plan en cours).			

## Annexe 4 : Précisions méthodologiques

### 1. 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° 2017-047 du 24 mai 2017 concerne une SCA.

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

- Cofiroute, qui est titulaire de deux contrats autoroutiers – la concession dite « interurbaine » (autoroutes A10, A11, A28, A71, A81 et A85, en totalité ou en partie) et la concession de l'A86 Ouest (tunnel Duplex A86) ;
- 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).

Dans un souci de cohérence entre les sociétés concessionnaires, compte tenu de la forte interdépendance des contrats entre eux (notamment pour les deux sociétés « tunnelières », ATMB et SFTRF) et dans l'esprit de l'article L. 122-9 du code de la voirie routière, l'Autorité a conservé – pour les sociétés titulaires de deux contrats de concession – une approche par société et non par contrat. Sont donc intégrés, dans les agrégats sectoriels comme dans les fiches par société, les éléments financiers relatifs aux deux contrats concernés, quand bien même ceux-ci n'entrent pas dans le champ de compétence de l'Autorité au sens strict.

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

### 2. 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 17 SCA considérées.

Sont ainsi retenus comme sources d'informations les comptes consolidés pour les groupes suivants : ASF-Escota, Sanef-SAPN, APRR-Area et Cofiroute (Interurbain et A86). 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° 2017-047 du 24 mai 2017 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 sont par ailleurs neutralisés dans les comptes sociaux ou consolidés et n'ont donc pas d'impact sur l'EBITDA ou le résultat net par exemple). En effet, l'objectif est d'obtenir un chiffre d'affaires lié aux activités d'exploitation de la concession (principalement issu des péages mais également des différentes redevances perçues par les sociétés concessionnaires).

## CVE

Le traitement comptable de la CVE<sup>38</sup> 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. 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.

## EBITDA

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

## Charges financières et endettement brut du secteur

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. Cette approche – simplificatrice – permet notamment d'évaluer un coût moyen de l'endettement du secteur.

## 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).

## 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

Ces éléments, qui correspondent à des décaissements, sont issus des tableaux de flux de trésorerie extraits des comptes consolidés pour les groupes et des études financières pour les autres sociétés.

## Investissements réalisés

---

<sup>38</sup> Voir annexe 4, glossaire.

Ces éléments issus des études financières reflètent un service fait. Ils 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.

### 3. Analyse du trafic

L'Autorité a fait le choix de mentionner, sur la fiche de présentation de chaque société, l'évolution du trafic sur le réseau géré par la SCA, tel que cette dernière l'a renseignée dans l'étude financière.

En parallèle, elle propose une décomposition de l'évolution du chiffre d'affaires tiré des péages selon trois effets :

- L'effet trafic ;
- L'effet tarif ;
- L'effet résiduel correspondant au « mix VL/PL », à la « structure tarifaire » et aux remises faites aux clients.

L'effet trafic correspond à l'évolution moyenne du trafic entre l'année précédant l'année étudiée et l'année étudiée. Cet indicateur est mis à disposition par les SCA dans leurs études financières.

L'effet tarif correspond à la hausse observée entre les tarifs moyens de l'année précédant l'année étudiée et les tarifs moyens de l'année étudiée. Dans le cas d'une hausse en février, 1/12<sup>ème</sup> du tarif moyen correspond au tarif de début d'année et 11/12<sup>ème</sup> du tarif moyen correspondent au tarif de fin d'année. Cet indicateur est calculé par l'Autorité à partir des fichiers de trafic<sup>39</sup> fournis par les SCA.

L'effet « mix VL/PL » correspond à l'évolution du chiffre d'affaires imputable à l'évolution différenciée des trafics VL et des trafics PL. Dans la mesure où les tarifs de péage applicables aux PL sont plus élevés que ceux applicables aux VL, l'évolution du trafic PL est en effet porteuse à la fois d'un effet prix et d'un effet volume sur le chiffre d'affaires.

L'effet de « structure tarifaire » recouvre les évolutions du chiffre d'affaires imputables à l'hétérogénéité tarifaire des réseaux concédés. En effet, la tarification kilométrique n'est pas identique sur tous les trajets d'un réseau donné. En conséquence, l'évolution du trafic emporte des conséquences différentes sur le chiffre d'affaires selon que cette évolution concerne une section tarifée au-delà ou en-deçà du tarif kilométrique moyen dû au réseau concerné.

### 4. 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).

---

<sup>39</sup> Conformément à la décision de collecte n°2017-047 du 24 mai 2017, les données de trafic détaillées ont été transmises à l'Arafer en février 2018.

## **AFITF**

Agence de Financement des Infrastructures de Transport de France.

## **Autres fonds propres**

Les « autres fonds propres » ne sont pas des capitaux propres du point de vue comptable. Cependant, compte tenu de leur exigibilité moindre par rapport, notamment, aux instruments de dette (faible probabilité de remboursement ou absence d'échéancier), ils sont considérés comme des fonds propres lors d'analyses financières. A titre d'exemple, pour les sociétés concessionnaires d'autoroute, il peut s'agir d'avances d'actionnaires ou d'apports en nature par l'Etat d'immobilisations déjà existantes (par exemple, remise à la SCA d'une section de route existant déjà avant mise aux normes autoroutières).

## **ASFA**

Association des Sociétés Françaises d'Autoroutes.

## **BEI**

La Banque Européenne d'Investissement est une institution financière de l'Union européenne détenue par les pays membres et destinée à lever de la dette auprès des marchés financiers pour financer certains projets, notamment d'infrastructures, au sein de l'Union.

## **CA**

Chiffre d'Affaires.

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

## **CAF**

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

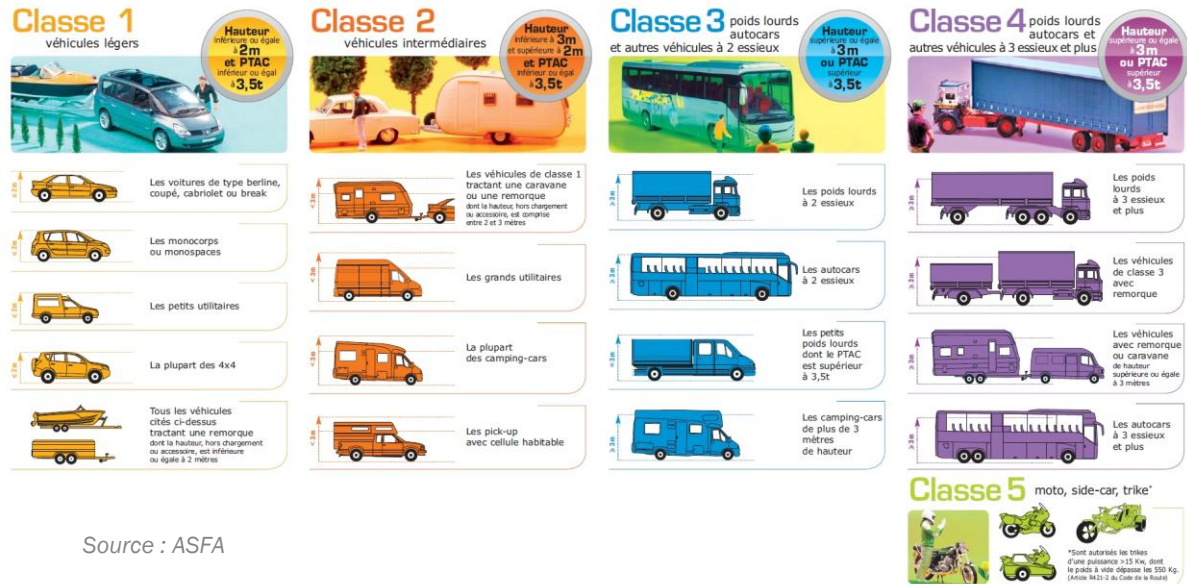
## **CICE**

Crédit d'Impôt pour la Compétitivité et l'Emploi.



## Classes de véhicule

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 lourds<sup>40</sup> (classes A, B et C).

## Classes Euro

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

## CNA

La Caisse Nationale des Autoroutes<sup>41</sup> est un établissement public créé en 1963 destiné à faciliter le financement des SEMCA<sup>42</sup>, dont le capital était détenu par l'Etat, en levant de la dette, essentiellement obligataire, de façon mutualisée. La CNA était le principal prêteur du secteur jusqu'à la privatisation (19,2 Mds€ 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. Aujourd'hui, seules les sociétés concessionnaires de tunnels autoroutiers, Autoroute et Tunnel du Mont-Blanc (ATMB) et Société Française du Tunnel Routier du Fréjus (SFTRF), peuvent encore recourir à cet établissement pour financer leurs investissements et, le cas échéant, assurer leur refinancement.

<sup>40</sup> Pour plus d'information, voir l'article 25.2 du cahier des charges de la société.

<sup>41</sup> Pour plus d'information, voir <http://www.cna-autoroutes.fr/>.

<sup>42</sup> Voir glossaire.

## Coefficients interclasse

Les tarifs moyens des véhicules de classe 2, 3, 4 et 5 est déterminé à partir du tarif appliqué aux véhicules de la classe 1 en lui appliquant un coefficient multiplicateur appelé « coefficient interclasse »<sup>43</sup>.

## Contrat d'entretien et d'exploitation

Les sociétés concessionnaires autoroutières récentes (dont le contrat a été adopté postérieurement à 2001) n'assurent pas l'entretien et l'exploitation de l'infrastructure concédée elles-mêmes. Ces sociétés confient ces missions à un prestataire selon des modalités (de coût, de durée, etc.) arrêtées dans un contrat dont la durée est généralement inférieure à la durée de la concession. Les dépenses liées à ce contrat sont comptabilisées en charge 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'Etat 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 écologique et solidaire : <https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/societes-concessionnaires-dautoroutes-sca>

## Contribution économique territoriale (CET)

La contribution économique territoriale est un impôt qui a remplacé la taxe professionnelle à partir du 1<sup>er</sup> 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).

## CVE

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

## DGITM

La Direction Générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer est l'autorité assurant la tutelle principale des sociétés concessionnaires d'autoroutes.

---

<sup>43</sup> Plus d'informations sont disponibles sur la page du site du ministère de la transition écologique et solidaire dédiée aux tarifs de péage : <https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/societes-concessionnaires-dautoroutes-sca#e2>.

## **EBIT**

L'EBIT (earnings before interest, 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**

Equivalent Temps Plein.

## **EURIBOR**

L'Euribor est un taux de référence du marché interbancaire européen. Il représente le taux d'intérêt auquel les banques européennes se prêtent des fonds entre elles à court terme. Il existe plusieurs Euribor en fonction de l'échéance à laquelle ces prêts sont accordés.

## **GER**

Gros Entretien et Renouvellement.

## **Hausse tarifaire**

Le site du ministère de la transition écologique et solidaire précise les principes de tarification et d'évolution des tarifs de péage dans une page consacrée aux sociétés concessionnaires d'autoroute :

<https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/societes-concessionnaires-dautoroutes-sca#e2>

## **Intensité kilométrique**

L'intensité kilométrique d'un réseau (ou trafic moyen), exprimée en véh/jour, 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).

## **IPC**

Indice des Prix à la Consommation.

## IS

Impôt sur les Sociétés. Il est possible de distinguer :

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

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

## IT

L'expression anglaise « Information technologies » est l'équivalent de l'expression française « technologies de l'information et de la communication » (TIC).

## PIB

Produit Intérieur Brut.

## PL

Poids Lourd.

## Redevance domaniale (RD)

Les sociétés concessionnaires d'autoroutes s'acquittent en année N, pour une période comprise entre le 1<sup>er</sup> 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 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 domaniale<sup>44</sup>. 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 et l'accord du mois d'avril 2015 conclu avec l'Etat.

### Résultat d'exploitation (REX)

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

### SCA

Société Concessionnaire d'Autoroute.

### SEMCA

Société d'Economie Mixte Concessionnaire d'Autoroute.

### Société « historique »

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

### Société « récente »

Les sociétés récentes (Adelac, Albéa, Alicorne, A'liénor, Alis, Arcour, Atlandes et CEVM) correspondent aux sociétés constituées postérieurement à la décision du Conseil d'Etat 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.

### TAGV / TGV

Train à Grande Vitesse.

---

<sup>44</sup> 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).

### **Taxe d'aménagement du territoire (TAT)**

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

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

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

Où « kmp payant » désigne le nombre de véhicules.kilomètres payants parcourus sur ladite infrastructure au cours du mois écoulé.

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 voyageurs.

### **TET**

Train d'Equilibre du Territoire.

### **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.

### **VL**

Véhicule Léger.

## Annexe 5 : Fiches par société

### Remarques préliminaires

Comme cela a été précisé dans la partie 3.1 du corps de la synthèse, certains chiffres concernant l'exercice comptable 2016 peuvent différer légèrement, à la suite de corrections d'erreurs, de ceux publiés dans le cadre du précédent rapport. Ceci vaut pour les fiches par société. Les différences n'ont cependant pas été soulignées dans les fiches, afin de ne pas en alourdir la lecture.

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

# Fiches par société

---

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







Longueur du réseau  
**20 km**

Principales autoroutes  
**A41**

Durée de concession  
**2005 – 2060**



## Spécificités

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

## Éléments de contexte

- La mise en service de l'infrastructure concédée à Adelaç et son exploitation ont commencé en décembre 2008.
- Les évolutions des tarifs de péage au 1<sup>er</sup> février 2017 sont les suivantes :
  - + 2,326 % pour la classe 1,
  - + 3,167 % pour la classe 2,
  - + 3,478 % pour la classe 3,
  - + 3,505 % pour la classe 4,
  - + 2,899 % pour la classe 5.

## Faits marquants 2017

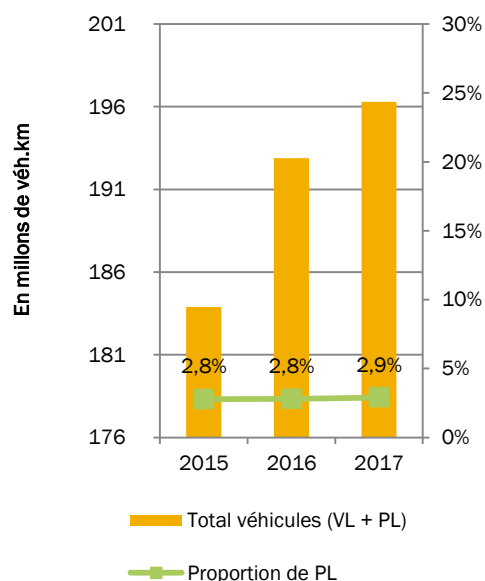
- En mars 2017, la Caisse d'Épargne Rhône Alpes a cédé sa participation (2,0 %) à Macquarie Autoroutes de France et Eiffage.
- En juin 2017, Area a cédé l'intégralité des titres qu'elle détenait dans la société Adelaç à APRR et lui a cédé concomitamment l'intégralité de ses avances d'actionnaire, à l'exception du prêt Area.
- Adelaç a constitué un dossier technique sur les désordres constatés ou à craindre en vue de lancer une procédure contre le GIE A41 Constructeur.

## Trafic 2017

Trafic moyen  
**27 453** véh.jour

Evolution 2017 / 2016  
**+ 1,9 %**

+ 1,7 % + 7,4 %



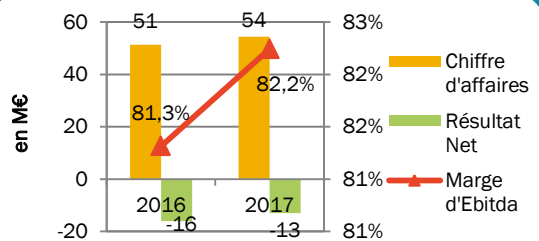
### Chiffre d'affaires

54,4 M€

+ 5,8 %

La progression des recettes de péage (+ 5,7 %) s'explique par :

- une hausse du nombre de transactions de 1,9 %,
- une hausse des tarifs de 2,4 %,
- un effet résiduel de + 1,5 %.



### EBITDA

44,7 M€

+ 7,0 %

L'EBITDA croît légèrement plus que le chiffre d'affaires ; ceci s'explique par une certaine stabilité (+ 0,5 %) des charges d'exploitation entre 2016 et 2017.

Les charges liées au contrat d'exploitation passé avec la société Area, principal poste de charge d'exploitation (55,1%), augmentent de 0,1 M€, soit 2,6 %.

### Résultat net

13,0 M€

np

Au-delà des variations de l'EBITDA, l'évolution du résultat net s'explique par divers effets contraires :

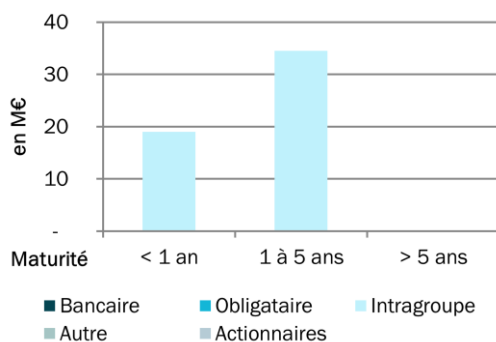
- une importante hausse des autres charges financières (+ 83,3 %, soit une charge supplémentaire de 10,1 M€), conséquence de l'amortissement pour partie sur l'exercice comptable 2017, de la soulte du refinancement opéré en 2016,
- une forte baisse des charges financières sur emprunts (- 23,6 %, soit une économie de 7,0 M€), conséquence du refinancement opéré en 2016,
- la charge d'impôt différée constatée de 0,1 M€, en baisse de 3,9 M€ par rapport à celle constatée pour 2016.

### Endettement financier brut

791,9 M€

- 4,7 %

L'endettement brut de la société est en baisse de 4,7 %, à la suite principalement du remboursement de 8,7 M€ d'emprunt bancaire et de 30,5 M€ de prêts actionnaires auprès d'Area.



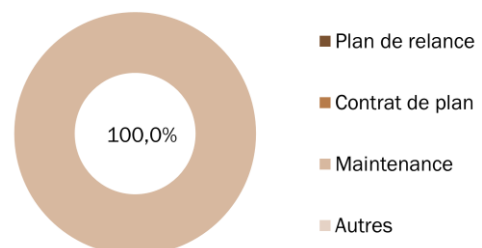
L'endettement net de la société est de 778,0 M€, en baisse de 2,8 %.

### Investissements

0,3 M€

np

Compte tenu de la date récente de mise en service de l'infrastructure, les investissements sont faibles et concernent uniquement des travaux de maintenance.



Adelac (en M€ courants)	2016	2017
<b>CHIFFRE D'AFFAIRES</b>	<b>51,4</b>	<b>54,4</b>
Recettes de péage	51,2	54,2
% Evolution	-	5,7%
Revenus des activités annexes	0,2	0,2
<b>AUTRES REVENUS D'EXPLOITATION</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>
<b>CHARGES D'EXPLOITATION</b>	<b>-9,6</b>	<b>-9,7</b>
Achats et charges externes (1)	-7,5	-7,5
Charges de personnel (2)	0,0	0,0
Impôts et taxes	-2,2	-2,2
Autres charges d'exploitation	0,0	0,1
<b>EBITDA</b>	<b>41,8</b>	<b>44,7</b>
Marge d'Ebitda (%)	81,3%	82,2%
Amortissements et provisions (3)	-12,2	-12,7
<b>EBIT</b>	<b>29,6</b>	<b>32,1</b>
<b>PRODUITS FINANCIERS</b>	<b>0,2</b>	<b>0,0</b>
Dividendes reçus	0,0	0,0
<b>CHARGES FINANCIERES</b>	<b>-41,8</b>	<b>-44,9</b>
Charges financières sur emprunts	-29,6	-22,6
<b>RESULTAT FINANCIER</b>	<b>-41,6</b>	<b>-44,9</b>
<b>RESULTAT COURANT AVANT IMPOTS</b>	<b>-11,9</b>	<b>-12,8</b>
<b>RESULTAT EXCEPTIONNEL</b>	<b>-0,1</b>	<b>0,0</b>
Impôt sur les sociétés	-4,0	-0,1
<b>RESULTAT NET</b>	<b>-16,1</b>	<b>-13,0</b>
Marge nette (%)	-31,3%	-23,9%
<b>OPERATIONS D'INVESTISSEMENT</b>	<b>-0,1</b>	<b>0,1</b>
Acquisition d'immobilisations	-0,1	-0,3
<b>OPERATIONS DE FINANCEMENT</b>	<b>-2,9</b>	<b>-43,8</b>
Dividendes versés	0,0	0,0
Subventions d'investissement reçues	0,0	0,0
Emission de nouveaux emprunts	750,0	0,0
Remboursement d'emprunts	-704,5	-8,7
Opérations en capital	0,0	0,0
<b>ACTIF</b>	<b>849,0</b>	<b>796,8</b>
Actifs corporels et incorporels immobilisés (4)	733,1	721,2
<b>PASSIF</b>	<b>849,0</b>	<b>796,8</b>
Capitaux propres	14,8	1,8
Autres fonds propres	0,0	0,0
Provisions pour risques et charges	0,0	0,0
Emprunts et dettes financières	831,1	791,9
Endettement financier net	800,1	778,0

(1) : Y compris redevance domaniale

(2) : Y compris participation et CICE

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

(4) : Hors immobilisations financières





Longueur du réseau  
**18 km**

Principales autoroutes  
**A150**

Durée de concession  
**2011 – 2066**



## Spécificités

- La société Albéa (Autoroute de Liaison Barentin Écailles-Alix) est détenue à 16,7 % par NGE, à 16,7 % par Fayat, et à 66,7 % par des fonds d'investissement (33,3 % pour Infravia et 33,3 % pour la Société financière A150, filiale à 100,0 % du fonds d'investissement TIIC Holding).
- L'exploitation de l'autoroute A150 est assurée par la société Albéa Exploitation.

## Éléments de contexte

- La mise en service de l'infrastructure concédée à Albéa et son exploitation ont commencé en février 2015.
- Elle est donc encore de phase dite de « ramp up », c'est-à-dire de montée en puissance en termes de trafic.
- 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 variations des tarifs de péage au 1<sup>er</sup> février 2017 sont les suivantes :
  - nulle pour les classes 1, 2 et 5,
  - + 3,279 % pour la classe 3,
  - + 3,448 % pour la classe 4.

## Faits marquants 2017

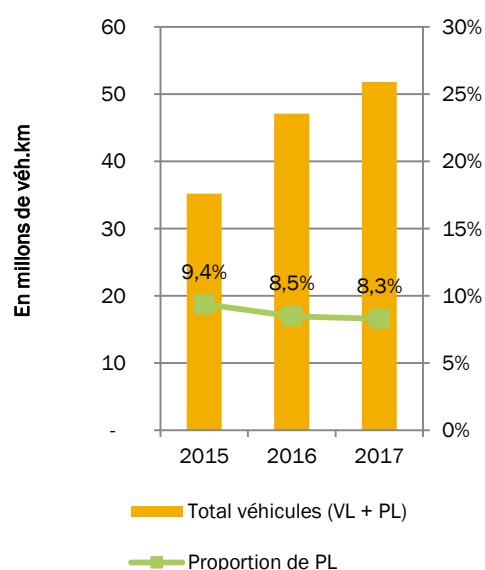
- Une opération de refinancement s'est accompagnée d'une augmentation de la dette bancaire de 20,0 M€, qui correspondent principalement aux frais de rupture des instruments de couverture. La dette de la société arrivera désormais à échéance en 2052.
- A l'occasion de cette opération de refinancement, la société Albéa a actualisé ses prévisions de trafic, entraînant une révision du chiffre d'affaires pris comme référence pour calculer les dotations aux amortissements de caducité.

## Trafic 2017

Trafic moyen  
**7 962 véh.jour**

Evolution 2017 / 2016  
**+ 9,7 %**

+ 10,0 % + 6,7 %



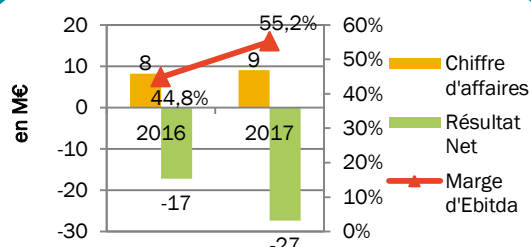
### Chiffre d'affaires

9,1 M€

+ 10,6 %

La progression de 10,6 % des recettes de péage s'explique par :

- Une hausse de trafic de 9,7 %,
- Une hausse des tarifs de 0,4 %,
- Un effet résiduel de + 0,5 %.



### EBITDA

5,0 M€

+ 36,3 %

L'EBITDA a crû plus rapidement que le chiffre d'affaires sous l'effet d'éléments contraires, globalement favorables :

- une diminution des achats et charges externes récurrents de 14,0 %,
- une augmentation des achats et charges externes non récurrents, à la suite de l'opération de refinancement qui s'est traduite par la comptabilisation simultanée d'un revenu d'exploitation de 2,6 M€ (poste « autres revenus d'exploitation ») et d'une charge de 2,5 M€ (poste « achats et charges externes ») - l'effet global pour l'EBITDA de + 0,1 M€,
- une augmentation des impôts et taxes (+ 0,2 M€).

### Résultat net

27,3 M€

np

Au-delà des variations de l'EBITDA, l'évolution du résultat net s'explique par :

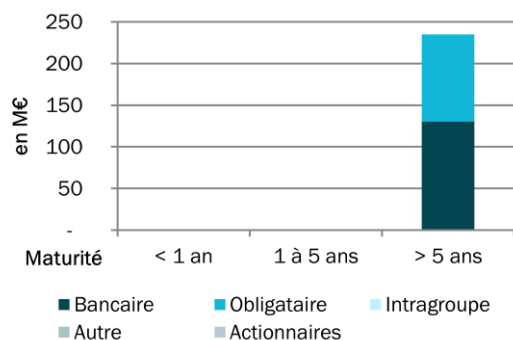
- la hausse des charges financières sur emprunts (+ 60,5 %, soit 11,4 M€), qui résulte du remboursement des frais de rupture d'instruments de couverture (16,5 M€) dans le cadre de l'opération de refinancement qui a eu lieu en 2017 - en dehors de cet effet, ces charges auraient diminué de 27,1 %,
- la hausse des dotations aux amortissements (+ 8,5 %, correspondant à 0,2 M€), conséquence de la révision du coefficient d'amortissement des immobilisations « non renouvelables ».

### Endettement financier brut

235,0 M€

+ 13,8 %

Au titre de l'exercice 2017, il a été procédé au remboursement de 110,0 M€ de dette bancaire et à l'émission de 130,0 M€ de nouvelle dette bancaire. Par ailleurs, la dette obligataire convertible de la société a augmenté de 8,5 M€ pour atteindre 105,0 M€.



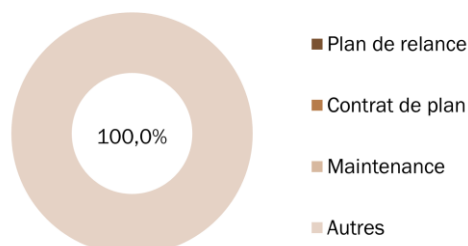
L'endettement financier net est de 226,3 M€, en hausse de 14,3%.

### Investissements

0,9 M€

- 6,1 %

Le montant de 0,9 M€ correspond au solde des travaux de construction de l'infrastructure.



Albéa (en M€ courants)	2016	2017
<b>CHIFFRE D'AFFAIRES</b>	<b>8,2</b>	<b>9,1</b>
Recettes de péage	8,0	8,9
% Evolution	-	10,6%
Revenus des activités annexes	0,2	0,2
<b>AUTRES REVENUS D'EXPLOITATION</b>	<b>0,0</b>	<b>2,6</b>
<b>CHARGES D'EXPLOITATION</b>	<b>-4,5</b>	<b>-6,7</b>
Achats et charges externes (1)	-3,9	-5,9
Charges de personnel (2)	-0,1	-0,1
Impôts et taxes	-0,5	-0,7
Autres charges d'exploitation	0,0	0,0
<b>EBITDA</b>	<b>3,7</b>	<b>5,0</b>
Marge d'Ebitda (%)	44,8%	55,2%
Amortissements et provisions (3)	-2,1	-2,2
<b>EBIT</b>	<b>1,6</b>	<b>2,8</b>
<b>PRODUITS FINANCIERS</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>
Dividendes reçus	0,0	0,0
<b>CHARGES FINANCIERES</b>	<b>-18,8</b>	<b>-30,2</b>
Charges financières sur emprunts	-18,8	-30,2
<b>RESULTAT FINANCIER</b>	<b>-18,8</b>	<b>-30,2</b>
<b>RESULTAT COURANT AVANT IMPOTS</b>	<b>-17,2</b>	<b>-27,3</b>
<b>RESULTAT EXCEPTIONNEL</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>
Impôt sur les sociétés	0,0	0,0
<b>RESULTAT NET</b>	<b>-17,2</b>	<b>-27,3</b>
Marge nette (%)	-208,9%	-300,8%
<b>OPERATIONS D'INVESTISSEMENT</b>	<b>-1,0</b>	<b>-0,9</b>
Acquisition d'immobilisations	-1,0	-0,9
<b>OPERATIONS DE FINANCEMENT</b>	<b>4,2</b>	<b>3,6</b>
Dividendes versés	0,0	0,0
Subventions d'investissement reçues	-0,2	-0,3
Emission de nouveaux emprunts	0,0	130,0
Remboursement d'emprunts	0,2	-110,0
Opérations en capital	0,0	0,3
<b>ACTIF</b>	<b>236,4</b>	<b>237,8</b>
Actifs corporels et incorporels immobilisés (4)	226,5	225,1
<b>PASSIF</b>	<b>236,4</b>	<b>237,8</b>
Capitaux propres	28,1	0,4
Autres fonds propres	0,0	0,0
Provisions pour risques et charges	0,3	0,4
Emprunts et dettes financières	206,5	235,0
Endettement financier net	197,9	226,3

(1) : Y compris redevance domaniale

(2) : Y compris participation et CICE

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

(4) : Hors immobilisations financières







Longueur du réseau  
**45 km**

Principales autoroutes  
**A88**

Durée de concession  
**2008 – 2063**



## Spécificités

- La société Alicorne (Autoroute de Liaison Calvados Orne) est détenue par CDC Infra (45,6 %), Axa (15,4 %), NGE (12,4 %), Spie (12,2 %) et par d'autres actionnaires disposant de moins de 5 % des parts chacun.
- L'exploitation de l'autoroute A88 est assurée par la société Rotalis, filiale à 70 % d'EGIS Road Operation et à 30 % de SAPN.

## Éléments de contexte

- La mise en service de l'infrastructure concédée à Alicorne et son exploitation ont commencé en août 2010.
- Les variations des tarifs de péage au 1<sup>er</sup> février 2017 sont les suivantes :
  - + 1,008 % pour la classe 1,
  - + 1,964 % pour la classe 2,
  - + 1,992 % pour la classe 3,
  - + 1,994 % pour la classe 4,
  - nulle pour la classe 5.

## Faits marquants 2017

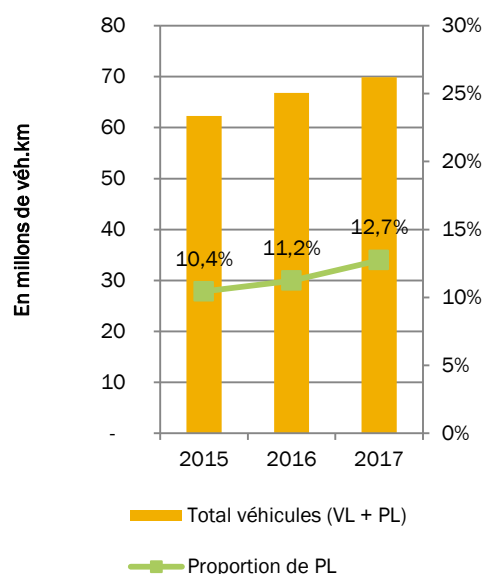
- Les poids lourds en transit font l'objet d'une interdiction de circulation dans la commune de Mortrée depuis la mise en place de la signalisation correspondante en juillet 2016. Il en résulte une augmentation du trafic PL sur l'A88. 2017 est la première année d'effet plein de cet arrêté.

## Trafic 2017

Trafic moyen  
**5 980 véh.jour**

Evolution 2017 / 2016  
**+ 4,9 %**

+ 3,1 %    + 19,4 %



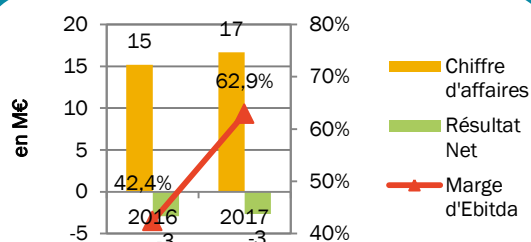
### Chiffre d'affaires

16,7 M€

+ 9,7 %

La croissance des revenus du péage, de 9,4 %, s'explique par :

- la hausse du trafic de 4,9 %,
- la hausse des tarifs évaluée à 1,1 %,
- un effet résiduel de + 3,4 %.



### EBITDA

10,5 M€

+ 62,9 %

L'EBITDA augmente dans une proportion significativement supérieure à celle du chiffre d'affaires ; ceci s'explique principalement par :

- la comptabilisation en 2016 de frais juridiques et bancaires non récurrents (2,2 M€), liés à l'opération de restructuration financière réalisée la même année,
- une baisse significative des charges liées au contrat d'exploitation (- 12,7 %, soit 0,4 M€), à la suite de la signature d'un nouveau protocole avec l'exploitant.

### Résultat net

- 2,6 M€

np

Au-delà de la variation de l'EBITDA, l'évolution du résultat net s'explique par deux effets contraires :

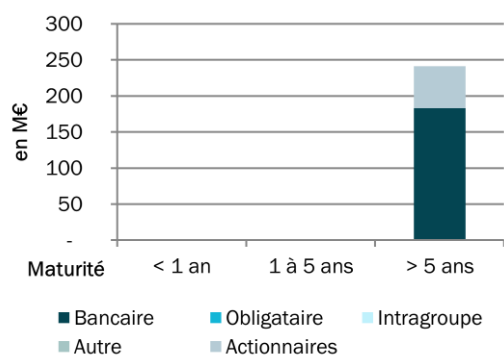
- une forte baisse des charges financières sur emprunts (- 52,6 %, soit 7,0 M€), conséquence principalement de l'opération de refinancement,
- une hausse des dotations aux amortissements et provisions (+ 5,6 %, soit 0,2 M€), conséquence des modalités de calcul des dotations aux amortissements des biens non renouvelables (progressives car fondées sur le chiffre d'affaires annuel attendu).

### Endettement financier brut

241,0 M€

+ 0,0 %

L'endettement financier brut est de 241,0 M€.



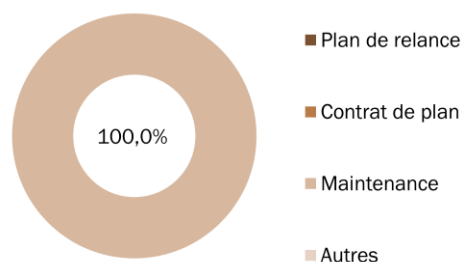
L'endettement financier net est de 226,9 M€, en baisse de 1,0 % par rapport à 2016.

### Investissements

0,1 M€

- 68,4 %

Compte tenu de la date récente de mise en service de l'infrastructure, les investissements sont faibles et concernent uniquement des travaux de maintenance.



Alicorne (en M€ courants)	2016	2017
<b>CHIFFRE D'AFFAIRES</b>	<b>15,2</b>	<b>16,7</b>
Recettes de péage	15,2	16,6
% Evolution	-	9,4%
Revenus des activités annexes	0,0	0,0
<b>AUTRES REVENUS D'EXPLOITATION</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>
<b>CHARGES D'EXPLOITATION</b>	<b>-8,8</b>	<b>-6,2</b>
Achats et charges externes (1)	-7,9	-5,2
Charges de personnel (2)	0,0	0,0
Impôts et taxes	-0,8	-1,0
Autres charges d'exploitation	0,0	0,0
<b>EBITDA</b>	<b>6,4</b>	<b>10,5</b>
Marge d'Ebitda (%)	42,4%	62,9%
Amortissements et provisions (3)	-3,7	-3,9
<b>EBIT</b>	<b>2,8</b>	<b>6,6</b>
<b>PRODUITS FINANCIERS</b>	<b>9,7</b>	<b>0,0</b>
Dividendes reçus	0,0	0,0
<b>CHARGES FINANCIERES</b>	<b>-15,0</b>	<b>-7,8</b>
Charges financières sur emprunts	-13,2	-6,3
<b>RESULTAT FINANCIER</b>	<b>-5,2</b>	<b>-7,8</b>
<b>RESULTAT COURANT AVANT IMPOTS</b>	<b>-2,5</b>	<b>-1,2</b>
<b>RESULTAT EXCEPTIONNEL</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>
Impôt sur les sociétés	-0,5	-1,4
<b>RESULTAT NET</b>	<b>-2,9</b>	<b>-2,6</b>
Marge nette (%)	-19,4%	-15,9%
<b>OPERATIONS D'INVESTISSEMENT</b>	<b>-0,3</b>	<b>-0,1</b>
Acquisition d'immobilisations	-0,3	-0,1
<b>OPERATIONS DE FINANCEMENT</b>	<b>6,8</b>	<b>-5,3</b>
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	-8,9	-1,5
Opérations en capital	20,5	0,0
<b>ACTIF</b>	<b>352,2</b>	<b>348,8</b>
Actifs corporels et incorporels immobilisés (4)	318,9	315,0
<b>PASSIF</b>	<b>352,2</b>	<b>348,8</b>
Capitaux propres	101,3	100,4
Autres fonds propres	3,8	0,8
Provisions pour risques et charges	4,8	5,4
Emprunts et dettes financières	240,9	241,0
Endettement financier net	229,2	226,9

(1) : Y compris redevance domaniale

(2) : Y compris participation et CICE

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

(4) : Hors immobilisations financières





Longueur du réseau  
**150 km**

Principales autoroutes  
**A65**

Durée de concession  
**2006 – 2066**



## Spécificités

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

## Éléments de contexte

- La mise en service de l'infrastructure concédée à A'liénor et son exploitation ont commencé en décembre 2010.
- Les évolutions des tarifs de péage au 1<sup>er</sup> février 2017 sont les suivantes :
  - + 0,767 % pour la classe 1,
  - + 1,784 % pour la classe 2,
  - + 1,778 % pour la classe 3,
  - + 1,775 % pour la classe 4,
  - + 0,758 % pour la classe 5.

## Faits marquants 2017

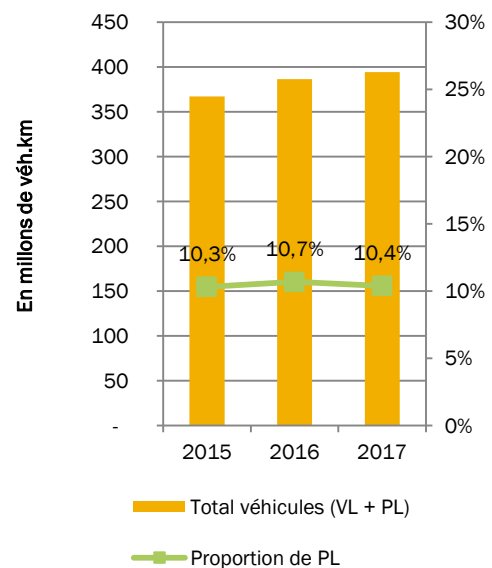
- Le Président du Conseil départemental des Landes a pris un arrêté en mars 2015 relatif au transit et à la circulation des véhicules de plus de 7,5 tonnes sur les routes départementales des Landes. Cet arrêté a été annulé par le Tribunal Administratif de Pau en novembre 2016. Un nouvel arrêté a été repris par le département des Landes en mars 2017, impactant *de facto* le trafic PL à compter de cette date.

## Trafic 2017

Trafic moyen  
**7 148 véh.jour**

Evolution 2017 / 2016  
**+ 2,0 %**

+ 2,4 % - 0,8 %



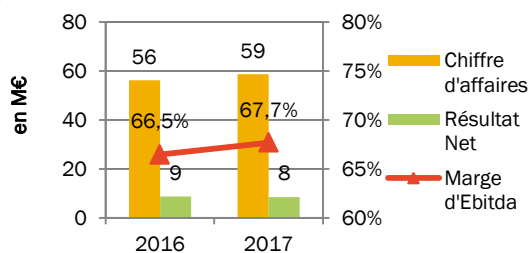
### Chiffre d'affaires

58,7M€

+ 4,4 %

La progression de 4,4 % des recettes de péage s'explique par :

- une hausse du trafic de 2,0 %,
- une hausse des tarifs évaluée à 0,9 %,
- un effet résiduel de 1,5 %.



### EBITDA

39,7M€

+ 6,3 %

La croissance de l'EBITDA, plus rapide que celle du chiffre d'affaires, s'explique principalement par deux effets contraires :

- une baisse de la redevance domaniale (- 7,1 %, soit 0,2 M€), induite par le paiement en 2016 d'un complément de redevance domaniale,
- une légère hausse des charges liées au contrat d'exploitation (+ 1,0 %, soit 0,1 M€), poste qui représente 36,9 % des charges d'exploitation.

### Résultat net

8,5 M€

- 4,0 %

Au-delà des variations de l'EBITDA, l'évolution du résultat net s'explique par :

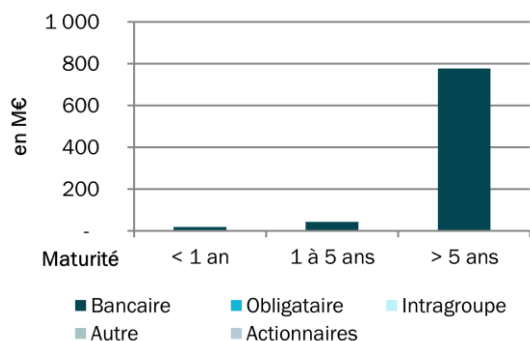
- une hausse significative des dotations aux amortissements et aux provisions (+ 15,1 %), qui est essentiellement la conséquence de la reprise de 1,8 M€ de provision pour renouvellement comptabilisée en 2016,
- une hausse des charges financières sur emprunts (+ 6,4 %, soit 1,0 M€), conséquence de l'augmentation du taux de marge du crédit à terme contractualisé par la société, qui passe de 1,2 % à 1,4 %.

### Endettement financier brut

839,1 M€

- 2,3 %

L'endettement brut de la société est en baisse de 2,3 %, à la suite du remboursement de 20,0 M€ d'emprunts en 2017.



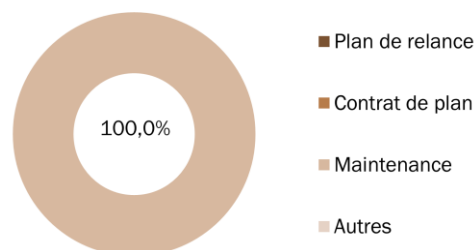
L'endettement financier net de la société est de 793,3 M€, en baisse de 2,4 %.

### Investissements

0,1 M€

ns

Les dépenses d'investissement ont uniquement concerné des travaux de renouvellement.



A'liénor (en M€ courants)	2016	2017
<b>CHIFFRE D'AFFAIRES</b>	<b>56,2</b>	<b>58,7</b>
Recettes de péage	55,4	57,8
% Evolution	-	4,4%
Revenus des activités annexes	0,8	0,9
<b>AUTRES REVENUS D'EXPLOITATION</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>
<b>CHARGES D'EXPLOITATION (hors amortissements)</b>	<b>-18,8</b>	<b>-19,0</b>
Achats et charges externes (1)	-14,2	-14,2
Charges de personnel (2)	-0,2	-0,2
Impôts et taxes	-4,4	-4,5
Autres charges d'exploitation	-0,1	-0,1
<b>EBITDA</b>	<b>37,4</b>	<b>39,7</b>
Marge d'Ebitda (%)	66,5%	67,7%
Amortissements et provisions (3)	-11,5	-13,3
<b>EBIT</b>	<b>25,8</b>	<b>26,5</b>
<b>PRODUITS FINANCIERS</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>
Dividendes reçus	0,0	0,0
<b>CHARGES FINANCIERES</b>	<b>-15,6</b>	<b>-16,6</b>
Charges financières sur emprunts	-15,6	-16,6
<b>RESULTAT FINANCIER</b>	<b>-15,6</b>	<b>-16,6</b>
<b>RESULTAT COURANT AVANT IMPOTS</b>	<b>10,2</b>	<b>9,9</b>
<b>RESULTAT EXCEPTIONNEL</b>	<b>0,0</b>	<b>0,1</b>
Impôt sur les sociétés	-1,4	-1,5
<b>RESULTAT NET</b>	<b>8,8</b>	<b>8,5</b>
Marge nette (%)	15,7%	14,4%
<b>OPERATIONS D'INVESTISSEMENT</b>	<b>-0,2</b>	<b>-0,1</b>
Acquisition d'immobilisations	0,0	-0,1
<b>OPERATIONS DE FINANCEMENT</b>	<b>-21,0</b>	<b>-20,0</b>
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	-21,0	-20,0
Opérations en capital	0,0	0,0
<b>ACTIF</b>	<b>1 173,6</b>	<b>1 160,1</b>
Actifs corporels et incorporels immobilisés (4)	1 119,0	1 105,0
<b>PASSIF</b>	<b>1 173,6</b>	<b>1 160,1</b>
Capitaux propres	247,5	255,4
Autres fonds propres	53,5	53,2
Provisions pour risques et charges	0,1	0,1
Emprunts et dettes financières	859,1	839,1
Endettement financier net	812,4	793,3

(1) : Y compris redevance domaniale

(2) : Y compris participation et CICE

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

(4) : Hors immobilisations financières







Longueur du réseau  
**125 km**

Principales autoroutes  
**A28**

Durée de concession  
**2001 – 2067**



## Spécificités

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

## Éléments de contexte

- La mise en service de l'infrastructure concédée à Alis et son exploitation ont commencé en octobre 2005.
- Les variations des tarifs de péage au 1<sup>er</sup> février 2017 sont les suivantes :
  - + 2,936 % pour la classe 1,
  - + 2,938 % pour la classe 2,
  - + 2,884 % pour la classe 3,
  - + 2,874 % pour la classe 4,
  - + 2,976 % pour la classe 5.

## Faits marquants 2017

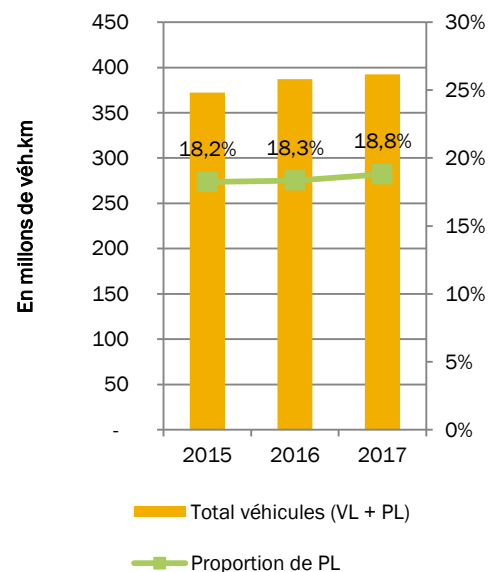
/

## Trafic 2017

Trafic moyen  
**8 573 véh.jour**

Evolution 2017 / 2016  
**+ 1,6 %**

 + 1,1 %  + 4,2 %



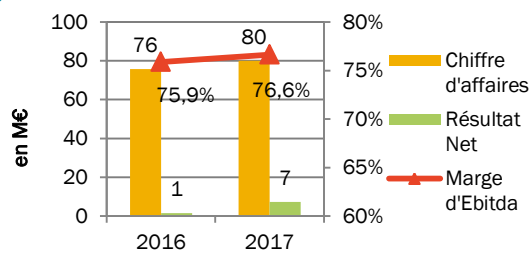
### Chiffre d'affaires

80,1 M€

+ 5,7 %

La progression de 6,3 % des recettes de péage s'explique par :

- l'évolution du trafic de + 1,6 %,
- la hausse des tarifs de péage de + 2,9 %,
- un effet résiduel de + 1,8 %.



### EBITDA

61,4 M€

+ 6,8 %

Le taux de croissance de l'EBITDA est supérieur à celui du chiffre d'affaires malgré les effets suivants :

- hausse importante des charges liées au contrat d'exploitation (+ 7,7 %, soit 0,6 M€), qui demeure le principal poste d'exploitation (43,2 %),
- forte hausse des impôts et taxes (+ 12,5 %), conséquence de la hausse du résultat brut d'exploitation qui se répercute sur la CET (+ 0,3 M€) et sur les autres impôts et taxes (+ 0,3 M€).

Par ailleurs, la baisse importante des autres prestations et charges externes (- 60,3 %, soit 15,5 M€), conséquence de la comptabilisation en 2016 de frais de conseil liés à l'opération de refinancement, est sans impact sur la variation de l'EBITDA, puisque ces frais avaient été immobilisés.

### Résultat net

7,3 M€

np

Au-delà de la variation de l'EBITDA qui explique l'essentiel de la hausse du résultat net, il convient de noter :

- une légère hausse du résultat financier (+ 5,2 M€),
- la baisse des dotations aux amortissements et provisions (- 11,5 %), à la suite de la comptabilisation en 2016 d'une dotation pour l'amortissement des frais financiers immobilisés pendant la construction (1,3 M€),
- le non-renouvellement des charges exceptionnelles sur opérations en capital (1,3 M€) enregistrée en 2016.

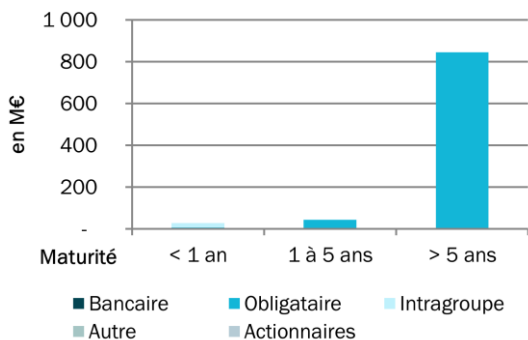
### Endettement financier brut

927,9 M€

- 2,9 %

L'endettement financier brut est en baisse de 2,9 %. 27,5 M€ d'emprunts ont été remboursés, qui étaient répartis de la façon suivante :

- 20,1 M€ d'avances de trésorerie,
- 7,2 M€ d'emprunts obligataires,
- 0,3 M€ de dette subordonnée.



La dette financière nette de la société est de 858,9 M€, en baisse de 3,8 %.

### Investissements

0,0 M€

np

Aucun investissement n'a été réalisé en 2017.

Alis (en M€ courants)	2016	2017
<b>CHIFFRE D'AFFAIRES</b>	<b>75,8</b>	<b>80,1</b>
Recettes de péage	74,8	79,5
% Evolution	-	6,3%
Revenus des activités annexes	0,9	0,6
<b>AUTRES REVENUS D'EXPLOITATION</b>	<b>15,8</b>	<b>0,6</b>
<b>CHARGES D'EXPLOITATION</b>	<b>-34,1</b>	<b>-19,3</b>
Achats et charges externes (1)	-29,2	-13,1
Charges de personnel (2)	-0,2	-0,9
Impôts et taxes	-4,8	-5,3
Autres charges d'exploitation	0,0	0,0
<b>EBITDA</b>	<b>57,5</b>	<b>61,4</b>
Marge d'Ebitda (%)	75,9%	76,6%
Amortissements et provisions (3)	-8,6	-7,6
<b>EBIT</b>	<b>48,9</b>	<b>53,7</b>
<b>PRODUITS FINANCIERS</b>	<b>89,2</b>	<b>0,0</b>
Dividendes reçus	0,0	0,0
<b>CHARGES FINANCIERES</b>	<b>-133,6</b>	<b>-39,2</b>
Charges financières sur emprunts	-128,1	-39,2
<b>RESULTAT FINANCIER</b>	<b>-44,4</b>	<b>-39,2</b>
<b>RESULTAT COURANT AVANT IMPOTS</b>	<b>4,5</b>	<b>14,6</b>
<b>RESULTAT EXCEPTIONNEL</b>	<b>-1,3</b>	<b>0,0</b>
Impôt sur les sociétés	-1,7	-7,3
<b>RESULTAT NET</b>	<b>1,5</b>	<b>7,3</b>
Marge nette (%)	2,0%	9,1%
<b>OPERATIONS D'INVESTISSEMENT</b>	<b>-32,1</b>	<b>0,0</b>
Acquisition d'immobilisations	-0,7	0,0
<b>OPERATIONS DE FINANCEMENT</b>	<b>9,1</b>	<b>-34,4</b>
Dividendes versés	0,0	0,0
Subventions d'investissement reçues	0,0	0,0
Emission de nouveaux emprunts	900,0	0,0
Remboursement d'emprunts	-720,4	-27,5
Opérations en capital	0,0	0,0
<b>ACTIF</b>	<b>1 160,1</b>	<b>1 136,7</b>
Actifs corporels et incorporels immobilisés (4)	803,0	791,0
<b>PASSIF</b>	<b>1 160,1</b>	<b>1 136,7</b>
Capitaux propres	196,2	198,8
Autres fonds propres	0,0	0,0
Provisions pour risques et charges	1,2	1,1
Emprunts et dettes financières	955,7	927,9
Endettement financier net	893,2	858,9

(1) : Y compris redevance domaniale

(2) : Y compris participation et CICE

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

(4) : Hors immobilisations financières





Longueur du réseau  
**1 879 km**

Principales autoroutes  
**A6 – A5 – A31**

Durée de concession  
**1963 – 2035**



## Spécificités

- La société APRR (Autoroutes Paris-Rhin-Rhône) est détenue indirectement par Eiffage (50,0 % + 1 action) et Macquarie Autoroutes de France (50,0 % - 1 action).

## Éléments de contexte

- Hors tunnel Maurice Lemaire, les tarifs de péage ont augmenté au 1<sup>er</sup> février 2017 de la façon suivante :
  - + 0,896 % pour les classes 1, 2, 4 et 5,
  - + 0,895 % pour la classe 3.
- S'agissant du tunnel Maurice Lemaire, seule la classe 3 a vu son tarif augmenter, de 0,357 %.

## Faits marquants 2017

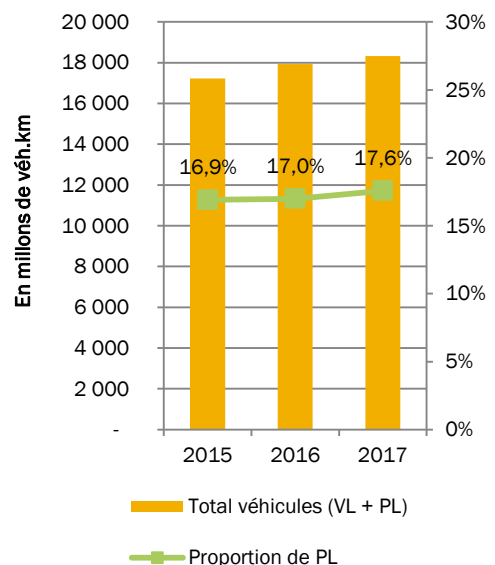
- Le trafic a été particulièrement dynamique en 2017, favorisé par l'intégration d'une nouvelle section de l'A75 à Clermont-Ferrand dans le périmètre de la concession APRR.
- Une opération de refinancement a donné lieu à une émission obligataire de 1,3 Md€ à échéances 2032 (600,0 M€) et 2033 (700,0 M€).
- Un dividende de 671,4 M€ a été versé, en hausse de 15,6 % par rapport à 2016. Le dividende 2017 correspond pour 345,9 M€ au solde du résultat 2016 non encore versé et pour 325,6 M€ à un acompte sur le résultat 2017.
- La société APRR a été soumise à la contribution exceptionnelle à l'IS au titre de l'exercice 2017.

## Trafic 2017

Trafic moyen  
**27 059 véh.jour**

Evolution 2017 / 2016  
**+ 2,5 %**

+ 1,9 % + 5,7 %



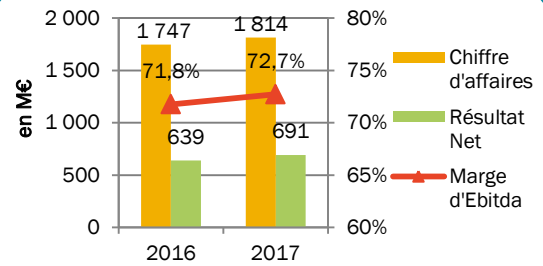
### Chiffre d'affaires

1,8 Md€

+ 3,9 %

La progression de 3,9 % des recettes de péage s'explique par :

- une hausse du trafic de 2,5 %,
- une hausse des tarifs évaluée à 0,9 %,
- un effet résiduel de + 0,5 %.



### EBITDA

1,3 Md€

+ 5,3 %

La croissance de l'EBITDA est supérieure à celle du chiffre d'affaires, ce qui s'explique par la hausse modérée des charges :

- hausse des achats et charges externes (+ 1,4 %, soit 2,2 M€) qui concerne l'ensemble des postes de charges, sauf les charges de gros entretien sur chaussées (- 6,0 %, soit 0,2 M€),
- hausse des impôts et taxes (+ 2,1 %, soit 4,1 M€) induite principalement par la hausse du montant de TAT versé au titre de 2017 (+ 2,0 %),
- très légère hausse des charges de personnel (+ 0,3 %, soit 0,5 M€), en cohérence avec la baisse des effectifs (- 1,8 % des ETP).

### Résultat net

691,1 M€

+ 8,1 %

Au-delà des variations de l'EBITDA, la croissance du résultat net s'explique par la conjugaison :

- d'une baisse des charges financières sur emprunts (- 37,2 %, soit 104,1 M€), induite par une diminution du coût moyen de la dette et par une baisse de l'endettement,
- d'une hausse de la charge d'IS (75,5 M€) liée non seulement à l'amélioration de 14,2 % du résultat avant impôts, mais aussi à l'introduction de la contribution exceptionnelle à l'IS (42,5 M€),
- d'une hausse des dividendes reçus (+ 18,8 %, soit 30,2 M€), essentiellement en provenance d'Area Participations.

### Endettement financier brut

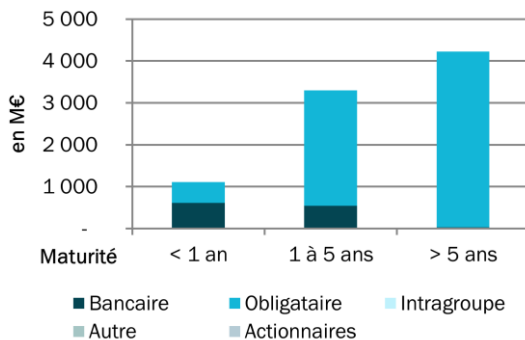
9,0 Mds€

- 3,5 %

L'endettement financier brut baisse de 325,8 M€, correspondant à l'écart entre les emprunts émis (1,0 Md€) et les emprunts remboursés (1,4 Md€).

Les prêts intra-groupe accordés s'élèvent à :

- 987,5 M€ pour Area,
- 608,4 M€ pour Area Participation.



L'endettement financier net est de 7,2 Mds€, en baisse de 0,4 %.

### Investissements

343,5 M€

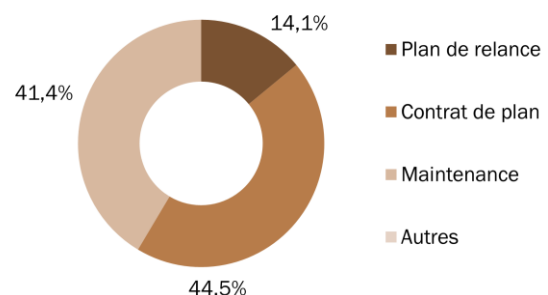
+ 30,9 %

Les investissements ont augmenté de 81,0 M€ en 2017.

Les investissements réalisés dans le cadre de contrats de plan (154,9 M€) ont notamment concerné la liaison A6-A89, l'élargissement de l'A6 et la requalification des aires de repos.

Les investissements de renouvellement (140,8 M€) ont majoritairement concerné les chaussées.

Les investissements menés dans le cadre du plan de relance (47,8 M€) ont notamment concerné les travaux relatifs à l'A36-RN1019 et à l'élargissement de l'A75.



APRR (en M€ courants)	2016	2017
<b>CHIFFRE D'AFFAIRES</b>	<b>1 747,0</b>	<b>1 814,5</b>
Recettes de péage	1 692,4	1 758,5
% Evolution	-	3,9%
Revenus des activités annexes	54,6	56,0
<b>AUTRES REVENUS D'EXPLOITATION</b>	<b>33,8</b>	<b>38,8</b>
<b>CHARGES D'EXPLOITATION</b>	<b>-527,2</b>	<b>-533,8</b>
Achats et charges externes (1)	-163,6	-165,8
Charges de personnel (2)	-165,7	-166,2
Impôts et taxes	-194,0	-198,1
Autres charges d'exploitation	-3,9	-3,7
<b>EBITDA</b>	<b>1 253,6</b>	<b>1 319,5</b>
Marge d'Ebitda (%)	71,8%	72,7%
Amortissements et provisions (3)	-328,8	-351,8
<b>EBIT</b>	<b>924,8</b>	<b>967,7</b>
<b>PRODUITS FINANCIERS</b>	<b>272,8</b>	<b>238,4</b>
Dividendes reçus	160,4	190,6
<b>CHARGES FINANCIERES</b>	<b>-286,9</b>	<b>-181,5</b>
Charges financières sur emprunts	-279,6	-175,5
<b>RESULTAT FINANCIER</b>	<b>-14,1</b>	<b>57,0</b>
<b>RESULTAT COURANT AVANT IMPOTS</b>	<b>910,7</b>	<b>1 024,7</b>
<b>RESULTAT EXCEPTIONNEL</b>	<b>-11,7</b>	<b>1,8</b>
Impôt sur les sociétés	-259,9	-335,4
<b>RESULTAT NET</b>	<b>639,1</b>	<b>691,1</b>
Marge nette (%)	36,6%	38,1%
<b>OPERATIONS D'INVESTISSEMENT</b>	<b>-335,9</b>	<b>-469,6</b>
Acquisition d'immobilisations	-335,9	-323,8
<b>OPERATIONS DE FINANCEMENT</b>	<b>103,7</b>	<b>-819,4</b>
Dividendes versés	-581,1	-671,4
Subventions d'investissement reçues	0,0	0,0
Emission de nouveaux emprunts	1 921,0	1 042,0
Remboursement d'emprunts	-1 236,3	-1 380,0
Opérations en capital	0,0	0,0
<b>ACTIF</b>	<b>10 476,3</b>	<b>10 193,6</b>
Actifs corporels et incorporels immobilisés (4)	5 812,9	5 787,5
<b>PASSIF</b>	<b>10 476,3</b>	<b>10 193,6</b>
Capitaux propres	534,0	547,0
Autres fonds propres	164,7	164,7
Provisions pour risques et charges	64,2	61,2
Emprunts et dettes financières	9 303,4	8 977,6
Endettement financier net	7 215,2	7 187,4

(1) : Y compris redevance domaniale

(2) : Y compris participation et CICE

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

(4) : Hors immobilisations financières







Longueur du réseau  
**101 km**

Principales autoroutes  
**A19**

Durée de concession  
**2005 – 2070**



## Spécificités

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

## Éléments de contexte

La hausse tarifaire au 1<sup>er</sup> février 2017 est de :

- + 0,480 % pour les classes 1 et 2,
- + 1,584 % pour la classe 3,
- + 1,594 % pour les classes 4 et 5.

## Faits marquants 2017

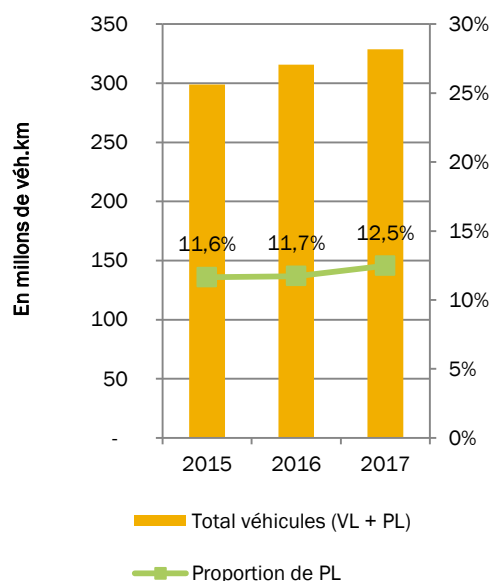
- La réalisation de travaux sur la RD2060, parallèle à l'A19, a entraîné un report de trafic, en particulier PL, sur l'autoroute.
- La société a procédé au refinancement de sa dette en novembre 2017 par un placement obligataire privé reposant sur des « obligations projet » amortissables à échéance novembre 2047 auprès d'investisseurs institutionnels, pour un nominal de 416,9 M€.

## Trafic 2017

Trafic moyen  
**8 914 véh.jour**

Evolution 2017 / 2016  
**+ 4,1 %**

+ 3,2 % + 10,8 %



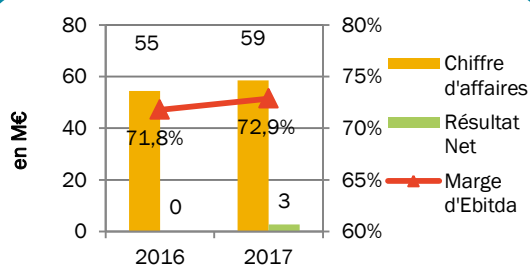
### Chiffre d'affaires

58,5 M€

+ 7,3 %

La progression des recettes de péage de 7,4 % s'explique par :

- une hausse du trafic de 4,1 %,
- un impact tarifaire estimé à 0,7 %,
- un effet résiduel de 2,6%.



### EBITDA

42,6 M€

+ 8,9 %

L'EBITDA progresse plus rapidement que le chiffre d'affaires, ce qui s'explique comme suit :

- diminution des achats et charges externes récurrents de 4,7 %, en raison notamment de l'annulation d'une provision (0,7 M€) qui avait été intégrée dans l'actif immobilisé au moment de la mise en service de l'A19,
- augmentation du poste « achats et charges externes non récurrentes » liées au refinancement (5,1 M€) - cette dernière est cependant sans effet sur l'EBITDA car elle est neutralisée en transfert de charges, expliquant la hausse importante (+ 447,3 %) des autres produits d'exploitation,
- augmentation des impôts et taxes de 4,9 % (0,2 M€), due principalement à la hausse de la TAT, qui dépend de l'évolution du trafic.

### Résultat net

2,8 M€

np

Au-delà de la progression de l'EBITDA, le résultat net progresse fortement en 2017 (après un résultat pour la première fois bénéficiaire en 2016), et s'explique essentiellement par :

- la maîtrise des dotations aux amortissements et aux provisions, qui progressent de 2,4 %,
- la stabilité du résultat financier (hausse limitée de 0,6 %),
- une dégradation de 0,2 M€ du résultat exceptionnel qui ne vient pas contrebalancer ces éléments.

### Endettement financier brut

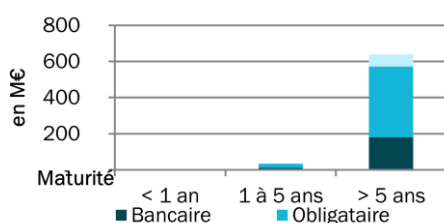
675,6 M€

+ 5,0 %

Arcour a refinancé sa dette en procédant à l'émission d'un nouvel emprunt de 416,9 M€. Celle-ci a, notamment, permis :

- de rembourser des emprunts bancaires pour un montant de 389,0 M€,
- d'aligner la dette BEI sur l'échéance des obligations projets.

La société dispose également de prêts actionnaires auprès du groupe Vinci (67,7 M€), en hausse de 3,9 M€ (correspondant au montant des intérêts capitalisés de 2017).



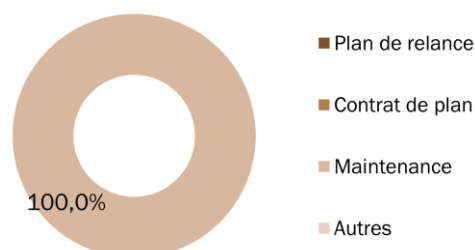
L'endettement financier net reste stable, à 635,7 M€.

### Investissements

0,4 M€

- 8,5 %

La totalité des investissements, en baisse par rapport à 2016 (- 8,5 %), est consacrée à la maintenance.



ARCOUR (en M€ courants)	2016	2017
<b>CHIFFRE D'AFFAIRES</b>	<b>54,5</b>	<b>58,5</b>
Recettes de péage	54,1	58,1
% Evolution	-	7,4%
Revenus des activités annexes	0,4	0,4
<b>AUTRES REVENUS D'EXPLOITATION</b>	<b>1,0</b>	<b>5,2</b>
<b>CHARGES D'EXPLOITATION (hors amortissements)</b>	<b>-16,3</b>	<b>-21,1</b>
Achats et charges externes (1)	-12,6	-17,2
Charges de personnel (2)	0,0	0,0
Impôts et taxes	-3,7	-3,9
Autres charges d'exploitation	0,0	0,0
<b>EBITDA</b>	<b>39,1</b>	<b>42,6</b>
Marge d'Ebitda (%)	71,8%	72,9%
Amortissements et provisions (3)	-8,5	-8,7
<b>EBIT</b>	<b>30,6</b>	<b>33,9</b>
<b>PRODUITS FINANCIERS</b>	<b>16,7</b>	<b>17,0</b>
Dividendes reçus	0,0	0,0
<b>CHARGES FINANCIERES</b>	<b>-47,2</b>	<b>-47,7</b>
Charges financières sur emprunts	-46,6	-46,9
<b>RESULTAT FINANCIER</b>	<b>-30,5</b>	<b>-30,7</b>
<b>RESULTAT COURANT AVANT IMPOTS</b>	<b>0,1</b>	<b>3,2</b>
<b>RESULTAT EXCEPTIONNEL</b>	<b>0,1</b>	<b>-0,1</b>
Impôt sur les sociétés	0,0	-0,3
<b>RESULTAT NET</b>	<b>0,2</b>	<b>2,8</b>
Marge nette (%)	0,3%	4,7%
<b>OPERATIONS D'INVESTISSEMENT</b>	<b>-0,5</b>	<b>-0,1</b>
Acquisition d'immobilisations	-0,5	-0,4
<b>OPERATIONS DE FINANCEMENT</b>	<b>-1,6</b>	<b>27,9</b>
Dividendes versés	0,0	0,0
Subventions d'investissement reçues	0,0	0,0
Emission de nouveaux emprunts	0,0	416,9
Remboursement d'emprunts	-6,9	-389,0
Opérations en capital	0,0	0,0
<b>ACTIF</b>	<b>796,2</b>	<b>830,4</b>
Actifs corporels et incorporels immobilisés (4)	772,1	762,8
<b>PASSIF</b>	<b>796,2</b>	<b>830,4</b>
Capitaux propres	138,6	140,6
Autres fonds propres	0,0	0,0
Provisions pour risques et charges	4,3	5,2
Emprunts et dettes financières	643,7	675,6
Endettement financier net	631,4	635,7

(1) : Y compris redevance domaniale

(2) : Y compris participation et CICE

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

(4) : Hors immobilisations financières





Longueur du réseau  
**409 km**

Principales autoroutes  
**A41 - A49 - A43**

Durée de concession  
**1971 - 2036**



## Spécificités

- La société Area (anciennement Association pour la Réalisation et l'Exploitation d'Autoroutes) est détenue à 99,8 % par Area Participation, elle-même détenue à 100,0 % par APRR.

## Éléments de contexte

- Les évolutions des tarifs de péage au 1<sup>er</sup> février 2017 sont les suivantes :
  - + 0,922 % pour la classe 1,
  - + 0,796 % pour la classe 2,
  - + 1,812 % pour la classe 3,
  - + 1,584 % pour la classe 4,
  - + 0,815 % pour la classe 5.

## Faits marquants 2017

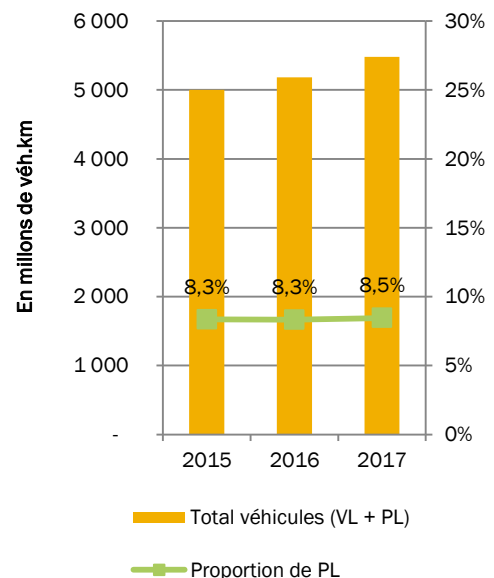
- Area a cédé à APRR la totalité de sa participation au capital d'Adelac.
- L'intégration de l'autoroute A480 dans le périmètre de concession d'APRR en 2016 a eu un impact significatif sur le trafic 2017.
- Un dividende de 286,9 M€ a été versé, en hausse de 48,8 % par rapport à 2016. Le dividende 2017 correspond pour 101,8 M€ au solde du résultat 2016 non encore versé et pour 185,1 M€ à un acompte sur le résultat 2017.

## Trafic 2017

Trafic moyen  
**36 695 véh.jour**

Evolution 2017 / 2016  
**+ 5,7 %**

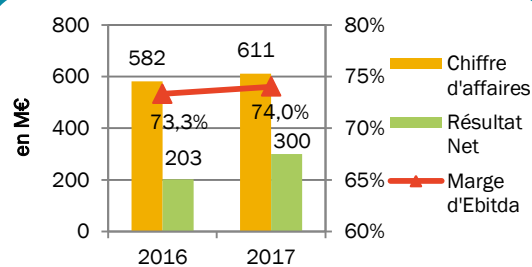
+ 5,6 % + 7,3 %



**Chiffre d'affaires**  
**611,4 M €**  
**+ 5,1 %**

La progression de 5,2 % des recettes de péage s'explique par :

- une hausse du trafic de 5,7 %,
- une hausse des tarifs évaluée à 1,0 %,
- un effet résiduel de - 1,5 %, conséquence pour partie de l'intégration de l'A480 (dont le TKM moyen est inférieur au TKM du reste du réseau Area).



**EBITDA**  
**452,5 M€**  
**+ 6,1 %**

La croissance de l'EBITDA, supérieure à celle du chiffre d'affaires, s'explique par divers effets contraires :

- une hausse des impôts et taxes (+ 4,7 %, soit 2,7 M€), et principalement la hausse des montants versés au titre de la TAT (+ 5,0 %, soit 1,7 M€),
- une hausse des achats et charges externes (+ 3,6 %, soit 1,6 M€),
- une baisse des charges de personnel (- 1,4 %, soit 0,9 M€), induite par la baisse des charges sociales et engagements sociaux différés (- 4,8 %, soit 1,0 M€).

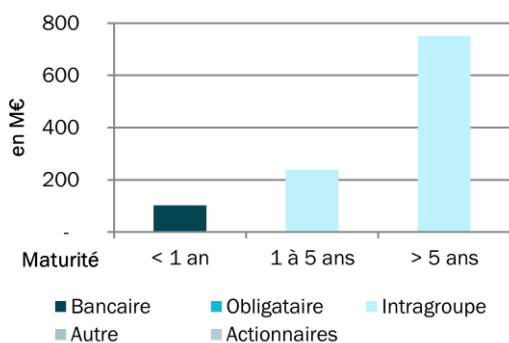
**Résultat net**  
**299,9 M€**  
**+ 48,0 %**

Au-delà des variations de l'EBITDA, la croissance du résultat net s'explique par divers effets contraires :

- une forte hausse du résultat exceptionnel (+ 77,3 M€), à la suite de la plus-value générée par la cession de la participation d'Area au capital d'Adelac à APRR,
- une forte baisse des charges financières sur emprunts (- 37,9 %, soit 16,7 M€), conséquence de la baisse de l'endettement et des taux associés aux emprunts récents,
- une hausse des dotations aux amortissements et provisions (+ 10,2 %, soit 7,8 M€).

**Endettement financier brut**  
**1,1 Md€**  
**- 9,9 %**

L'endettement financier est en baisse de 9,9 %. La dette externe est composée d'un emprunt de 102,0 M€ auprès de la CNA. La dette intra-groupe est composée d'un emprunt de 987,5 M€ auprès d'APRR.



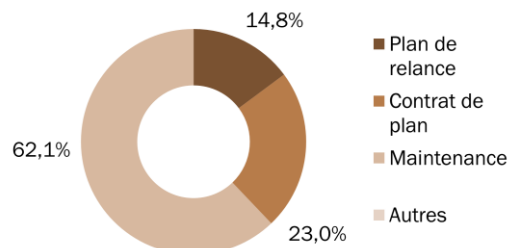
L'endettement financier net est de 1,1 Md€, en baisse de 10,5 %.

**Investissements**  
**76,4 M€**  
**+ 5,9 %**

Les investissements sont en hausse de 4,2 M€ et ont majoritairement concerné des travaux de maintenance (47,4 M€ au total).

Les investissements de développement ont principalement concerné :

- le contrat de plan 2014-2018 (élargissement de l'A41, requalification d'aires de repos, etc.) pour un montant de 14,5 M€,
- le plan de relance (aménagement de l'A48-A480, etc.) pour un montant de 11,3 M€,
- quelques investissements (3,1 M€) liés à d'anciens contrats (antérieurs à 2013).



Area (en M€ courants)	2016	2017
<b>CHIFFRE D'AFFAIRES</b>	<b>581,9</b>	<b>611,4</b>
Recettes de péage	566,2	595,6
% Evolution	-	5,2%
Revenus des activités annexes	15,7	15,8
<b>AUTRES REVENUS D'EXPLOITATION</b>	<b>12,4</b>	<b>13,1</b>
<b>CHARGES D'EXPLOITATION</b>	<b>-167,7</b>	<b>-171,9</b>
Achats et charges externes (1)	-44,7	-46,3
Charges de personnel (2)	-63,3	-62,4
Impôts et taxes	-58,3	-61,0
Autres charges d'exploitation	-1,4	-2,2
<b>EBITDA</b>	<b>426,7</b>	<b>452,5</b>
Marge d'Ebitda (%)	73,3%	74,0%
Amortissements et provisions (3)	-76,4	-84,3
<b>EBIT</b>	<b>350,2</b>	<b>368,3</b>
<b>PRODUITS FINANCIERS</b>	<b>5,1</b>	<b>4,7</b>
Dividendes reçus	0,1	0,0
<b>CHARGES FINANCIERES</b>	<b>-45,8</b>	<b>-28,3</b>
Charges financières sur emprunts	-44,1	-27,4
<b>RESULTAT FINANCIER</b>	<b>-40,6</b>	<b>-23,6</b>
<b>RESULTAT COURANT AVANT IMPOTS</b>	<b>309,6</b>	<b>344,7</b>
<b>RESULTAT EXCEPTIONNEL</b>	<b>-0,4</b>	<b>77,3</b>
Impôt sur les sociétés	-106,5	-122,1
<b>RESULTAT NET</b>	<b>202,6</b>	<b>299,9</b>
Marge nette (%)	34,8%	49,1%
<b>OPERATIONS D'INVESTISSEMENT</b>	<b>-76,4</b>	<b>-85,4</b>
Acquisition d'immobilisations	-76,4	-85,4
<b>OPERATIONS DE FINANCEMENT</b>	<b>-194,6</b>	<b>-211,4</b>
Dividendes versés	-192,8	-286,9
Subventions d'investissement reçues	0,0	0,0
Emission de nouveaux emprunts	-1,8	0,0
Remboursement d'emprunts	0,0	-11,0
Opérations en capital	0,0	0,0
<b>ACTIF</b>	<b>1 565,7</b>	<b>1 470,7</b>
Actifs corporels et incorporels immobilisés (4)	1 306,0	1 297,2
<b>PASSIF</b>	<b>1 565,7</b>	<b>1 470,7</b>
Capitaux propres	241,6	253,0
Autres fonds propres	0,0	0,0
Provisions pour risques et charges	14,8	15,3
Emprunts et dettes financières	1 185,5	1 067,9
Endettement financier net	1 181,0	1 057,2

(1) : Y compris redevance domaniale

(2) : Y compris participation et CICE

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

(4) : Hors immobilisations financières





# ASF

Longueur du réseau  
**2 724 km**

Principales autoroutes  
**A7 – A9 – A10**

Durée de concession  
**1961 – 2036**



## Spécificités

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

## Éléments de contexte

- La hausse tarifaire au 1<sup>er</sup> février 2017 est de 1,197 % pour toutes les classes.

## Faits marquants 2017

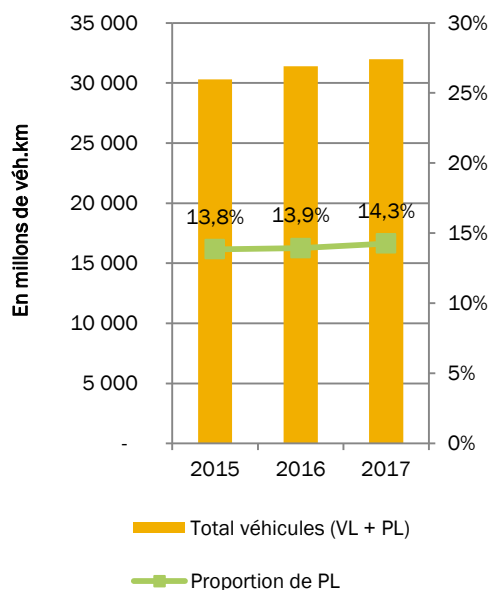
- Le dédoublement de l'A9 au niveau de Montpellier (20,9 km) a été mis en service en mai 2017.
- ASF a émis deux emprunts obligataires pour un montant global de 1,5 Md€ avec des échéances comprises entre 2026 et 2027.
- Un dividende de 369,6 M€ a été versé, en forte baisse par rapport au dividende de 977,0 M€ versé en 2016. Le dividende versé en 2017 correspond pour 164,0 M€ au solde des dividendes de l'exercice 2016 non encore versés et pour 205,6 M€ à un acompte sur dividendes 2017.

## Trafic 2017

Trafic moyen  
**32 526 véh.jour**

Evolution 2017 / 2016  
**+ 1,9 %**

+ 1,5 % + 4,3 %

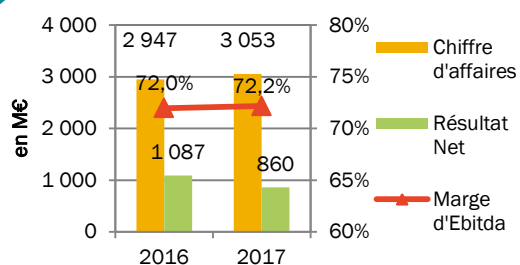


### Chiffre d'affaires

3,1 Mds€  
+ 3,6 %

La progression des recettes de péage de 3,6 % s'explique par :

- une hausse du trafic de 1,9 %,
- un impact tarifaire estimé à 1,2 %,
- un effet résiduel de 0,5 %.



### EBITDA

2,2 Mds€  
+ 3,9 %

L'EBITDA progresse plus rapidement que le chiffre d'affaires, sous l'influence d'effets contraires.

- Les charges d'exploitation augmentent (+ 4,1 %) compte tenu :
  - d'une progression des « achats et charges externes » de 28,8 M€ (+ 8,8 %), résultant notamment de la hausse des coûts relatifs au digital, à l'augmentation des commissions liées au télépéage et aux frais liés aux émissions d'emprunts,
  - d'une hausse des impôts et taxes de 2,4 % (8,0 M€) moindre que celle du CA,
  - une stabilisation des charges de personnel (+ 0,4 %, soit + 1,0 M€), liée à un effectif en baisse de 3,1 % au total.
- Les autres revenus d'exploitation croissent significativement (+ 13,0 %, soit 13,9 M€), notamment en contrepartie de certaines hausses de charges d'exploitation.

### Résultat net

860,3 M€  
- 20,8 %

Au-delà des variations de l'EBITDA, le résultat net est en forte baisse de 20,8 %, compte tenu :

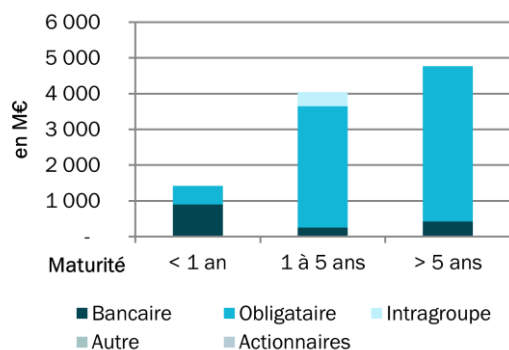
- d'un résultat financier en baisse de 117,3 M€, principalement sous l'effet de la baisse du dividende d'Escota (- 151,6 M€) - hors cet effet, le résultat s'améliorerait de 34,3 M€, en raison, notamment, de la réduction de la dette et du refinancement de lignes de dettes,
- de l'impact négatif sur l'IS de la contribution exceptionnelle, pour 110,1 M€,
- de dotations aux amortissements et aux provisions en hausse significative (+ 14,7 %, soit une progression de 69,3 M€), dont en particulier 55,4 M€ de variations nettes de provisions d'exploitation pour obligation de maintien en l'état des ouvrages concédés et 23,4 M€ de dotations aux amortissements de caducité supplémentaires, liées en grande partie à la mise en service du dédoublement d'une section de l'autoroute A9.

### Endettement financier brut

10,5 Mds€

- 6,7 %

L'endettement financier brut diminue de 757,6 M€ grâce au remboursement de 1,6 Md€ de ligne de crédit avec Vinci (intra-groupe) et de 633,5 M€ de dette CNA-BEI, et en dépit de deux émissions obligataires pour un montant total de 1,5 Md€.



L'endettement financier net est en baisse de 6,4 %, à 10,4 Mds€.

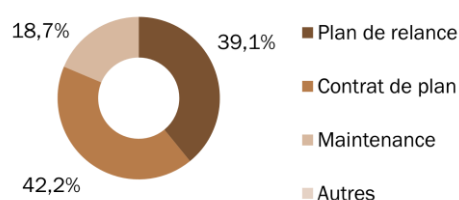
### Investissements

458,0 M€

- 8,2 %

Les dépenses d'investissements concernent, pour 81,3 % du total, des opérations relevant d'un programme négocié avec le concédant :

- Les dépenses liées au contrat de plan 2012-2016 représentent 193,4 M€ avec principalement, le doublement de l'A9 à Montpellier et l'élargissement de l'A63 sur la section Biarritz-Biriatou ;
- Le plan de relance autoroutier est réalisé à hauteur de 27,9 % en cumulé à fin 2017, avec comme principales opérations les élargissements de l'A63 sur la section Ondres-Saint Geours de Maremne, et de l'A9 sur la section Le Boulou-Le Perthus.



ASF (en M€ courants)	2016	2017
<b>CHIFFRE D'AFFAIRES</b>	<b>2 946,7</b>	<b>3 052,9</b>
Recettes de péage	2 886,5	2 989,9
% Evolution	-	3,6%
Revenus des activités annexes	60,2	63,0
<b>AUTRES REVENUS D'EXPLOITATION</b>	<b>107,0</b>	<b>120,9</b>
<b>CHARGES D'EXPLOITATION (hors amortissements)</b>	<b>-933,0</b>	<b>-970,8</b>
Achats et charges externes (1)	-326,6	-355,4
Charges de personnel (2)	-271,7	-272,7
Impôts et taxes	-334,7	-342,7
Autres charges d'exploitation	0,0	0,0
<b>EBITDA</b>	<b>2 120,7</b>	<b>2 203,0</b>
Marge d'Ebitda (%)	72,0%	72,2%
Amortissements et provisions (3)	-470,2	-539,5
<b>EBIT</b>	<b>1 650,5</b>	<b>1 663,5</b>
<b>PRODUITS FINANCIERS</b>	<b>243,9</b>	<b>81,6</b>
Dividendes reçus	196,5	44,9
<b>CHARGES FINANCIERES</b>	<b>-315,4</b>	<b>-270,4</b>
Charges financières sur emprunts	-315,4	-270,4
<b>RESULTAT FINANCIER</b>	<b>-71,5</b>	<b>-188,8</b>
<b>RESULTAT COURANT AVANT IMPOTS</b>	<b>1 579,0</b>	<b>1 474,7</b>
<b>RESULTAT EXCEPTIONNEL</b>	<b>-8,3</b>	<b>-9,9</b>
Impôt sur les sociétés	-483,8	-604,5
<b>RESULTAT NET</b>	<b>1 086,9</b>	<b>860,3</b>
Marge nette (%)	36,9%	28,2%
<b>OPERATIONS D'INVESTISSEMENT</b>	<b>-522,1</b>	<b>-187,0</b>
Acquisition d'immobilisations	-499,0	-458,0
<b>OPERATIONS DE FINANCEMENT</b>	<b>-1 062,2</b>	<b>-1 098,4</b>
Dividendes versés	-977,0	-369,6
Subventions d'investissement reçues	7,7	14,4
Emission de nouveaux emprunts	899,7	1 500,9
Remboursement d'emprunts	-992,6	-2 244,1
Opérations en capital	0,0	0,0
<b>ACTIF</b>	<b>13 065,4</b>	<b>12 778,2</b>
Actifs corporels et incorporels immobilisés (4)	10 328,3	10 230,2
<b>PASSIF</b>	<b>13 065,4</b>	<b>12 778,2</b>
Capitaux propres	424,3	910,0
Autres fonds propres	207,4	204,2
Provisions pour risques et charges	389,9	402,6
Emprunts et dettes financières	11 238,7	10 481,1
Endettement financier net	11 164,3	10 447,2

(1) : Y compris redevance domaniale

(2) : Y compris participation et CICE

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

(4) : Hors immobilisations financières





Longueur du réseau  
**104 km**

Principales autoroutes  
**A63**

Durée de concession  
**2011 – 2051**



## Spécificités

- Au 31 décembre 2017, Atlandes est détenue à hauteur de 7,5 % par NGE, de 10,2 % par Egis et de 82,3 % par des investisseurs financiers (contre 59,3 % en 2016).
- Le taux de poids lourds sur l'autoroute A63 est le plus élevé parmi les réseaux concédés, la rendant plus sensible à la conjoncture économique.
- L'exploitation de l'A63 est assurée par la société Egis Exploitation Aquitaine.
- Le contrat de concession d'Atlandes avait pour objet l'aménagement de l'ancienne RN 10 en autoroute (de 2X2 à 2X3 voies). Il s'agit à ce jour de la seule concession dédiée à des travaux visant exclusivement à l'aménagement d'un ouvrage routier existant.

## Éléments de contexte

- L'évolution tarifaire au 1<sup>er</sup> février 2017 est :
  - nulle pour les classes 1 et 5,
  - + 1,887 % pour la classe 2,
  - + 1,190 % pour la classe 3,
  - + 1,770 % pour la classe 4\*.

## Faits marquants 2017

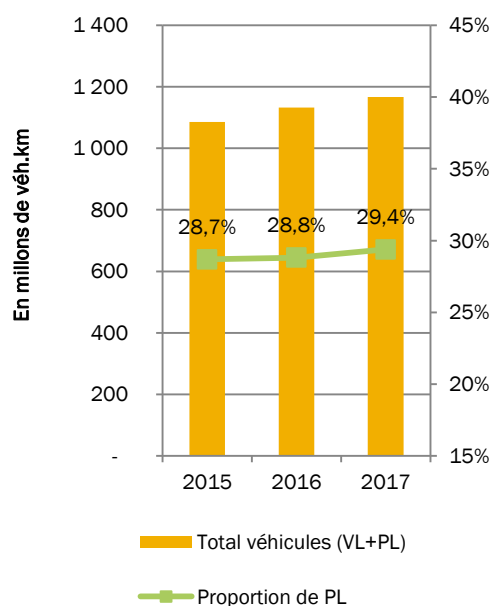
- L'actionnariat est modifié au cours de l'exercice 2017 : cession des parts de Colas Sud-Ouest et Spie Batignolles au bénéfice de filiales des fonds DIF et InfraRed.
- Conformément à la réglementation en vigueur, une augmentation de capital de 37,2 M€ a eu lieu au cours de l'exercice 2017 pour combler les pertes cumulées depuis la mise en service.
- Atlandes a dégagé un premier résultat net positif (3,6 M€).

## Trafic 2017

Trafic moyen  
**30 746 véh.jour**

Evolution 2017 / 2016  
**+ 2,6 %**

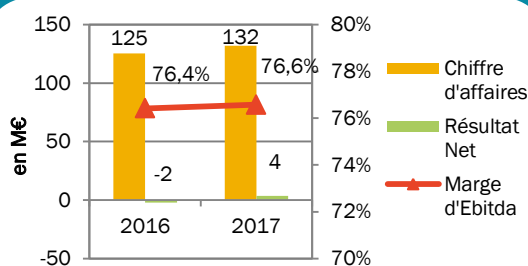
+ 1,6 % + 5,0 %



**Chiffre d'affaires**  
**131,9 M€**  
**+ 5,4 %**

La progression des recettes de péage de 5,5 % s'explique par :

- une hausse du trafic de 2,6 %,
- un impact tarifaire estimé à 1,2 %,
- des effets résiduels évalués à 1,7 %.



**EBITDA**  
**101,0 M€**  
**+ 5,6 %**

L'EBITDA augmente légèrement moins que le chiffre d'affaires, en raison d'une progression moindre des charges d'exploitation (+ 4,6 %), avec :

- une hausse des achats et charges externes (22,6 M€) de 5,5 %, en ligne avec l'évolution du CA, atténuée par la légère progression (+ 2,5 %) du contrat d'exploitation, principale charge d'exploitation, qui représente 10,7 M€ - hors contrat d'exploitation, les autres prestations et charges externes augmentent fortement (+ 19,5 %, soit 1,1 M€) compte tenu de la hausse des montants liés à la maintenance, de la modulation tarifaire des classes Euro PL et de la rétrocession au concédant d'une partie des gains de refinancement,
- une augmentation des impôts et taxes de 4,0 % (soit 0,3 M€), principalement la TAT (+ 2,6 %, en lien avec le trafic) et la CET (+ 5,8 %, en lien avec l'évolution de la valeur ajoutée).

**Résultat net**  
**3,6 M€**  
**np**

En 2017, le résultat net est, pour la première fois, positif, grâce à la croissance de l'EBITDA et malgré deux effets contraires :

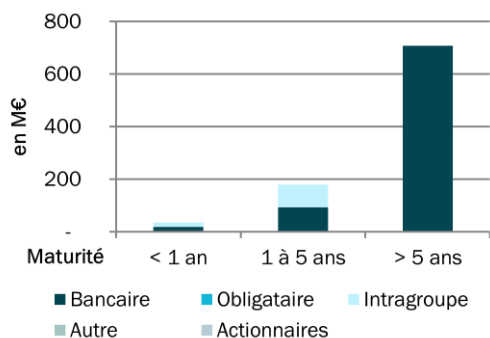
- une progression du résultat financier de 7,0 % (soit + 4,4 M€) grâce à la diminution du principal du prêt actionnaires qui permet de réduire les intérêts sur les avances d'actionnaires au taux de 9,0 %,
- une hausse significative, soit + 15,0 %, des dotations aux amortissements et aux provisions (+ 4,3 M€) ; à la suite des corrections de certaines dotations passées fin 2015 et début 2016, ce dernier poste était anormalement bas en 2016.

**Endettement financier brut**

**922,1 M€**

**- 6,4 %**

La diminution de l'endettement financier brut s'explique par la baisse de 16,7 M€ de la dette bancaire et de 46,2 M€ du prêt actionnaire.



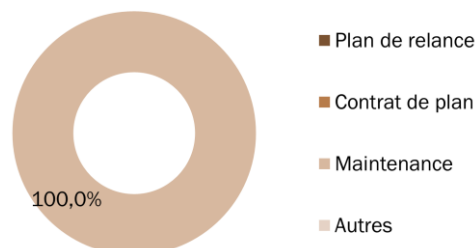
L'endettement financier net diminue de 7,8 %, à 863,3 M€.

**Investissements**

**0,3 M€**

**- 58,9 %**

Atlandes a uniquement procédé à des investissements de maintenance en 2017, pour un montant non significatif de 0,3 M€, en diminution par rapport à 2016 où ils avaient atteint 0,8 M€.



ATLANDES (en M€ courants)	2016	2017
<b>CHIFFRE D'AFFAIRES</b>	<b>125,2</b>	<b>131,9</b>
Recettes de péage	124,6	131,5
% Evolution	-	5,5%
Revenus des activités annexes	0,6	0,4
<b>AUTRES REVENUS D'EXPLOITATION</b>	<b>1,1</b>	<b>1,1</b>
<b>CHARGES D'EXPLOITATION (hors amortissements)</b>	<b>-30,6</b>	<b>-32,0</b>
Achats et charges externes (1)	-21,4	-22,6
Charges de personnel (2)	-0,6	-0,5
Impôts et taxes	-8,5	-8,8
Autres charges d'exploitation	-0,1	-0,1
<b>EBITDA</b>	<b>95,7</b>	<b>101,0</b>
Marge d'Ebitda (%)	76,4%	76,6%
Amortissements et provisions (3)	-28,7	-33,0
<b>EBIT</b>	<b>67,0</b>	<b>68,0</b>
<b>PRODUITS FINANCIERS</b>	<b>0,1</b>	<b>0,1</b>
Dividendes reçus	0,0	0,0
<b>CHARGES FINANCIERES</b>	<b>-63,3</b>	<b>-58,8</b>
Charges financières sur emprunts	-63,3	-58,8
<b>RESULTAT FINANCIER</b>	<b>-63,2</b>	<b>-58,8</b>
<b>RESULTAT COURANT AVANT IMPOTS</b>	<b>3,8</b>	<b>9,2</b>
<b>RESULTAT EXCEPTIONNEL</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>
Impôt sur les sociétés	-5,9	-5,7
<b>RESULTAT NET</b>	<b>-2,1</b>	<b>3,6</b>
Marge nette (%)	-1,7%	2,7%
<b>OPERATIONS D'INVESTISSEMENT</b>	<b>-0,8</b>	<b>-0,3</b>
Acquisition d'immobilisations	-0,8	-0,3
<b>OPERATIONS DE FINANCEMENT</b>	<b>-61,5</b>	<b>-36,0</b>
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	-61,5	-71,0
Opérations en capital	0,0	37,2
<b>ACTIF</b>	<b>1 053,6</b>	<b>1 032,4</b>
Actifs corporels et incorporels immobilisés (4)	988,4	955,6
<b>PASSIF</b>	<b>1 053,6</b>	<b>1 032,4</b>
Capitaux propres	-37,1	3,7
Autres fonds propres	74,0	72,0
Provisions pour risques et charges	19,0	20,4
Emprunts et dettes financières	985,0	922,1
Endettement financier net	936,4	863,3

(1) : Y compris redevance domaniale

(2) : Y compris participation et CICE

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

(4) : Hors immobilisations financières







Longueur du réseau  
**126 km<sup>(1)</sup>**

Principales autoroutes  
**A40**

Durée de concession  
**1971 – 2050**



## Spécificités

- La société ATMB (Autoroute 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'Etat via le Fonds pour le développement d'une politique intermodale des transports dans le massif alpin (FDPITMA), à 18,6 % par des collectivités françaises et à 5,4 % par des collectivités suisses. Le reste du capital est détenu par divers actionnaires français et suisses.
- Le niveau des dividendes versés annuellement par ATMB est encadré par une convention tripartite entre ATMB, SFTRF et le FDPITMA, de façon à assurer l'équilibre des comptes de la SFTRF via leur actionnaire commun (FDPITMA).

## Éléments de contexte

L'évolution tarifaire au 1<sup>er</sup> février 2017 est :

- nulle pour les classes 1, 2 et 5,
- + 0,360 % pour les classes 3 et 4.

## Faits marquants 2017

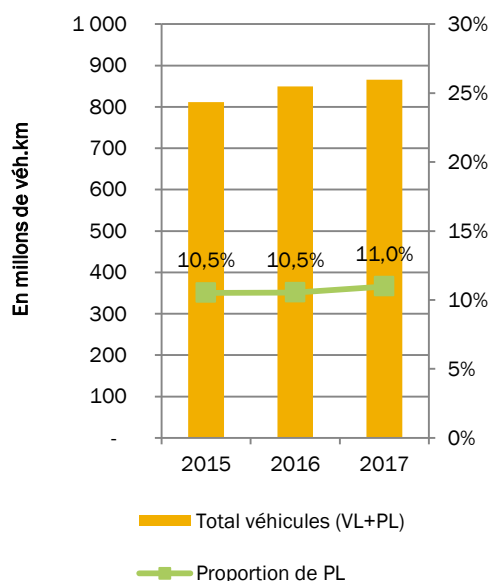
- En avril, un emprunt de 40,0 M€ a été souscrit auprès de la CNA à échéance 2025.
- Un dividende (stable) de 28,0 M€ a été versé.

## Trafic 2017

Trafic moyen  
**22 301 véh.jour**

Evolution 2017 / 2016  
**+ 2,1 %**

+ 1,6 % + 6,5 %

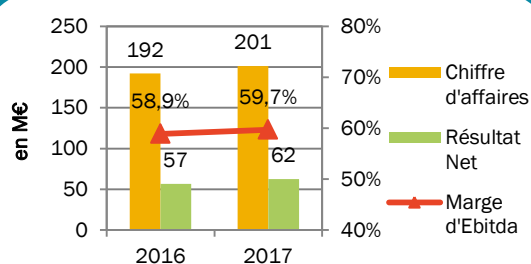


**Chiffre d'affaires**  
201,0 M€  
+ 4,6 %

Le CA péage de l'autoroute (62,7 % du total) croît de 2,8 %, ce qui s'explique par :

- une hausse du trafic de 2,1 % ;
- un impact tarifaire estimé à 0,03 % ;
- des effets résiduels de 0,7 %.

Le CA péage du tunnel croît de 7,4 %.



**EBITDA**  
120,0 M€  
+ 6,1 %

La progression de l'EBITDA est plus rapide que celle du chiffre d'affaires, en raison d'une progression modérée des charges d'exploitation (+ 2,5 %), avec :

- une augmentation de 1,2 M€ (+ 3,8 %) des charges de personnel, en raison principalement d'une hausse du revenu moyen des agents et des postes « intéressement » et « participation », et ce malgré une augmentation des effectifs de 2,3 % pour la partie tunnel,
- une progression modérée de 0,5 M€ (+ 1,4 %) des achats et charges externes, malgré une forte hausse de l'entretien courant lié au tunnel, de 0,9 M€ (+ 24,9 %).

**Résultat net**  
62,3 M€  
+ 10,2 %

Au-delà de la progression de l'EBITDA, l'augmentation du résultat net s'explique par :

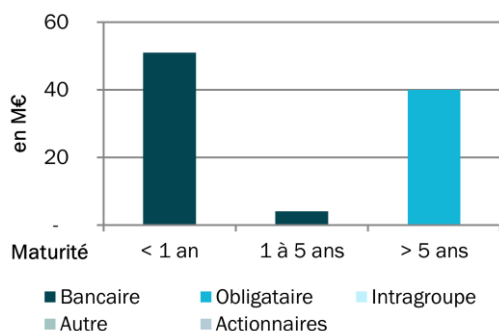
- une amélioration du résultat financier de 1,2 M€ - cette dernière est liée à l'augmentation des autres produits financiers (2,4 M€ en 2017, dont 1,1 M€ lié à l'amortissement de la prime d'émission de l'emprunt CNA contracté en avril 2017) et à la présence, en 2016, d'une dépréciation des titres de participation d'AXXES (exploitation et commercialisation des abonnements destinés aux poids lourds) pour un montant de 0,5 M€,
- une légère baisse de l'IS, de 0,4 M€, malgré la hausse du résultat avant impôts (+ 7,0 %), en raison de la suppression de la taxe de 3,0 % sur les bénéfices distribués, dont le montant avait atteint 0,8 M€ en 2016.

**Endettement financier brut**

99,4 M€  
+ 19,4 %

L'augmentation de l'endettement financier brut s'explique par la souscription en avril 2017 d'un emprunt de 40,0 M€ auprès de la CNA.

En parallèle, les remboursements d'emprunts atteignent 24,2 M€ (deux emprunts souscrits en 2002 et 2016 ont été soldés).

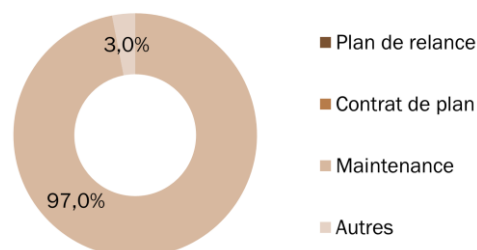


L'endettement financier net est en diminution de 45,6 M€ (soit - 76,5 %), en raison d'une forte hausse de la trésorerie disponible, et s'établit à 14,0 M€.

**Investissements**

26,1 M€  
- 23,6 %

Les investissements diminuent de 8,1 M€ en 2017, pour atteindre 26,1 M€. La principale raison de cette baisse est la diminution constatée entre 2016 et 2017 des travaux de remise à niveau de la RN205.



ATMB (en M€ courants)	2016	2017
<b>CHIFFRE D'AFFAIRES</b>	<b>192,1</b>	<b>201,0</b>
Recettes de péage	190,3	198,8
% Evolution	-	4,5%
Revenus des activités annexes	1,8	2,2
<b>AUTRES REVENUS D'EXPLOITATION</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>
<b>CHARGES D'EXPLOITATION (hors amortissements)</b>	<b>-79,0</b>	<b>-81,0</b>
Achats et charges externes (1)	-35,6	-36,1
Charges de personnel (2)	-30,8	-31,9
Impôts et taxes	-11,9	-12,1
Autres charges d'exploitation	-0,7	-0,8
<b>EBITDA</b>	<b>113,1</b>	<b>120,0</b>
Marge d'Ebitda (%)	58,9%	59,7%
Amortissements et provisions (3)	-22,6	-25,2
<b>EBIT</b>	<b>90,6</b>	<b>94,8</b>
<b>PRODUITS FINANCIERS</b>	<b>1,0</b>	<b>2,4</b>
Dividendes reçus	0,0	0,0
<b>CHARGES FINANCIERES</b>	<b>-4,2</b>	<b>-4,4</b>
Charges financières sur emprunts	-1,9	-4,0
<b>RESULTAT FINANCIER</b>	<b>-3,2</b>	<b>-2,1</b>
<b>RESULTAT COURANT AVANT IMPOTS</b>	<b>87,3</b>	<b>92,7</b>
<b>RESULTAT EXCEPTIONNEL</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>
Impôt sur les sociétés	-30,8	-30,4
<b>RESULTAT NET</b>	<b>56,5</b>	<b>62,3</b>
Marge nette (%)	29,4%	31,0%
<b>OPERATIONS D'INVESTISSEMENT</b>	<b>-32,8</b>	<b>-24,3</b>
Acquisition d'immobilisations	-32,8	-26,1
<b>OPERATIONS DE FINANCEMENT</b>	<b>-53,2</b>	<b>-12,2</b>
Dividendes versés	-28,0	-28,0
Subventions d'investissement reçues	0,0	0,0
Emission de nouveaux emprunts	0,0	40,0
Remboursement d'emprunts	-25,2	-24,2
Opérations en capital	0,0	0,0
<b>ACTIF</b>	<b>477,8</b>	<b>542,5</b>
Actifs corporels et incorporels immobilisés (4)	398,9	399,0
<b>PASSIF</b>	<b>477,8</b>	<b>542,5</b>
Capitaux propres	352,1	385,7
Autres fonds propres	0,0	0,0
Provisions pour risques et charges	1,1	2,1
Emprunts et dettes financières	83,3	99,4
Endettement financier net	59,6	14,0

(1) : Y compris redevance domaniale

(2) : Y compris participation et CICE

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

(4) : Hors immobilisations financières





Longueur du réseau  
**3,3 km**

Principale autoroute  
**A75**

Durée de concession  
**2001 – 2079**



## Spécificités

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

## Éléments de contexte

- Pour les classes 1 et 2, le contrat de concession de CEVM prévoit une tarification distincte par période : un tarif été (majoré), valable du 15 juin au 15 septembre, et un tarif hors été le reste de l'année.
- La hausse des tarifs de péage au 1<sup>er</sup> février 2017 est de :
  - + 3,060 % (été) et + 2,560 % (hors été) pour la classe 1,
  - + 3,425 % (été) et + 3,448 % (hors été) pour la classe 2,
  - + 2,622 % pour la classe 3,
  - + 2,586 % pour la classe 4,
  - + 2,083 % pour la classe 5.

## Faits marquants 2017

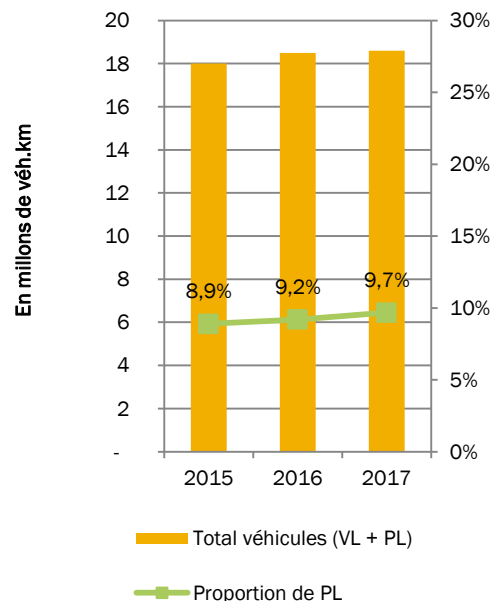
- Dans le cadre de la reprise par CEVM de l'aire de repos adjacente au viaduc, la totalité de l'aire a été rénovée sur le 1<sup>er</sup> semestre 2017.
- Un dividende de 20,2 M€ a été versé en 2017.

## Trafic 2017

Trafic moyen  
**13 812** véh.jour

Evolution 2017 / 2016  
**+ 0,9 %**

+ 0,2 % + 7,0 %



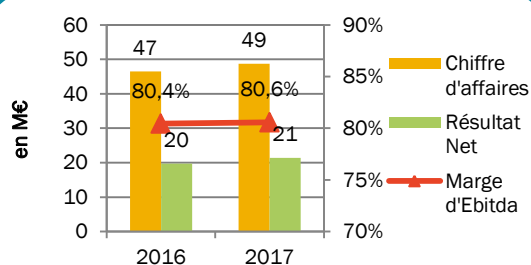
### Chiffre d'affaires

48,7 M€

+ 4,7 %

La progression des recettes de péage de 4,9 % s'explique par :

- une hausse du trafic de 0,9 %,
- un impact tarifaire estimé à 2,9 %,
- Un impact résiduel de + 1,1 %.



### EBITDA

39,2 M€

+ 4,9 %

La croissance de l'EBITDA est quasi similaire à celle du chiffre d'affaires. Cette évolution globale s'explique par les évolutions de charges suivantes :

- une progression des achats et charges externes de 6,2 % résultant notamment d'une hausse de 0,2 M€ du gros entretien et d'une augmentation de 0,2 M€ de la redevance domaniale ;
- une stabilité des charges de personnel (+ 0,4 %), en lien notamment avec la baisse de 3,8 % des effectifs.

### Résultat net

21,4 M€

+ 8,7 %

Au-delà des variations de l'EBITDA, la croissance du résultat net s'explique par :

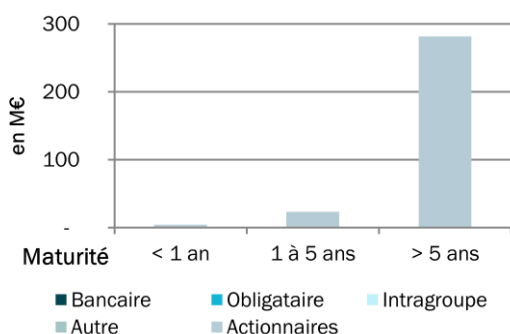
- une diminution de 0,4 M€ (- 26,9 %) des charges financières sur emprunts - la dette étant indexée sur l'Euribor 6m, la baisse moyenne du taux sur 2017 entraîne mécaniquement une diminution des charges d'intérêts sur l'exercice (effet déjà observé en 2016) ;
- une baisse de 5,6 % des dotations aux amortissements et provisions, liée principalement à la reprise d'une provision de 0,1 M€ passée en 2016 (provisionnement d'un rappel de redevance domaniale reçu au titre de la période 2012-2015, payé et comptabilisé en 2017).

### Endettement financier brut

308,4 M€

- 1,7 %

La dette financière brute diminue (- 1,7 %). La dette long terme de CEVM est intégralement composée de prêts actionnaires.



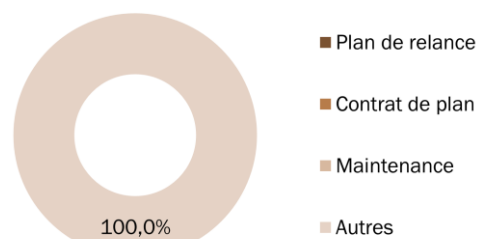
La dette financière nette diminue de 1,8 % pour s'établir à 289,1 M€.

### Investissements

2,2 M€

+ 146,8 %

Les dépenses d'investissement 2017 correspondent uniquement à des opérations de maintenance et ont concerné, notamment, la rénovation de l'aire de repos.



CEVM (en M€ courants)	2016	2017
<b>CHIFFRE D'AFFAIRES</b>	<b>46,5</b>	<b>48,7</b>
Recettes de péage	46,3	48,6
% Evolution	-	4,9%
Revenus des activités annexes	0,2	0,1
<b>AUTRES REVENUS D'EXPLOITATION</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>
<b>CHARGES D'EXPLOITATION (hors amortissements)</b>	<b>-9,1</b>	<b>-9,5</b>
Achats et charges externes (1)	-5,2	-5,6
Charges de personnel (2)	-2,8	-2,8
Impôts et taxes	-1,0	-1,1
Autres charges d'exploitation	0,0	0,0
<b>EBITDA</b>	<b>37,4</b>	<b>39,2</b>
Marge d'Ebitda (%)	80,4%	80,6%
Amortissements et provisions (3)	-6,8	-6,4
<b>EBIT</b>	<b>30,6</b>	<b>32,8</b>
<b>PRODUITS FINANCIERS</b>	<b>0,8</b>	<b>0,7</b>
Dividendes reçus	0,8	0,7
<b>CHARGES FINANCIERES</b>	<b>-1,6</b>	<b>-1,1</b>
Charges financières sur emprunts	-1,6	-1,1
<b>RESULTAT FINANCIER</b>	<b>-0,8</b>	<b>-0,4</b>
<b>RESULTAT COURANT AVANT IMPOTS</b>	<b>29,8</b>	<b>32,4</b>
<b>RESULTAT EXCEPTIONNEL</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>
Impôt sur les sociétés	-10,1	-11,0
<b>RESULTAT NET</b>	<b>19,7</b>	<b>21,4</b>
Marge nette (%)	42,4%	44,0%
<b>OPERATIONS D'INVESTISSEMENT</b>	<b>-0,9</b>	<b>-2,2</b>
Acquisition d'immobilisations	-0,9	-2,2
<b>OPERATIONS DE FINANCEMENT</b>	<b>-22,2</b>	<b>-25,4</b>
Dividendes versés	-19,5	-20,2
Subventions d'investissement reçues	0,0	0,0
Emission de nouveaux emprunts	0,0	0,0
Remboursement d'emprunts	-2,6	-5,2
Opérations en capital	0,0	0,0
<b>ACTIF</b>	<b>373,6</b>	<b>369,6</b>
Actifs corporels et incorporels immobilisés (4)	353,7	349,5
<b>PASSIF</b>	<b>373,6</b>	<b>369,6</b>
Capitaux propres	56,4	57,7
Autres fonds propres	0,0	0,0
Provisions pour risques et charges	0,1	0,0
Emprunts et dettes financières	313,6	308,4
Endettement financier net	294,5	289,1

(1) : Y compris redevance domaniale

(2) : Y compris participation et CICE

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

(4) : Hors immobilisations financières







Longueur du réseau  
**1 111 km**

Principales autoroutes  
**A10 – A11 – A71**

Durée de concession  
**1970 – 2034 (interurbain)**  
**1999 – 2086 (A86)**



## Spécificités

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

## Éléments de contexte

- La hausse tarifaire au 1<sup>er</sup> février 2017 pour la concession interurbaine est de :
  - + 0,566 % pour la classe 1,
  - + 0,801 % pour la classe 2,
  - + 1,794 % pour la classe 3,
  - + 0,647 % pour la classe 4,
  - + 0,564 % pour la classe 5.
- La hausse tarifaire pour le duplex A86 est de + 4,340 % (seuls les véhicules de classe 1 peuvent l'emprunter).

## Faits marquants 2017

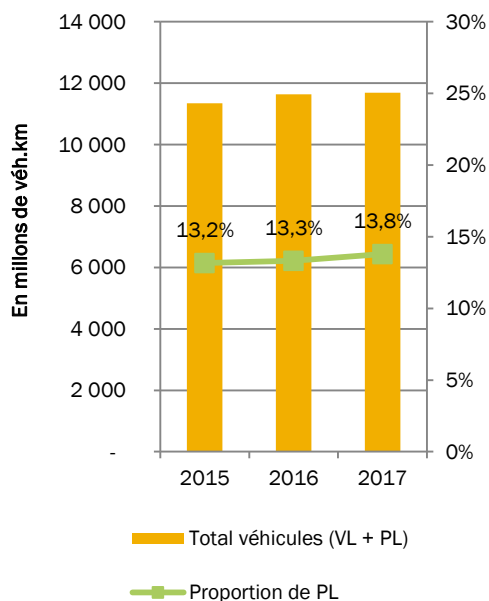
- La société a émis des obligations pour 750,0 M€ à échéance octobre 2027.
- Cofiroute a versé un dividende de 192,4 M€, en forte baisse par rapport au dividende de 2,8 Md€ versé en 2016. Le dividende 2017 correspond pour 111,1 M€ au solde des dividendes de l'exercice 2016 non encore versé et pour 81,3 M€ à un acompte sur dividendes 2017.

## Trafic 2017

Trafic moyen  
**29 431 véh.jour**

Evolution 2017 / 2016  
**+ 1,0 %**

+ 0,4 % + 4,5 %



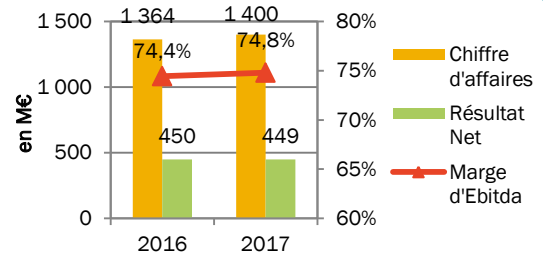
### Chiffre d'affaires

1,4 Md€

+ 2,7 %

La progression des recettes de péage de 2,7 % s'explique par :

- une hausse du trafic de 1,0 % ;
- une hausse des tarifs de péage de 0,6 % à 4,3 % selon la classe et la concession ;
- un effet résiduel de 0,8 %.



### EBITDA

1,0 Md€

+ 3,2 %

La croissance de l'EBITDA est supérieure à celle du chiffre d'affaires, grâce à la maîtrise des charges d'exploitation (+ 0,6 %), avec :

- une hausse de 2,5 % des impôts et taxes (3,3 M€) - l'évolution modérée de la principale taxe, la TAT, est contrebalancée par la hausse plus dynamique de la CET (+ 2,8 %) et des autres impôts et taxes (+ 11,3 %),
- une légère baisse des achats et charges externes (- 1,6 % soit 2,2 M€),
- une progression modérée des charges de personnel (+ 1,3 %, soit 1,2 M€), liée à une baisse des effectifs (- 3,2 % au total).

### Résultat net

448,8 M€

- 0,2 %

Au-delà des variations de l'EBITDA, le résultat net recule légèrement, du fait :

- d'une forte augmentation de l'IS (+ 16,4 %), en raison de l'impact de la contribution exceptionnelle (36,1 M€),
- d'une hausse significative des dotations aux amortissements et provisions (+ 10,3 %), avec en particulier des dotations aux provisions pour grosses réparations de 7,4 M€ et une reprise sur provision en 2016 de 16,9 M€,
- d'une hausse de 16,7 M€ du résultat exceptionnel, liée au remboursement de la contribution sur les dividendes et au versement d'intérêts moratoires à la suite de l'acceptation de la réclamation de Cofiroute par l'administration fiscale pour 10,9 M€.

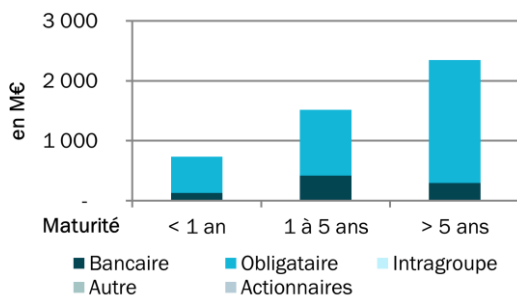
### Endettement financier brut

4,6 Md€

+ 17,8 %

L'endettement financier brut augmente de 695,8 M€, principalement à la suite :

- de l'émission par Cofiroute d'une obligation de 750,0 M€,
- du remboursement principalement d'emprunts BEI à hauteur de 54,2 M€.



La dette nette croît de 17,9 % et s'élève à 4,6 Md€. En tenant compte des autres actifs financiers circulants, principalement les comptes courants avec Vinci Autoroutes, elle baisse de 8,3 % pour atteindre 3,8 Md€.

### Investissements

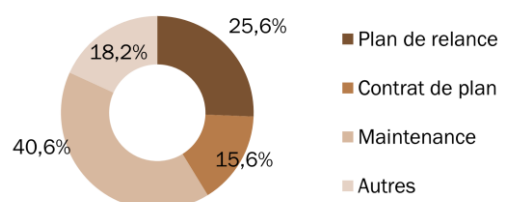
144,7 M€

+ 17,1 %

Alors que le montant global des investissements a connu une hausse significative, les investissements de maintenance ont diminué de 8,3 % sur la période.

Les principaux projets de développement ayant induit des dépenses en 2017 sont :

- les opérations de seconde phase (comme les viaducs des autoroutes A28 et A85),
- l'élargissement de l'A10 entre Chambray et l'échangeur A10/A85 dans le cadre du contrat de plan 2010-2014,
- l'élargissement de l'A10 entre l'échangeur A10/A85 et Sainte-Maure-de-Touraine au titre du plan de relance.



Cofiroute (en M€ courants)	2016	2017
<b>CHIFFRE D'AFFAIRES</b>	<b>1 363,6</b>	<b>1 400,4</b>
Recettes de péage	1 345,2	1 381,4
% Evolution	-	2,7%
Revenus des activités annexes	18,3	19,0
<b>AUTRES REVENUS D'EXPLOITATION</b>	<b>17,5</b>	<b>15,5</b>
<b>CHARGES D'EXPLOITATION (hors amortissements)</b>	<b>-366,3</b>	<b>-368,6</b>
Achats et charges externes (1)	-138,5	-136,3
Charges de personnel (2)	-95,9	-97,1
Impôts et taxes	-131,8	-135,1
Autres charges d'exploitation	0,0	0,0
<b>EBITDA</b>	<b>1 014,8</b>	<b>1 047,4</b>
Marge d'Ebitda (%)	74,4%	74,8%
Amortissements et provisions (3)	-226,9	-250,3
<b>EBIT</b>	<b>787,9</b>	<b>797,1</b>
<b>PRODUITS FINANCIERS</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>
Dividendes reçus	0,0	0,0
<b>CHARGES FINANCIERES</b>	<b>-100,9</b>	<b>-88,5</b>
Charges financières sur emprunts	-100,9	-88,5
<b>RESULTAT FINANCIER</b>	<b>-100,9</b>	<b>-88,5</b>
<b>RESULTAT COURANT AVANT IMPOTS</b>	<b>687,0</b>	<b>708,6</b>
<b>RESULTAT EXCEPTIONNEL</b>	<b>0,8</b>	<b>17,5</b>
Impôt sur les sociétés	-238,3	-277,3
<b>RESULTAT NET</b>	<b>449,5</b>	<b>448,8</b>
Marge nette (%)	33,0%	32,0%
<b>OPERATIONS D'INVESTISSEMENT</b>	<b>-108,5</b>	<b>-143,2</b>
Acquisition d'immobilisations	-123,6	-144,7
<b>OPERATIONS DE FINANCEMENT</b>	<b>-2 058,0</b>	<b>505,0</b>
Dividendes versés	-2 806,2	-192,4
Subventions d'investissement reçues	0,9	1,6
Emission de nouveaux emprunts	1 300,6	750,0
Remboursement d'emprunts	-553,3	-54,2
Opérations en capital	0,0	0,0
<b>ACTIF</b>	<b>5 307,4</b>	<b>6 058,1</b>
Actifs corporels et incorporels immobilisés (4)	5 074,5	4 975,1
<b>PASSIF</b>	<b>5 307,4</b>	<b>6 058,1</b>
Capitaux propres	566,9	821,1
Autres fonds propres	0,0	0,0
Provisions pour risques et charges	245,3	247,7
Emprunts et dettes financières	3 907,2	4 603,0
Endettement financier net	3 897,6	4 594,1

(1) : Y compris redevance domaniale

(2) : Y compris participation et CICE

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

(4) : Hors immobilisations financières





Longueur du réseau  
**471 km**

Principales autoroutes  
**A8 – A50 – A57**

Durée de concession  
**1957 – 2032**



## Spécificités

- La société Escota (Société des autoroutes Esterel, Côte d'Azur, Provence, Alpes) est une filiale à 99,3 % de la société ASF.
- Le reste du capital est détenu par des collectivités et des acteurs économiques locaux.

## Éléments de contexte

- La hausse des tarifs au 1er février 2017 est de + 0,592 % pour toutes les classes.

## Faits marquants 2017

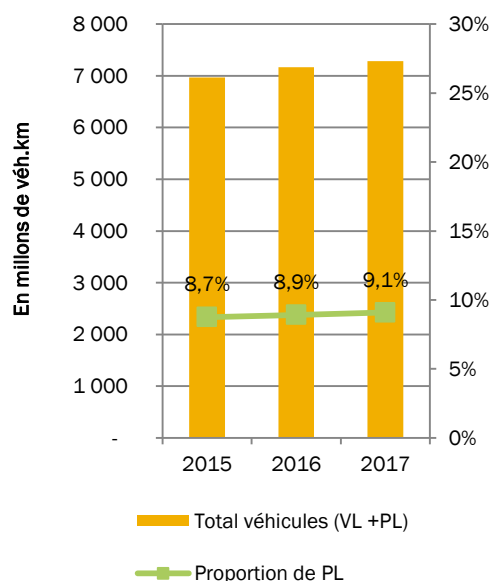
- Escota a versé 45,2 M€ de dividendes en 2017, en forte baisse par rapport à 2016 (197,9 M€). Le montant distribué en 2017 correspond au solde des dividendes de l'exercice 2016 non encore versés.

## Trafic 2017

Trafic moyen  
**43 479** véh.jour

Evolution 2017 / 2016  
**+ 1,6 %**

+ 1,4 % + 3,6 %



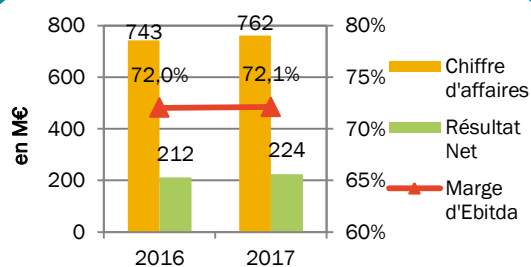
### Chiffre d'affaires

761,6 M€

+ 2,5 %

La progression des recettes de péage de 2,5 % s'explique par :

- une hausse du trafic de 1,6 %,
- un impact tarifaire estimé à 0,6 %,
- un effet résiduel de 0,3 %.



### EBITDA

549,2 M€

+ 2,6 %

La croissance de l'EBITDA est légèrement supérieure à celle du CA. En effet, la hausse des autres revenus d'exploitation (10,7 %) compense la progression des charges d'exploitation (3,0 %), qui reflète divers effets :

- une hausse des achats et charges externes de 7,8 % (5,8 M€), en particulier le poste « autres prestations et charges externes » (+ 14,3 %, soit 3,9 M€), qui s'explique principalement par une hausse des coûts relatifs à la digitalisation,
- une hausse limitée des impôts et taxes (+ 1,7 %, soit 1,3 M€), la principale taxe, la TAT, évoluant comme le trafic,
- des charges de personnel stables (- 0,4 %, soit 0,3 M€), avec un effectif en baisse de 3,0 %.

### Résultat net

224,3 M€

+ 6,0 %

Au-delà des variations de l'EBITDA et en dépit d'une hausse des dotations aux amortissements et aux provisions (+ 16,9 M€), la progression du résultat net s'explique par :

- une augmentation du résultat exceptionnel (+ 10,9 M€), après la comptabilisation de charges exceptionnelles en 2016 pour le même montant en raison des intempéries,
- une amélioration du résultat financier (+ 10,8 M€), grâce à la diminution des charges financières sur emprunts liée à la baisse de la dette brute (- 313,5 M€).

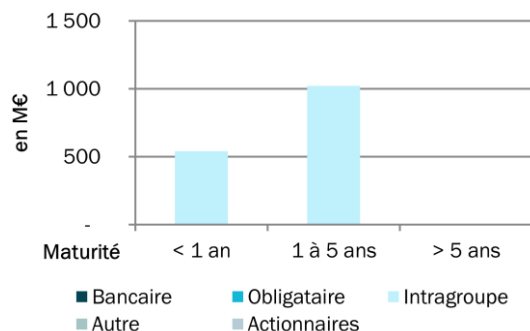
### Endettement financier brut

1,6 Md€

- 16,4 %

L'endettement financier brut diminue de 313,5 M€ à la suite du remboursement intégral de l'emprunt souscrit auprès de la CNA, après deux années de stabilité.

La totalité de la dette restante est détenue par la maison mère ASF.



L'endettement financier net est en baisse de 16,8 %, à 1,6 Md€.

### Investissements

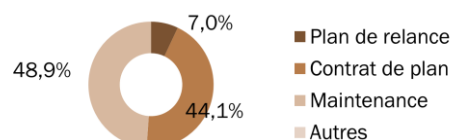
104,9 M€

- 28,5 %

La diminution des investissements observée en 2017 provient de la baisse des investissements effectués dans le cadre du contrat de plan (- 33,4 %) et des investissements de maintenance (- 28,7 %), en raison notamment du décalage sur les prochains exercices de certains investissements.

Les principaux investissements sur l'exercice sont :

- au titre du contrat de plan, l'élargissement de l'A52 sur la section Pas-de-Trets - Pont de l'étoile,
- au titre du plan de relance autoroutier, l'élargissement de l'A52 dans le tunnel de Toulon et de la section de l'A57 comprise entre les échangeurs Benoît Malon et le nœud autoroutier A57/A570 dit « Pierreronde ».



Escota (en M€ courants)	2016	2017
<b>CHIFFRE D'AFFAIRES</b>	<b>742,8</b>	<b>761,6</b>
Recettes de péage	731,1	749,7
% Evolution	-	2,5%
Revenus des activités annexes	11,7	11,9
<b>AUTRES REVENUS D'EXPLOITATION</b>	<b>19,6</b>	<b>21,7</b>
<b>CHARGES D'EXPLOITATION (hors amortissements)</b>	<b>-227,4</b>	<b>-234,1</b>
Achats et charges externes (1)	-74,1	-79,9
Charges de personnel (2)	-78,3	-77,9
Impôts et taxes	-75,0	-76,3
Autres charges d'exploitation	0,0	0,0
<b>EBITDA</b>	<b>535,1</b>	<b>549,2</b>
Marge d'Ebitda (%)	72,0%	72,1%
Amortissements et provisions (3)	-153,5	-170,4
<b>EBIT</b>	<b>381,6</b>	<b>378,8</b>
<b>PRODUITS FINANCIERS</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>
Dividendes reçus	0,0	0,0
<b>CHARGES FINANCIERES</b>	<b>-46,8</b>	<b>-36,0</b>
Charges financières sur emprunts	-46,8	-36,0
<b>RESULTAT FINANCIER</b>	<b>-46,8</b>	<b>-36,0</b>
<b>RESULTAT COURANT AVANT IMPOTS</b>	<b>334,8</b>	<b>342,8</b>
<b>RESULTAT EXCEPTIONNEL</b>	<b>-10,8</b>	<b>0,1</b>
Impôt sur les sociétés	-112,4	-118,6
<b>RESULTAT NET</b>	<b>211,6</b>	<b>224,3</b>
Marge nette (%)	28,5%	29,5%
<b>OPERATIONS D'INVESTISSEMENT</b>	<b>-145,6</b>	<b>-103,2</b>
Acquisition d'immobilisations	-146,7	-104,9
<b>OPERATIONS DE FINANCEMENT</b>	<b>-136,1</b>	<b>-343,4</b>
Dividendes versés	-197,9	-45,2
Subventions d'investissement reçues	31,9	5,8
Emission de nouveaux emprunts	200,0	0,0
Remboursement d'emprunts	-170,1	-304,0
Opérations en capital	0,0	0,0
<b>ACTIF</b>	<b>2 461,3</b>	<b>2 322,9</b>
Actifs corporels et incorporels immobilisés (4)	2 233,2	2 166,7
<b>PASSIF</b>	<b>2 461,3</b>	<b>2 322,9</b>
Capitaux propres	254,9	439,9
Autres fonds propres	0,0	0,0
Provisions pour risques et charges	117,3	119,2
Emprunts et dettes financières	1 906,6	1 593,1
Endettement financier net	1 883,1	1 566,6

(1) : Y compris redevance domaniale

(2) : Y compris participation et CICE

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

(4) : Hors immobilisations financières



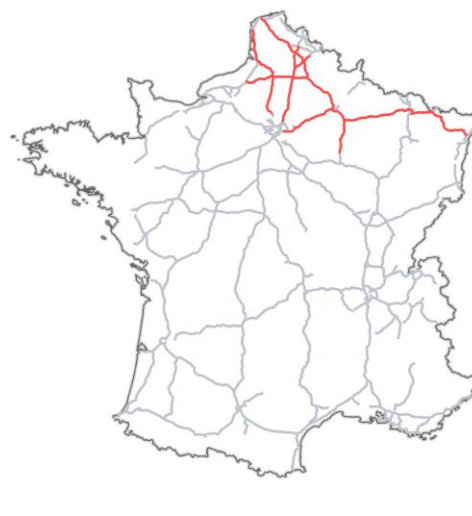




Longueur du réseau  
**1 388 km**

Principales autoroutes  
**A1 – A4 – A16**

Durée de concession  
**1963 – 2031**



## Spécificités

- Au 31 décembre 2017, la société Sanef est détenue à 100,0 % par HIT (Holding d'Infrastructure de Transport), elle-même détenue à 100,0 % par le groupe Abertis.

## Éléments de contexte

- Les variations des tarifs de péage au 1<sup>er</sup> février 2017 sont les suivantes :
  - + 0,582 % pour la classe 1,
  - + 0,569 % pour la classe 2,
  - + 0,515 % pour la classe 3,
  - + 0,616 % pour la classe 4,
  - + 0,526 % pour la classe 5.

## Faits marquants 2017

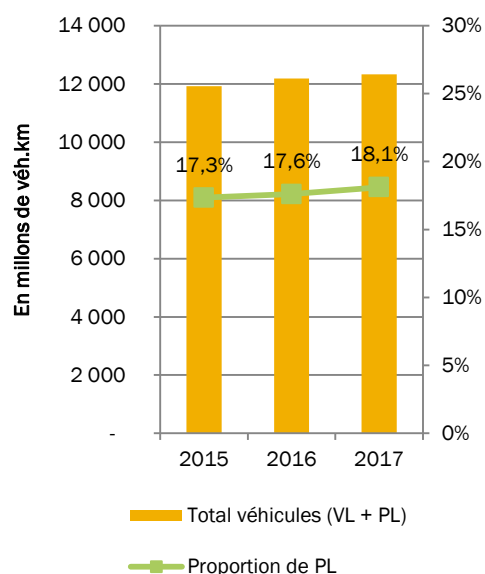
- Courant 2017, le groupe Abertis a racheté la participation des investisseurs institutionnels (groupe CDC, CNP Assurances, Predica, Axa République et FFP) qui détenaient 47,5 % du capital de HIT.
- Sanef a cédé en mai 2017 à Abertis Infraestructuras la société Eurotoll (émettrice de badges de télépéage).
- Sanef a versé 432,7 M€ de dividendes en 2017 (+ 54,6 %).
- La société a été soumise à la contribution exceptionnelle à l'IS au titre de l'exercice 2017.

## Trafic 2017

Trafic moyen  
**24 586 véh.jour**

Evolution 2017 / 2016  
**+ 1,5 %**

+ 0,8 %    + 4,4 %

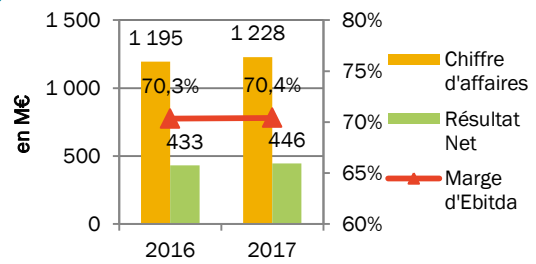


### Chiffre d'affaires

1,2 Md€  
+ 2,8 %

La progression de 2,7 % des recettes de péage peut s'expliquer par :

- une hausse du trafic de 1,5 %,
- une hausse des tarifs de 0,6 %,
- un effet résiduel de + 0,6 %.



### EBITDA

865,0 M€  
+ 2,9 %

La croissance de l'EBITDA, légèrement supérieure à celle du chiffre d'affaires, s'explique par divers effets contraires.

- Les charges sociales et engagements sociaux différés ont baissé (- 23,3 %, soit 10,7 M€), après la constitution d'une provision en 2016 liée à un changement de la table de mortalité.
- Les impôts et taxes ont augmenté (+ 7,7 %, soit 10,3 M€), compte tenu de la progression des taxes assises sur le chiffre d'affaires et d'une évolution de la comptabilisation de la CVE.
- Les achats et charges externes ont augmenté (+ 8,1 %, soit 9,3 M€), avec notamment :
  - une hausse des autres prestations et charges externes (+ 31,8 %, soit 8,8 M€) liée à la mise en place du contrat « Industrial agreement » avec Abertis,
  - une hausse des charges de gros entretien sur infrastructures (+ 24,4 %, soit 2,3 M€).

### Résultat net

445,7 M€  
+ 3,0 %

Au-delà des variations de l'EBITDA, la hausse du résultat net résulte de la combinaison :

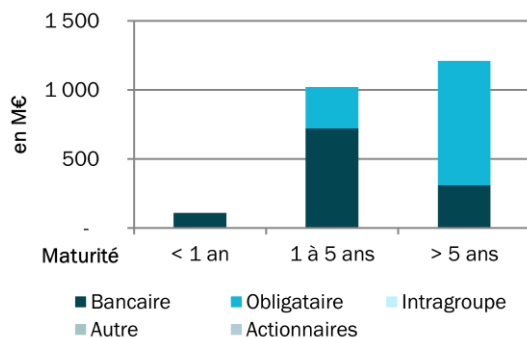
- d'une amélioration du résultat financier (à hauteur de 44,0 M€), portée principalement par la baisse des charges financières sur emprunts (- 15,2 %, soit 14,0 M€) et la hausse des dividendes reçus (+ 39,9 %, soit 33,0 M€),
- d'une hausse des dotations aux amortissements (+ 10,5 %, soit 22,7 M€), conséquence de la mise en service d'immobilisations en 2017, et d'une reprise globale de provisions (12,2 M€),
- d'une baisse du résultat exceptionnel (- 14,9 M€), conséquence, notamment, d'une moins-value dans le cadre de la cession d'Eurotoll (- 5,5 M€) et d'un produit exceptionnel en 2016 lié à une reprise de TVA (+ 7,6 M€),
- de la contribution exceptionnelle à l'IS (28,8 M€).

### Endettement financier brut

2,3 Mds€

- 9,4 %

La baisse de l'endettement financier brut s'explique principalement par le remboursement de 225,0 M€ d'emprunts CNA.



L'endettement financier net, de 2,0 Mds€, ne baisse quant à lui que de 0,1 % par rapport à 2016.

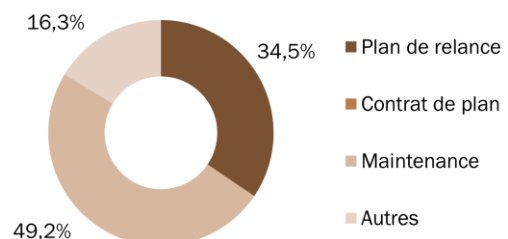
### Investissements

198,7 M€

+ 19,4 %

Les dépenses d'investissement correspondent pour moitié à des opérations de maintenance (97,7 M€).

Le reste des investissements correspond à des opérations de développement, comme celles menées dans le cadre du plan de relance (par exemple l'élargissement de la bande d'arrêt d'urgence sur l'A29 ou l'aménagement du diffuseur de Bailly-Romainvilliers sur l'A4), et les travaux de raccordement de l'A16 à la Francilienne.



Sanef (en M€ courants)	2016	2017
<b>CHIFFRE D'AFFAIRES</b>	<b>1 195,0</b>	<b>1 228,4</b>
Recettes de péage	1 156,1	1 187,3
% Evolution	-	2,7%
Revenus des activités annexes	38,9	41,1
<b>AUTRES REVENUS D'EXPLOITATION</b>	<b>21,6</b>	<b>24,4</b>
<b>CHARGES D'EXPLOITATION</b>	<b>-376,2</b>	<b>-387,8</b>
Achats et charges externes (1)	-114,1	-123,4
Charges de personnel (2)	-126,6	-120,8
Impôts et taxes	-133,4	-143,7
Autres charges d'exploitation	-2,1	0,0
<b>EBITDA</b>	<b>840,5</b>	<b>865,0</b>
Marge d'Ebitda (%)	70,3%	70,4%
Amortissements et provisions (3)	-216,5	-228,0
<b>EBIT</b>	<b>623,9</b>	<b>636,9</b>
<b>PRODUITS FINANCIERS</b>	<b>92,3</b>	<b>115,8</b>
Dividendes reçus	82,8	115,8
<b>CHARGES FINANCIERES</b>	<b>-99,5</b>	<b>-79,0</b>
Charges financières sur emprunts	-91,9	-77,9
<b>RESULTAT FINANCIER</b>	<b>-7,2</b>	<b>36,8</b>
<b>RESULTAT COURANT AVANT IMPOTS</b>	<b>616,8</b>	<b>673,8</b>
<b>RESULTAT EXCEPTIONNEL</b>	<b>13,8</b>	<b>-1,1</b>
Impôt sur les sociétés	-197,8	-226,9
<b>RESULTAT NET</b>	<b>432,7</b>	<b>445,7</b>
Marge nette (%)	36,2%	36,3%
<b>OPERATIONS D'INVESTISSEMENT</b>	<b>-164,1</b>	<b>-176,5</b>
Acquisition d'immobilisations	-166,4	-198,7
<b>OPERATIONS DE FINANCEMENT</b>	<b>-285,6</b>	<b>-675,6</b>
Dividendes versés	-280,0	-432,7
Subventions d'investissement reçues	0,0	2,4
Emission de nouveaux emprunts	367,3	0,0
Remboursement d'emprunts	-229,3	-245,3
Opérations en capital	-143,6	0,0
<b>ACTIF</b>	<b>4 503,5</b>	<b>4 235,1</b>
Actifs corporels et incorporels immobilisés (4)	2 747,2	2 690,9
<b>PASSIF</b>	<b>4 503,5</b>	<b>4 235,1</b>
Capitaux propres	1 487,4	1 497,4
Autres fonds propres	0,0	0,0
Provisions pour risques et charges	104,5	91,6
Emprunts et dettes financières	2 589,7	2 345,1
Endettement financier net	1 981,1	1 978,6

(1) : Y compris redevance domaniale

(2) : Y compris participation et CICE

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

(4) : Hors immobilisations financières





Longueur du réseau  
**377 km**

Principales autoroutes  
**A13 – A14 – A29**

Durée de concession  
**1963 – 2033**



## Spécificités

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

## Éléments de contexte

- Les évolutions des tarifs de péage au 1<sup>er</sup> février 2017 sont les suivantes :
  - + 0,581 % pour la classe 1,
  - + 0,555 % pour la classe 2,
  - + 0,596 % pour la classe 3,
  - + 1,591 % pour la classe 4,
  - + 0,593 % pour la classe 5.

## Faits marquants 2017

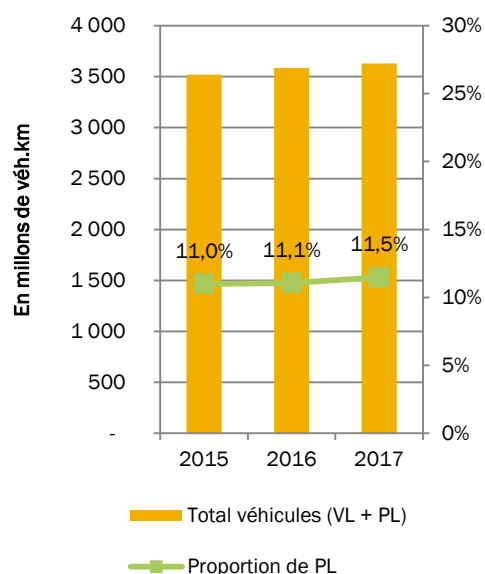
- Sur l'A14, le tarif de la classe 1 n'a pas évolué.
- La société SAPN a versé un dividende de 98,8 M€.
- La société SEA14, ancienne exploitante de l'A14, a fait l'objet d'une fusion-absorption par SAPN (qui était son unique actionnaire) en mars 2017.

## Trafic 2017

Trafic moyen  
**30 029 véh.jour**

Evolution 2017 / 2016  
**+ 1,5 %**

+ 1,1 % + 5,3 %



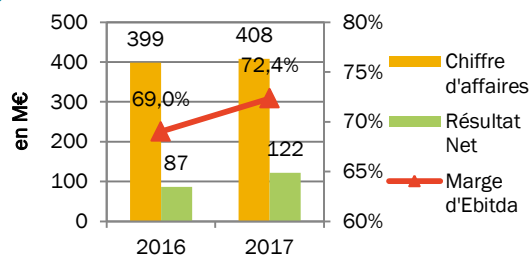
### Chiffre d'affaires

408,4 M€

+ 2,5 %

La progression des recettes de péage de 3,0 % s'explique par :

- une hausse du trafic de 1,5 %,
- une hausse de tarif évaluée à 0,7 %,
- un effet résiduel de + 0,8 %.



### EBITDA

295,5 M€

+ 7,4 %

La croissance de l'EBITDA, supérieure à celle du chiffre d'affaires, s'explique par divers effets contraires :

- une forte baisse des charges de personnel (- 24,3 %, soit 10,1 M€), induite principalement par une diminution des charges sociales et engagements sociaux différés (- 66,6 %, soit 12,5 M€), conséquence d'une modification des règles de calcul des mutuelles de retraite,
- une hausse des impôts et taxes (+ 10,3 %, soit 4,3 M€), en lien avec une évolution de la comptabilisation de la CVE,
- une forte baisse des autres prestations et charges externes (- 25,9 %, soit 3,7 M€), à la suite de l'arrêt du contrat de prestation avec SEA14 (conséquence de la fusion de SEA14 avec SAPN).

### Résultat net

121,6 M€

+ 40,2 %

Au-delà des variations favorables de l'EBITDA, l'évolution du résultat net s'explique par deux effets.

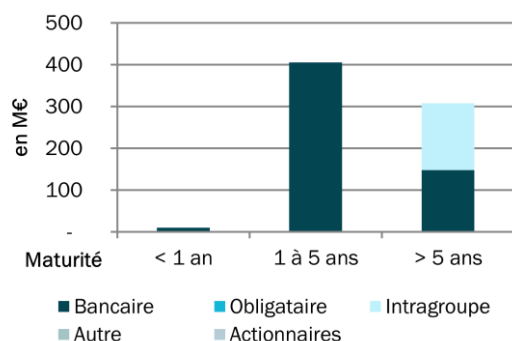
- Le résultat exceptionnel a augmenté (+ 12,3 M€), en lien avec la reprise d'une provision pour risque fiscal (risque qui a été levé en 2017).
- Les dotations aux amortissements et provisions ont globalement diminué (- 3,7 %, soit 3,4 M€), résultat de deux effets contraires :
  - des reprises de provisions de 7,2 M€, concernant essentiellement une reprise de provisions pour litige,
  - une hausse des dotations aux amortissements de 3,8 M€.

### Endettement financier brut

742,7 M€

- 10,0 %

La baisse de l'endettement financier brut s'explique uniquement par la diminution de 80,7 % des montants en cashpooling entre Sanef et SAPN.



L'endettement financier net s'élève à 725,2 M€, en baisse de 11,4 %.

### Investissements

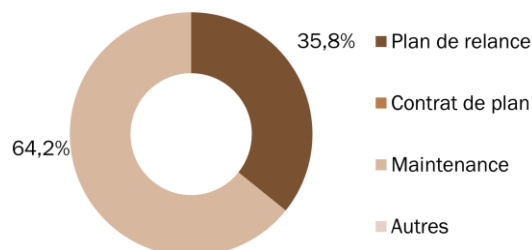
53,2 M€

+ 78,1 %

Les investissements ont progressé de 23,3 M€.

Les investissements réalisés en 2017 concernent principalement des opérations de maintenance. 52,3 % des montants investis en maintenance ont concerné le renouvellement des chaussées.

Le reste des investissements concerne les opérations prévues dans le cadre du plan de relance. Ces opérations comprennent notamment les travaux du viaduc de Guerville et l'élargissement d'une section de l'A13.



SAPN (en M€ courants)	2016	2017
<b>CHIFFRE D'AFFAIRES</b>	<b>398,5</b>	<b>408,4</b>
Recettes de péage	381,8	393,4
% Evolution	-	3,0%
Revenus des activités annexes	16,7	15,0
<b>AUTRES REVENUS D'EXPLOITATION</b>	<b>0,3</b>	<b>2,9</b>
<b>CHARGES D'EXPLOITATION</b>	<b>-123,8</b>	<b>-115,8</b>
Achats et charges externes (1)	-42,7	-38,8
Charges de personnel (2)	-41,4	-31,3
Impôts et taxes	-41,5	-45,8
Autres charges d'exploitation	1,8	0,0
<b>EBITDA</b>	<b>275,0</b>	<b>295,5</b>
Marge d'Ebitda (%)	69,0%	72,4%
Amortissements et provisions (3)	-92,2	-88,8
<b>EBIT</b>	<b>182,9</b>	<b>206,7</b>
<b>PRODUITS FINANCIERS</b>	<b>2,2</b>	<b>1,0</b>
Dividendes reçus	0,0	0,0
<b>CHARGES FINANCIERES</b>	<b>-36,3</b>	<b>-34,6</b>
Charges financières sur emprunts	-36,3	-34,6
<b>RESULTAT FINANCIER</b>	<b>-34,1</b>	<b>-33,5</b>
<b>RESULTAT COURANT AVANT IMPOTS</b>	<b>148,8</b>	<b>173,2</b>
<b>RESULTAT EXCEPTIONNEL</b>	<b>-4,5</b>	<b>7,8</b>
Impôt sur les sociétés	-57,6	-59,4
<b>RESULTAT NET</b>	<b>86,7</b>	<b>121,6</b>
Marge nette (%)	21,8%	29,3%
<b>OPERATIONS D'INVESTISSEMENT</b>	<b>6,2</b>	<b>-54,0</b>
Acquisition d'immobilisations	-29,9	-53,2
<b>OPERATIONS DE FINANCEMENT</b>	<b>-182,3</b>	<b>-92,7</b>
Dividendes versés	-73,4	-98,8
Subventions d'investissement reçues	0,0	6,1
Emission de nouveaux emprunts	188,5	0,0
Remboursement d'emprunts	-75,6	0,0
Opérations en capital	-221,8	0,0
<b>ACTIF</b>	<b>1 374,0</b>	<b>1 333,6</b>
Actifs corporels et incorporels immobilisés (4)	1 287,3	1 247,0
<b>PASSIF</b>	<b>1 374,0</b>	<b>1 333,6</b>
Capitaux propres	440,5	468,3
Autres fonds propres	0,0	0,0
Provisions pour risques et charges	41,1	26,0
Emprunts et dettes financières	825,5	742,7
Endettement financier net	818,7	725,2

(1) : Y compris redevance domaniale

(2) : Y compris participation et CICE

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

(4) : Hors immobilisations financières







Longueur du réseau  
**68 km<sup>(1)</sup>**

Principale autoroute  
**A43**

Durée de concession  
**1993 – 2050**



## Spécificités

- La société SFTRF (Société Française du Tunnel Routier du Fréjus) est composée de deux concessions distinctes :
  - la concession de l'autoroute A43,
  - la concession de la partie française du tunnel du Fréjus.
- Le capital de SFTRF est détenu à 99,9 % par l'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.
- SFTRF reçoit une subvention d'équilibre issue du versement des dividendes d'ATMB à leur actionnaire commun (FDPITMA).

## Éléments de contexte

L'évolution des tarifs de péage au 1<sup>er</sup> février 2017 pour la concession de l'autoroute A43 est :

- + 0,351 % pour les classes 1 et 3,
- + 0,359 % pour la classe 2,
- + 0,354 % pour la classe 4,
- nulle pour la classe 5.

## Faits marquants 2017

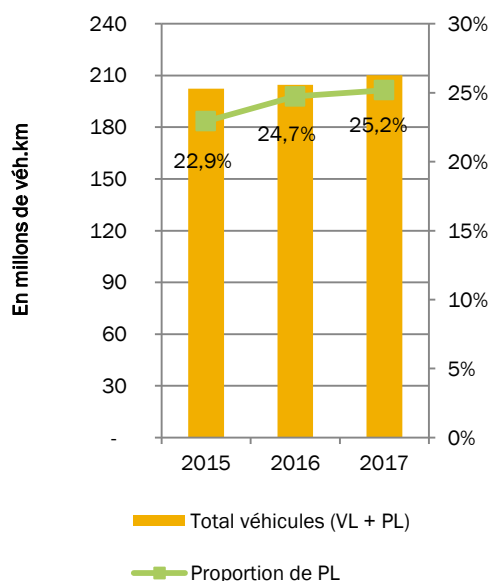
- SFTRF a souscrit un emprunt de 5,0 M€ auprès de la BEI à échéance 2029.

## Trafic 2017<sup>(1)</sup>

Trafic moyen  
**8 528 véh.jour**

Evolution 2017 / 2016  
**+ 2,6 %**

+ 2,0 %    + 4,4 %



<sup>(1)</sup> Hors tunnel du Fréjus

### Chiffre d'affaires

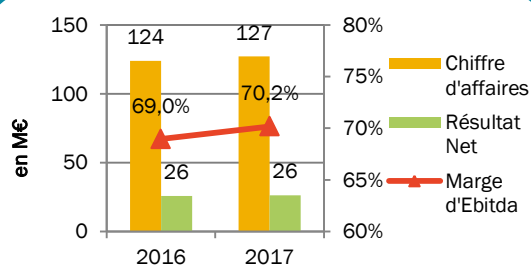
127,1 M€

+ 2,5 %

L'évolution du CA péage de l'A43 (34,1 % du CA total) s'explique par :

- une hausse du trafic de 2,6 %,
- un impact tarifaire de 0,3 %,
- d'autres effets pour - 0,1%.

Le CA du tunnel croît de 5,3 %.



### EBITDA

89,2 M€

+ 4,3 %

La hausse de l'EBITDA, supérieure à celle du chiffre d'affaires, s'explique par la stabilité et la diminution de certains postes de charges, partiellement contrebalancées par :

- une diminution de 0,8 M€ (- 5,1 %) des achats et charges externes, liée en partie à une baisse de l'entretien courant (1,1 M€),
- une progression des impôts et taxes (+ 5,5 %, soit 0,3 M€) due principalement à la hausse de 8,6 % de la CET,
- une légère hausse des charges de personnel (+ 1,1 %, soit 0,2 M€) expliquée par la progression de la masse salariale de 1,6 % et l'augmentation du nombre de cadres dans un contexte de baisse globale des effectifs de 1,5 %.

### Résultat net

26,4 M€

+ 1,9 %

Au-delà des variations de l'EBITDA, la progression significative du résultat net s'explique par :

- une hausse de 6,2 %, soit 2,9 M€, des dotations aux amortissements et aux provisions, en lien avec la forte hausse des investissements,
- une légère dégradation (+ 1,1 %) du résultat financier liée à la dépréciation, pour 0,3 M€, de titres de participation des sociétés Sorea et Fibrea (construction et exploitation de fibres) dont SFTRF est actionnaire.

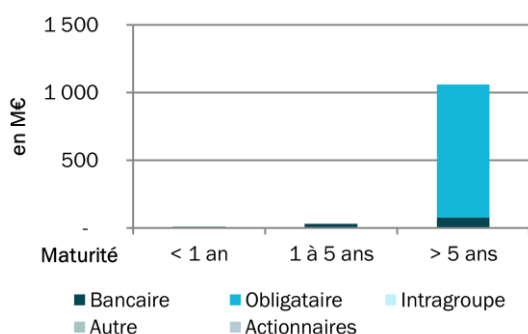
Comme en 2016, SFTRF dégage un bénéfice avant prise en compte de la subvention d'équilibre de 20,0 M€ apportée par le FDPITMA.

### Endettement financier brut

1,1 Md€

- 0,2 %

La dette financière brute est restée quasi stable en 2017. La souscription pour 5,0 M€ d'un emprunt sur 12 ans auprès de la BEI est compensée par le remboursement de 5,9 M€ de prêt BEI.



L'endettement financier net, en diminution de 3,3 %, atteint 963,5 M€.

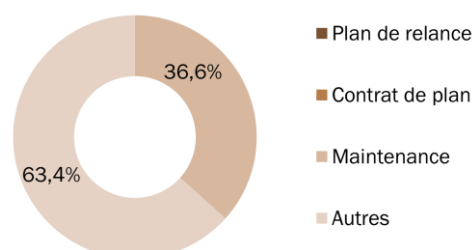
### Investissements

38,2 M€

+ 41,5 %

La société a réalisé 38,2 M€ d'investissements en 2017, dont 16,0 M€ pour l'autoroute A43.

- Pour l'autoroute, les investissements concernent principalement les viaducs de Charmaix et de Fourneaux.
- Pour le tunnel, la majorité des investissements concerne la construction du second tube.



SFTRF (en M€ courants)	2016	2017
<b>CHIFFRE D'AFFAIRES</b>	<b>124,0</b>	<b>127,1</b>
Recettes de péage	121,0	125,0
% Evolution	-	3,3%
Revenus des activités annexes	3,0	2,1
<b>AUTRES REVENUS D'EXPLOITATION</b>	<b>0,9</b>	<b>1,2</b>
<b>CHARGES D'EXPLOITATION (hors amortissements)</b>	<b>-39,4</b>	<b>-39,1</b>
Achats et charges externes (1)	-15,8	-15,0
Charges de personnel (2)	-18,1	-18,3
Impôts et taxes	-5,5	-5,8
Autres charges d'exploitation	0,0	0,0
<b>EBITDA</b>	<b>85,5</b>	<b>89,2</b>
Marge d'Ebitda (%)	69,0%	70,2%
Amortissements et provisions (3)	-46,8	-49,7
<b>EBIT</b>	<b>38,7</b>	<b>39,5</b>
<b>PRODUITS FINANCIERS</b>	<b>8,0</b>	<b>8,0</b>
Dividendes reçus	0,0	0,0
<b>CHARGES FINANCIERES</b>	<b>-35,2</b>	<b>-35,5</b>
Charges financières sur emprunts	-35,2	-35,2
<b>RESULTAT FINANCIER</b>	<b>-27,2</b>	<b>-27,5</b>
<b>RESULTAT COURANT AVANT IMPOTS</b>	<b>11,5</b>	<b>12,0</b>
<b>RESULTAT EXCEPTIONNEL</b>	<b>19,5</b>	<b>19,4</b>
Impôt sur les sociétés	-5,1	-5,0
<b>RESULTAT NET</b>	<b>25,9</b>	<b>26,4</b>
Marge nette (%)	20,9%	20,8%
<b>OPERATIONS D'INVESTISSEMENT</b>	<b>-27,0</b>	<b>-35,2</b>
Acquisition d'immobilisations	-27,0	-38,2
<b>OPERATIONS DE FINANCEMENT</b>	<b>23,0</b>	<b>-1,0</b>
Dividendes versés	0,0	0,0
Subventions d'investissement reçues	0,0	0,0
Emission de nouveaux emprunts	25,0	5,0
Remboursement d'emprunts	-2,0	-6,0
Opérations en capital	0,0	0,0
<b>ACTIF</b>	<b>1 271,9</b>	<b>1 289,7</b>
Actifs corporels et incorporels immobilisés (4)	1 128,0	1 116,0
<b>PASSIF</b>	<b>1 271,9</b>	<b>1 289,7</b>
Capitaux propres	72,0	97,0
Autres fonds propres	0,0	0,0
Provisions pour risques et charges	6,0	8,0
Emprunts et dettes financières	1 098,0	1 095,9
Endettement financier net	996,6	963,5

(1) : Y compris redevance domaniale

(2) : Y compris intéressement et CICE

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

(4) : Hors immobilisations financières

Ce rapport annuel a été réalisé par la direction du transport routier de voyageurs et des autoroutes et la direction des affaires financières de l'Arafer.