

Rapport annuel

Synthèse des comptes des concessions autoroutières

Exercice 2018



arafer
autorité de régulation des activités
ferroviaires et routières

Synthèse des comptes des concessions autoroutières pour l'exercice 2018

Propos liminaire

Ce quatrième 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 2018, 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.

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.

Comme pour les précédents exercices, ces éléments n'ont pas vocation à fournir une analyse complète de la situation financière du secteur et 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.

L'Autorité prévoit de publier en 2020 son premier rapport sur l'« économie générale des conventions de concession ». Dans ce cadre, elle veillera à donner des perspectives de plus long terme sur le modèle économique des concessions autoroutières.

SYNTHÈSE	07		
01			
CONTENU ET PÉRIMÈTRE DU RAPPORT	09		
02			
FAITS GÉNÉRAUX SUR LE SECTEUR	09		
Données clés à l'échelle des sociétés	09		
Données clés à l'échelle des groupes	14		
03			
FAITS MARQUANTS DE L'EXERCICE 2018	16		
Évolution du trafic autoroutier	16		
Évolution des tarifs de péage	20		
Modifications du réseau concédé	25		
		04	
		SYNTHÈSE ANNUELLE DES COMPTES DES CONCESSIONNAIRES	29
		Objet de la synthèse et sources d'informations employées	29
		Éléments agrégés du secteur	30
		Éléments par société	38
		ANNEXES	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	43
		Annexe 5 Glossaire	46
		Annexe 6 Fiches par société	52

SYNTHÈSE

Méthode retenue

Le présent rapport, établi en application de l'article L. 122-9 du code de la voirie routière, est le quatrième de ce type. Il présente une synthèse des comptes des sociétés concessionnaires d'autoroutes (SCA) pour l'exercice 2018.

Après avoir présenté quelques éléments généraux sur le secteur, l'Autorité a fait le choix, dans la continuité des précédents exercices, de restituer les faits marquants de l'exercice puis d'articuler la synthèse des comptes autour de deux volets : le premier, reposant sur l'analyse de différents agrégats financiers, offre une vision financière de l'ensemble du secteur ; le second permet une vision financière détaillée par société, grâce à un jeu de fiches disponibles en annexe.

Si les fiches reposent uniquement sur les données transmises par les sociétés concessionnaires à l'Autorité en application de sa décision n° 2018-012 du 19 février 2018, les indicateurs agrégés sont établis sur le fondement de diverses sources. Ceci permet, en particulier, d'éviter les doubles comptes dans le cas des sociétés appartenant à un même groupe. La simple « addition » des indicateurs individuels ne permet donc pas de retrouver les indicateurs agrégés.

Synthèse des comptes des concessionnaires pour l'exercice 2018

Au niveau agrégé, l'analyse des comptes des SCA en 2018 confirme la robustesse du secteur : malgré un trafic moins dynamique (mais toujours en progression), les indicateurs financiers du secteur ont connu une évolution favorable.

En 2018, l'évolution globale du trafic sur le réseau autoroutier concédé (+ 0,6 %) s'est tassée par rapport à 2017 (+ 1,9 %). Cette moindre croissance du trafic a été particulièrement nette pour les véhicules légers (VL, + 0,1 %). Certainement liée au mouvement des « gilets jaunes » qui a marqué les mois de novembre et de décembre, elle pourrait aussi provenir en partie d'autres facteurs, comme la dynamique industrielle européenne ou l'évolution des prix du carburant.

Il reste que les recettes générées par le péage ont augmenté de 2,9 %. Au total, le chiffre d'affaires s'est établi à 10,4 Mds €, en hausse de 2,9 % lui aussi, les recettes annexes (essentiellement des redevances pour les installations commerciales) ayant également connu une progression (+ 1,9 %).

De la même manière, l'EBITDA a enregistré une amélioration de 2,9 % sur la période, permettant que la marge d'EBITDA du secteur reste stable, à 72,7 %.

Cette performance s'explique non seulement par la hausse moyenne des tarifs sur l'année (+1,5 %), mais aussi par la croissance du trafic PL (+ 3,4 %), même si ce dernier a lui aussi enregistré un ralentissement : la structure des tarifs et des trafics, c'est-à-dire leur dispersion par rapport aux TKM et aux trafics moyens, semble favorable aux sociétés concessionnaires. Dans le même temps, la hausse des charges d'exploitation a été contenue (+ 3,6 %).

Par ailleurs, les charges financières des SCA ont à nouveau diminué, grâce à la poursuite à la fois de leur désendettement et de la diminution du coût de leur dette. La forte hausse du résultat net s'explique aussi par le retour à la normale de l'impôt sur les sociétés, les SCA réalisant un chiffre d'affaires supérieur à 1 Md € n'ayant pas été assujetties à une contribution exceptionnelle, comme cela s'était produit en 2017.

2018 a également été une nouvelle année de croissance sur le plan des investissements (1,6 Md €, en hausse de 8,9 %). D'une part, les sociétés historiques ont continué d'améliorer et de renouveler leur réseau en application de leurs contrats et du plan de relance autoroutier ; d'autre part, le réseau concédé s'est étendu avec les premiers travaux relatifs au contournement ouest de Strasbourg.

Enfin, les SCA, prises dans leur ensemble, ont versé des dividendes plus élevés en 2018 qu'en 2017 (2,9 Mds € après 1,7 Mds €), sans atteindre le niveau de ceux versés en 2015 (3,3 Mds €) ou en 2016 (4,7 Mds €). Ce mouvement peut être mis en regard d'un désendettement (0,6 Md €) plus faible en 2018 que les années précédentes (1,5 Md € en 2017).

1. CONTENU ET PÉRIMÈTRE DU RAPPORT

Le présent rapport s'inscrit dans le cadre de l'article L. 122-9 du code de la voirie routière. Il comporte, au titre de l'exercice 2018 :

- des faits généraux sur le secteur,
- 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 autoroutière¹ conclus par l'État 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 tunnel². Compte tenu de l'imbrication des contrats relatifs au tunnel et à l'autoroute pour les sociétés ATMB et SFTRF, l'Autorité a fait le choix d'examiner la situation financière de ces sociétés concessionnaires dans leur ensemble pour la partie relative aux éléments agrégés du secteur. Pour autant, l'Autorité n'étant pas compétente sur la partie « tunnel » de ces réseaux, les fiches synthétiques des deux sociétés ne présentent que les éléments disponibles à la maille des concessions autoroutières.

La compétence de l'Autorité porte ainsi sur les 19 conventions de concession passées avec 18 sociétés³. Au 31 décembre 2018, les principales autoroutes concernées avaient toutes été mises en service, à l'exception de l'autoroute concédée à la société Arcos en 2016, dont les premiers travaux ont commencé fin 2018. Pour la première fois, cette société voit ses chiffres intégrés dans la synthèse des comptes des concessionnaires établie par l'Autorité.

2. FAITS GÉNÉRAUX SUR LE SECTEUR

2.1. Données clés à l'échelle des sociétés

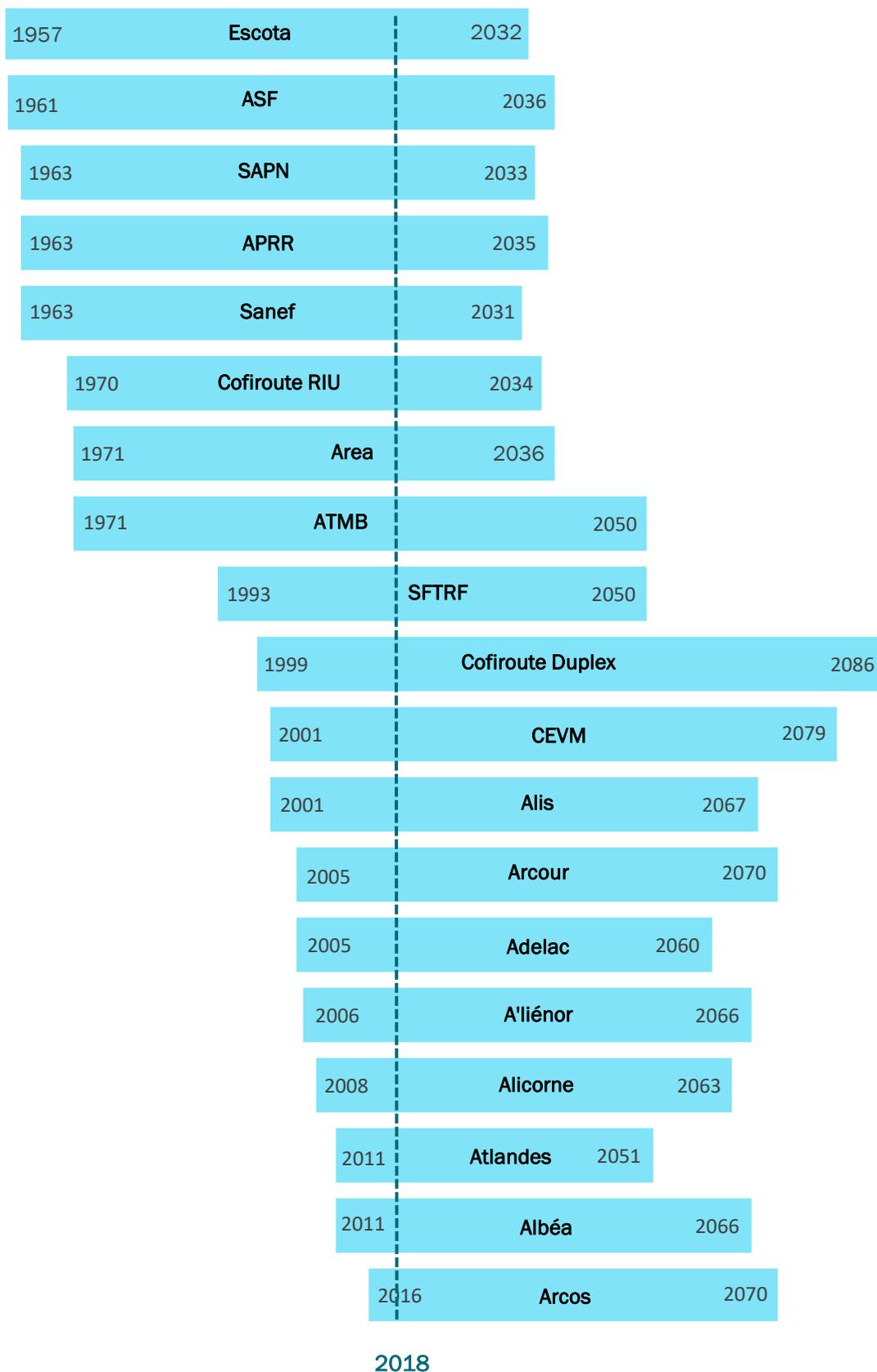
Le schéma ci-après présente les dates de début et de fin des contrats de concession autoroutière qui font l'objet du présent rapport.

¹ Le cadre juridique des concessions autoroutières est présenté de façon synthétique en annexe 1.

² 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.

³ Une brève histoire du secteur et des acteurs qui le composent est présentée en annexe 2.

Début et fin prévisionnelle des contrats de concession en cours au 31/12/2018

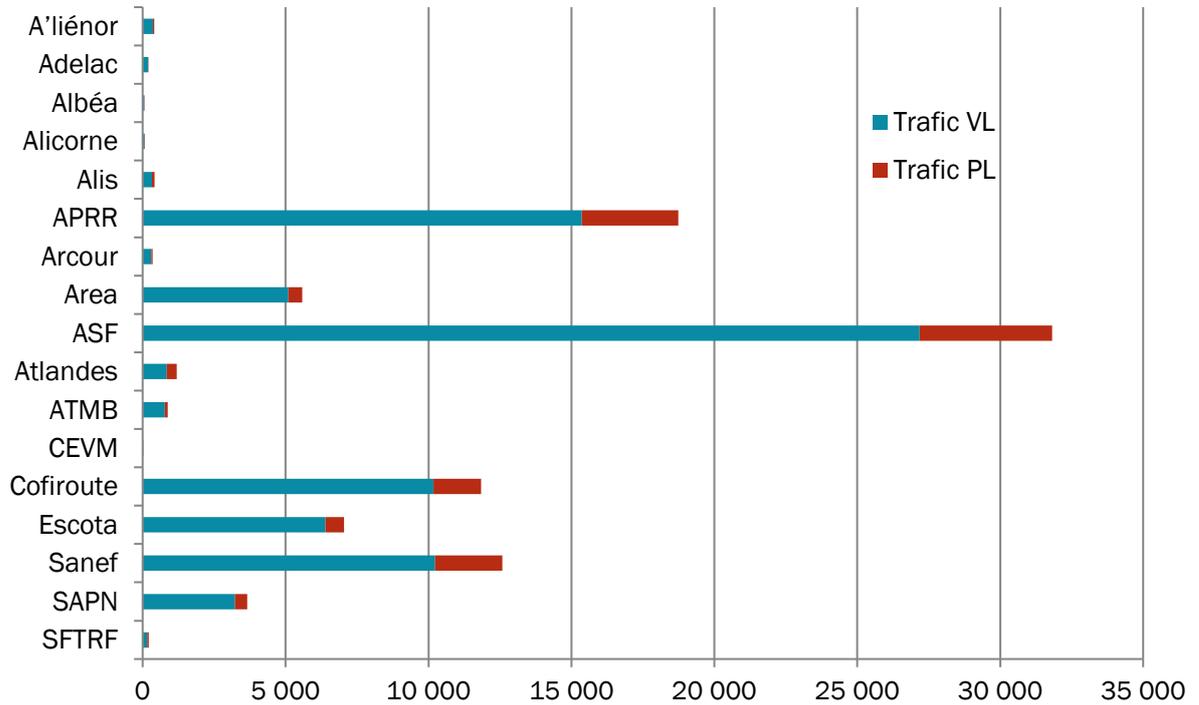


La carte suivante permet de visualiser l'emprise géographique des différentes concessions analysées dans le rapport.



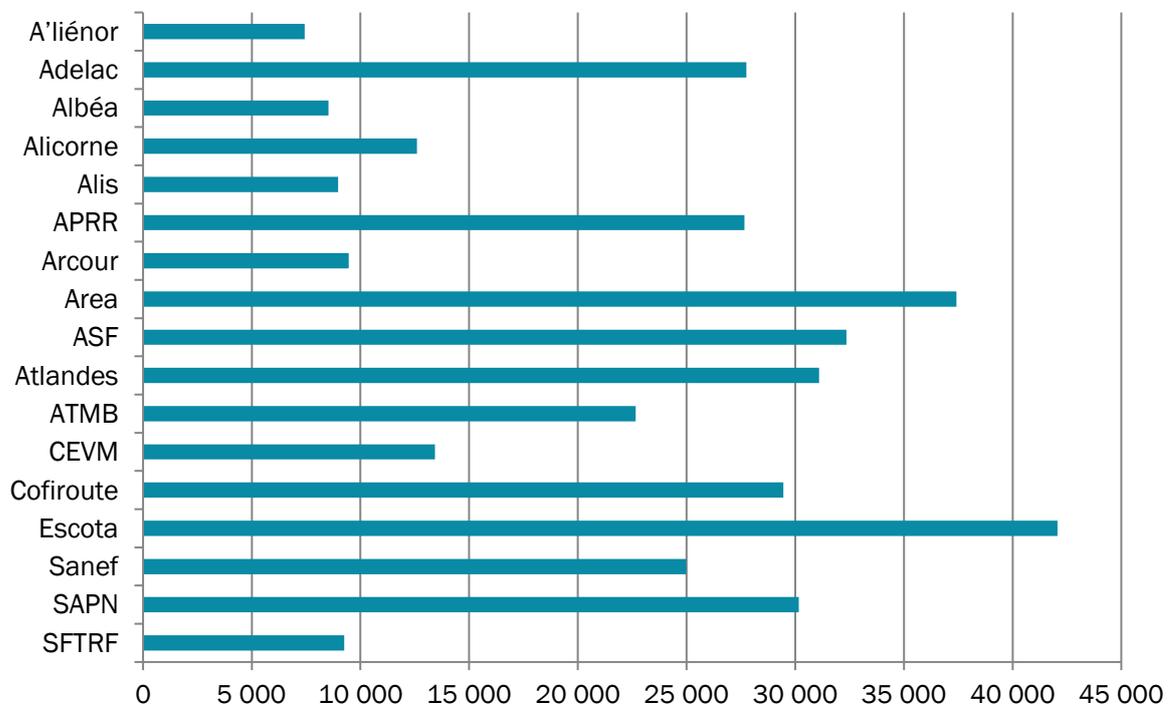
Les diagrammes suivants permettent d'apprécier le trafic, l'intensité kilométrique et les revenus des différentes sociétés en 2018.

Trafic 2018 (Mvéh.km)



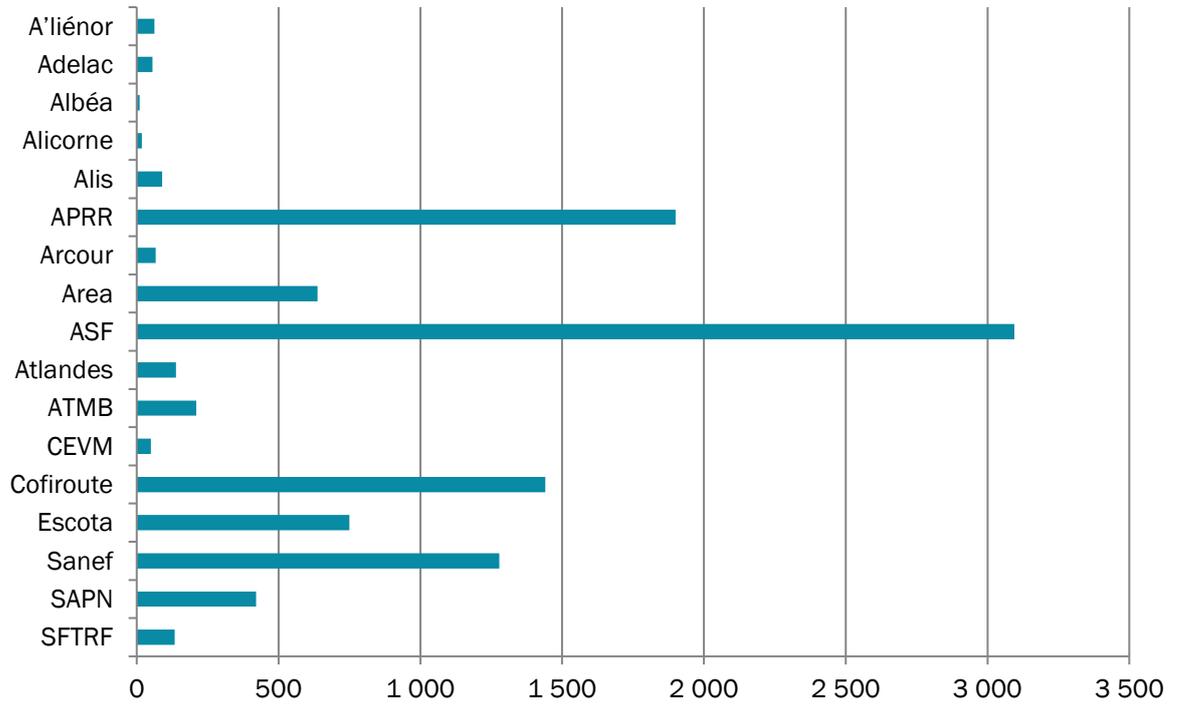
Source : Études financières des SCA, ASFA pour CEVM

Intensité kilométrique (véh/jour)



Source : Études financières des SCA, ASFA pour CEVM

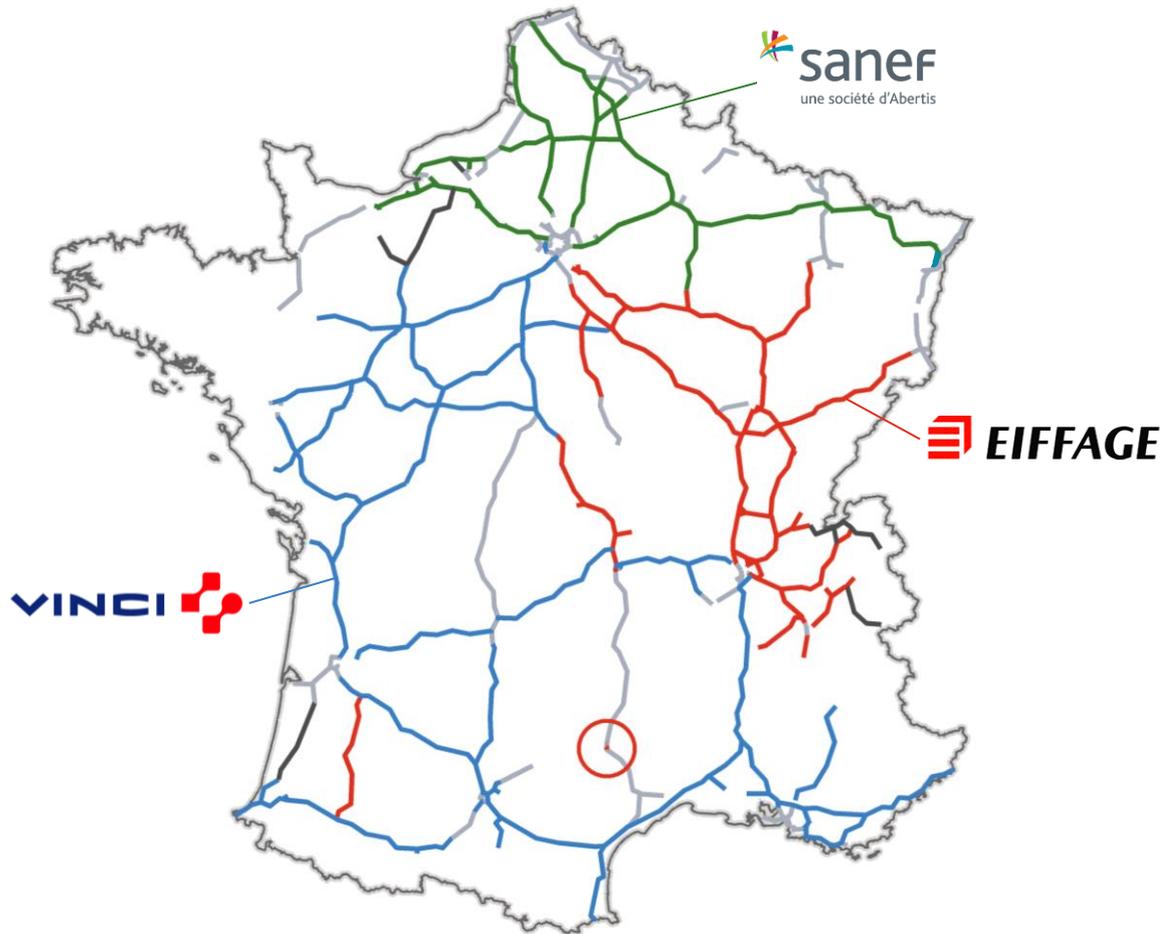
Chiffre d'affaires 2018 (M €)



Source : Études financières des SCA

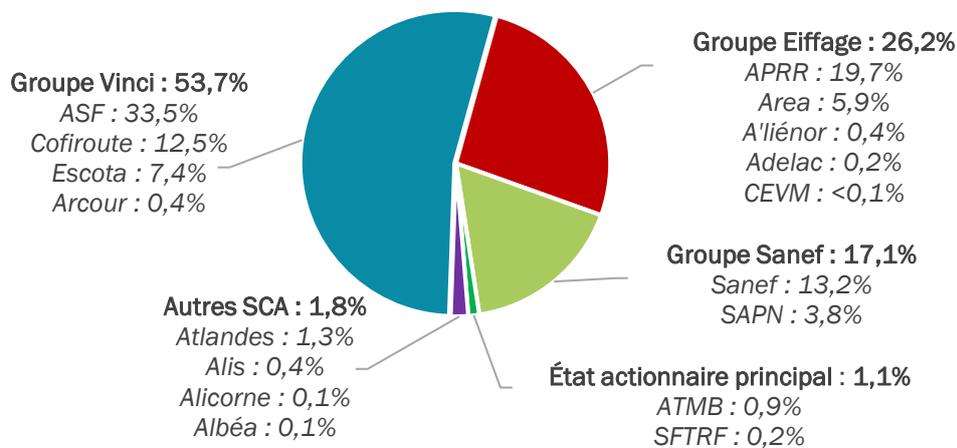
2.1. Données clés à l'échelle des groupes

La carte suivante permet de visualiser l'emprise géographique des différents groupes autoroutiers.



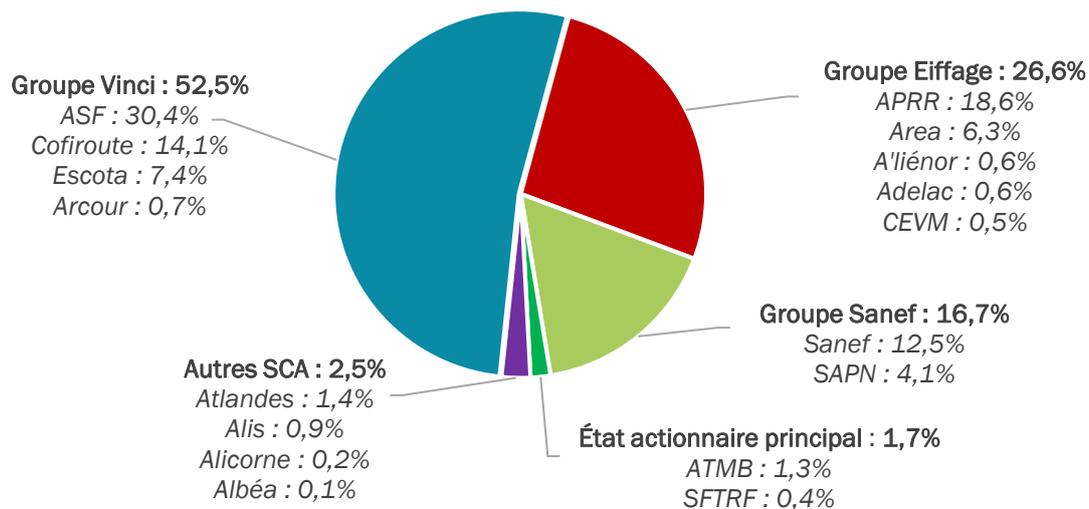
Les diagrammes suivants permettent d'apprécier le poids des différents groupes en termes de trafic et de revenus en 2018.

Répartition du trafic payant des concessions autoroutières en 2018



Source : Études financières des SCA, ASFA pour CEVM

Répartition du chiffre d'affaires des concessions autoroutières en 2018



Source : Études financières des SCA

Au 31 décembre 2018, les sociétés concessionnaires « historiques »⁴ (APRR, Area, ASF, ATMB, Cofiroute, Escota, Sanef, SAPN et SFTRF) représentent 97,2 % du trafic payant et 95,3 % du chiffre d'affaires des concessions autoroutières.

⁴ Voir annexe 4, glossaire.

3. FAITS MARQUANTS DE L'EXERCICE 2018

3.1. Évolution du trafic autoroutier

Trafic 2018

+ 0,6 %

 **+ 0,1 %**

 **+ 3,4 %**

Le trafic sur l'ensemble du réseau autoroutier concédé a connu une nouvelle progression, pour atteindre 95,1 milliards de véhicules.kilomètres en 2018. Cette évolution est cependant inférieure à celle constatée sur l'année 2017.

La croissance est tirée par les poids lourds (PL), les véhicules légers (VL) ayant enregistré une quasi-stabilité. Le ralentissement de la croissance du trafic concerne néanmoins les PL comme les VL.

La très grande majorité du trafic sur le réseau autoroutier français étant générée par les véhicules légers (80,8 Mds de véh.km, soit 84,9 % du trafic en 2018), la hausse globale du trafic observée en 2018 est assez logiquement plus proche de la hausse du trafic VL que de celle du trafic PL.

Répartition du trafic entre poids lourds et véhicules légers en 2018



15,1 % du trafic

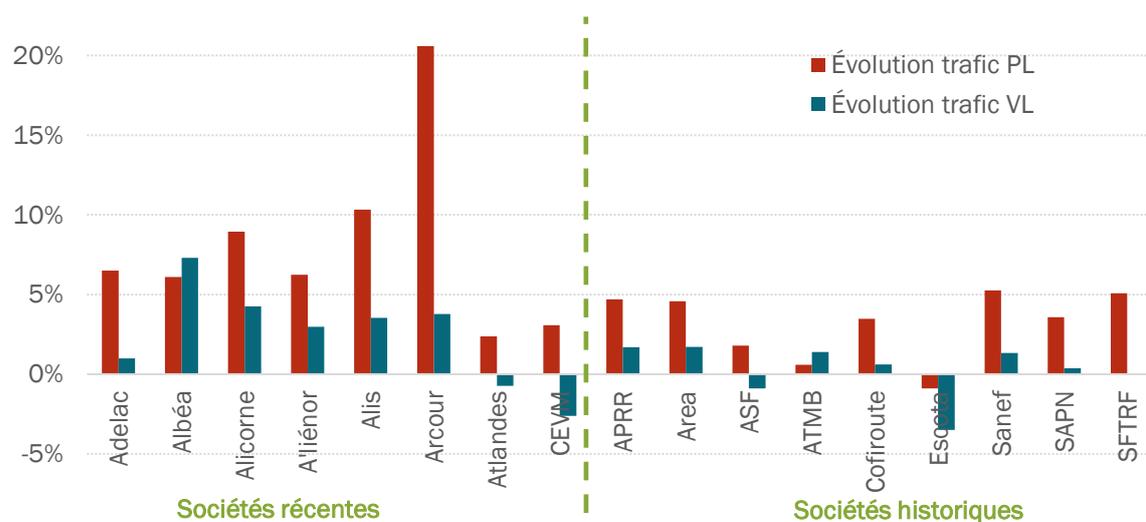


84,9 % du trafic

Source : Études financières des SCA

Les évolutions de trafic observées en 2018 laissent apparaître des disparités significatives entre les SCA, puisqu'elles vont de - 3,5 % à + 7,3 % pour les VL et de - 0,9 % à + 20,6 % pour les PL.

Évolution des trafics VL et PL (véh.km)



Source : Études financières des SCA

Les sociétés récentes⁵ présentent en moyenne des évolutions de trafic supérieures aux sociétés historiques. Pour trois sociétés en particulier, la croissance du trafic a été particulièrement marquée pour les PL en 2018 :

- la société Arcour, concessionnaire de l'autoroute A19, a connu une hausse du trafic PL (+ 20,6 %) liée à une augmentation de la demande globale sur l'axe ainsi qu'au développement du pôle logistique d'Orléans ;
- la société Alis, concessionnaire de l'autoroute A28, continue de voir son trafic PL augmenter significativement (+ 10,3 %), sa phase de « ramp up » ayant été particulièrement marquée par la crise de 2008 ;
- la société Alicorne, concessionnaire de l'autoroute A88, a connu une forte hausse de trafic PL (+ 8,9 %). La concession continue également de bénéficier 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 se distingue quant à elle par une croissance importante de son trafic VL (+ 7,3 %) : le rattrapage se poursuit pour cette société dont le trafic à la mise en service, encore récente (2015), était très inférieur aux prévisions.

Au contraire, quatre sociétés affichent des évolutions de trafic négatives en 2018 :

- la société Escota pour les trafics VL (- 3,5 %) et PL (- 0,9 %),
- la société ASF pour le trafic VL (- 0,9 %),
- la société CEVM pour le trafic VL (- 2,6 %),
- la société Atlandes pour le trafic VL (- 0,7 %).

Ces évolutions négatives, ainsi que des hausses de trafic moindres que celles escomptées sur d'autres réseaux, sont pour partie la conséquence du mouvement des « gilets jaunes », qui a marqué la fin de l'année 2018.

⁵ Voir annexe 4, glossaire.

À l'inverse, certaines sociétés ont mis en avant l'effet positif des mouvements sociaux ayant affecté le transport ferroviaire au cours du printemps 2018 sur leurs résultats, ces derniers ayant entraîné des reports de trafic sur certains axes autoroutiers.

Le mouvement des « gilets jaunes »

Le mouvement social des « gilets jaunes », apparu en France en octobre 2018 et se matérialisant par des blocages de routes et de ronds-points à partir de novembre, a eu des conséquences sur le réseau autoroutier français, avec principalement :

- *des opérations dites de « péage gratuit » ou « péage ouvert », visant à permettre aux usagers de franchir gratuitement les barrières de péage,*
- *un phénomène d'annulation de certains déplacements les jours de mobilisation (dans quelques cas au contraire, un report du trafic du réseau non concédé vers le réseau concédé),*
- *des dégradations diverses des infrastructures : voiries, locaux, matériels, etc.*

Toutes les sociétés n'ont pas été affectées. Les sociétés concernées semblent avoir été impactées à des degrés variables. L'impact du mouvement paraît avoir été plus fort sur les axes autoroutiers situés dans le sud de la France. Tout en mettant leurs chiffres à la disposition de l'Autorité, les SCA soulignent la difficulté d'évaluer précisément et avec certitude l'effet du mouvement sur les trafics et sur les recettes.

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

Ainsi, le trafic des PL est fortement corrélé à l'activité économique nationale et à la production industrielle européenne. Or, le produit intérieur brut français a crû de 1,7 % en 2018⁶ contre + 2,3 % en 2017, et la production industrielle de la zone Euro de 1,0 %⁷ contre 3,0 % en 2017. Le trafic des PL a ainsi continué de croître en 2018 (+ 3,4 %), mais dans une proportion moindre qu'en 2017 (+ 4,7 %).

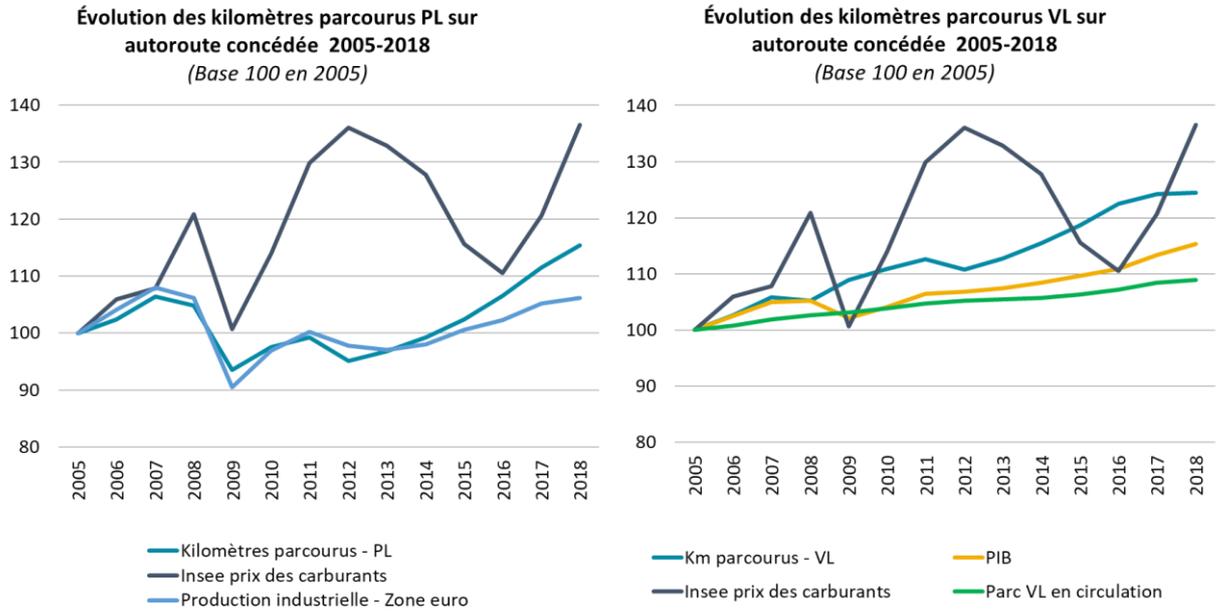
De même, l'évolution des prix des carburants influe sur la dynamique du trafic VL. Le trafic des VL est caractérisé par une croissance quasi-continue depuis 2005, malgré une faible hausse, sur cette même période, du parc de véhicules en circulation. La diminution, forte et continue entre 2012 et 2016, du prix des carburants (- 5,1 % 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 % en 2017 et de 13,2 % en 2018⁸. La poursuite de la hausse des prix des carburants pourrait être l'un des facteurs explicatifs de la croissance encore réduite du trafic VL en 2018.

⁶ <https://www.insee.fr/fr/statistiques/4161181>

⁷ https://stats.oecd.org/index.aspx?DatasetCode=MEI_REAL

⁸ <https://fr.statista.com/statistiques/507619/indices-prix-consommation-carburants-et-lubrifiants-france/>

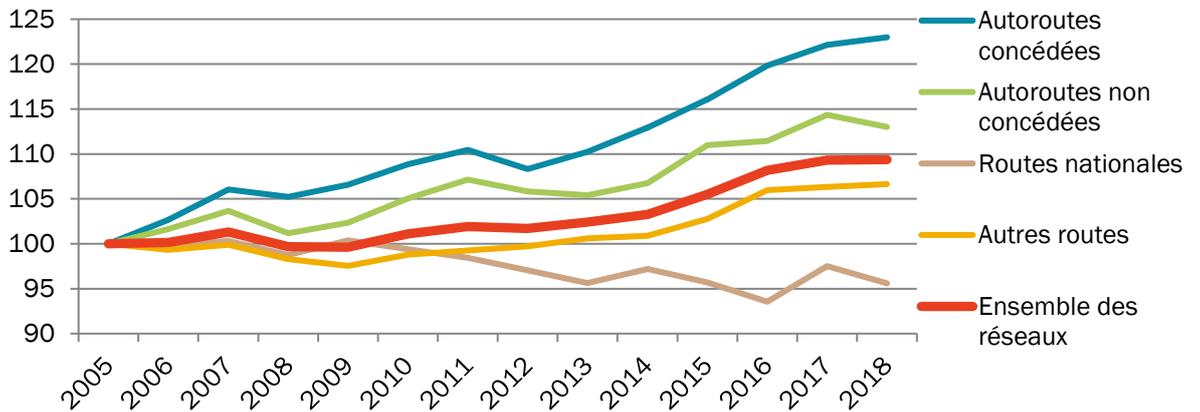
Évolution des trafics VL et PL, du PIB et du prix des carburants



Sources : INSEE, OCDE, Comptes des transports en 2018

Enfin, le dynamisme du trafic sur les autoroutes concédées en 2018 mérite d'être relevé, en comparaison de l'évolution du trafic sur les autres réseaux routiers, en particulier sur les routes nationales et les autoroutes non concédées qui ont enregistré une baisse sur la même période.

Trafic sur les différents réseaux routiers – Toutes classes



Source : Comptes des transports en 2018

3.2. Évolution des tarifs de péage

Tarifs 2018

+ 1,5 %

 + 1,5 %

 + 1,6 %

En 2018, les tarifs kilométriques moyens (TKM) ont augmenté, au 1^{er} janvier (cas de Cofiroute Duplex A86) ou au 1^{er} février (cas des autres SCA), de 1,5 % en moyenne, correspondant à une hausse de 1,5 % pour les VL et de 1,6 % pour les PL.

Ces hausses sont à rapprocher de l'évolution des indices de référence, en particulier de l'indice des prix à la consommation hors tabac qui a crû de 1,0 % (IPC hors tabac d'octobre 2016 à octobre 2017).

Source : Données de tarifs et de trafics collectées dans le cadre de la décision n°2018-012

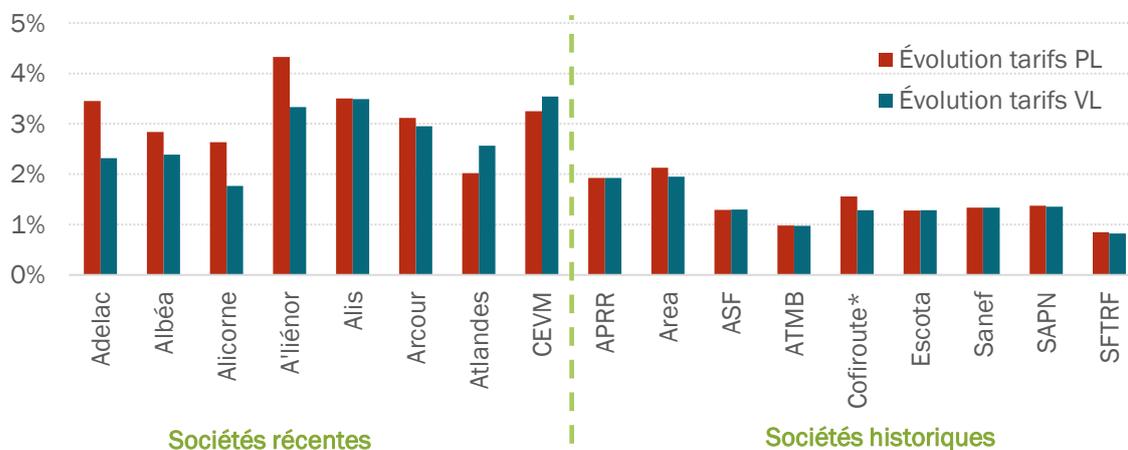
Cette hausse moyenne⁹ masque toutefois des disparités selon les sociétés, en raison de la grande variété de leurs dispositions contractuelles. Les lois d'évolution tarifaire sont fonction de l'évolution d'un ou plusieurs indices (inflation, TP01, TP09¹⁰, etc.), qui sont pondérés de manière différente 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 aux contrats de concession.

⁹ 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.

¹⁰ Voir annexe 4, glossaire.

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

Évolutions moyennes sur l'année des TKM¹¹ des VL et des PL¹²



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

Source : Données de tarifs et de trafics collectées dans le cadre de la décision n° 2018-012

La croissance des tarifs est en moyenne plus forte pour les sociétés récentes que pour les sociétés historiques.

Pour les sociétés récentes, les hausses tarifaires appliquées en cours d'année résultent de l'application des formules contractuelles, qui consistent en une indexation sur un panier d'indices composé de l'IPC hors tabac, mais aussi d'indices plus dynamiques comme le TPO1 ou le TPO9.

¹¹ Voir annexe 4, glossaire.

¹² L'évolution affichée dans ce graphe est la hausse observée entre le TKM moyen de 2017 et le TKM moyen de 2018. Dans le cas d'une hausse en février, le TKM moyen correspond à la moyenne du TKM de début d'année pondéré par le trafic de janvier 2018 et du TKM de fin d'année pondéré par le trafic de la période allant de février à décembre 2018.

Hausse effective¹³ des TKM de classe 1¹⁴ appliquée en cours d'année 2018 pour les contrats sans hausse tarifaire additionnelle spécifique

Société	Hausse 2018
Adelac	2,27 %
Albéa	3,12 %
Alicorne	1,75 %
A'liénor	3,49 %
Alis	3,52 %
Arcour	3,10 %
ATMB (A40 – Autoroute Blanche)	1,03 %
CEVM	2,97 % (été) 3,75 % (hors été)
Cofiroute (A86)	3,23 %
SFTRF (A43 – Autoroute de la Maurienne)	0,87 %

Source : DGITM/ DIT/GCA (Comité des usagers du 26/01/18)

Pour les sociétés historiques, les hausses tarifaires appliquées en cours d'année reflètent l'application des formules contractuelles (hausse plafonnée à 70,0 % de l'IPC hors tabac), mais également l'effet d'avenants aux contrats, qui ont conduit à des hausses tarifaires additionnelles spécifiques ayant pour objectifs :

- de permettre au concessionnaire de se rémunérer en échange de la réalisation de nouveaux investissements négociés dans le cadre des « contrats de plan »¹⁵,

¹³ 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.

¹⁴ La classe 1 correspond aux véhicules légers. En présence de « coefficients interclasses » qui peuvent évoluer au cours des contrats de concession, la hausse du TKM peut différer entre les classes de véhicules. Voir annexe 4, glossaire.

¹⁵ Sur les contrats de plan, voir annexe 1 « Cadre juridique des concessions autoroutières ».

- de compenser la hausse de la redevance domaniale (RD) perçue par l'État, qui est intervenue en 2013¹⁶.

Hausse effective des TKM de classe 1 en 2018 pour les contrats prévoyant des compensations tarifaires spécifiques

Société	Hausse 2018
APRR	2,00 %
Area	2,04 %
ASF	1,34 %
Atlandes	2,78 %
Cofiroute (Interurbain)	1,33 %
Escota	1,34 %
Sanef	1,39 %
SAPN	1,39 %

Source : DGITM/ DIT/GCA (Comité des usagers du 26/01/18)

La décomposition de ces hausses est précisée pour chaque société concernée en annexe 3.

Par rapport à l'exercice précédent, la hausse des tarifs appliquée par ces sociétés s'explique moins par la compensation de travaux réalisés dans le cadre de contrats de plan mais résulte davantage de la hausse de l'inflation et de la hausse de la compensation de la redevance domaniale. En effet, cette dernière a été mise en œuvre par le biais de trois hausses consécutives des tarifs, entre 2016 et 2018, les taux de hausse différant d'une année sur l'autre¹⁷.

¹⁶ Voir annexe 4, glossaire.

¹⁷ À titre illustratif, le contrat de concession conclu entre l'État et APRR prévoit, pour compenser la hausse de la 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.

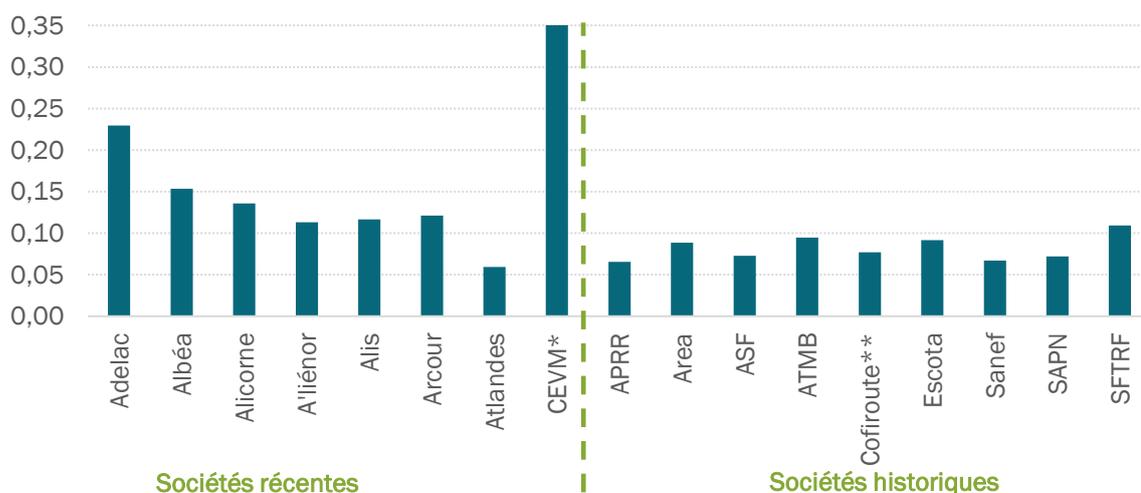
Contribution moyenne des différentes composantes de la hausse des TKM pour les contrats prévoyant des compensations additionnelles spécifiques



Source : Clauses tarifaires des contrats de concession

À l'issue des évolutions tarifaires intervenues en 2018, les tarifs kilométriques moyens applicables sur chaque réseau pour les usagers de la classe tarifaire 1¹⁸ étaient les suivants.

TKM de la classe 1 au 1^{er} février 2018¹⁹ (€/km)



* L'échelle retenue ne permet pas de faire apparaître le TKM de CEVM, qui exploite une autoroute constituée uniquement d'un ouvrage d'art spécifique et applique par conséquent un tarif kilométrique très supérieur aux autres SCA, de 1,95 €/km.

** Le TKM présenté correspond au seul réseau interurbain.

Source : Données de tarifs collectées dans le cadre de la décision n° 2018-012

¹⁸ Une présentation des principales classes tarifaires figure dans le glossaire.

¹⁹ Pour des raisons de représentation graphique, l'échelle a été plafonnée à 0,35 €/km.

3.3. Modifications du réseau concédé

1. Avenants aux contrats existants

L'année 2018 a été marquée par l'examen par le Conseil d'État puis la publication au Journal officiel des 7 avenants destinés à mettre en œuvre le plan d'investissement autoroutier (PIA). Les investissements devaient être financés essentiellement par des hausses des tarifs de péage, comprises entre 0,1 % et 0,4 % par an sur les années 2019, 2020 et 2021, ainsi que par des subventions des collectivités locales, à hauteur de 220 M €.

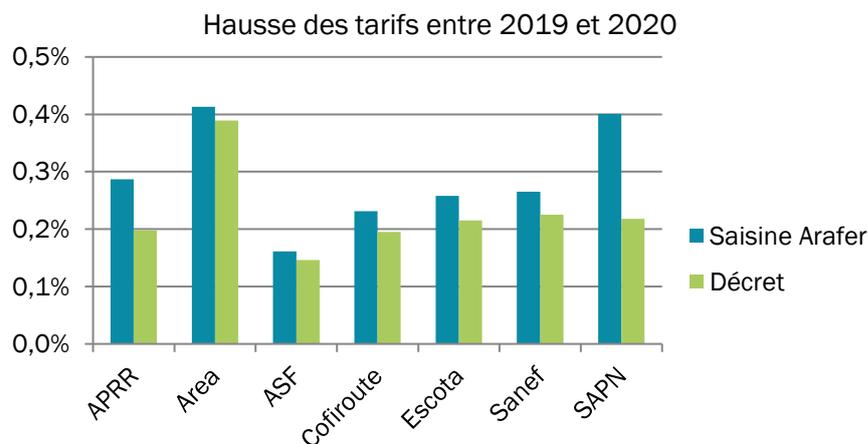
L'Autorité étant saisie de tout projet de modification des conventions de délégation existantes dès lors que celui-ci a un impact sur les tarifs de péage ou la durée de la concession, elle avait été consultée en 2017 sur l'ensemble des avenants aux contrats de concession conclus entre l'État et les sociétés Sanef, SAPN, Cofiroute, APRR, Area, ASF et Escota.

À l'issue de son analyse, l'Autorité avait conclu que les augmentations des tarifs de péage projetées excédaient le juste niveau qu'il était légitime de faire supporter aux usagers : des opérations relevant d'obligations contractuelles préalables donnaient lieu à une nouvelle compensation, des opérations dont la nécessité ou l'utilité pour l'utilisateur n'était pas démontrée étaient programmées en contrepartie d'une hausse additionnelle des tarifs de péage, et les coûts prévisionnels, qu'il s'agisse du coût de certains travaux ou du coût du capital, apparaissaient surévalués. L'Autorité avait par conséquent recommandé une révision en profondeur des projets d'avenants avant toute éventuelle signature.

Certaines des recommandations de l'Autorité ont été prises en compte dans les avenants définitifs :

- le PIA adopté comprend finalement 43 opérations (au lieu de 57), pour moins de 700 M € de coûts prévisionnels de travaux (au lieu d'environ 800 M €) ; ainsi, des opérations correspondant à des projets insuffisamment aboutis ou relevant d'obligations contractuelles préalables ne donneront pas lieu à une compensation par une hausse additionnelle des tarifs de péage ;
- le taux de rémunération du capital investi a été revu à la baisse.

En définitive, après avis du Conseil d'État, même si toutes les recommandations de l'Autorité n'ont pas été suivies, les hausses de tarifs supplémentaires supportées par les usagers seront moindres, pour une prestation mieux calibrée.



2. Ouverture de la liaison A6-A89

Après 22 mois de travaux, un tronçon d'autoroute de 5,5 km a été mis en service et ouvert à la circulation le 3 mars entre La Tour-de-Salvagny et Limonest.



Source : site internet d'APRR

Programmée dans le cadre du contrat de plan 2014-2018 d'APRR, cette nouvelle liaison autoroutière, et en particulier la construction du Viaduc du Sémanet, assure le raccordement direct de l'A89 à l'A6 et rend possible une traversée de la France d'ouest en est en moins de 7 heures, en reliant Bordeaux à Genève.

Ce chantier d'aménagement d'un montant de 150 M € permet d'améliorer les flux d'échanges dans le secteur, grâce à une redistribution plus fluide des trafics locaux et des échanges avec l'ouest de l'agglomération lyonnaise sur les itinéraires existants.

Ce projet répond à diverses exigences environnementales, l'aménagement des voiries (N7, N489 et A6) s'étant accompagné de la construction de protections phoniques, d'un système de collecte des eaux pluviales et de dispositifs favorables à la circulation de la grande et petite faune.

3. Lancement des travaux du contournement ouest de Strasbourg (A355)

La société Arcos est titulaire du contrat de concession de construction et d'exploitation de l'autoroute A355, qui vise à contourner la ville de Strasbourg. Elle prévoit une mise en service au second semestre 2021, comme l'illustre le planning ci-dessous.



Source : Site internet d'Arcos

Le 30 août 2018, le préfet du Bas-Rhin a délivré l'autorisation unique, au titre du Code de l'environnement, de réaliser les travaux de construction de l'autoroute.

Au cours du second semestre 2018, des opérations de déboisement préalables au démarrage des travaux de construction de l'autoroute ont été entreprises, ainsi que d'autres travaux préparatoires (notamment sondages géotechniques, opérations d'archéologie préventive). Au total, les investissements réalisés en 2018 s'élèvent à 83 M €.



Source : Site internet d'Arcos

4. SYNTHÈSE ANNUELLE DES COMPTES DES CONCESSIONNAIRES

4.1. Objet de la synthèse et sources d'informations 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'analyses : 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°2018-012, lorsqu'il n'y a pas de consolidation. Si cette approche revêt nécessairement des limites, elle permet, appliquée de manière identique aux années 2017 et 2018, d'étudier des évolutions annuelles à l'échelle du secteur.

Pour élaborer les fiches par société, l'Autorité s'est fondée sur les études financières communiquées par les sociétés. Le format des fiches présentées n'est donc pas celui des comptes sociaux mais celui, harmonisé par l'Autorité, de l'étude financière dont la transmission est prévue par la décision n° 2018-012, qui permet d'afficher des informations comparables²⁰.

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 comptable²¹, 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 aux questions posées par ses services. Cependant, l'analyse menée par l'Autorité reste tributaire de la qualité et de la comparabilité des données transmises. L'Autorité constate que des améliorations sont encore possibles de ce point de vue.

Enfin, l'Autorité précise que certains chiffres présentés dans ce document, concernant l'exercice comptable 2017, peuvent différer légèrement, à la suite de corrections d'erreurs, de ceux publiés dans le cadre du précédent rapport. Les écarts concernant les indicateurs agrégés sont signalés par des astérisques.

²⁰ Des précisions sur la méthode employée pour réaliser la synthèse à l'échelle sectorielle et les fiches sont apportées en annexe 4.

²¹ Voir annexe 4, glossaire.

4.2. Éléments agrégés du secteur

**Chiffre
d'affaires**

10,4 Mds €

+ 2,9 %

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

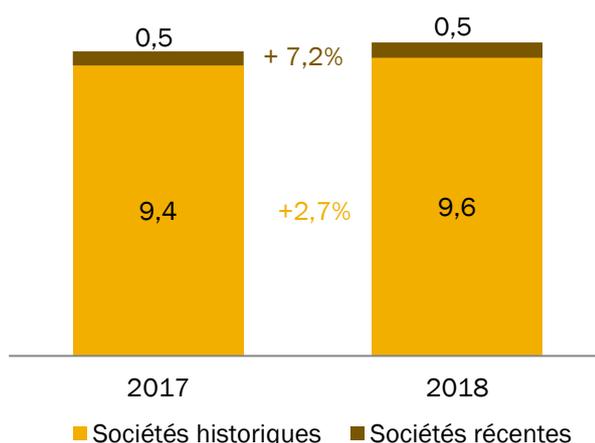
Il provient également des « redevances d'installations commerciales » dont s'acquittent notamment les gestionnaires d'aires de services (distribution de carburant, restauration, etc.), les opérateurs de télécommunications (utilisation des fibres et pylônes le long des voies) et de produits annexes extérieurs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

Le chiffre d'affaires du secteur a globalement augmenté de 291 M €, soit 2,9 %, entre 2017 et 2018. Cette hausse reflète :

- une hausse de 2,9 % du produit des péages, qui ne s'explique pas seulement par les hausses tarifaires moyennes appliquées par les sociétés concessionnaires en application de leurs contrats respectifs (+ 1,5 %), ni par l'évolution moyenne du trafic, qui est modérée en 2018 (+ 0,6 %) ; cette hausse est à rapprocher du dynamisme particulier du trafic des poids lourds (+ 3,4 %), et sans doute d'autres effets, liés à la structure tarifaire des réseaux autoroutiers ou aux remises faites aux abonnés, mais que les données dont l'Autorité dispose à ce stade ne permettent pas de quantifier précisément ;
- une hausse de 1,9 % des revenus des activités annexes.

En 2018, les recettes de péage des sociétés récentes ont crû de 7,2 %, contre 2,7 % pour les sociétés historiques. Cet écart s'explique par un dynamisme des tarifs et du trafic en moyenne plus important pour les sociétés récentes.

Recettes de péage des sociétés concessionnaires (Mds €)



EBITDA

7,6 Mds €

+ 2,9 %

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.

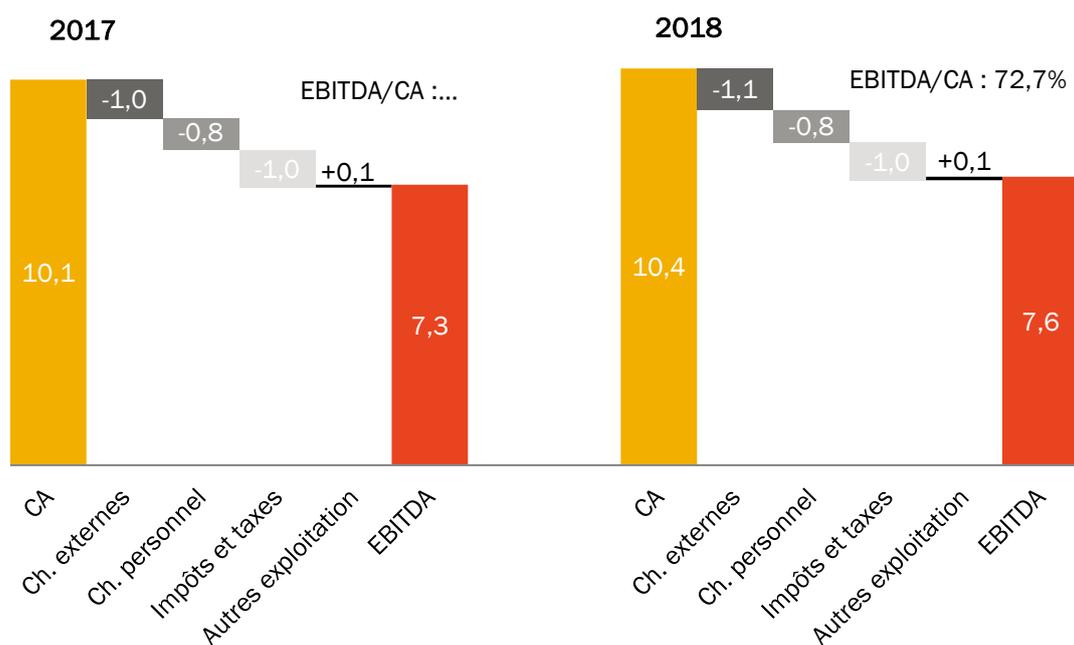
Le taux de marge d'EBITDA est structurellement élevé, s'agissant d'un secteur fortement capitalistique reposant sur un financement de l'infrastructure sur une durée longue.

L'EBITDA de l'ensemble du secteur s'accroît de 2,9 % entre 2017 et 2018, soit un rythme identique à celui du chiffre d'affaires. Cette évolution résulte d'une augmentation (104 M €) des charges courantes du secteur inférieure en montant (et proche en pourcentage, + 3,6 %) à celle du chiffre d'affaires. Plus précisément, les principaux postes de produits et charges ont évolué de la façon suivante :

- les achats et charges externes (1 078 M €) ont augmenté de 5,4 % sous l'effet, en particulier, de la hausse des charges d'entretien courant et de gros entretien des sociétés historiques ;
- les charges de personnel (837 M €) ont augmenté de 1,8 % (malgré la baisse des effectifs de 2,5 %), compte tenu notamment des hausses de salaires et du versement de « primes exceptionnelles de pouvoir d'achat » dites « primes Macron » ;
- les impôts et taxes, hors redevance domaniale (1 001 M €) ont augmenté de 1,5 % en 2018, hausse contenue qui reflète celle de la taxe la plus importante, la TAT (taxe d'aménagement du territoire), dont l'assiette est liée au trafic.

Finalement, le taux de marge d'EBITDA (ratio EBITDA /chiffre d'affaires) reste stable à 72,7 %.

Chiffre d'affaires et EBITDA (Mds €)



Résultat d'exploitation

5,6 Mds €

+ 2,1 %

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 et de l'impôt sur les sociétés.

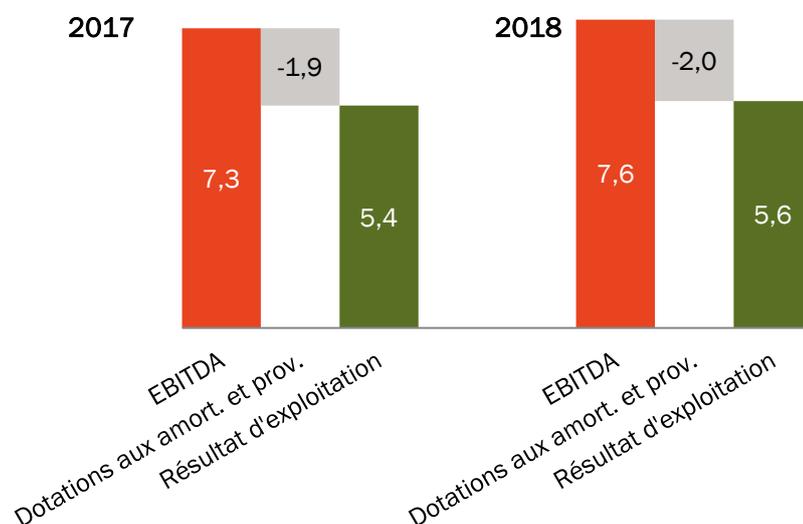
Dans un secteur caractérisé par un actif immobilisé (correspondant au coût de construction de l'ensemble du réseau) très important, l'évolution des dotations aux amortissements, bien qu'elle ne corresponde pas à une variation de dépenses annuelles mais reflète principalement une convention d'annualisation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

Le résultat d'exploitation du secteur progresse (+ 2,1 %) un peu moins rapidement que le chiffre d'affaires en 2018, compte tenu des deux éléments suivants :

- une progression des dotations aux amortissements (+ 3,0 %, soit + 54 M €), avec la mise en service de nouveaux investissements mais également sous l'effet de la progressivité des amortissements, dans le cas des SCA récentes²² ;
- une hausse des dotations aux provisions (+ 46,4 %, soit + 46 M €), liée principalement à l'évolution des hypothèses d'indexation retenues pour le calcul des provisions pour le maintien en état des ouvrages concédés.

Finalement, la marge d'exploitation diminue de 0,4 point, pour s'établir à 53,5 %.

EBITDA et Résultat d'exploitation (Mds €)



²² 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

3,1 Mds €

+ 13,1 %

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

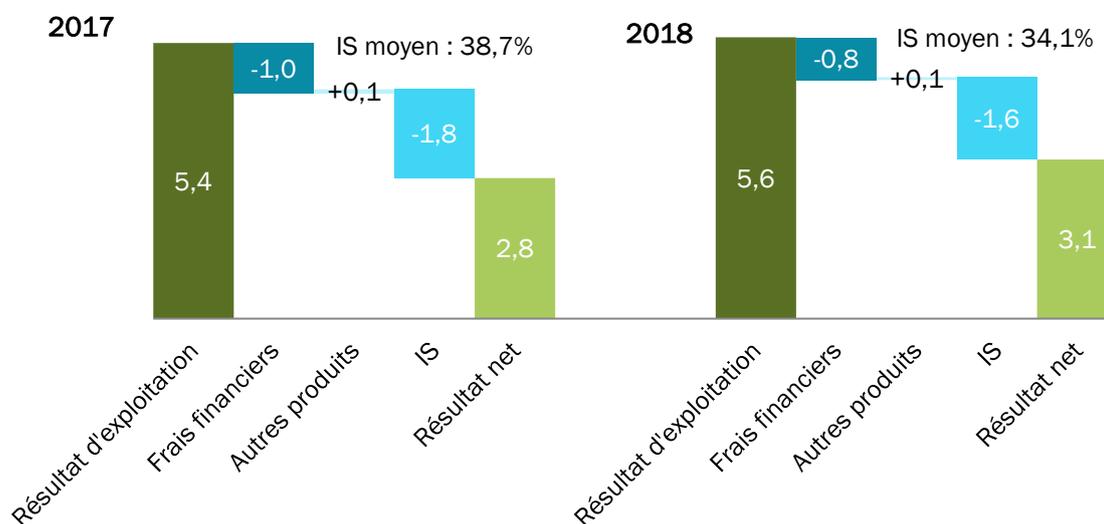
Son interprétation, en tant qu'indicateur de mesure de la performance économique du secteur, doit donc se faire avec une prudence particulière.

Le résultat net du secteur augmente de 13,1 % entre 2017 et 2018. Si cette progression provient naturellement principalement des sociétés historiques, il convient de relever que les sociétés récentes prises dans leur ensemble y ont également participé puisque la plupart des sociétés récentes sont devenues bénéficiaires en 2018. La marge nette s'améliore et s'établit à 30,3 %, contre 27,5 % précédemment.

La hausse du résultat net, plus rapide que celle du résultat d'exploitation, s'explique principalement par :

- une diminution des frais financiers (- 15,6 %, soit - 156 M €),
- une baisse de l'imposition des sociétés (- 7,2 %, soit - 126 M €), liée au fait qu'en 2017, les SCA réalisant un chiffre d'affaires supérieur à 1,0 Md € avaient été assujetties à une contribution exceptionnelle²³, ce qui ne s'est pas reproduit en 2018.

Résultat d'exploitation et résultat net (Mds €)



²³ Toutes les entreprises réalisant un chiffre d'affaires supérieur à 1,0 Md € ont dû verser une « contribution exceptionnelle » correspondant à 15,0 % de l'IS avant réductions et crédits d'impôt ; les entreprises réalisant un chiffre d'affaires supérieur à 3,0 Mds € ont en outre dû s'acquitter d'une « contribution additionnelle » obtenue par application du même taux à la même assiette. Au niveau sectoriel, l'IS avait enregistré une hausse de 321 M € entre 2016 et 2017.

Flux de trésorerie opérationnels

5,0 Mds €

+ 12,7 %

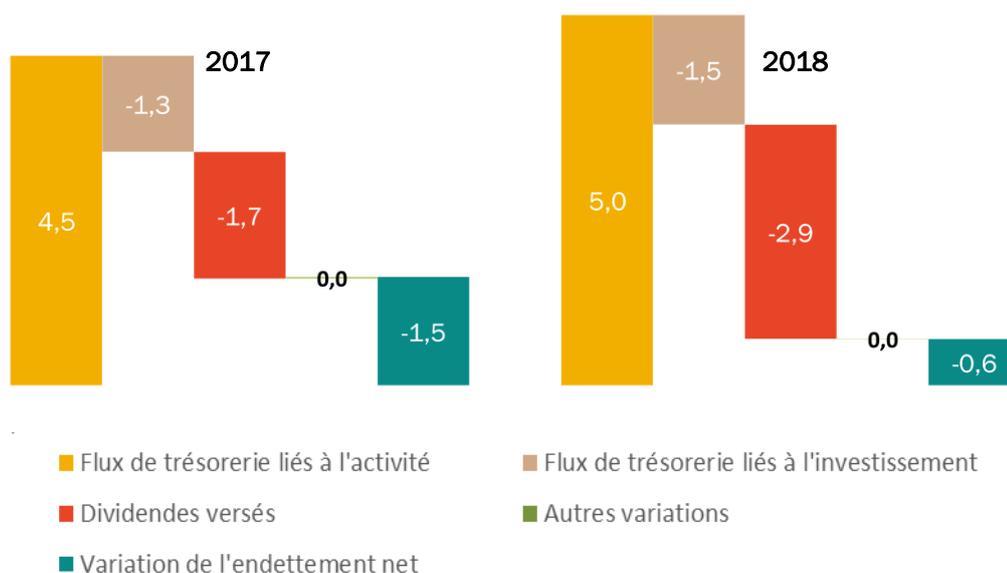
Les flux de trésorerie opérationnels résultent de la différence entre les encaissements et les décaissements liés à l'activité récurrente de la société.

Ces flux de trésorerie sont calculés après déduction de l'impôt sur les sociétés et des charges 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 significativement progressé (+ 12,7 %) entre 2017 et 2018.

En 2018, ces flux de trésorerie opérationnels ont été affectés très majoritairement aux versements de dividendes (57,7 %) et aux investissements (29,5 %). Ces flux ont également participé au désendettement du secteur (12,7 %).

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

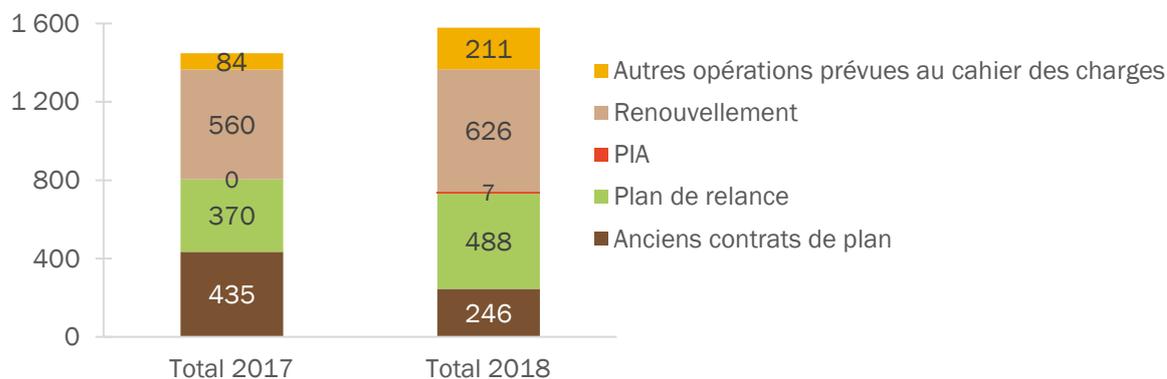
1,6 Md €

+ 8,9 %

Les dépenses d'investissement ont augmenté entre 2017 et 2018 (+ 8,9 %, soit + 129 M €). Ces hausses ont concerné tout à la fois les investissements de premier établissement, notamment avec les premiers travaux réalisés par Arcos (83 M €), et de renouvellement. Seules les dépenses d'investissement dans le cadre des contrats de plan les plus anciens (précédant le plan de relance et le PIA) ont baissé (- 43,4 %, soit - 189 M €) entre 2017 et 2018, selon une dynamique bien naturelle.

En 2018, 94,2 % des dépenses d'investissement ont été réalisées par les sociétés historiques, qui représentent 85,6 % de l'actif net immobilisé du secteur : proportionnellement à la taille de leur bilan, ces sociétés investissent davantage que les sociétés récentes qui n'ont, dans leur grande majorité, pas encore entamé leurs cycles de renouvellement. Les principales dépenses étaient liées à des opérations de renouvellement (39,7 %) et au plan de relance de 2015 (30,9 %). Le reste résultait des anciens contrats de plan (15,6 %), de l'application normale du cahier des charges (13,4 %) et, de façon marginale (0,5 %), du PIA.

Investissements réalisés (M €)



Dividendes

2,9 Mds €

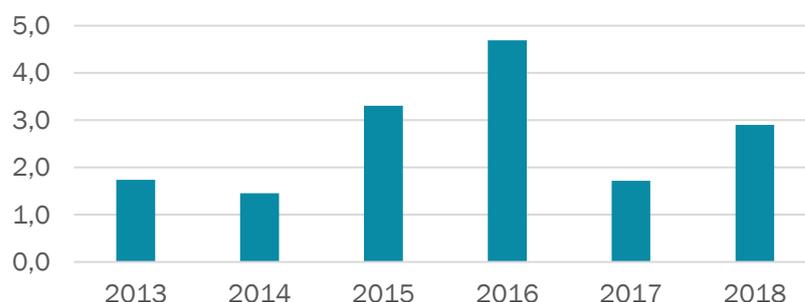
+ 69,1 %

Les dividendes versés par les sociétés concessionnaires historiques enregistrent une hausse très importante (69,1 %) et s'établissent à 2,9 Mds € en 2018.

La quasi-totalité des versements de dividendes du secteur provient des quatre groupes de sociétés concessionnaires du réseau historique : ASF-Escota (35,7 %), Cofiroute (15,9 %), APRR-Area (26,4 %) et Sanef-SAPN (20,2%). Ceci 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, pour mesurer la performance économique et financière d'une entreprise, les variations constatées dans le volume de distribution ne peuvent permettre d'apprécier l'évolution de leur santé financière 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 d'un exercice.

Dividendes versés (Mds €)



Pour l'année 2018, la forte augmentation du volume de dividendes s'explique principalement par le versement par le groupe ASF d'un dividende de 1,0 Md €, contre 0,4 Md € en 2017 (l'entreprise avait alors versé son plus bas dividende depuis 2013); Cofiroute contribue également à cette augmentation avec une hausse de 0,3 Md € des dividendes qu'elle a versés en 2018 par rapport à 2017. Enfin, les groupes Sanef et APRR ont également versé des dividendes plus élevés en 2018 qu'en 2017 de, respectivement, 0,2 Md € et 0,1 Md €.

Endettement financier net

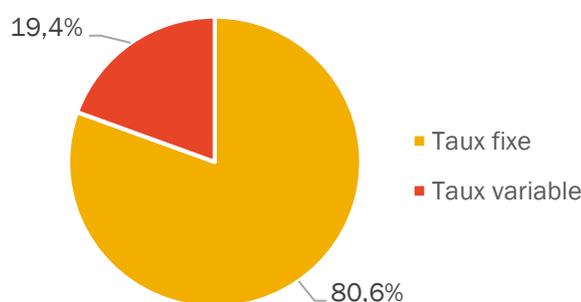
28,9 Mds €

- 2,2 %

Les encours de dette financière du secteur s'établissent globalement à 33,6 Mds € au 31/12/2018.

Le secteur affiche une importante couverture contre le risque de taux, 80,6 % de ses encours de dette correspondant à des emprunts à taux fixe.

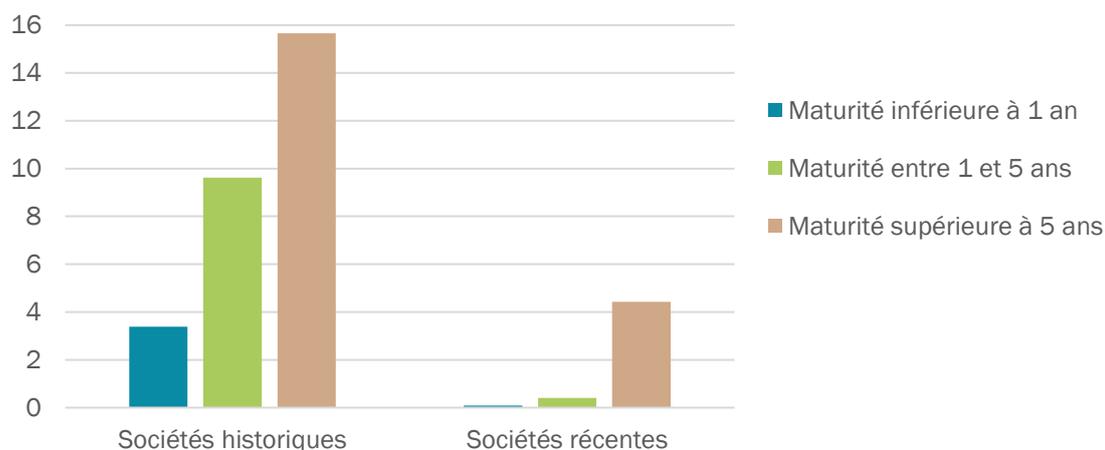
Parts des différents types de taux au 31/12/2018 (Mds €)



Source : Études financières des SCA

En revanche, le secteur est exposé au risque de refinancement, en particulier les sociétés historiques qui devront rembourser 3,5 Mds € dans l'année 2019 puis 10,0 Mds € entre 2020 et 2024.

Encours de dette par maturité au 31/12/2018 (Mds €)



Source : Études financières des SCA

L'endettement financier net diminue de 0,6 Md € en 2018, soit une baisse de 2,2 %.

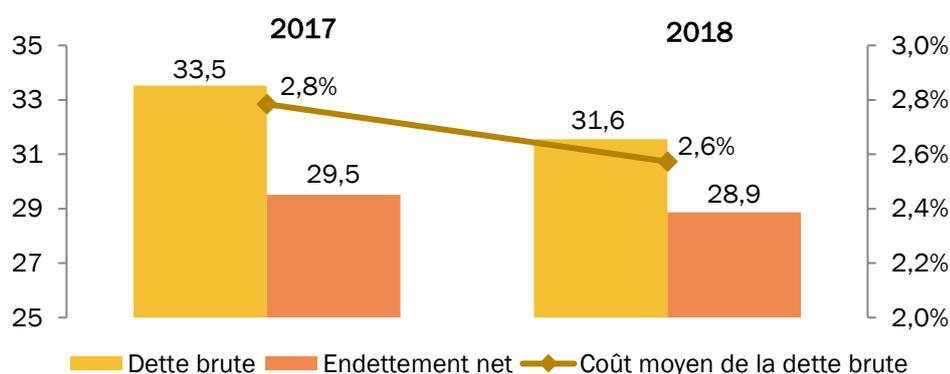
Cette évolution s'explique très majoritairement par une réduction de la dette d'ASF-Escota (67,0 % de la baisse) et par le désendettement net de Cofiroute (21,0 % de la baisse). À l'exception d'APRR, les

sociétés privées n'ont désormais plus de lignes de crédit auprès du financeur historique des autoroutes qu'est la CNA²⁴.

Au niveau agrégé, ce désendettement est le résultat d'une réduction de la dette brute de 1,9 Md € et d'une diminution de 1,3 Md € de la trésorerie.

Le désendettement connaît un ralentissement en 2018 (- 56,4 %). Il convient de relever que si la société Arcos, endettée à hauteur de 133 M €, n'avait pas été intégrée dans le périmètre de cette étude au titre de 2018, le désendettement affiché au niveau sectoriel aurait été plus important (de 2,6 %).

Endettement brut et endettement net (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 diminue (le ratio dette brute/total bilan est passé de 83,7 % à fin 2017 à 82,2 % à fin 2018) et le ratio dette nette/EBITDA s'améliore (en passant de 4,02 à 3,82), sous l'effet conjugué de l'accroissement de l'EBITDA et de la réduction de l'endettement net des sociétés.

En parallèle, les coûts de financement associés à la dette continuent de diminuer, au bénéfice des actionnaires des SCA.

4.3. Éléments par société

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

²⁴ Voir annexe 4, glossaire.

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'État confie à un opérateur économique (le concessionnaire), pour une durée déterminée, la construction, l'entretien et l'exploitation d'une infrastructure autoroutière, en contrepartie de la perception d'un droit d'utilisation de l'ouvrage public (le péage) acquitté par les usagers, ce droit pouvant être complété par des contributions publiques. Par ce contrat, l'État (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'État et, depuis le 1^{er} février 2016, après avis de l'Autorité.

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

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

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'État 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'État.

Annexe 2 : Historique du secteur

Au début des années 1950, l'État a choisi de développer son réseau autoroutier dans le cadre de contrats de concession. Il a donc confié le financement, la conception, la construction, l'entretien, l'exploitation et la maintenance des nouvelles autoroutes à des sociétés concessionnaires 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 servi à réaliser des 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'État²⁵ rendus à la même époque ont conduit à limiter fortement le recours à cette pratique. Les concessions autoroutières font désormais l'objet d'une procédure de mise en concurrence conforme aux règles européennes et françaises en matière de commande publique. Chaque nouvel ouvrage fait ainsi l'objet d'un contrat de concession spécifique, exécuté en règle générale par une société de projet, qui regroupe un ou plusieurs constructeurs, un ou plusieurs financeurs, et un exploitant. 9 des 19 contrats de concession en cours (représentant environ 6 % du réseau) résultent de l'application de ces nouvelles procédures.

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

- d'un côté, les sociétés concessionnaires « historiques » (dont celles appartenant aux groupes APRR-Area, ASF-Escota et Sanef-SAPN qui ont été totalement privatisées en 2006), qui peuvent s'appuyer sur un modèle économique solide ;
- de l'autre, des sociétés concessionnaires « nouvelles », dont les investissements 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.

²⁵ Dont, notamment, celui ayant conduit à l'annulation de l'adossement du tunnel Duplex A86 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 2018
APRR	Base contractuelle	70 % * Inflation	0,72%
	Contrat de plan 2014 - 2018	15 % * Inflation 0,37%	0,15% 0,37%
	Compensation RD	0,76%	0,76%
	Total		2,00%
En 2018, la hausse due à la compensation de la redevance domaniale a été plus élevée qu'en 2017. Par ailleurs, l'inflation ayant été plus élevée entre octobre 2016 et octobre 2017, les hausses calculées sur la base de l'inflation ont mécaniquement augmenté par rapport à 2017.			
Area	Base contractuelle	70 % * Inflation	0,72%
	Contrat de plan 2014 - 2018	15 % * Inflation 0,41%	0,15% 0,41%
	Compensation RD	0,76%	0,76%
	Total		2,04%
En 2018, la hausse due à la compensation de la redevance domaniale a été plus élevée qu'en 2017. Par ailleurs, l'inflation ayant été plus élevée entre octobre 2016 et octobre 2017, les hausses calculées sur la base de l'inflation ont mécaniquement augmenté par rapport à 2017.			
ASF	Base contractuelle	70 % * Inflation	0,72%
	Compensation RD	0,62%	0,62%
	Total		1,34%
En 2018, la hausse due à la compensation de la redevance domaniale a été plus élevée qu'en 2017 (+0,30 point de pourcentage de la hausse). Par ailleurs, l'inflation ayant été plus élevée entre octobre 2016 et octobre 2017, la hausse calculée sur la base de l'inflation a mécaniquement augmenté par rapport à 2017.			
Atlantes	Base contractuelle	(cf. contrat)	2,38%
	Compensation RD	0,40%	0,40%
	Total		2,78%
En raison des règles d'arrondi définies dans le contrat de concession, la hausse effective des tarifs de la classe 1 avait été nulle en 2017. Cette année, le calcul théorique de la hausse des tarifs de la classe 1 amène à constater une hausse effective des tarifs de cette classe de 2,78%.			
Cofiroute (Interurbain)	Base contractuelle	70 % * Inflation	0,72%
	Compensation RD	0,62%	0,62%
	Total		1,34%
En 2018, la hausse due à la compensation de la redevance domaniale a été plus élevée qu'en 2017 (+0,30 point de pourcentage de la hausse). Par ailleurs, l'inflation ayant été plus élevée entre octobre 2016 et octobre 2017, la hausse calculée sur la base de l'inflation a mécaniquement augmenté par rapport à 2017.			
Escota	Base contractuelle	70 % * Inflation	0,72%
	Compensation RD	0,62%	0,62%
	Total		1,34%
En 2018, la hausse due à la compensation de la redevance domaniale a été plus élevée qu'en 2017 (+0,28 point de pourcentage de la hausse). Par ailleurs, l'inflation ayant été plus élevée entre octobre 2016 et octobre 2017, la hausse calculée sur la base de l'inflation a mécaniquement augmenté par rapport à 2017.			
Sanef	Base contractuelle	70 % * Inflation	0,72%
	Compensation RD	0,67%	0,67%
	Total		1,39%
En 2018, la hausse due à la compensation de la redevance domaniale a été plus élevée qu'en 2017 (+0,34 point de pourcentage de la hausse). Par ailleurs, l'inflation ayant été plus élevée entre octobre 2016 et octobre 2017, la hausse calculée sur la base de l'inflation a mécaniquement augmenté par rapport à 2017.			
SAPN	Base contractuelle	70 % * Inflation	0,72%
	Compensation RD	0,67%	0,67%
	Total		1,39%
En 2018, la hausse due à la compensation de la redevance domaniale a été plus élevée qu'en 2017 (+0,34 point de pourcentage de la hausse). Par ailleurs, l'inflation ayant été plus élevée entre octobre 2016 et octobre 2017, la hausse calculée sur la base de l'inflation a mécaniquement augmenté par rapport à 2017.			

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° 2018-012 du 19 février 2018 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).

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

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

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

2. Les conventions retenues pour le calcul des agrégats sectoriels

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

Sont ainsi retenues 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° 2018-012 du 19 février 2018 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).

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 (CICE²⁶).

CVE

Le traitement comptable de la CVE²⁷ 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.

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

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

Dépenses d'investissement et investissements réalisés

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

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

Dividendes

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

²⁶ Voir annexe 4, glossaire.

²⁷ Voir annexe 4, glossaire.

Endettement brut et encours de dette

Pour évaluer l'endettement brut du secteur, l'Autorité a retenu les montants figurant dans les comptes consolidés pour les groupes (emprunts obligataires, emprunts et dettes financières, emprunts à moins d'un an, etc.) et les emprunts et dettes financières renseignés dans les études financières pour les autres sociétés. L'endettement brut ainsi calculé incorpore des éléments comme les intérêts courus non échus et les instruments dérivés.

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

Endettement financier net

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

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

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

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

En parallèle, elle rappelle que l'évolution du chiffre d'affaires tiré du péage s'explique par les variations des trafics et des tarifs. Elle mentionne ainsi les deux facteurs explicatifs suivants :

- Elle utilise l'évolution globale du trafic entre l'année précédant l'année étudiée et l'année étudiée pour appréhender l'« effet trafic » ; cet indicateur est mis à disposition par les SCA dans leurs études financières ;
- Elle emploie l'évolution, pondérée par les trafics des différentes classes de véhicules, des TKM moyens sur l'année (le TKM moyen de l'année est obtenu en pondérant le TKM de chaque période par le trafic de la période) de chaque classe pour appréhender l'« effet tarif ».

Ces deux facteurs ne suffisent cependant pas à expliquer l'évolution du chiffre d'affaires tiré du péage :

- Ainsi, l'évolution globale du trafic cache des évolutions différenciées des trafics associés à chaque classe de véhicules, qui s'acquittent d'un montant de péage différent ;
- De même, l'évolution moyenne des tarifs ne permet pas d'appréhender des évolutions différenciées selon les sections, qui peuvent être caractérisées par une tarification kilométrique et une intensité du trafic variables ;
- En outre, la structure des remises faites aux clients peut évoluer d'une année sur l'autre.

Annexe 5 : Glossaire

Achats et charges externes

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

AFITF

Agence de Financement des Infrastructures de Transport de France.

Autres fonds propres

Les « autres fonds propres » 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. À titre d'exemple, pour les sociétés concessionnaires d'autoroute, il peut s'agir d'avances d'actionnaires ou d'apports en nature par l'État 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.

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.

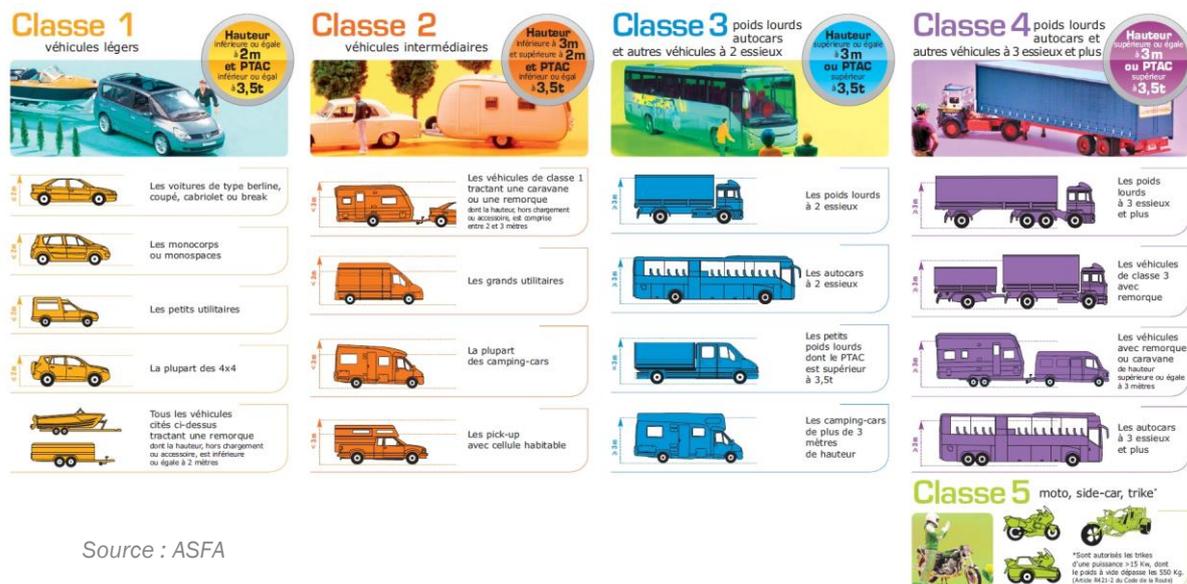
CICE

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

Classes de véhicules

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

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



Source : ASFA

Un véhicule est dit « léger » (VL) s'il appartient aux classes tarifaires 1, 2 ou 5 et « poids lourd » (PL) s'il appartient aux classes 3 ou 4. La société Atlandes possède des classes tarifaires légèrement différentes pour les poids lourds²⁸ (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 Autoroutes²⁹ est un établissement public créé en 1963 destiné à faciliter le financement des SEMCA, dont le capital était détenu par l'État, en levant de la dette, essentiellement obligataire, de façon mutualisée. La CNA était le principal prêteur du secteur jusqu'à la privatisation (19,2 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, ATMB et SFTRF, peuvent encore recourir à cet établissement pour financer leurs investissements et, le cas échéant, assurer leur refinancement.

Coefficient interclasses

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

Contrat d'entretien et d'exploitation

Les sociétés concessionnaires 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

²⁸ Pour plus d'information, voir [l'article 25.2 du cahier des charges de la société](#).

²⁹ Pour plus d'information, voir <http://www.cna-autoroutes.fr/>.

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'État 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 solidaire³⁰.

Contribution économique territoriale (CET)

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

La CET est composée de deux éléments :

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

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.

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

³⁰ <https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/societes-concessionnaires-dautoroutes-sca>

part. Il représente la position créditrice ou débitrice de l'entreprise vis-à-vis des tiers et hors cycle d'exploitation.

ETP

Équivalent Temps Plein.

GER

Gros Entretien et Renouvellement.

Intensité kilométrique

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

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

IPC

Indice des Prix à la Consommation.

IS

Impôt sur les Sociétés. Il est possible de distinguer :

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

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

PIB

Produit Intérieur Brut.

Redevance domaniale (RD)

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

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

Où :

- V est la valeur locative de 1 mètre de voie autoroutière ;
- L_{N-1} correspond au nombre de kilomètres de voies autoroutières exploitées par le concessionnaire au 31 décembre 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 domaniale³¹. 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'État.

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.

SEMCA

Société d'Économie 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).

³¹ 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).

L'introduction de règles communautaires imposant une procédure de mise en concurrence pour l'attribution des concessions autoroutières et la décision du Conseil d'État du 20 février 1998 ont mis un terme à cette pratique.

Société « récente »

Les sociétés récentes (Adelac, Albéa, Alicorne, A'liénor, Alis, Arcour, Atlandes et CEVM) correspondent aux sociétés constituées postérieurement à la décision du Conseil d'État du 20 février 1998. Leurs contrats de concession ont fait l'objet d'une procédure de mise en concurrence par appel d'offres et ne portent en général que sur une section autoroutière.

Taxe d'aménagement du territoire (TAT)

Les SCA versent mensuellement une taxe d'aménagement du territoire. 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 trafic payant (en véh.km) de l'infrastructure considérée 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.

Tarifs de péage et tarif kilométrique moyen (TKM)

Les tarifs de péage et leur évolution sont définis dans les contrats des sociétés d'autoroute. Les principes de cette tarification sont précisés sur le site du ministère de la transition écologique et solidaire à la page consacrée aux sociétés concessionnaires d'autoroute³².

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

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

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

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.

³² <https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/societes-concessionnaires-dautoroutes-sca>

Annexe 6 : Fiches par société

Remarques préliminaires

Certains chiffres concernant l'exercice comptable 2017 peuvent différer légèrement, à la suite de corrections d'erreurs, de ceux publiés dans le cadre du précédent rapport. Les écarts concernant les indicateurs individuels ne sont toutefois pas soulignés, afin de ne pas alourdir la lecture des fiches.

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

Fiches par société

Adelac	55
Albéa	59
Alicorne	63
A'liénor	67
Alis	71
APRR	75
Arcos	79
Arcour	83
Area	87
ASF	91
Atlandes	95
ATMB	99
CEVM	103
Cofiroute	107
Escota	111
Sanef	115
SAPN	119
SFTRF	123





Longueur du réseau
19,6 km

Principale autoroute
A41

Durée de concession
2005 – 2060



Spécificités

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

Éléments de contexte

- Les évolutions des tarifs de péage au 1^{er} février 2018 sont les suivantes :
 - + 2,27 % pour la classe 1,
 - + 3,51 % pour la classe 2,
 - + 3,36 % pour la classe 3,
 - + 3,16 % pour la classe 4,
 - + 2,82 % pour la classe 5.

Faits marquants 2018

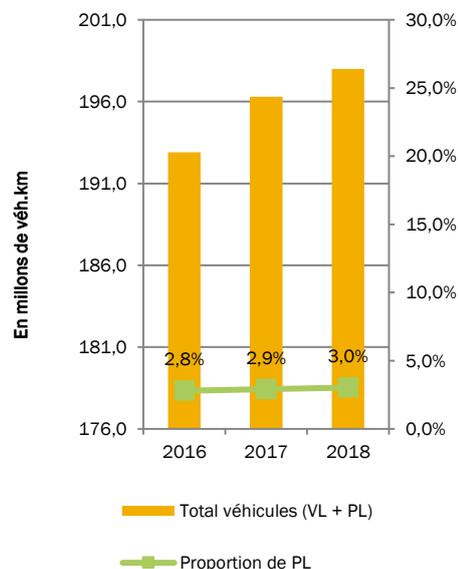
- Adelaç a dégagé un premier bénéfice net positif.
- La société a constitué un dossier de recours en garantie décennale contre le GIE Constructeurs (inspection des bâtiments techniques et d'exploitation, et changement des pales ainsi que des accélérateurs) en octobre.
- Selon la société, le mouvement des « gilets jaunes » a eu un impact très marginal en termes de trafic et de recettes.

Trafic 2018

Trafic moyen
27 759 véh/jour

Évolution 2018 / 2017
+ 1,1 %

+ 1,0 % + 6,5 %



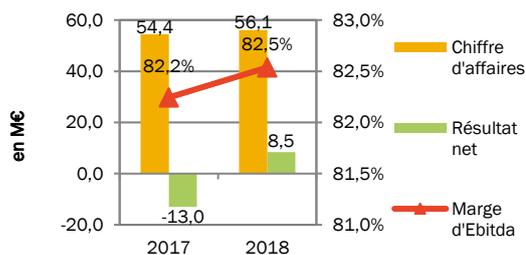
Chiffre d'affaires

56,1 M€

+ 3,1 %

L'évolution du CA péage de 3,4 % s'explique notamment par :

- la croissance globale du trafic payant de 1,1 %,
- la hausse moyenne de 2,3 % des TKM sur l'année.



EBITDA

46,3 M€

+ 3,5 %

La progression de l'EBITDA, légèrement plus rapide que celle du chiffre d'affaires, s'explique par une progression modérée des charges d'exploitation, avec :

- une stabilité des achats et charges externes ; la hausse des dépenses de gros entretien (+ 32,2 %, soit + 0,1 M€) est compensée par la baisse des autres prestations et charges externes, hors contrat d'exploitation (- 12,1 %, soit - 0,1 M€), liée à des refacturations de personnel plus faibles et des frais de conseils comptabilisés en 2017 pour le refinancement,
- une légère progression des impôts et taxes (+ 4,0 %, soit + 0,1 M€), liée à une hausse de la CET (+ 9,0 %, soit + 0,1 M€), en lien avec la progression du CA et l'impact en 2017 de dégrèvements sur les exercices antérieurs.

Résultat net

8,5 M€

np

En 2018, le résultat net est, pour la première fois, positif, grâce à la croissance de l'EBITDA et :

- une amélioration de 53,9 % (soit + 24,2 M€) du résultat financier, en raison de deux éléments :
 - une diminution de 8,4 % (soit - 1,9 M€) des charges financières sur emprunts, en lien avec la diminution de la dette financière brute,
 - une baisse des autres charges financières (- 22,3 M€). Le montant 2017 intégrait le solde du coût de rupture des swaps lié au refinancement de 2016.
- une progression limitée des dotations aux amortissements (+ 0,8 %, soit + 0,1 M€).

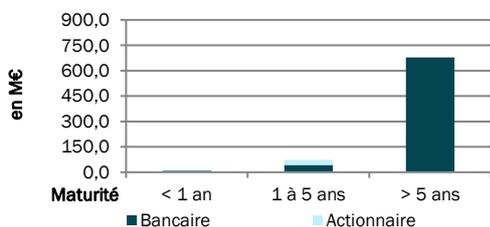
Endettement financier net

754,5 M€

- 3,0 %

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

- une baisse de la dette brute (- 23,4 M€), avec le remboursement de 8,4 M€ de dette bancaire et de 15,3 M€ de prêt actionnaire avec AREA,
- une légère hausse de la trésorerie (+ 0,1 M€).

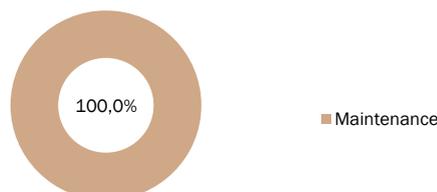


Investissements

0,6 M€

+ 107,3 %

Les dépenses d'investissements, en forte hausse, ont exclusivement concerné l'entretien ou le renouvellement des chaussées.



Dividendes versés

0,0 M€

np

Aucun dividende n'a été versé en 2018.

Compte de résultat simplifié (en M€ courants)		2017	2018
CHIFFRE D'AFFAIRES		54,4	56,1
Recettes de péage		54,2	56,0
% Évolution		-	3,4%
Revenus des activités annexes		0,2	0,1
AUTRES REVENUS D'EXPLOITATION		0,0	0,0
CHARGES D'EXPLOITATION (hors amortissements)		-9,7	-9,8
Achats et charges externes (1)		-7,5	-7,5
Charges de personnel (2)		0,0	0,0
Impôts et taxes		-2,2	-2,3
Autres charges d'exploitation		0,1	0,0
EBITDA		44,7	46,3
Marge d'Ebitda (%)		82,2%	82,5%
Amortissements et provisions (3)		-12,7	-12,8
EBIT		32,1	33,5
PRODUITS FINANCIERS		0,0	0,0
Dividendes reçus		0,0	0,0
CHARGES FINANCIERES		-44,9	-20,7
Charges financières sur emprunts		-22,6	-20,7
RESULTAT FINANCIER		-44,9	-20,7
RESULTAT COURANT AVANT IMPOTS		-12,8	12,8
RESULTAT EXCEPTIONNEL		0,0	0,0
Impôt sur les sociétés		-0,1	-4,4
RESULTAT NET		-13,0	8,5
Marge nette (%)		-23,9%	15,1%
Flux de trésorerie (en M€ courants)			
OPERATIONS D'INVESTISSEMENT		0,1	-0,6
Acquisition d'immobilisations		-0,3	-0,6
OPERATIONS DE FINANCEMENT		-43,8	-27,0
Dividendes versés		0,0	0,0
Subventions d'investissement reçues		0,0	0,0
Émission de nouveaux emprunts		0,0	0,0
Remboursement d'emprunts		-8,7	-26,7
Opérations en capital		0,0	0,0
Bilan simplifié (en M€ courants)			
ACTIF		796,8	782,6
Actifs corporels et incorporels immobilisés (4)		721,2	709,9
PASSIF		796,8	782,6
Capitaux propres		1,8	10,2
Autres fonds propres		0,0	0,0
Provisions pour risques et charges		0,0	0,0
Emprunts et dettes financières		791,9	768,4
Endettement financier net		778,0	754,5

(1) : Y compris redevance domaniale

(2) : Y compris participation et CICE

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

(4) : Hors immobilisations financières





Longueur du réseau
17,8 km

Principale autoroute
A150

Durée de concession
2011 – 2066



Spécificités

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

Éléments de contexte

- La loi tarifaire inclut un mécanisme de modulation des tarifs PL en fonction de la classe d'émission de particules polluantes des véhicules (normes Euro). Ce mécanisme est neutre sur le niveau total du chiffre d'affaires PL.
- Les évolutions des tarifs de péage au 1^{er} février 2018 sont les suivantes :
 - + 3,12 % pour la classe 1,
 - + 1,96 % pour la classe 2,
 - + 4,76 % pour la classe 3,
 - + 2,22 % pour la classe 4,
 - + 5,26 % pour la classe 5.

Faits marquants 2018

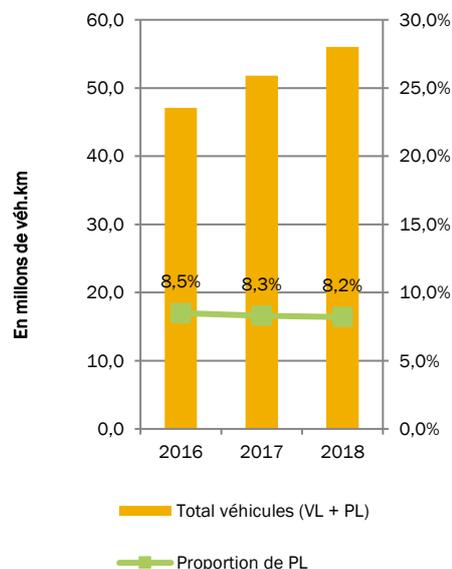
- L'actionnariat est modifié au cours de l'exercice 2018 : DIF Infra 5 Participations a racheté les actions détenues par les sociétés InfraVia et SF A150, tandis que Fayat a cédé la quasi-totalité des actions qu'elle détenait à Aberdeen infrastructure.
- Selon la société, le mouvement des « gilets jaunes » a eu un impact très marginal en termes de trafic et de recettes.

Trafic 2018

Trafic moyen
8 533 véh/jour

Évolution 2018 / 2017
+ 7,2 %

 + 7,3 %  + 6,1 %



Chiffre d'affaires

10,0 M€

+ 9,7 %

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

- la croissance globale du trafic payant de 7,2 %,
- la hausse moyenne de 2,4 % des TKM sur l'année.



EBITDA

5,9 M€

+ 17,7%

L'EBITDA progresse plus rapidement que le chiffre d'affaires, grâce à une réduction des charges d'exploitation (- 39,1 %, soit - 2,6 M€), avec :

- une baisse des achats et charges externes de 45,8 % (soit - 2,7 M€), en raison d'une baisse des autres prestations et charges externes (hors contrat d'exploitation, elles diminuent de 2,5 M€, montant correspondant aux frais de refinancement comptabilisés en 2017 et amortis sur les prochaines années) et de la diminution de la redevance domaniale (- 47,7 %, soit - 0,2 M€), en raison d'une rectification en 2018 d'une erreur de comptabilisation de cette dernière en 2015,
- une progression significative des charges de personnel (+ 16,6 %, hausse inférieure à 0,1 M€), du fait de l'intégration d'un personnel précédemment mis à disposition, et des impôts et taxes (+ 10,1 %, soit une hausse de 0,1 M€).

Résultat net

- 10,1 M€

np

En 2018, même s'il s'améliore, le résultat net demeure négatif. Outre l'impact positif de la croissance de l'EBITDA, le résultat net est aussi impacté par :

- une forte amélioration du résultat financier (+ 16,6 M€, dont 16,5 M€ de prime sur opération de refinancement constatée en 2017). Retraité de cet effet, le résultat financier connaît une légère amélioration (+ 0,1 M€),
- une hausse des dotations aux amortissements (+ 7,9 %, soit + 0,2 M€) et des dotations aux provisions (+ 86,4 %, soit + 0,1 M€).

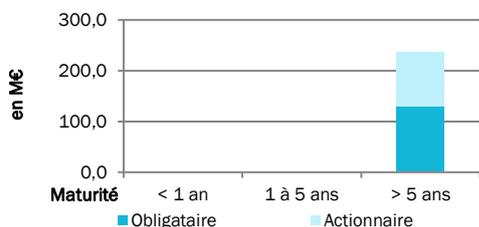
Endettement financier net

234,9 M€

+ 3,8 %

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

- une progression de la dette brute de 6,2 M€ (augmentation de la dette obligataire convertible),
- une diminution de la trésorerie de 2,4 M€.



Investissements

0,3 M€

- 71,1 %

Les investissements réalisés en 2018 correspondent à des opérations foncières. La finalisation de ces opérations a lieu sur l'exercice 2019 alors qu'elles devaient initialement se dérouler en globalité sur l'exercice 2018.



Dividendes versés

0,0 M€

np

Aucun dividende n'a été versé en 2018.

Compte de résultat simplifié (en M€ courants)		2017	2018
CHIFFRE D'AFFAIRES		9,1	10,0
Recettes de péage		8,9	9,7
% Évolution		-	9,3%
Revenus des activités annexes		0,2	0,3
AUTRES REVENUS D'EXPLOITATION		2,6	0,0
CHARGES D'EXPLOITATION (hors amortissements)		-6,7	-4,1
Achats et charges externes (1)		-5,9	-3,2
Charges de personnel (2)		-0,1	-0,1
Impôts et taxes		-0,7	-0,7
Autres charges d'exploitation		0,0	0,0
EBITDA		5,0	5,9
Marge d'Ebitda (%)		55,2%	59,2%
Amortissements et provisions (3)		-2,2	-2,4
EBIT		2,8	3,5
PRODUITS FINANCIERS		0,0	0,0
Dividendes reçus		0,0	0,0
CHARGES FINANCIERES		-30,2	-13,6
Charges financières sur emprunts		-30,2	-13,6
RESULTAT FINANCIER		-30,2	-13,6
RESULTAT COURANT AVANT IMPOTS		-27,3	-10,1
RESULTAT EXCEPTIONNEL		0,0	0,0
Impôt sur les sociétés		0,0	0,0
RESULTAT NET		-27,3	-10,1
Marge nette (%)		-300,8%	-101,7%
Flux de trésorerie (en M€ courants)			
OPERATIONS D'INVESTISSEMENT		-0,9	-0,3
Acquisition d'immobilisations		-0,9	-0,3
OPERATIONS DE FINANCEMENT		3,6	-2,5
Dividendes versés		0,0	0,0
Subventions d'investissement reçues		-0,3	-0,3
Émission de nouveaux emprunts		130,0	0,0
Remboursement d'emprunts		-110,0	0,0
Opérations en capital		0,3	0,3
Bilan simplifié (en M€ courants)			
ACTIF		237,8	233,4
Actifs corporels et incorporels immobilisés (4)		225,1	222,9
PASSIF		237,8	233,4
Capitaux propres		0,4	-10,0
Autres fonds propres		0,0	0,0
Provisions pour risques et charges		0,4	0,6
Emprunts et dettes financières		235,0	241,2
Endettement financier net		226,3	234,9

(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
45,0 km

Principale autoroute
A88

Durée de concession
2008 – 2063



Spécificités

- La société Alicorne (Autoroute de Liaison Calvados Orne) est détenue, au 31 décembre 2018, par CDC Infra (45,6 %), Spie Batignolles (16,9 %), NGE (12,9 %), Fininfra (9,6 %), Axa II (5,8 %), Demathieu et Bard (5,0 %) et Egis Investment Partners (4,3 %).
- L'exploitation de l'autoroute A88 est assurée par la société Rotalis, filiale à 70,0 % d'Egis Road Operation et à 30,0 % de SAPN.

Éléments de contexte

- Les évolutions des tarifs de péage au 1^{er} février 2018 sont les suivantes :
 - + 1,75 % pour la classe 1,
 - + 2,67 % pour la classe 2,
 - + 2,73 % pour la classe 3,
 - + 2,63 % pour la classe 4,
 - nulle pour la classe 5.

Faits marquants 2018

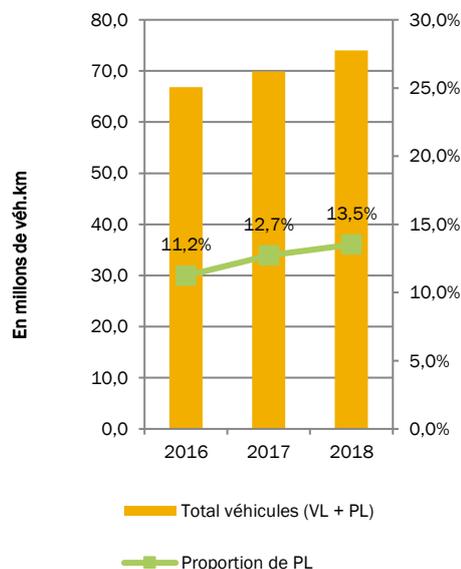
- Selon la société, le mouvement des « gilets jaunes » a eu un impact très marginal en termes de trafic et de recettes.

Trafic 2018

Trafic moyen
12 603 véh/jour

Évolution 2018 / 2017
+ 4,9 %

 + 4,3 %  + 8,9 %



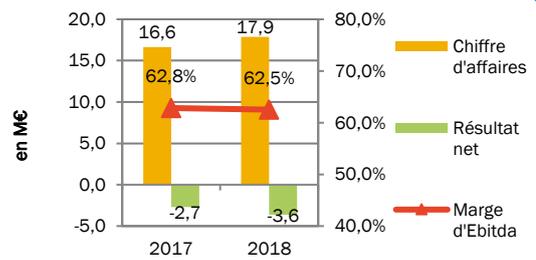
Chiffre d'affaires

17,9 M€

+ 7,5 %

La progression des recettes de péage de 7,3 % s'explique notamment par :

- la croissance globale du trafic payant de 4,9 %,
- la hausse moyenne de 1,9 % des TKM sur l'année.



EBITDA

11,2 M€

+ 6,9 %

Le taux de croissance de l'EBITDA est inférieur à celui du chiffre d'affaires. Ceci s'explique par une progression plus importante des charges d'exploitation (+ 8,4 %, soit + 0,5 M€), avec :

- une hausse des achats charges externes de 9,1 % (soit + 0,5 M€) liée principalement à l'augmentation significative des autres prestations et charges externes (+ 10,6 %, soit + 0,5 M€), due à la présence de plusieurs charges conjoncturelles (préparation des renouvellements de chaussées, réalisation d'une étude trafic et d'un bilan LOTI),
- une hausse de 3,9 % des impôts et taxes due à la hausse de 4,9 % de la TAT, en lien avec la progression du trafic, et de 3,3 % de la CET, en lien avec la hausse la valeur ajoutée.

Résultat net

- 3,6 M€

- 34,7 %

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

- une baisse du résultat financier (- 38,8 %, soit - 3,0 M€), en raison de la hausse des intérêts sur compte courant d'associés (taux de 2,8 % en 2017 et 8,0 % en 2018, correspondant à son niveau d'origine) et malgré une stabilité du niveau d'endettement,
- une augmentation de 3,3 % (soit + 0,1 M€) des dotations aux amortissements compensée par une baisse de 15,3 % (soit - 0,1 M€) des dotations aux provisions en 2018,
- un impact négatif marginal de l'IS (- 0,1 M€) contrairement à 2017.

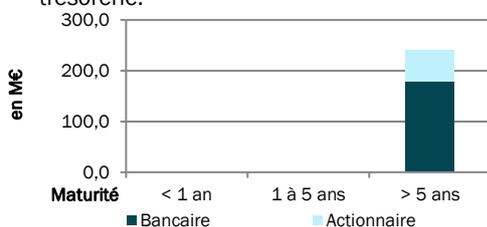
Endettement financier net

226,2 M€

- 0,3 %

L'endettement financier net reste stable, avec :

- une légère hausse de la dette brute (+ 0,2 M€). 2,2 M€ de dette bancaire ont été remboursés ; en parallèle, des intérêts de la dette actionnaires ont été capitalisés,
- compensée par une progression de 0,9 M€ de la trésorerie.



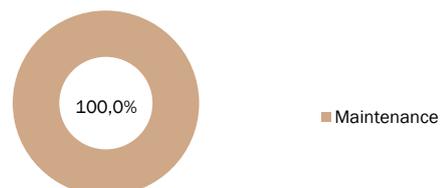
Investissements

0,2 M€

+ 71,9 %

Les dépenses d'investissements ont uniquement concerné l'entretien ou le renouvellement des chaussées.

A la suite des carottages réalisés en 2018, Alicorne a décidé de décaler certains travaux de renouvellement, initialement prévus en 2018, de l'ancienne section de l'A88 apportée par l'Etat.



Dividendes versés

0,0 M€
np

Aucun dividende n'a été versé en 2018.

Compte de résultat simplifié (en M€ courants)		
	2017	2018
CHIFFRE D'AFFAIRES	16,6	17,9
Recettes de péage	16,6	17,8
% Évolution	-	7,3%
Revenus des activités annexes	0,0	0,0
AUTRES REVENUS D'EXPLOITATION	0,0	0,0
CHARGES D'EXPLOITATION (hors amortissements)	-6,2	-6,7
Achats et charges externes (1)	-5,2	-5,7
Charges de personnel (2)	0,0	0,0
Impôts et taxes	-1,0	-1,0
Autres charges d'exploitation	0,0	0,0
EBITDA	10,4	11,2
Marge d'Ebitda (%)	62,8%	62,5%
Amortissements et provisions (3)	-3,9	-3,8
EBIT	6,6	7,3
PRODUITS FINANCIERS	0,0	0,0
Dividendes reçus	0,0	0,0
CHARGES FINANCIERES	-7,8	-10,9
Charges financières sur emprunts	-6,3	-6,3
RESULTAT FINANCIER	-7,8	-10,9
RESULTAT COURANT AVANT IMPOTS	-1,3	-3,6
RESULTAT EXCEPTIONNEL	0,0	0,0
Impôt sur les sociétés	-1,4	-0,1
RESULTAT NET	-2,7	-3,6
Marge nette (%)	-16,2%	-20,3%
Flux de trésorerie (en M€ courants)		
OPERATIONS D'INVESTISSEMENT	-0,1	-0,2
Acquisition d'immobilisations	-0,1	-0,2
OPERATIONS DE FINANCEMENT	-3,8	-3,5
Dividendes versés	0,0	0,0
Subventions d'investissement reçues	0,0	0,0
Émission de nouveaux emprunts	0,0	0,0
Remboursement d'emprunts	-2,3	-3,1
Opérations en capital	0,0	0,0
Bilan simplifié (en M€ courants)		
ACTIF	348,8	345,9
Actifs corporels et incorporels immobilisés (4)	315,0	311,0
PASSIF	348,8	345,9
Capitaux propres	2,4	-0,4
Autres fonds propres	98,9	97,0
Provisions pour risques et charges	5,4	5,9
Emprunts et dettes financières	241,0	241,2
Endettement financier net	226,9	226,2

(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
150,1 km

Principale autoroute
A65

Durée de concession
2006 – 2066



Spécificités

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

Éléments de contexte

- Les évolutions des tarifs de péage au 1^{er} février 2018 sont les suivantes :
 - + 3,49 % pour la classe 1,
 - + 4,53 % pour la classe 2,
 - + 4,52 % pour la classe 3,
 - + 4,53 % pour la classe 4,
 - + 3,52 % pour la classe 5.

Faits marquants 2018

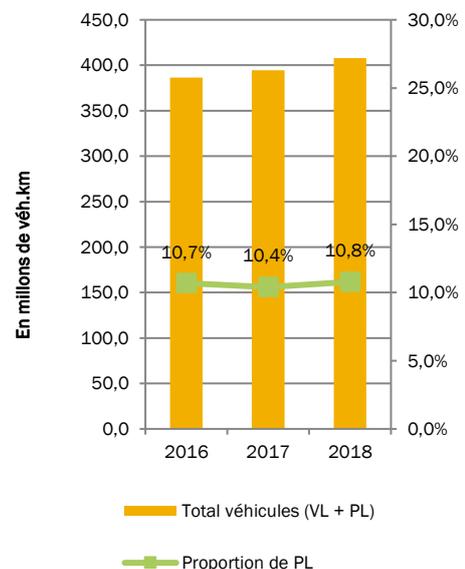
- A'liénor a procédé au refinancement de sa dette pour un montant nominal de 825,5 M€ (prêt bancaire avec une maturité de 10 ans, à taux variable). Les frais liés au refinancement s'élèvent à 15,9 M€, étalés de manière linéaire sur la durée du prêt, soit jusqu'en juillet 2028.
- A'liénor a été touchée par le mouvement social des « gilets jaunes », mais principalement sur les barrières ASF au sud et au nord de l'A65. La société estime difficile de chiffrer l'effet sur ses comptes.
- 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, faisant l'objet d'un nouveau recours. Fin 2018, la procédure est toujours en cours d'instruction.

Trafic 2018

Trafic moyen
7 437 véh/jour

Évolution 2018 / 2017
+ 3,3 %

+ 3,0 % + 6,2 %



Chiffre d'affaires

62,7 M€

+ 6,8 %

La progression des recettes de péage de 6,9 % s'explique notamment par :

- la croissance globale du trafic payant de 3,3 %,
- la hausse moyenne de 3,4 % des TKM sur l'année.



EBITDA

43,6 M€

+ 9,9 %

Malgré une hausse des charges d'exploitation de 84,3 % (soit + 16,0 M€) due aux frais liés au refinancement, l'EBITDA progresse plus rapidement que le chiffre d'affaires. En neutralisant ces frais, d'un montant de 15,9 M€, les charges d'exploitation progressent de 0,4 % (soit une hausse de 0,1 M€), sous l'effet d'éléments contraires, globalement favorables, avec :

- une diminution des achats et charges externes (hors frais de refinancement) de 1,7 % (soit - 0,2 M€), grâce à la diminution principalement du gros entretien (- 10,0 %, soit - 0,1 M€) et ce malgré l'augmentation du contrat d'exploitation (+ 2,6 %, soit une hausse de 0,2 M€),
- une progression de 6,2 % (soit + 0,3 M€) des impôts et taxes, en raison de la hausse de la CET (+ 8,4 %) du fait de la présence en 2017 de dégrèvements d'exercices antérieurs, et de la TAT (+ 5,0 %).

Résultat net

10,1 M€

+ 19,4 %

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

- une croissance soutenue des dotations aux amortissements et aux provisions (+ 8,3 %, soit une hausse de 1,1 M€) due principalement à la comptabilisation dans ce poste de l'amortissement des frais de refinancement de 0,7 M€,
- une légère dégradation du résultat financier de 0,7 M€ en raison de la hausse de 4,1 % des charges financières sur emprunts (hausse des marges de 0,2 % à l'occasion du refinancement),
- une diminution du résultat exceptionnel de 0,2 M€ liée à une hausse des charges dues aux accidents,
- une hausse de l'IS de 23,2 % (+ 0,3 M€) en lien avec l'augmentation du résultat avant impôts.

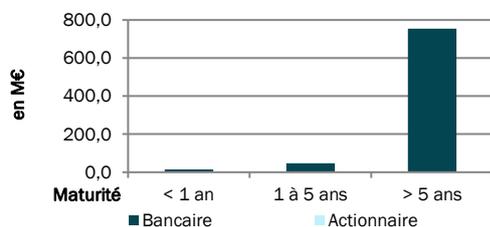
Endettement financier net

786,9 M€

- 1,2 %

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

- une diminution de la dette brute de 2,8 %, soit - 23,2 M€,
- compensée partiellement par une diminution de la trésorerie de 13,7 M€.



Investissements

0,4 M€

+ 212,8 %

Les investissements progressent fortement par rapport à 2017, avec une hausse de 0,3 M€ des dépenses. Ils ont exclusivement concerné du renouvellement ou de la maintenance.



Dividendes versés

0,0 M€
np

Aucun dividende n'a été versé en 2018.

Compte de résultat simplifié (en M€ courants)		2017	2018
CHIFFRE D'AFFAIRES		58,7	62,7
Recettes de péage		57,8	61,8
% Evolution		-	6,9%
Revenus des activités annexes		0,9	0,8
AUTRES REVENUS D'EXPLOITATION		0,0	15,9
CHARGES D'EXPLOITATION (hors amortissements)		-19,0	-34,9
Achats et charges externes (1)		-14,2	-29,9
Charges de personnel (2)		-0,2	-0,3
Impôts et taxes		-4,5	-4,7
Autres charges d'exploitation		-0,1	-0,1
EBITDA		39,7	43,6
Marge d'Ebitda (%)		67,7%	69,6%
Amortissements et provisions (3)		-13,2	-14,3
EBIT		26,5	29,3
PRODUITS FINANCIERS		0,0	0,0
Dividendes reçus		0,0	0,0
CHARGES FINANCIERES		-16,6	-17,3
Charges financières sur emprunts		-16,6	-17,3
RESULTAT FINANCIER		-16,6	-17,3
RESULTAT COURANT AVANT IMPOTS		9,9	12,0
RESULTAT EXCEPTIONNEL		0,1	-0,1
Impôt sur les sociétés		-1,5	-1,8
RESULTAT NET		8,5	10,1
Marge nette (%)		14,4%	16,1%
Flux de trésorerie (en M€ courants)			
OPERATIONS D'INVESTISSEMENT		-0,1	-0,4
Acquisition d'immobilisations		-0,1	-0,4
OPERATIONS DE FINANCEMENT		-20,0	-30,4
Dividendes versés		0,0	0,0
Subventions d'investissement reçues		0,0	0,0
Emission de nouveaux emprunts		0,0	825,5
Remboursement d'emprunts		-20,0	-839,0
Opérations en capital		0,0	0,0
Bilan simplifié (en M€ courants)			
ACTIF		1 160,1	1 146,7
Actifs corporels et incorporels immobilisés (4)		1 104,9	1 090,8
PASSIF		1 160,1	1 146,7
Capitaux propres		255,4	264,9
Autres fonds propres		53,2	52,8
Provisions pour risques et charges		0,1	0,1
Emprunts et dettes financières		842,1	818,9
Endettement financier net		796,3	786,9

(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
125,4 km

Principale autoroute
A28

Durée de concession
2001 – 2067



Spécificités

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

Éléments de contexte

- Les évolutions des tarifs de péage au 1^{er} février 2018 sont les suivantes :
 - + 3,52 % pour la classe 1,
 - + 3,54 % pour la classe 2,
 - + 3,52 % pour la classe 3,
 - + 3,51 % pour la classe 4,
 - + 3,47 % pour la classe 5.

Faits marquants 2018

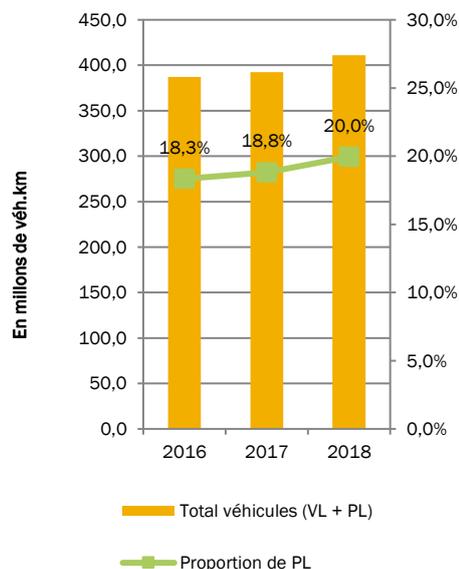
- L'impact du mouvement des « gilets jaunes » sur le trafic est minime, selon la société.
- En revanche, dans le cadre de ce mouvement, la gare de péage d'Orbec a été incendiée ; s'ajoute une perte de trafic liée à la fermeture de la gare.
- Alis a soldé l'avance d'actionnaires versée dans le cadre du refinancement de la dette en 2016 par le remboursement de la somme de 20,2 M€.

Trafic 2018

Trafic moyen
8 978 véh/jour

Évolution 2018 / 2017
+ 4,8 %

+ 3,5 % + 10,3 %



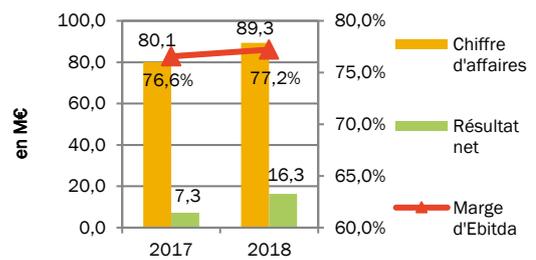
Chiffre d'affaires

89,3 M€

+ 11,5 %

La progression des recettes de péage de 12,3 % s'explique notamment par :

- la croissance globale du trafic payant de 4,8 %,
- la hausse moyenne de 3,5 % des TKM sur l'année.



EBITDA

69,0 M€

+ 12,4 %

Le taux de croissance de l'EBITDA est supérieur à celui du chiffre d'affaires, grâce à la maîtrise des charges d'exploitation (+ 5,6 %, en augmentation de seulement 1,1 M€), avec :

- une augmentation de 5,6 % (soit + 0,7 M€) des achats et charges externes, en raison principalement de l'augmentation de la redevance domaniale (+ 13,5 %, soit + 0,3 M€) et des autres prestations et charges externes qui, hors contrat d'exploitation avec Routalis, progressent de 19,2 % (+ 0,4 M€) en raison de coûts de maintenance d'équipements plus importants,
- une forte hausse des charges de personnel (+ 22,1 %, soit + 0,2 M€) : Alis a accueilli une nouvelle équipe dirigeante, avec un directeur général et un directeur administratif et financier,
- une hausse modérée des impôts et taxes de 2,6 % (soit + 0,1 M€).

Résultat net

16,3 M€

+ 123,8 %

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

- une amélioration de 7,3 % (+ 2,8 M€) du résultat financier, en raison de la baisse des charges financières sur emprunts (- 7,3 %, soit - 2,8 M€), en lien avec la diminution de la dette financière,
- une progression des dotations aux amortissements de 4,2 % (soit + 0,5 M€), dont le montant est lié à la progression du trafic, compensée partiellement par une hausse des reprises des subventions d'investissement (+ 4,7 %, soit + 0,2 M€),
- une augmentation du montant d'IS versé (+ 16,0 %, soit + 1,2 M€), en lien avec l'amélioration du résultat avant impôts.

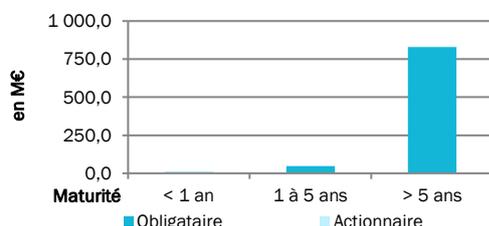
Endettement financier net

822,6 M€

- 4,4 %

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

- une diminution de la dette brute de 27,6 M€ (remboursement de 20,2 M€ d'avances actionnaires, de 6,7 M€ de dette obligataire et de 0,3 M€ de dette subordonnée SAPN),
- une augmentation de la trésorerie de 10,6 M€.



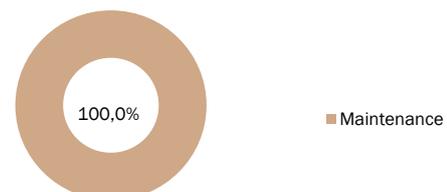
Investissements

0,1 M€

np

Les dépenses d'investissements ont uniquement concerné l'entretien ou le renouvellement des chaussées.

Des investissements initialement prévus en 2018 pour le remplacement de certains éléments du système péage n'ont pas été réalisés, les études de rénovations de ce dernier sont actuellement en cours.



Dividendes versés

0,0 M€

np

Aucun dividende n'a été versé en 2018.

Compte de résultat simplifié (en M€ courants)			2017	2018
CHIFFRE D'AFFAIRES			80,1	89,3
Recettes de péage			79,5	89,3
% Évolution			-	12,3%
Revenus des activités annexes			0,6	0,0
AUTRES REVENUS D'EXPLOITATION			0,5	0,0
CHARGES D'EXPLOITATION (hors amortissements)			-19,3	-20,4
Achats et charges externes (1)			-13,0	-13,8
Charges de personnel (2)			-0,9	-1,1
Impôts et taxes			-5,3	-5,5
Autres charges d'exploitation			0,0	0,0
EBITDA			61,4	69,0
Marge d'Ebitda (%)			76,6%	77,2%
Amortissements et provisions (3)			-7,6	-7,9
EBIT			53,7	61,0
PRODUITS FINANCIERS			0,0	0,0
Dividendes reçus			0,0	0,0
CHARGES FINANCIERES			-39,2	-36,3
Charges financières sur emprunts			-39,2	-36,3
RESULTAT FINANCIER			-39,2	-36,3
RESULTAT COURANT AVANT IMPOTS			14,6	24,7
RESULTAT EXCEPTIONNEL			0,0	0,0
Impôt sur les sociétés			-7,3	-8,4
RESULTAT NET			7,3	16,3
Marge nette (%)			9,1%	18,2%
Flux de trésorerie (en M€ courants)				
OPERATIONS D'INVESTISSEMENT			0,0	-0,1
Acquisition d'immobilisations			0,0	-0,1
OPERATIONS DE FINANCEMENT			-36,7	-35,6
Dividendes versés			0,0	0,0
Subventions d'investissement reçues			0,0	0,0
Émission de nouveaux emprunts			0,0	0,0
Remboursement d'emprunts			-29,8	-27,3
Opérations en capital			0,0	0,0
Bilan simplifié (en M€ courants)				
ACTIF			1 136,8	1 121,2
Actifs corporels et incorporels immobilisés (4)			791,0	778,3
PASSIF			1 136,8	1 121,2
Capitaux propres			198,8	210,2
Autres fonds propres			0,0	0,0
Provisions pour risques et charges			1,2	1,3
Emprunts et dettes financières			929,9	902,3
Endettement financier net			860,9	822,6

(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
1 879,0 km

Principales autoroutes
A6 – A5 – A31

Durée de concession
1963 – 2035



Spécificités

- La société APRR 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^{er} février 2018 de :
 - + 2,00 % pour toutes les classes.
- Pour le tunnel Maurice Lemaire, les évolutions des tarifs de péage au 1^{er} février 2018 sont les suivantes :
 - + 1,67 % pour la classe 1,
 - + 1,06 % pour la classe 2,
 - + 0,71 % pour la classe 3,
 - + 0,00 % pour la classe 4,
 - + 1,20 % pour la classe 5.

Faits marquants 2018

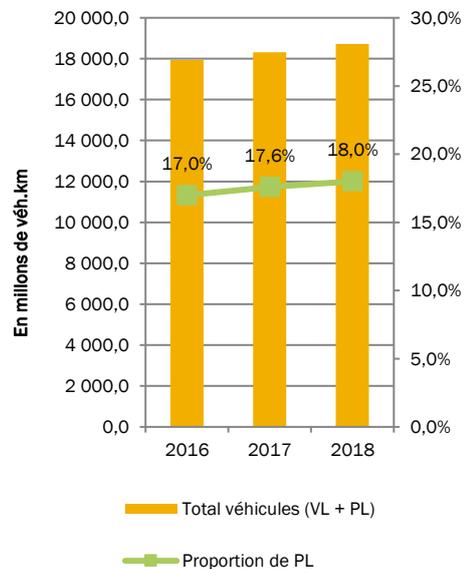
- Dans le cadre du contrat de plan 2014-2018, la liaison A89-A6 (5,5 km) au nord de Lyon a été mise en service le 3 mars.
- Un 18^e avenant au contrat de concession d'APRR a été approuvé par le décret n°2018-960 du 6 novembre 2018. Cet avenant a pour objet d'intégrer la mise en œuvre d'un nouveau plan d'investissement autoroutier, prévoyant la réalisation par la société APRR d'environ 121,4 M€ valeur 2016 d'investissements. Une partie de ces investissements sera compensée par voie tarifaire à partir de l'exercice 2019 sur une période de trois ans.
- APRR a procédé en novembre à une émission obligatoire de 500,0 M€, à taux fixe de 1,5 %, et à maturité janvier 2030.
- Au cours de l'année 2018, le trafic de la société a été impacté par deux événements exceptionnels : l'un favorable (grève SNCF du premier semestre), l'autre pénalisant (mouvement social des « gilets jaunes »).

Trafic 2018

Trafic moyen
27 659 véh/jour

Évolution 2018 / 2017
+ 2,2 %

+ 1,7 % + 4,7 %



Chiffre d'affaires

1,9 Md €

+ 4,7 %

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

- la croissance globale du trafic payant de 2,2 %,
- la hausse moyenne de 1,9 % des TKM sur l'année.



EBITDA

1,4 Md €

+ 5,8 %

La croissance de l'EBITDA est supérieure à celle du chiffre d'affaires, ce qui s'explique par la hausse modérée des charges d'exploitation (+ 2,4 %, soit + 12,6 M€), avec :

- une progression de 2,6 % (soit + 4,3 M€) des achats et charges externes, en raison de la progression des dépenses de gros entretien (+ 14,3 %, soit + 1,9 M€), d'entretien courant (+ 4,9 %, soit + 1,1 M€) et de la redevance domaniale (+ 2,5 %, soit + 1,6 M€),
- une progression modérée des charges de personnel (+ 1,0 %, soit une hausse de 1,6 M€), résultant principalement d'une hausse des salaires (+ 1,2 %, soit une hausse de 1,2 M€) malgré un effectif en diminution de 2,2 %,
- une hausse des impôts et taxes de 3,1 % (soit + 6,2 M€), en particulier de la TAT (+ 2,5 %, soit + 3,2 M€) et de la CET (+ 5,7 %, soit + 2,9 M€), en lien avec l'évolution du chiffre d'affaires.

Résultat net

781,2 M€

+ 13,0 %

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

- une amélioration de 44,7 % du résultat financier (+ 25,4 M€), en raison d'une forte baisse des charges financières sur emprunts (- 21,1 %, soit - 37,1 M€, en lien avec les remboursements d'emprunts sur l'exercice) et malgré une baisse des dividendes reçus (- 3,1 %, soit - 5,9 M€),
- une baisse du montant d'IS versé (- 6,4 % soit - 21,5 M€), après le versement en 2017 de la contribution exceptionnelle sur l'impôt sur les sociétés pour un montant de 42,5 M€,
- une hausse des dotations aux amortissements de caducité (+ 5,3 %, soit + 14,7 M€, cohérente avec les mises en service de l'exercice) et une forte progression des dotations aux provisions (+ 164,3 %, soit + 11,1 M€), en particulier pour renouvellement de chaussées (+ 10,8 M€).

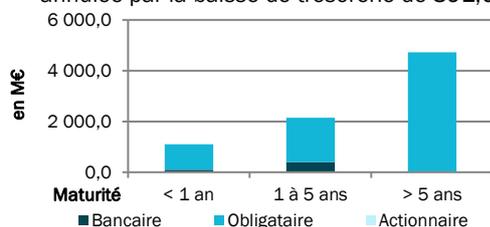
Endettement financier net

7,2 Mds €

+ 0,4 %

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

- une baisse de la dette brute de 864,1 M€ - les remboursements de divers emprunts bancaires et obligataires (650,0 M€) et de la dette CNA (612,0 M€) sont partiellement compensés par la nouvelle émission obligataire (500,0 M€),
- annulée par la baisse de trésorerie de 891,0 M€.



Investissements

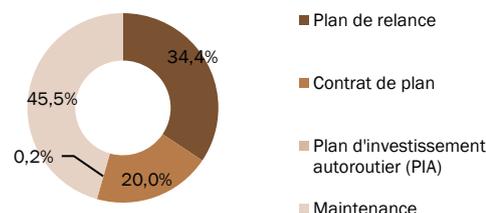
356,7 M€

+ 9,3 %

La progression des investissements (+ 30,5 M€) s'explique par :

- la montée en puissance du plan de relance autoroutier, avec comme principales opérations l'élargissement de l'A75 sur 10,5 km entre Clermont-Ferrand Est et Le Crest et les aménagements des nœuds de Mâcon-Sud entre l'A406 et la RN79 et de Sevenans entre l'A36 et la RN1019,
- la hausse des dépenses de renouvellement et de maintenance (+ 15,3 %, soit + 21,5 M€), notamment des chaussées,
- les premières dépenses engagées dans le cadre du plan d'investissements autoroutier.

À l'inverse, les dépenses réalisées dans le cadre d'anciens contrats de plan diminuent fortement.



Dividendes versés

765,3 M€

+ 14,0 %

Le dividende versé en 2018 par APRR correspond :

- au solde des dividendes de l'exercice 2017 non encore versés pour 365,1 M€,
- et à un acompte sur le dividende 2018 pour 400,2 M€.

Compte de résultat simplifié (en M€ courants)		2017	2018
CHIFFRE D'AFFAIRES		1 814,5	1 900,2
Recettes de péage		1 758,5	1 841,6
% Évolution		-	4,7%
Revenus des activités annexes		56,0	58,6
AUTRES REVENUS D'EXPLOITATION		38,8	42,1
CHARGES D'EXPLOITATION (hors amortissements)		-533,8	-546,4
Achats et charges externes (1)		-165,8	-170,1
Charges de personnel (2)		-166,2	-167,8
Impôts et taxes		-198,1	-204,2
Autres charges d'exploitation		-3,7	-4,3
EBITDA		1 319,5	1 395,8
Marge d'Ebitda (%)		72,7%	73,5%
Amortissements et provisions (3)		-351,8	-379,2
EBIT		967,7	1 016,6
PRODUITS FINANCIERS		238,4	228,7
Dividendes reçus		190,6	184,7
CHARGES FINANCIERES		-181,5	-146,3
Charges financières sur emprunts		-175,5	-138,4
RESULTAT FINANCIER		57,0	82,4
RESULTAT COURANT AVANT IMPOTS		1 024,7	1 099,0
RESULTAT EXCEPTIONNEL		1,8	-4,0
Impôt sur les sociétés		-335,4	-313,8
RESULTAT NET		691,1	781,2
Marge nette (%)		38,1%	41,1%
Flux de trésorerie (en M€ courants)			
OPERATIONS D'INVESTISSEMENT		-469,6	-332,7
Acquisition d'immobilisations		-323,8	-334,1
OPERATIONS DE FINANCEMENT		-819,4	-1 599,8
Dividendes versés		-671,4	-765,3
Subventions d'investissement reçues		0,0	0,0
Émission de nouveaux emprunts		1 042,0	500,0
Remboursement d'emprunts		-1 380,0	-1 265,0
Opérations en capital		0,0	0,0
Bilan simplifié (en M€ courants)			
ACTIF		10 193,6	9 336,1
Actifs corporels et incorporels immobilisés (4)		5 787,5	5 776,3
PASSIF		10 193,6	9 336,1
Capitaux propres		547,0	560,8
Autres fonds propres		164,7	164,7
Provisions pour risques et charges		61,2	74,1
Emprunts et dettes financières		8 977,6	8 113,5
Endettement financier net		7 187,4	7 214,3

(1) : Y compris redevance domaniale

(2) : Y compris participation et CICE

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

(4) : Hors immobilisations financières





Longueur du réseau
24,0 km

Principale autoroute
A355

Durée de concession
2016 – 2070



Spécificités

- Arcos est titulaire de la concession de l'autoroute A355 de contournement quest de Strasbourg pour une durée de 54 ans, en application d'une convention conclue avec l'État le 29 janvier 2016 et approuvée par le décret n°2016-72 paru au JO du 31 janvier 2016.

Éléments de contexte

- Cette autoroute a pour objectif principal réduire la congestion sur l'autoroute A35 en séparant le trafic local du trafic de transit.
- Arcos a confié à un groupement dénommé Socos, composé principalement d'entités du groupe Vinci, les phases de conception et de construction dont le montant s'élève à 525,5 M€.
- La mise en service de l'autoroute A355 est prévue en 2021.

Faits marquants 2018

- Les actionnaires initiaux ont cédé l'intégralité de leurs titres à Vinci Autoroutes le 10 juillet. Vinci Autoroutes est désormais l'unique actionnaire de la société Arcos.
- Le 30 août, le préfet du Bas-Rhin a délivré l'autorisation unique au titre du Code de l'environnement de réaliser les travaux de construction, permettant leur démarrage à l'automne 2018.
- Le 20 septembre, Vinci Autoroutes a souscrit à une augmentation de capital à hauteur de 60,0 M€ par conversion du prêt actionnaire.

Trafic 2018

Trafic moyen
na

Évolution 2018 / 2017
na



na



na

Chiffre d'affaires

0,0 M€

np

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

EBITDA

0,0 M€

np

L'EBITDA de la société est nul. Le montant des autres prestations et charges externes de 4,3 M€ en 2018, correspondant principalement à la rémunération de personnels extérieurs et de prestataires, est compensé par la comptabilisation en production immobilisée d'un transfert de charges du même montant, en attendant la mise en service.

Résultat net

0,0 M€

np

La société n'a dégagé aucun résultat net en 2018.

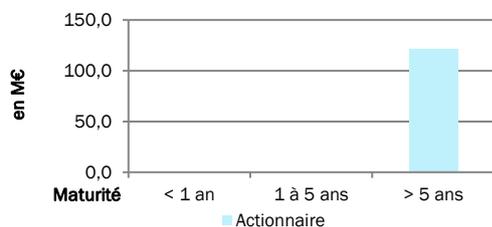
Les intérêts et commissions sur emprunts, s'élevant à 13,5 M€ en 2018, constituent des intérêts intercalaires immobilisés dans les immobilisations du domaine concédé en cours.

Endettement financier net

129,2 M€
+ 38,2 %

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

- une hausse du prêt subordonné actionnaires de 25,0 M€,
- une diminution de la trésorerie de 4,9 M€.



Investissements

83,0 M€
+ 83,0 %

Ce montant correspond principalement aux études de conception, aux acquisitions foncières et aux travaux préparatoires (opérations de déboisement réalisées en septembre et octobre, sondages géotechniques et opérations d'archéologie préventives), ainsi qu'aux premiers travaux définitifs, à la suite de l'obtention de l'arrêté préfectoral unique du 30 août 2018.



Dividendes versés

0,0 M€
np

Aucun dividende n'a été versé en 2018.

Compte de résultat simplifié (en M€ courants)		2017	2018
CHIFFRE D'AFFAIRES		0,0	0,0
Recettes de péage		0,0	0,0
% Évolution		-	
Revenus des activités annexes		0,0	0,0
AUTRES REVENUS D'EXPLOITATION		0,0	4,3
CHARGES D'EXPLOITATION (hors amortissements)		0,0	-4,3
Achats et charges externes (1)		0,0	-4,3
Charges de personnel (2)		0,0	0,0
Impôts et taxes		0,0	0,0
Autres charges d'exploitation		0,0	0,0
EBITDA		0,0	0,0
Marge d'Ebitda (%)			
Amortissements et provisions (3)		0,0	0,0
EBIT		0,0	0,0
PRODUITS FINANCIERS		0,0	13,5
Dividendes reçus		0,0	0,0
CHARGES FINANCIERES		0,0	-13,5
Charges financières sur emprunts		0,0	-13,5
RESULTAT FINANCIER		0,0	0,0
RESULTAT COURANT AVANT IMPOTS		0,0	0,0
RESULTAT EXCEPTIONNEL		0,0	0,0
Impôt sur les sociétés		0,0	0,0
RESULTAT NET		0,0	0,0
Marge nette (%)			
Flux de trésorerie (en M€ courants)			
OPERATIONS D'INVESTISSEMENT		0,0	-83,0
Acquisition d'immobilisations		0,0	-83,0
OPERATIONS DE FINANCEMENT		0,0	85,0
Dividendes versés		0,0	0,0
Subventions d'investissement reçues		0,0	0,0
Émission de nouveaux emprunts		0,0	85,0
Remboursement d'emprunts		0,0	-60,0
Opérations en capital		0,0	60,0
Bilan simplifié (en M€ courants)			
ACTIF		112,5	199,0
Actifs corporels et incorporels immobilisés (4)		101,4	184,5
PASSIF		112,5	199,0
Capitaux propres		0,0	60,0
Autres fonds propres		0,0	0,0
Provisions pour risques et charges		0,0	0,0
Emprunts et dettes financières		101,7	132,5
Endettement financier net		93,5	129,2

(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
100,7 km

Principale autoroute
A19

Durée de concession
2005 – 2070



Spécificités

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

Éléments de contexte

- Les évolutions des tarifs de péage au 1^{er} février 2018 sont les suivantes :
 - + 3,10 % pour les classes 1, 2 et 5,
 - + 3,91 % pour les classes 3 et 4.

Faits marquants 2018

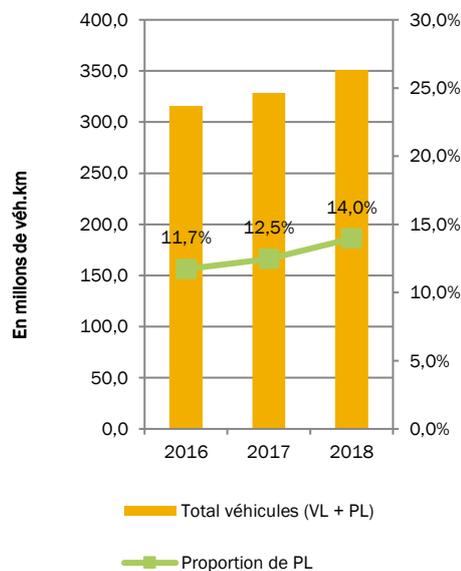
- La forte croissance du trafic PL résulte d'une augmentation de la demande globale sur le corridor A19 - RD2060, soutenue notamment par le développement du pôle logistique d'Orléans.
- La société n'a pas constaté d'impact significatif du mouvement social des « gilets jaunes », en ce qui concerne des pertes de trafic et de recettes ou des dégradations.

Trafic 2018

Trafic moyen
9 465 véh./jour

Évolution 2018 / 2017
+ 5,9 %

+ 3,8 % + 20,6 %



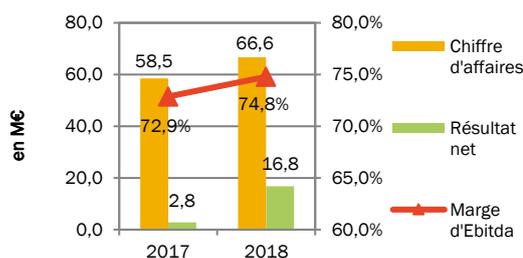
Chiffre d'affaires

66,6 M€

+ 13,9 %

La progression des recettes de péage de 14,0 % s'explique notamment par :

- la croissance globale du trafic payant de 5,9 %,
- la hausse moyenne de 3,1 % des TKM sur l'année.



EBITDA

49,8 M€

+ 16,9 %

L'EBITDA progresse plus rapidement que le chiffre d'affaires malgré l'évolution dynamique (+ 8,3 %, soit une hausse de 1,8 M€) des charges d'exploitation ; ceci s'explique par :

- une hausse des autres prestations et charges externes (+ 6,9 %, soit une hausse de 1,0 M€). Ce poste prend en compte, outre le contrat d'exploitation qui évolue de seulement + 1,6 %, des dépenses de gros entretien liées au renouvellement des chaussées,
- une forte progression de 8,7 % des impôts et taxes (soit + 0,3 M€), sous l'effet conjugué de la hausse de la TAT de 6,2 % (soit + 0,1 M€ en valeur) liée à la hausse du trafic, et de la CET (+ 9,8 %, soit + 0,2 M€) en lien avec l'augmentation de la valeur ajoutée,
- une hausse de 15,8 % (soit + 0,8 M€) des autres produits correspondant au transfert de charges des dépenses de gros entretien lié au renouvellement des chaussées.

Résultat net

16,8 M€

+ 510,1 %

Au-delà de la progression de l'EBITDA, le résultat net progresse fortement en 2018 et s'explique essentiellement par :

- une forte amélioration du résultat financier de + 33,5 % (soit + 10,3 M€), grâce à la diminution des charges financières de 20,9 % (soit une baisse de 9,8 M€) qui s'explique par la baisse de 32,5 M€ de l'endettement financier brut,
- des dotations aux amortissements et provisions qui ne progressent que de 7,4 %, compte tenu principalement de la progression de 49,2 % des dotations aux provisions pour grosses réparations et renouvellement,
- et malgré un montant d'IS quasiment multiplié par 10, en lien avec le résultat avant impôts.

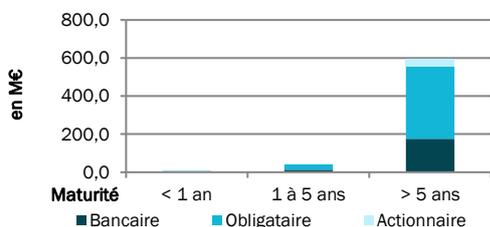
Endettement financier net

607,3 M€

- 4,5 %

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

- une diminution de la dette brute de 32,5 M€ (baisse du prêt actionnaire de 29,1 M€, de la dette obligataire de 2,4 M€ et de la dette BEI de 1,1 M€),
- compensée partiellement par une diminution de la trésorerie de 4,2 M€.

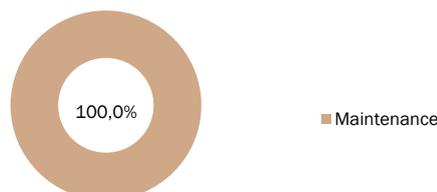


Investissements

5,4 M€

np

L'importante progression des investissements (+ 5,0 M€) s'explique par les premiers travaux de rechargement des chaussées sur la section courante.



Dividendes versés

0,0 M€

np

Aucun dividende n'a été versé en 2018.

Compte de résultat simplifié (en M€ courants)		2017	2018
CHIFFRE D'AFFAIRES		58,5	66,6
Recettes de péage		58,1	66,2
% Evolution		-	14,0%
Revenus des activités annexes		0,4	0,4
AUTRES REVENUS D'EXPLOITATION		5,2	6,0
CHARGES D'EXPLOITATION (hors amortissements)		-21,1	-22,8
Achats et charges externes (1)		-17,2	-18,6
Charges de personnel (2)		0,0	0,0
Impôts et taxes		-3,9	-4,2
Autres charges d'exploitation		0,0	0,0
EBITDA		42,6	49,8
Marge d'Ebitda (%)		72,9%	74,8%
Amortissements et provisions (3)		-8,7	-9,4
EBIT		33,9	40,4
PRODUITS FINANCIERS		17,0	17,0
Dividendes reçus		0,0	0,0
CHARGES FINANCIERES		-47,7	-37,4
Charges financières sur emprunts		-46,9	-37,1
RESULTAT FINANCIER		-30,7	-20,4
RESULTAT COURANT AVANT IMPOTS		3,2	20,0
RESULTAT EXCEPTIONNEL		-0,1	0,0
Impôt sur les sociétés		-0,3	-3,2
RESULTAT NET		2,8	16,8
Marge nette (%)		4,7%	25,2%
Flux de trésorerie (en M€ courants)			
OPERATIONS D'INVESTISSEMENT		-0,1	-5,4
Acquisition d'immobilisations		-0,4	-5,4
OPERATIONS DE FINANCEMENT		27,9	-31,6
Dividendes versés		0,0	0,0
Subventions d'investissement reçues		0,0	0,0
Émission de nouveaux emprunts		416,9	0,0
Remboursement d'emprunts		-389,0	-31,6
Opérations en capital		0,0	0,0
Bilan simplifié (en M€ courants)			
ACTIF		830,4	818,1
Actifs corporels et incorporels immobilisés (4)		762,8	759,1
PASSIF		830,4	818,1
Capitaux propres		140,6	156,5
Autres fonds propres		0,0	0,0
Provisions pour risques et charges		5,2	6,4
Emprunts et dettes financières		675,6	643,1
Endettement financier net		635,7	607,3

(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
409,4 km

Principales autoroutes
A41 – A49 – A43

Durée de concession
1971 – 2036



Spécificités

- La société Area 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^{er} février 2018 sont les suivantes :
 - + 2,04 % pour la classe 1,
 - + 1,94 % pour la classe 2,
 - + 2,92 % pour la classe 3,
 - + 2,70 % pour la classe 4,
 - + 2,02 % pour la classe 5.

Faits marquants 2018

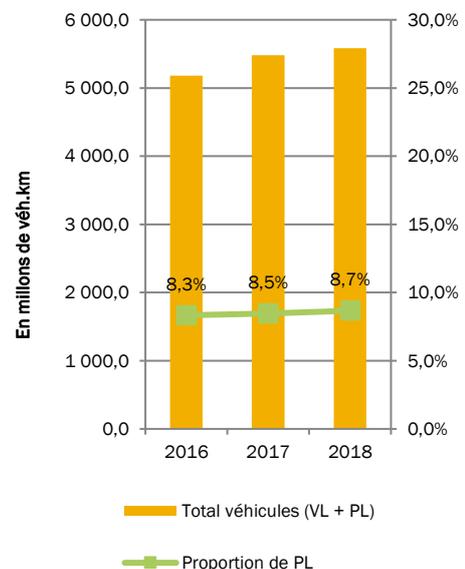
- Un 16^e avenant au contrat de concession d'Area a été approuvé par le décret n° 2018-960 du 6 novembre 2018. Cet avenant a pour objet d'intégrer la mise en œuvre d'un nouveau plan d'investissement autoroutier, prévoyant la réalisation par la société Area d'environ 65,9 M€ valeur 2016 d'investissements. Une partie de ces investissements sera compensée par voie tarifaire à partir de l'exercice 2019 sur une période de trois ans.
- Au cours de l'année 2018, le trafic de la société a été impacté par deux événements exceptionnels : l'un favorable (grève SNCF du premier semestre), l'autre pénalisant (mouvement social des « gilets jaunes »).

Trafic 2018

Trafic moyen
37 413 véh/jour

Évolution 2018 / 2017
+ 1,9 %

+ 1,7 % + 4,6 %



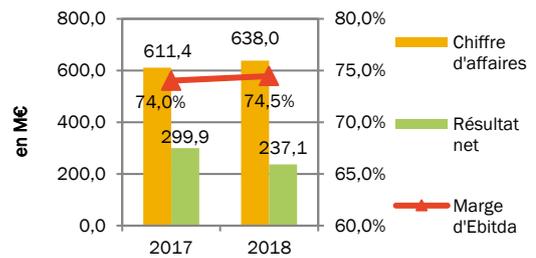
Chiffre d'affaires

638,0 M€

+ 4,4 %

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

- la croissance globale du trafic payant de 1,9 %,
- la hausse moyenne de 2,0 % des TKM sur l'année.



EBITDA

475,1 M€

+ 5,0 %

La croissance de l'EBITDA, légèrement supérieure à celle du chiffre d'affaires, s'explique par une croissance modérée des charges d'exploitation (+ 2,1 %, soit + 3,6 M€), avec :

- une augmentation des achats et charges externes (+ 4,5 %, soit + 2,1 M€), principalement en raison de la progression du poste « Gros entretien » (+ 22,1 %, soit + 0,7 M€) et de la redevance domaniale (+ 4,1 %, soit + 0,7 M€), en lien avec la progression du chiffre d'affaires,
- une baisse des charges de personnel (- 1,0 %, soit - 0,6 M€), en lien avec la baisse des effectifs (845 ETP en 2018 contre 873 en 2017, soit une baisse de 3,2 %),
- une progression des impôts et taxes (+ 2,1 %, soit + 1,3 M€), principalement en raison de la hausse de la TAT (+ 1,9 %, soit + 0,7 M€), liée au trafic, et de la CET (+ 4,1 %, soit + 0,7 M€).

Résultat net

237,1 M€

- 20,9 %

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

- l'importante baisse du résultat exceptionnel (- 100,5 %, soit - 77,7 M€), après la plus-value de 76,8 M€ générée en 2017 par la cession de la participation d'Area au capital d'Adelac à APRR (retraité de cet effet sur 2017, le résultat net progresserait de 6,3 % entre 2017 et 2018),
- une augmentation des dotations aux amortissements et provisions (+ 10,3 %, soit + 8,9 M€), cohérente avec les montants d'immobilisations mises en service au cours de l'exercice,
- la diminution des charges financières sur emprunts (- 11,5 %, soit - 3,2 M€), en lien avec les derniers remboursements de la dette CNA en 2018, au taux de 4,5 %.

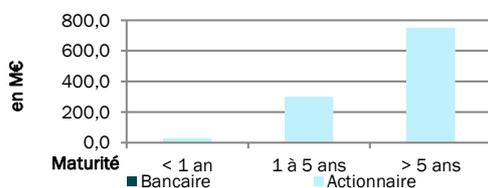
Endettement financier net

1,1 Md €

+ 1,2 %

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

- une progression de la dette brute de 38,9 M€ - le remboursement du solde de la dette CNA (102,0 M€) est compensé par une hausse de l'avance intragroupe et des prêts miroirs consentis par APRR (+ 142,0 M€),
- partiellement compensée par une hausse de la trésorerie de 26,2 M€.



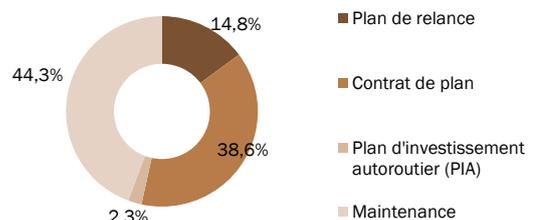
Investissements

111,3 M€

+ 45,7 %

La progression des investissements (+ 34,9 M€) s'explique essentiellement par la hausse des investissements de développement (62,0 M€ au total, en hausse de 33,0 M€), qui ont notamment concerné :

- le contrat de plan 2014-2018, pour un montant de 43,0 M€ (avec en particulier l'élargissement de l'A41 Nord à Annecy),
- le plan de relance pour un montant de 16,5 M€ (aménagement de l'A48 et de l'A480 entre Saint Egrève et Claix),
- le plan d'investissement autoroutier pour un montant de 2,6 M€, principalement avec la seconde phase de l'aménagement du nœud de Chambéry entre l'A41 et l'A43.



Dividendes versés

234,4 M€

- 18,3 %

Le dividende versé en 2018 par AREA correspond :

- au solde des dividendes de l'exercice 2017 non encore versés pour 119,9 M€,
- et à un acompte sur le dividende 2018 pour 114,5 M€.

Compte de résultat simplifié (en M€ courants)		
	2017	2018
CHIFFRE D'AFFAIRES	611,4	638,0
Recettes de péage	595,6	621,7
% Évolution	-	4,4%
Revenus des activités annexes	15,8	16,3
AUTRES REVENUS D'EXPLOITATION	13,1	12,5
CHARGES D'EXPLOITATION (hors amortissements)	-171,9	-175,5
Achats et charges externes (1)	-46,3	-48,4
Charges de personnel (2)	-62,4	-61,8
Impôts et taxes	-61,0	-62,3
Autres charges d'exploitation	-2,2	-3,0
EBITDA	452,5	475,1
Marge d'Ebitda (%)	74,0%	74,5%
Amortissements et provisions (3)	-84,3	-93,1
EBIT	368,3	382,0
PRODUITS FINANCIERS	4,7	3,4
Dividendes reçus	0,0	0,1
CHARGES FINANCIERES	-28,3	-25,3
Charges financières sur emprunts	-27,4	-24,2
RESULTAT FINANCIER	-23,6	-22,0
RESULTAT COURANT AVANT IMPOTS	344,7	360,1
RESULTAT EXCEPTIONNEL	77,3	-0,4
Impôt sur les sociétés	-122,1	-122,6
RESULTAT NET	299,9	237,1
Marge nette (%)	49,1%	37,2%
Flux de trésorerie (en M€ courants)		
OPERATIONS D'INVESTISSEMENT	-85,4	-111,5
Acquisition d'immobilisations	-85,4	-111,7
OPERATIONS DE FINANCEMENT	-211,4	-177,3
Dividendes versés	-286,9	-234,4
Subventions d'investissement reçues	0,0	1,8
Émission de nouveaux emprunts	0,0	142,0
Remboursement d'emprunts	-11,0	-102,0
Opérations en capital	0,0	0,0
Bilan simplifié (en M€ courants)		
ACTIF	1 470,7	1 506,9
Actifs corporels et incorporels immobilisés (4)	1 297,2	1 319,5
PASSIF	1 470,7	1 506,9
Capitaux propres	253,0	256,4
Autres fonds propres	0,0	0,0
Provisions pour risques et charges	15,3	20,7
Emprunts et dettes financières	1 067,9	1 106,8
Endettement financier net	1 057,2	1 069,9

(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



ASF

Longueur du réseau
2 724,0 km

Principales autoroutes
A7 – A9 – A10

Durée de concession
1961 – 2036



Spécificités

- La société ASF (Autoroutes du Sud de la France) est une filiale détenue à 100,0 % par Vinci Autoroutes via la société ASF Holding.
- Le réseau autoroutier d'ASF est le plus étendu parmi les réseaux autoroutiers concédés. La société ASF génère à elle seule 29,9 % du chiffre d'affaires du secteur en 2018.

Éléments de contexte

- Les évolutions des tarifs de péage au 1^{er} février 2018 sont de + 1,34 % pour toutes les classes.

Faits marquants 2018

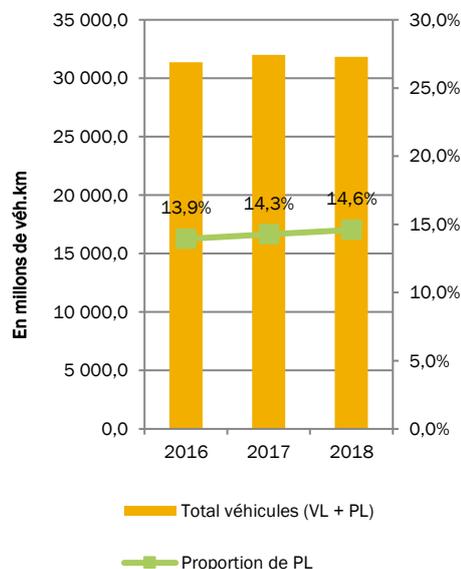
- ASF a émis deux emprunts obligataires dans le cadre de son programme EMTN pour un montant global de 1,7 Md € au taux de 1,375 % avec des échéances en 2028 et 2030.
- Un 17^e avenant au contrat de concession d'ASF a été approuvé par le décret n°2018-959 du 6 novembre 2018. Cet avenant a pour objet d'intégrer la mise en œuvre d'un nouveau plan d'investissement autoroutier, prévoyant la réalisation par la société ASF d'environ 222,3 M€ valeur 2016 d'investissements. Une partie de ces investissements fera l'objet d'une subvention des collectivités territoriales concernées, l'autre partie sera compensée par voie tarifaire à partir de l'exercice 2019 sur une période de trois ans.
- La société ASF a été lourdement impactée par le mouvement social des « gilets jaunes ». Outre des pertes de trafic et de recettes, ce mouvement a généré d'importants coûts supplémentaires, liés notamment aux nombreuses dégradations qui ont touché les équipements et les installations et à la gestion des situations d'urgence du fait de la présence des « gilets jaunes » sur le réseau.

Trafic 2018

Trafic moyen
32 363 véh/jour

Évolution 2018 / 2017
- 0,5 %

 - 0,9 %  + 1,8 %



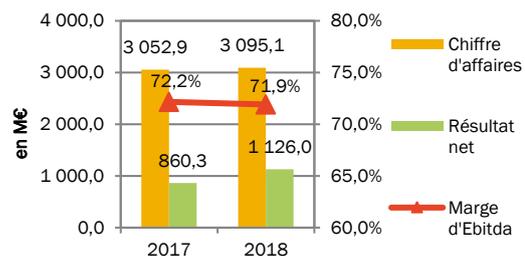
Chiffre d'affaires

3,1 Mds €

+ 1,4 %

La progression des recettes de péage de 1,4 % s'explique notamment par :

- la baisse globale du trafic payant de 0,5 %,
- la hausse moyenne de 1,3 % des TKM sur l'année.



EBITDA

2,2 Mds €

+ 1,0 %

La croissance de l'EBITDA est légèrement inférieure à celle du chiffre d'affaires, en raison d'une progression plus rapide des charges d'exploitation (+ 3,3 %, soit + 31,6 M€), expliquée par :

- une hausse de 6,7 % des achats et charges externes, liée en particulier au gros entretien (+ 18,3 %, soit + 11,5 M€ dont 8,8 M€ relatif à l'entretien des chaussées), à l'entretien courant (+ 23,6 %, soit + 5,5 M€), et aux autres prestations (+ 4,6 %, soit + 6,4 M€),
- une hausse de 2,5 % (soit + 6,8 M€) des charges de personnel due principalement à la hausse des provisions pour engagements sociaux différés et à une hausse des charges sur primes exceptionnelles, et ce malgré un effectif en diminution de 3,0 %,
- une stabilité des impôts et taxes (+ 0,3 %, soit + 0,9 M€).

Résultat net

1,1 Md €

+ 30,9 %

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

- un résultat financier en amélioration de 186,4 M€, principalement sous l'effet de la hausse sur un an (+ 175,7 M€) du dividende d'Escota et d'une baisse de 9,3 % (soit - 25,2 M€) des charges financières suite aux remboursements d'emprunts de 2017 et 2018 et aux refinancements,
- une diminution de 19,3 % (soit - 116,9 M€) de l'IS en raison de l'impact de 110,1 M€ en 2017 de la contribution exceptionnelle sur l'impôt sur les sociétés,
- une hausse des dotations aux amortissements et provisions de 70,5 M€ dont 27,9 M€ pour les dotations aux provisions, notamment pour obligation de maintien en état des ouvrages, et 36,1 M€ pour les amortissements (effet des mises en service de 2017 et 2018).

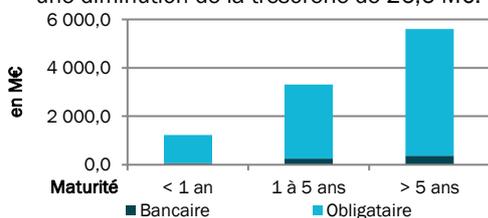
Endettement financier net

10,4 Mds €

- 0,3 %

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

- une baisse de la dette brute de 54,9 M€ - les remboursements de divers emprunts bancaires et obligataires (1,1 Md €) et du solde de la dette CNA (750,0 M€) sont compensés par les nouvelles émissions obligataires (1,7 Md €),
- une diminution de la trésorerie de 26,6 M€.



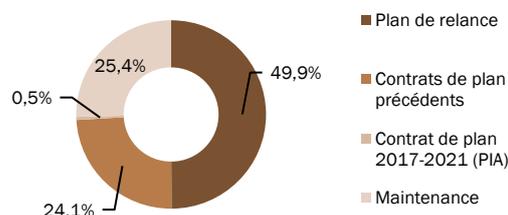
Investissements

363,2 M€

- 20,7 %

Les investissements sont en forte baisse de 94,8 M€ par rapport à 2017.

- La baisse des investissements provient principalement des dépenses réalisées dans le cadre du contrat de plan 2012-2016 (- 105,8 M€ entre 2017 et 2018), du fait de la fin d'opérations mises en service et de reports sur les exercices suivants,
- Le plan de relance autoroutier est réalisé à hauteur de 48,2 % en cumulé à fin 2018, avec comme principales opérations en cours à fin 2018 les élargissements de l'A63 entre Ondres et Saint-Geours-de-Maremne, et de l'A9 sur la section Le Boulou-Le Perthus,
- La société a engagé les premiers investissements dans le cadre du plan d'investissement autoroutier.



Dividendes versés

1,0 Md €

+ 179,3 %

Le dividende versé en 2018 par ASF correspond :

- au solde des dividendes de l'exercice 2017 non encore versés pour 646,7 M€,
- et à un acompte sur le dividende 2018 pour 385,7 M€.

Compte de résultat simplifié (en M€ courants)		
	2017	2018
CHIFFRE D'AFFAIRES	3 052,9	3 095,1
Recettes de péage	2 989,9	3 032,6
% Évolution	-	1,4%
Revenus des activités annexes	63,0	62,5
AUTRES REVENUS D'EXPLOITATION	120,9	133,0
CHARGES D'EXPLOITATION (hors amortissements)	-970,8	-1 002,4
Achats et charges externes (1)	-355,4	-379,3
Charges de personnel (2)	-272,7	-279,5
Impôts et taxes	-342,7	-343,6
Autres charges d'exploitation	0,0	0,0
EBITDA	2 203,0	2 225,7
Marge d'Ebitda (%)	72,2%	71,9%
Amortissements et provisions (3)	-539,5	-610,0
EBIT	1 663,5	1 615,7
PRODUITS FINANCIERS	81,6	242,8
Dividendes reçus	44,9	220,6
CHARGES FINANCIERES	-270,4	-245,2
Charges financières sur emprunts	-270,4	-245,2
RESULTAT FINANCIER	-188,8	-2,4
RESULTAT COURANT AVANT IMPOTS	1 474,7	1 613,3
RESULTAT EXCEPTIONNEL	-9,9	0,3
Impôt sur les sociétés	-604,5	-487,6
RESULTAT NET	860,3	1 126,0
Marge nette (%)	28,2%	36,4%
Flux de trésorerie (en M€ courants)		
OPERATIONS D'INVESTISSEMENT	-187,0	-309,5
Acquisition d'immobilisations	-458,0	-363,2
OPERATIONS DE FINANCEMENT	-1 098,4	-1 105,0
Dividendes versés	-369,6	-1 032,5
Subventions d'investissement reçues	14,4	2,1
Émission de nouveaux emprunts	1 500,9	1 745,1
Remboursement d'emprunts	-2 244,1	-1 819,7
Opérations en capital	0,0	0,0
Bilan simplifié (en M€ courants)		
ACTIF	12 778,2	12 741,2
Actifs corporels et incorporels immobilisés (4)	10 230,2	10 012,3
PASSIF	12 778,2	12 741,2
Capitaux propres	910,0	993,6
Autres fonds propres	204,2	203,3
Provisions pour risques et charges	402,6	444,4
Emprunts et dettes financières	10 481,1	10 426,2
Endettement financier net	10 447,2	10 418,9

(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
104,0 km

Principale autoroute
A63 Landes

Durée de concession
2011 - 2051



Spécificités

- Au 31 décembre 2018, Atlandes est détenue à hauteur de 7,5 % par NGE, de 10,2 % par Egis et de 82,3 % par des investisseurs financiers.
- Le taux de poids lourds sur l'autoroute A63 est le plus élevé parmi les réseaux concédés, la rendant plus sensible à la conjoncture économique.
- L'exploitation de l'A63 est assurée par la société Egis Exploitation Aquitaine.
- Le contrat de concession d'Atlandes a pour objet l'aménagement de l'ancienne RN10 en autoroute (de 2X2 à 2X3 voies). Il s'agit à ce jour de la seule concession dédiée à des travaux visant exclusivement à l'aménagement d'un ouvrage routier existant.

Éléments de contexte

- Les évolutions des tarifs de péage au 1^{er} février 2018 sont les suivantes :
 - + 2,78 % pour la classe 1,
 - + 1,85 % pour la classe 2,
 - + 3,20 % pour la classe 3*,
 - + 4,15 % pour la classe 4*,
 - + 0,00 % pour la classe 5.

Faits marquants 2018

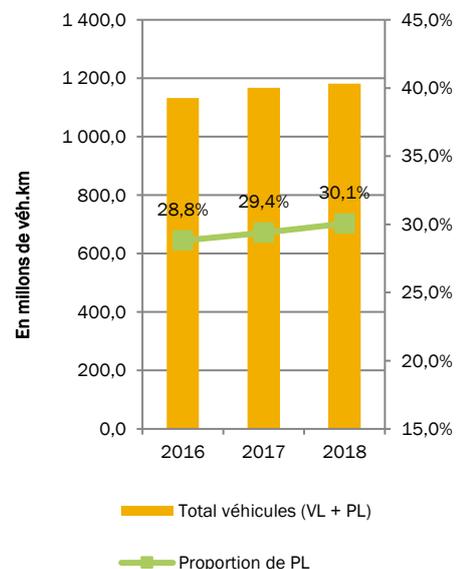
- La société a été impactée par le mouvement des « gilets jaunes », avec des évaporations de trafic et des violations constatées (absence de paiement dû à l'ouverture des barrières).

Trafic 2018

Trafic moyen
31 100 véh/jour

Évolution 2018 / 2017
+ 0,2 %

- 0,7 % + 2,4 %



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

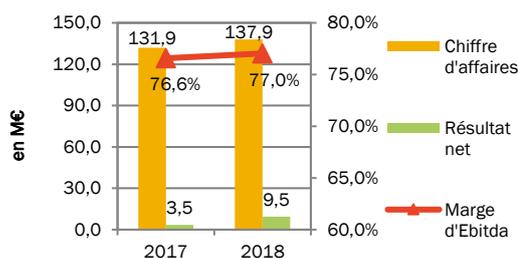
Chiffre d'affaires

137,9 M€

+ 4,5 %

La progression des recettes de péage de 4,5 % s'explique notamment par :

- la croissance globale du trafic payant de 0,2 %,
- la hausse moyenne de 2,6 % des TKM sur l'année.



EBITDA

106,2 M€

+ 5,1 %

L'EBITDA progresse plus rapidement que le chiffre d'affaires, grâce à une croissance maîtrisée des charges d'exploitation (+ 1,4 %, soit + 0,4 M€), avec :

- une stabilité des achats et charges externes. La baisse des autres prestations et charges externes (- 1,5 %, soit - 0,3 M€) est compensée par la hausse de l'entretien courant (+ 16,0 %, soit + 0,1 M€) et de la redevance domaniale (+ 3,2 %, soit + 0,2 M€),
- une forte hausse des charges de personnel (+ 44,8 %, soit + 0,3 M€), à la suite principalement de l'intégration en 2018 d'effectifs auparavant mis à disposition,
- une progression de 2,2 % (soit + 0,2 M€) des impôts et taxes, en raison de la hausse de la CET (+ 4,2 %, soit + 0,1 M€), en ligne avec l'évolution de la valeur ajoutée.

Résultat net

9,5 M€

+ 169,0 %

L'importante progression du résultat net s'explique par la hausse de l'EBITDA et divers effets contraires :

- une amélioration significative du résultat financier (+ 9,0 %, soit + 5,3 M€), grâce à la diminution des charges financières sur emprunts (- 8,9 %, soit une baisse de 5,3 M€), qui s'explique par la diminution de 31,8 M€ de l'endettement financier brut,
- une faible progression des dotations aux amortissements (+ 0,9 %, soit une hausse de 0,3 M€). L'amortissement de caducité diminue de 1,3 %, tandis que les dotations techniques sur les biens renouvelables augmentent de 6,0 %,
- une hausse importante de l'IS (+ 71,3 %, soit + 4,0 M€), en lien avec l'amélioration du résultat avant impôts.

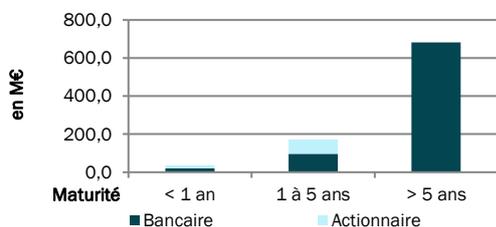
Endettement financier net

826,2 M€

- 4,3 %

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

- une diminution de la dette brute de 31,8 M€ (baisse du prêt actionnaire de 13,6 M€ et de la dette bancaire de 18,2 M€),
- une augmentation de la trésorerie de 5,4 M€.



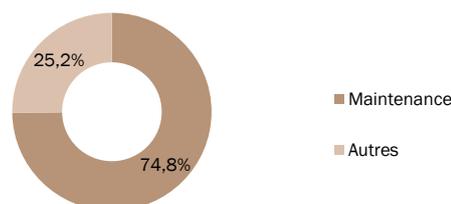
Investissements

0,7 M€

+ 102,9 %

L'importante progression des investissements s'explique par :

- la hausse des investissements de renouvellement ou de maintenance (+ 51,8 %, soit + 0,2 M€), qui représentent la majorité (74,8 %) des investissements totaux sur l'exercice,
- les premiers travaux de mise à niveau des bretelles de Dax et de la RD824 après leurs classements dans le domaine autoroutier.



Dividendes versés

3,6 M€

np

Ce premier dividende correspond intégralement au résultat net de l'exercice 2017.

Compte de résultat simplifié (en M€ courants)		
	2017	2018
CHIFFRE D'AFFAIRES	131,9	137,9
Recettes de péage	131,5	137,4
% Évolution	-	4,5%
Revenus des activités annexes	0,4	0,4
AUTRES REVENUS D'EXPLOITATION	1,1	0,8
CHARGES D'EXPLOITATION (hors amortissements)	-32,0	-32,4
Achats et charges externes (1)	-22,3	-22,3
Charges de personnel (2)	-0,7	-1,0
Impôts et taxes	-8,8	-9,0
Autres charges d'exploitation	-0,1	-0,1
EBITDA	101,1	106,2
Marge d'Ebitda (%)	76,6%	77,0%
Amortissements et provisions (3)	-33,1	-33,5
EBIT	68,0	72,7
PRODUITS FINANCIERS	0,1	0,1
Dividendes reçus	0,0	0,0
CHARGES FINANCIERES	-58,8	-53,6
Charges financières sur emprunts	-58,8	-53,6
RESULTAT FINANCIER	-58,8	-53,5
RESULTAT COURANT AVANT IMPOTS	9,2	19,2
RESULTAT EXCEPTIONNEL	0,0	0,0
Impôt sur les sociétés	-5,7	-9,7
RESULTAT NET	3,5	9,5
Marge nette (%)	2,7%	6,9%
Flux de trésorerie (en M€ courants)		
OPERATIONS D'INVESTISSEMENT	-0,3	-0,7
Acquisition d'immobilisations	-0,3	-0,7
OPERATIONS DE FINANCEMENT	-41,5	-33,6
Dividendes versés	0,0	-3,6
Subventions d'investissement reçues	0,0	0,0
Émission de nouveaux emprunts	0,0	0,0
Remboursement d'emprunts	-71,0	-31,8
Opérations en capital	37,2	0,0
Bilan simplifié (en M€ courants)		
ACTIF	1 032,4	1 003,4
Actifs corporels et incorporels immobilisés (4)	955,6	922,8
PASSIF	1 032,4	1 003,4
Capitaux propres	3,7	9,6
Autres fonds propres	72,0	70,2
Provisions pour risques et charges	20,4	22,7
Emprunts et dettes financières	922,1	890,3
Endettement financier net	863,3	826,2

(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
126,3 km

Principale autoroute
A40

Durée de concession
1971 – 2050



Spécificités

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

Éléments de contexte

- Les évolutions des tarifs de péage au 1^{er} février 2018 pour la concession de l'autoroute A40 sont de + 1,03 % pour toutes les classes.

Faits marquants 2018

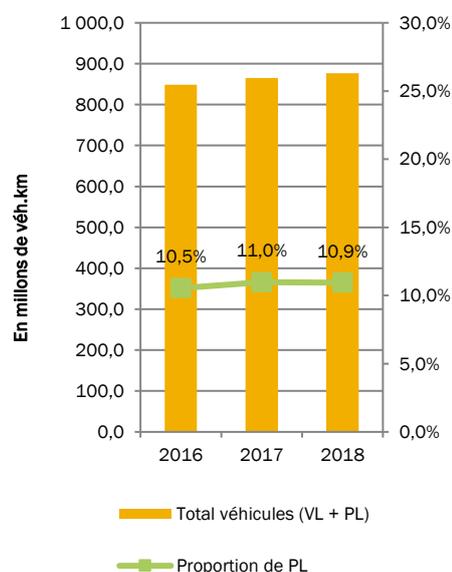
- Un 7^e avenant au contrat de concession a été approuvé par le décret n° 2018-926 du 26 octobre 2018. Cet avenant a pour objet la compensation de la hausse de la redevance domaniale. Cette compensation aura lieu sous la forme d'une augmentation tarifaire de 0,31 % sur la période 2019 - 2023.
- La société a été faiblement impactée par le mouvement social des « gilets jaunes ».

Trafic 2018

Trafic moyen
22 660 véh/jour

Évolution 2018 / 2017
+ 1,3 %

+ 1,4 % + 0,6 %



Chiffre d'affaires

132,8 M€

+ 3,6 %

La progression des recettes de péage de 2,1 % s'explique notamment par :

- la croissance globale du trafic payant de 1,3 %,
- la hausse moyenne de 1,0 % des TKM sur l'année.



EBITDA

75,2 M€

+ 8,7 %

La croissance de l'EBITDA de l'A40, supérieure à celle du chiffre d'affaires, s'explique principalement par :

- une diminution des achats et charges externes de 7,5 % (- 1,9 M€) provenant notamment d'une baisse du gros entretien (- 39,9 %, soit - 3,9 M€, due à la remise à niveau en 2017 du viaduc des Egratz) et de l'entretien courant (- 10,2 % soit - 0,3 M€, à la suite de remboursements d'assurances). Ces baisses sont en partie compensées par la hausse des autres prestations et charges externes (+ 34,5 %, soit + 2,4 M€) après la comptabilisation en 2018 d'autres produits d'exploitation en CA,
- une progression limitée des charges de personnel (+ 1,0 %, soit + 0,2 M€), en lien avec un effectif qui décroît de 1,1 %.

EBIT

55,5 M€

+ 13,3 %

L'EBIT de l'activité autoroute progresse plus rapidement que l'EBITDA, en raison principalement d'une diminution de 2,4% (soit - 0,5 M€) des dotations aux amortissements. Si l'amortissement de caducité progresse de façon mécanique de 4,5 %, les dotations techniques sur les biens renouvelables diminuent de 6,1 %.

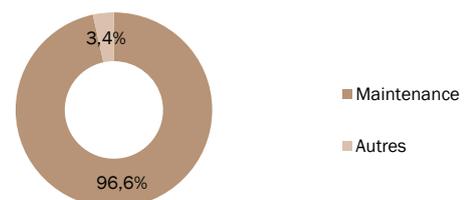
Endettement financier net

Non
Applicable

Investissements

27,5 M€
+ 20,6 %

Les principales dépenses concernent le renouvellement des chaussées, l'extension et le réaménagement des aires de Bonneville et le doublement du réseau de fibre optique.



Dividendes versés

Non
Applicable

Compte de résultat simplifié (en M€ courants)		2017	2018
CHIFFRE D'AFFAIRES		128,2	132,8
Recettes de péage		126,1	128,7
% Évolution		-	2,1%
Revenus des activités annexes		2,2	4,1
AUTRES REVENUS D'EXPLOITATION		0,0	0,0
CHARGES D'EXPLOITATION (hors amortissements)		-59,1	-57,6
Achats et charges externes (1)		-25,4	-23,5
Charges de personnel (2)		-23,1	-23,3
Impôts et taxes		-10,4	-10,6
Autres charges d'exploitation		-0,2	-0,2
EBITDA		69,2	75,2
Marge d'Ebitda (%)		53,9%	56,6%
Amortissements et provisions (3)		-20,1	-19,6
EBIT		49,0	55,5

Flux de trésorerie (en M€ courants)

OPERATIONS D'INVESTISSEMENT	-22,8	-27,5
------------------------------------	--------------	--------------

(1) : Y compris redevance domaniale

(2) : Y compris participation et CICE

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



VIADUC DE MILLAU

Longueur du réseau
3,7 km

Principale autoroute
A75

Durée de concession
2001 – 2079



Spécificités

- La société CEVM (Compagnie Eiffage du Viaduc de Millau) est détenue, indirectement, par Eiffage et la Caisse des Dépôts et Consignations, respectivement à hauteur de 51,0 % et 49,0 %.
- La concession dévolue à CEVM, dont la longueur est la plus courte du réseau autoroutier concédé, est centrée sur le viaduc de Millau.
- L'exploitation du viaduc est réalisée par la CEVM via sa filiale à 100,0 % CEVM 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.
- Les évolutions des tarifs de péage au 1^{er} février 2018 sont les suivantes :
 - + 2,97 % (été) et + 3,75 % (hors été) pour la classe 1,
 - + 3,31 % (été) et + 3,33 % (hors été) pour la classe 2,
 - + 2,92 % pour la classe 3,
 - + 2,80 % pour la classe 4,
 - + 4,08 % pour la classe 5.

Faits marquants 2018

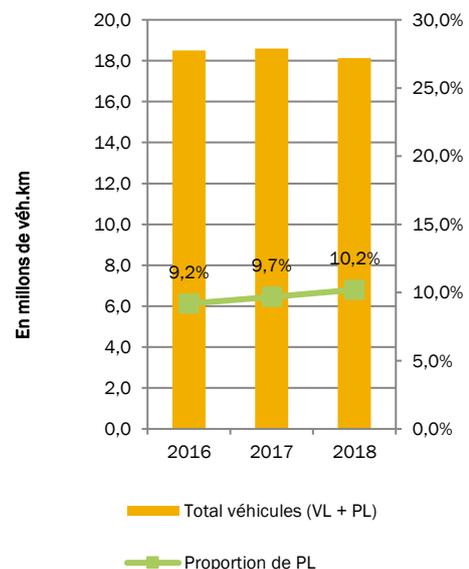
- Sur les mois de novembre et décembre, en raison du mouvement social des « gilets jaunes », le trafic sur le viaduc de Millau a été, selon la société, perturbé par des interruptions totales durant 5 samedis consécutifs.

Trafic 2018

Trafic moyen
13 425 véh./jour

Évolution 2018 / 2017
- 2,1 %

- 2,6 % + 3,1 %



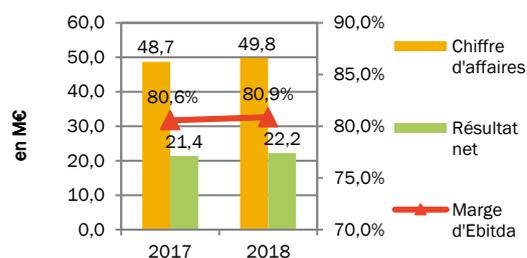
Chiffre d'affaires

49,8 M€

+ 2,2 %

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

- la baisse globale du trafic payant de 2,1 %,
- la hausse moyenne de 3,5 % des TKM sur l'année.



EBITDA

40,3 M€

+ 2,6 %

La croissance de l'EBITDA, légèrement supérieure à celle du chiffre d'affaires, s'explique par une hausse des charges d'exploitation de 0,6 %, dont les principales évolutions sont :

- une diminution des achats et charges externes de 5,1 % (soit - 0,3 M€), provenant principalement du gros entretien (- 0,4 M€ en raison de coûts additionnels en 2017 liés au niveau détaillé de l'inspection du viaduc) et de la redevance domaniale (- 10,0 %, soit - 0,1 M€, en raison d'un rattrapage exceptionnel en 2017),
- une progression de 6,7 % des charges de personnel en raison d'une hausse des coûts de départ,
- une augmentation de 11,5 % des impôts et taxes (soit + 0,1 M€) liée en particulier à la reconstitution en 2018 de la provision 2015 non comptabilisée de la taxe Organique).

Résultat net

22,2 M€

+ 3,9 %

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

- une diminution de 1,8 % (soit - 0,1 M€) des dotations aux amortissements. Les amortissements de caducité sont restés stables tandis que les dotations techniques sur les biens renouvelables diminuent de 4,0 % (soit - 0,1 M€),
- une amélioration de 41,3 % (soit un impact de + 0,2 M€) du résultat financier. Cette amélioration est la combinaison d'une hausse de 11,1 % du dividende versé par la filiale chargée de l'exploitation et d'une diminution de 9,5 % des charges financières sur emprunts (soit - 0,1 M€) en lien avec la diminution de 2,2 % de l'endettement net,
- une hausse de l'IS de 3,2 % (soit + 0,4 M€) en lien avec l'augmentation du résultat avant impôts.

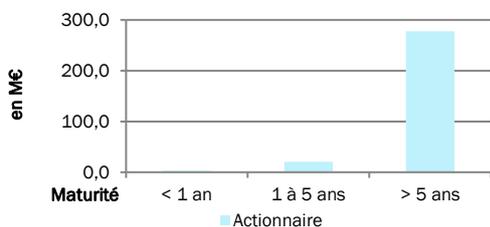
Endettement financier net

282,7 M€

- 2,2 %

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

- une légère diminution de la dette brute de 7,0 M€,
- une stabilité du niveau de trésorerie.

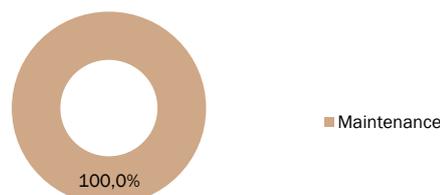


Investissements

0,4 M€

- 82,3 %

Les investissements diminuent de 1,9 M€ entre 2017 et 2018. Les montants investis en 2018 concernent les opérations de renouvellement ou de maintenance. Pour rappel, l'année 2017 avait été marquée par des investissements sur l'aire de repos attenante au viaduc.



Dividendes versés

22,1 M€

+ 9,6 %

Le dividende versé en 2018 par CEVM correspond :

- au solde des dividendes de l'exercice 2017 non encore versés pour 12,5 M€,
- et à un acompte sur le dividende 2018 pour 9,6 M€.

Compte de résultat simplifié (en M€ courants)		2017	2018
CHIFFRE D'AFFAIRES		48,7	49,8
Recettes de péage		48,6	49,7
% Évolution		-	2,2%
Revenus des activités annexes		0,1	0,1
AUTRES REVENUS D'EXPLOITATION		0,0	0,0
CHARGES D'EXPLOITATION (hors amortissements)		-9,5	-9,5
Achats et charges externes (1)		-5,6	-5,3
Charges de personnel (2)		-2,8	-3,0
Impôts et taxes		-1,1	-1,2
Autres charges d'exploitation		0,0	0,0
EBITDA		39,2	40,3
Marge d'Ebitda (%)		80,6%	80,9%
Amortissements et provisions (3)		-6,4	-6,4
EBIT		32,8	33,8
PRODUITS FINANCIERS		0,7	0,8
Dividendes reçus		0,7	0,8
CHARGES FINANCIERES		-1,1	-1,0
Charges financières sur emprunts		-1,1	-1,0
RESULTAT FINANCIER		-0,4	-0,3
RESULTAT COURANT AVANT IMPOTS		32,4	33,6
RESULTAT EXCEPTIONNEL		0,0	0,0
Impôt sur les sociétés		-11,0	-11,3
RESULTAT NET		21,4	22,2
Marge nette (%)		44,0%	44,7%
Flux de trésorerie (en M€ courants)			
OPERATIONS D'INVESTISSEMENT		-2,2	-0,4
Acquisition d'immobilisations		-2,3	-0,4
OPERATIONS DE FINANCEMENT		-25,4	-29,1
Dividendes versés		-20,2	-22,1
Subventions d'investissement reçues		0,0	0,0
Émission de nouveaux emprunts		0,0	0,0
Remboursement d'emprunts		-5,2	-7,0
Opérations en capital		0,0	0,0
Bilan simplifié (en M€ courants)			
ACTIF		369,6	363,0
Actifs corporels et incorporels immobilisés (4)		349,5	343,4
PASSIF		369,6	363,0
Capitaux propres		57,7	57,8
Autres fonds propres		0,0	0,0
Provisions pour risques et charges		0,0	0,0
Emprunts et dettes financières		308,4	301,4
Endettement financier net		289,1	282,7

(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

1 111,0 km

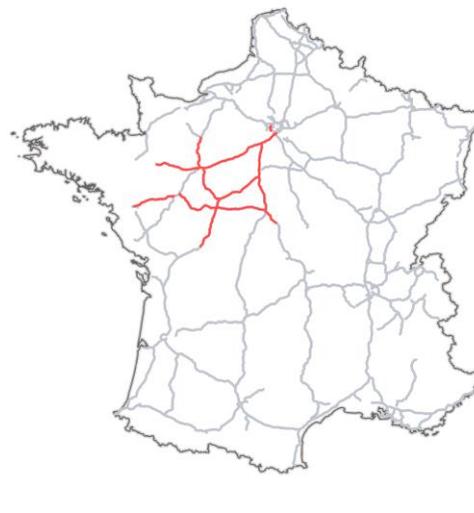
Principales autoroutes

A10 – A11 – A71

Durée de concession

1970 – 2034 (interurbain)

1999 – 2086 (A86)



Spécificités

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

Éléments de contexte

- Les évolutions des tarifs de péage au 1^{er} février 2018 pour la concession interurbaine sont les suivantes :
 - + 1,33 % pour les classes 1, 2, 4 et 5,
 - + 2,46 % pour la classe 3.
- La hausse tarifaire pour le duplex A86 est de + 3,23 % (seuls les véhicules de classe 1 peuvent l'emprunter).

Faits marquants 2018

- Un 18^e avenant au contrat de concession a été approuvé par le décret n° 2018-758 du 28 août 2018. Cet avenant a pour objet d'intégrer la mise en œuvre d'un nouveau plan d'investissement autoroutier, prévoyant la réalisation par la Cofiroute d'environ 116,3 M€ valeur 2016 d'investissements. Une partie de ces investissements sera compensée par voie tarifaire à partir de l'exercice 2019 sur une période de trois ans.
- La société a été faiblement impactée par le mouvement social des « gilets jaunes ».

Trafic 2018

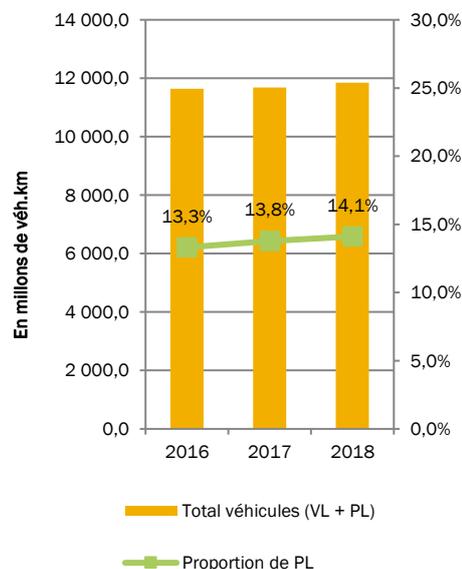
Trafic moyen

29 462 véh./jour

Évolution 2018 / 2017

+ 1,0 %

+ 0,6 % + 3,5 %



Chiffre d'affaires
1,4 Md €
+ 2,9 %

Les recettes de péage du réseau interurbain (95,1 % du total) augmentent de 2,7 % avec notamment :

- la croissance globale du trafic de 1,0 %,
- la hausse moyenne de 1,3 % des TKM sur l'année.

Les recettes de péage de l'A86 (4,9 % du total) varient de + 7,1 %.



EBITDA
1,1 Md €
+ 2,8 %

La hausse de l'EBITDA, légèrement moins rapide que celle du chiffre d'affaires, s'explique par une augmentation de 3,5 % des charges d'exploitation, avec :

- une hausse de 10,0 % (soit + 13,6 M€) des achats et charges externes, liée notamment au gros entretien (+ 5,6 %, soit + 1,7 M€), et aux autres prestations et charges externes (+ 17,0 %, soit + 10,6 M€, en raison d'effets de base défavorables),
- une diminution de 2,9 % des charges de personnel (soit - 2,8 M€) en lien avec un effectif qui décroît de 3,4 %,
- une faible progression de 1,4 % (soit + 1,9 M€) des impôts et taxes.

Résultat net
490,3 M€
+ 9,3 %

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

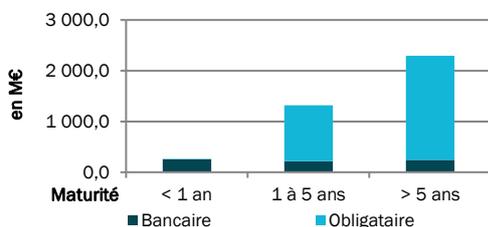
- un résultat financier en amélioration de 71,0 M€ causé par :
 - une reprise de la provision pour dépréciation des titres Toll Collect de 47,0 M€,
 - un produit de participation de Toll Collect de 8,5 M€,
 - une réduction de 23,6 % (soit - 36,4 M€) des charges financières sur emprunts à la suite notamment de l'effet des remboursements d'emprunts de 2018,
- une charge exceptionnelle de 47,0 M€, liée à la sortie des titres Toll Collect,
- une diminution de 7,1 % (soit - 19,6 M€) de l'IS en raison de l'impact de 36,1 M€ en 2017 de la contribution exceptionnelle sur l'impôt sur les sociétés.

Endettement financier net

3,9 Mds €
- 15,9 %

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

- une baisse de la dette brute de 730,2 M€ liée notamment aux remboursements de 609,0 M€ de dette obligataire et de 128,2 M€ de prêts BEI,
- une hausse de la trésorerie de 1,4 M€.



Investissements

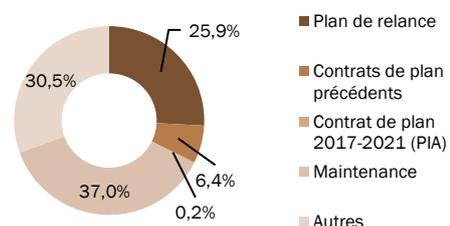
171,8 M€
+ 18,8 %

Les investissements sont en forte hausse de 27,2 M€ par rapport à 2017.

La hausse des investissements provient principalement des dépenses réalisées dans le cadre d'opérations dites de seconde phase, prévues dans le cahier des charges (élargissements de profils en travers et des viaducs de l'A28 et A85).

Les autres principaux projets ayant induit des dépenses en 2018 sont :

- l'élargissement de l'A10 entre Chambray et l'échangeur A10/A85 dans le cadre du contrat de plan 2010-2014 et mis en service en juillet 2018,
- l'élargissement de l'A10 entre l'échangeur A10/A85 et Sainte-Maure-de-Touraine au titre du plan de relance.



Dividendes versés

461,5 M€
+ 139,9 %

Le dividende versé en 2018 par Cofiroute correspond :

- au solde des dividendes de l'exercice 2017 non encore versés pour 365,1 M€,
- et à un acompte sur le dividende 2018 pour 96,5 M€.

Compte de résultat simplifié (en M€ courants)		2017	2018
CHIFFRE D'AFFAIRES		1 400,4	1 441,1
Recettes de péage		1 381,4	1 422,1
% Évolution		-	2,9%
Revenus des activités annexes		19,0	19,1
AUTRES REVENUS D'EXPLOITATION		15,5	16,7
CHARGES D'EXPLOITATION (hors amortissements)		-368,6	-381,3
Achats et charges externes (1)		-136,3	-149,9
Charges de personnel (2)		-97,1	-94,4
Impôts et taxes		-135,1	-137,0
Autres charges d'exploitation		0,0	0,0
EBITDA		1 047,4	1 076,6
Marge d'Ebitda (%)		74,8%	74,7%
Amortissements et provisions (3)		-250,3	-266,9
EBIT		797,1	809,7
PRODUITS FINANCIERS		65,6	100,2
Dividendes reçus		0,0	0,0
CHARGES FINANCIERES		-154,1	-117,7
Charges financières sur emprunts		-114,2	-95,3
RESULTAT FINANCIER		-88,5	-17,5
RESULTAT COURANT AVANT IMPOTS		708,6	792,2
RESULTAT EXCEPTIONNEL		17,5	-44,2
Impôt sur les sociétés		-277,3	-257,7
RESULTAT NET		448,8	490,3
Marge nette (%)		32,0%	34,0%
Flux de trésorerie (en M€ courants)			
OPERATIONS D'INVESTISSEMENT		-143,2	-171,2
Acquisition d'immobilisations		-144,7	-171,8
OPERATIONS DE FINANCEMENT		505,0	-1 191,2
Dividendes versés		-192,4	-461,5
Subventions d'investissement reçues		1,6	0,5
Émission de nouveaux emprunts		750,0	7,0
Remboursement d'emprunts		-54,2	-737,2
Opérations en capital		0,0	0,0
Bilan simplifié (en M€ courants)			
ACTIF		6 058,1	5 362,5
Actifs corporels et incorporels immobilisés (4)		4 975,1	4 901,2
PASSIF		6 058,1	5 362,5
Capitaux propres		821,1	941,3
Autres fonds propres		0,0	0,0
Provisions pour risques et charges		247,7	270,0
Emprunts et dettes financières		4 603,0	3 872,8
Endettement financier net		4 594,1	3 862,5

(1) : Y compris redevance domaniale

(2) : Y compris participation et CICE

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

(4) : Hors immobilisations financières





Longueur du réseau
470,5 km

Principales autoroutes
A8 – A50 – A51

Durée de concession
1957 – 2032



Spécificités

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

Éléments de contexte

- Les évolutions des tarifs de péage au 1^{er} février 2018 sont de + 1,34 % pour toutes les classes.

Faits marquants 2018

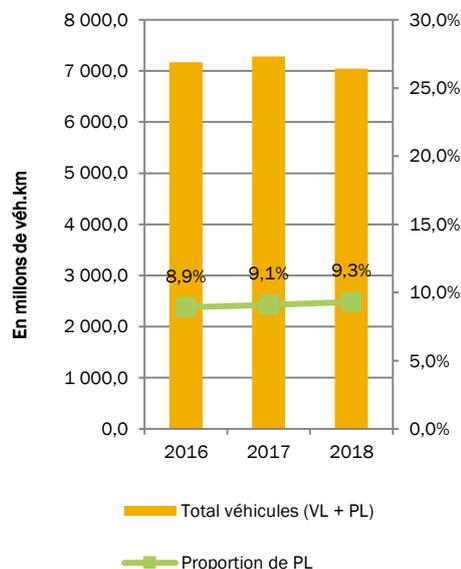
- Un 16^e avenant au contrat de concession a été approuvé par le décret n°2018-959 du 6 novembre 2018. Cet avenant a pour objet d'intégrer la mise en œuvre d'un nouveau plan d'investissement autoroutier, prévoyant la réalisation par Escota d'environ 46,7 M€ valeur 2016 d'investissements. Une partie de ces investissements sera compensée par voie tarifaire à partir de l'exercice 2019 sur une période de trois ans.
- La société Escota a été lourdement impactée par le mouvement social des « gilets jaunes ». Outre des pertes de trafic et de recettes, ce mouvement a généré d'importants coûts supplémentaires liés notamment aux nombreuses dégradations qui ont touché les équipements et les installations et à la gestion des situations d'urgence du fait de la présence des « gilets jaunes » sur le réseau.

Trafic 2018

Trafic moyen
42 071 véh/jour

Évolution 2018 / 2017
- 3,2 %

- 3,5 % - 0,9 %



Chiffre d'affaires

749,6 M€

- 1,6 %

La diminution des recettes de péage de 1,6 % s'explique notamment par :

- la baisse globale du trafic payant de 3,2 %,
- la hausse moyenne de 1,3 % des TKM sur l'année.



EBITDA

536,4 M€

- 2,3 %

Malgré une faible évolution des charges d'exploitation (+ 0,3 %), la baisse de l'EBITDA est légèrement supérieure à celle du chiffre d'affaires. Ceci s'explique par :

- une stabilité (+ 0,3 %, soit + 0,2 M€) des achats et charges externes. La hausse de 6,5 % (soit + 0,5 M€) du poste « achats » est compensée par la diminution de 1,9 % (soit - 0,6 M€) des autres prestations et charges externes,
- une hausse de 2,6 % (soit + 2,0 M€) des charges de personnel, due à une hausse des charges sur primes exceptionnelles et malgré un effectif en baisse de 1,9 %,
- une diminution de 2,1 % (soit - 1,6 M€) des impôts et taxes, en raison principalement de la baisse de la TAT (liée à la diminution du trafic).

Résultat net

218,0 M€

- 2,8 %

La dégradation relativement limitée du résultat net s'explique par divers effets contraires :

- une amélioration de 41,7 % (soit + 15,0 M€) du résultat financier, provenant principalement de la diminution des intérêts sur emprunts (- 15,0 M€), en lien avec les importants remboursements d'emprunts de 2017 (304,0 M€),
- une diminution de 5,3 % (soit - 6,3 M€) du montant d'IS expliquée principalement par la baisse du résultat avant impôts,
- une hausse des dotations aux amortissements et provisions de 7,0 % (soit + 12,1 M€) dont + 7,2 M€ pour les dotations aux provisions et + 4,9 M€ pour les amortissements, en lien avec le montant d'immobilisations mises en service.

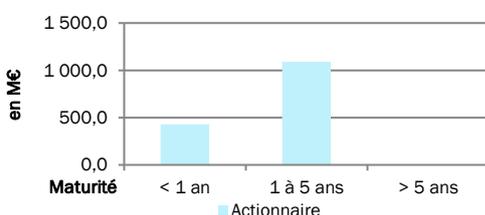
Endettement financier net

1,5 Md €

- 1,8 %

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

- une baisse de la dette brute de 51,3 M€ (avec le remboursement d'un prêt intra-groupe vis-à-vis d'ASF de 540,0 M€ et en parallèle, un emprunt auprès de sa maison mère de 500,0 M€),
- compensée par une diminution de la trésorerie de 23,3 M€.



Investissements

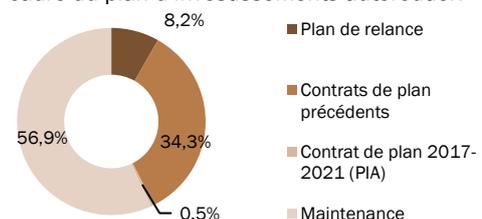
96,0 M€

- 8,5 %

La baisse des investissements de 8,9 M€ s'explique principalement par la réduction des dépenses effectuées dans le cadre du contrat de plan 2012-2016 (- 13,3 M€ entre 2017 et 2018) en raison du décalage sur les prochains exercices de certains investissements. Certains chantiers ont aussi subi un ralentissement du fait des manifestations de la fin de l'année.

Les principaux investissements sur l'exercice sont :

- au titre du contrat de plan, l'élargissement sur l'A52 de la section entre Pas-de-Trets et Pont de l'Etoile,
- au titre du plan de relance autoroutier, l'élargissement de la section de l'A57 entre les échangeurs Benoît Malon et « Pierreronde »,
- les premiers investissements engagés dans le cadre du plan d'investissements autoroutier.



Dividendes versés

222,2 M€

+ 391,6 %

Le dividende versé en 2018 par Escota correspond au solde des dividendes de l'exercice 2017 non encore versés pour 222,2 M€.

Compte de résultat simplifié (en M€ courants)		2017	2018
CHIFFRE D'AFFAIRES		761,6	749,6
Recettes de péage		749,7	737,5
% Évolution		-	-1,6%
Revenus des activités annexes		11,9	12,1
AUTRES REVENUS D'EXPLOITATION		21,7	21,5
CHARGES D'EXPLOITATION (hors amortissements)		-234,1	-234,7
Achats et charges externes (1)		-79,9	-80,1
Charges de personnel (2)		-77,9	-79,9
Impôts et taxes		-76,3	-74,7
Autres charges d'exploitation		0,0	0,0
EBITDA		549,2	536,4
Marge d'Ebitda (%)		72,1%	71,6%
Amortissements et provisions (3)		-170,4	-182,5
EBIT		378,8	353,9
PRODUITS FINANCIERS		0,0	0,0
Dividendes reçus		0,0	0,0
CHARGES FINANCIERES		-36,0	-21,0
Charges financières sur emprunts		-36,0	-21,0
RESULTAT FINANCIER		-36,0	-21,0
RESULTAT COURANT AVANT IMPOTS		342,8	332,9
RESULTAT EXCEPTIONNEL		0,1	-2,6
Impôt sur les sociétés		-118,6	-112,3
RESULTAT NET		224,3	218,0
Marge nette (%)		29,5%	29,1%
Flux de trésorerie (en M€ courants)			
OPERATIONS D'INVESTISSEMENT		-103,2	-94,6
Acquisition d'immobilisations		-104,9	-96,0
OPERATIONS DE FINANCEMENT		-343,4	-261,6
Dividendes versés		-45,2	-222,2
Subventions d'investissement reçues		5,8	0,6
Émission de nouveaux emprunts		0,0	0,0
Remboursement d'emprunts		-304,0	-40,0
Opérations en capital		0,0	0,0
Bilan simplifié (en M€ courants)			
ACTIF		2 322,9	2 243,3
Actifs corporels et incorporels immobilisés (4)		2 166,7	2 087,6
PASSIF		2 322,9	2 243,3
Capitaux propres		439,9	438,1
Autres fonds propres		0,0	0,0
Provisions pour risques et charges		119,2	130,2
Emprunts et dettes financières		1 593,1	1 541,8
Endettement financier net		1 566,6	1 538,6

(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

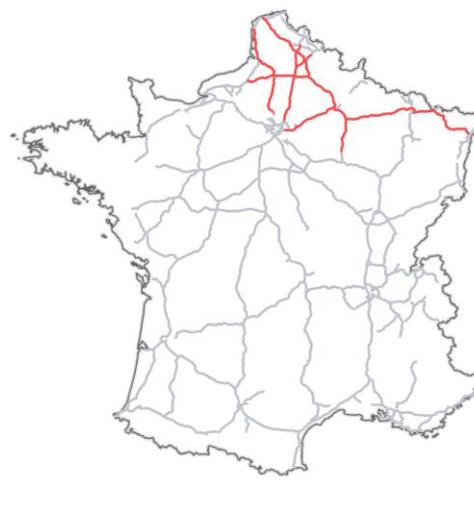




Longueur du réseau
1 388,3 km

Principales autoroutes
A1 – A4 – A16

Durée de concession
1963 – 2031



Spécificités

- Au 31 décembre 2018, 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. Ce dernier, depuis octobre 2018, a pour actionnaires les groupes Atlantia et ACS.

Éléments de contexte

- Les évolutions des tarifs de péage au 1^{er} février 2018 sont les suivantes :
 - + 1,39 % pour la classe 1,
 - + 1,40 % pour la classe 2,
 - + 1,34 % pour la classe 3,
 - + 1,41 % pour la classe 4,
 - + 1,31 % pour la classe 5.

Faits marquants 2018

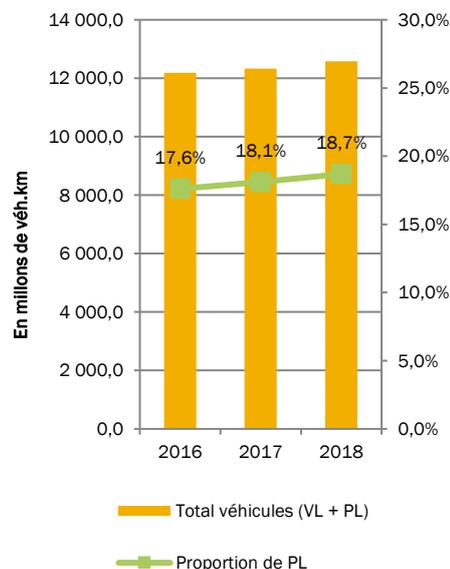
- Un 13^e avenant au contrat de concession de Sanef a été approuvé par le décret n° 2018-759 du 28 août 2018. Cet avenant a pour objet d'intégrer la mise en œuvre d'un nouveau plan d'investissement autoroutier, prévoyant la réalisation par la société Sanef d'environ 91,2 M€ valeur juin 2016 d'investissements. Une partie de ces investissements sera compensée par voie tarifaire à partir de l'exercice 2019 sur une période de trois ans.
- Le mouvement des « gilets jaunes » a, selon la société, principalement impacté le trafic VL. Le trafic PL a été, pour sa part, peu touché.

Trafic 2018

Trafic moyen
24 981 véh/jour

Évolution 2018 / 2017
+ 2,0 %

+ 1,3 % + 5,3 %



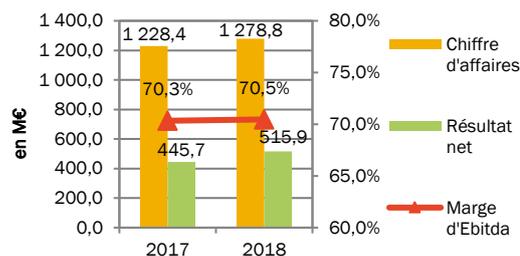
Chiffre d'affaires

1,3 Md €

+ 4,1 %

L'évolution du CA péage de 4,1 % s'explique notamment par :

- la croissance globale du trafic payant de 2,0 %,
- la hausse moyenne de 1,3 % des TKM sur l'année.



EBITDA

901,1 M€

+ 4,3 %

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

- une hausse significative des achats et charges externes (+ 12,1 %, soit + 14,9 M€), en raison de l'augmentation des dépenses de gros entretien (+ 12,9 % soit + 1,5 M€) et des autres prestations et charges externes (+ 33,8 %, soit + 12,4 M€), liée à l'effet année pleine de la mise en place du contrat d'utilisation « Industrial Agreement » avec Abertis,
- une progression des charges de personnel (+ 2,8 %, soit + 3,4 M€) liée notamment à la mise en place de la prime exceptionnelle en faveur du pouvoir d'achat,
- une légère diminution des impôts et taxes (- 0,7 %, soit - 1,0 M€),
- une augmentation des autres revenus d'exploitation (+ 18,7 %, soit + 4,5 M€), correspondant à une refacturation d'une partie du contrat « Industrial Agreement » à ses filiales.

Résultat net

515,9 M€

+ 15,7 %

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

- une augmentation du résultat financier (+ 47,3 %, soit + 17,4 M€) en raison principalement d'une hausse des dividendes reçus de ses filiales (+ 12,8 M€) et d'une baisse des charges financières (- 1,6 %, soit - 1,3 M€), en lien avec la diminution de la dette brute,
- une diminution des dotations aux amortissements (- 1,5 %, soit - 3,5 M€),
- une amélioration du résultat exceptionnel (+ 6,8 M€), après la moins-value constatée 2017 dans le cadre de la cession d'Eurotoll pour - 5,5 M€,
- une diminution du montant d'IS versé (- 7,2 %, soit - 16,3 M€), après le versement de la contribution exceptionnelle en 2017.

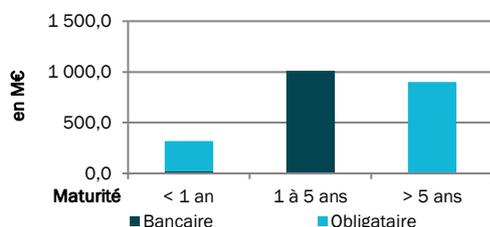
Endettement financier net

2,0 Mds €

+ 0,4 %

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

- une baisse de la dette brute de 185,6 M€, principalement liée au remboursement du solde des emprunts CNA,
- compensée par une diminution de la trésorerie de 194,0 M€.



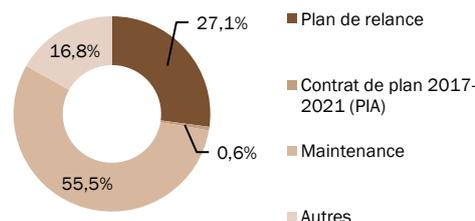
Investissements

220,4 M€

+ 10,9 %

Les dépenses d'investissement correspondent, pour plus de la moitié, à des opérations de maintenance (122,3 M€).

Le reste des investissements correspond à des opérations de développement et concernent notamment les travaux de raccordement de l'A16 à la Francilienne et ceux effectués dans le cadre du plan de relance autoroutier pour 59,8 M€, avec, par exemple, l'élargissement de la bande d'arrêt d'urgence sur l'A29 et le raccordement de l'A4 à l'A355 à l'ouest de Strasbourg.



Dividendes versés

585,0 M€

+ 35,2 %

Le dividende versé en 2018 par Sanef correspond :

- au résultat de l'exercice 2017 non encore versé pour 445,8 M€,
- et à la distribution des réserves existantes à fin 2017 pour 139,2 M€.

Compte de résultat simplifié (en M€ courants)		2017	2018
CHIFFRE D'AFFAIRES		1 228,4	1 278,8
Recettes de péage		1 187,3	1 236,3
% Évolution		-	4,1%
Revenus des activités annexes		41,1	42,5
AUTRES REVENUS D'EXPLOITATION		24,4	28,9
CHARGES D'EXPLOITATION (hors amortissements)		-388,7	-406,6
Achats et charges externes (1)		-123,4	-138,3
Charges de personnel (2)		-120,8	-124,2
Impôts et taxes		-143,7	-142,7
Autres charges d'exploitation		-0,9	-1,5
EBITDA		864,0	901,1
Marge d'Ebitda (%)		70,3%	70,5%
Amortissements et provisions (3)		-221,6	-229,1
EBIT		642,4	672,0
PRODUITS FINANCIERS		115,8	132,0
Dividendes reçus		115,8	128,6
CHARGES FINANCIERES		-79,0	-77,7
Charges financières sur emprunts		-77,9	-76,6
RESULTAT FINANCIER		36,8	54,3
RESULTAT COURANT AVANT IMPOTS		679,3	726,3
RESULTAT EXCEPTIONNEL		-6,6	0,3
Impôt sur les sociétés		-226,9	-210,7
RESULTAT NET		445,8	515,9
Marge nette (%)		36,3%	40,3%
Flux de trésorerie (en M€ courants)			
OPERATIONS D'INVESTISSEMENT		-176,5	-218,6
Acquisition d'immobilisations		-198,7	-220,4
OPERATIONS DE FINANCEMENT		-675,6	-694,8
Dividendes versés		-432,7	-585,0
Subventions d'investissement reçues		2,4	0,2
Émission de nouveaux emprunts		0,0	0,0
Remboursement d'emprunts		-245,3	-110,0
Opérations en capital		0,0	0,0
Bilan simplifié (en M€ courants)			
ACTIF		4 235,1	3 963,7
Actifs corporels et incorporels immobilisés (4)		2 690,9	2 650,7
PASSIF		4 235,1	3 963,7
Capitaux propres		1 497,4	1 423,0
Autres fonds propres		0,0	0,0
Provisions pour risques et charges		91,6	90,1
Emprunts et dettes financières		2 452,0	2 266,4
Endettement financier net		2 032,2	2 040,7

(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
372,4 km

Principales autoroutes
A13 – A14 – A29

Durée de concession
1963 – 2033



Spécificités

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

Éléments de contexte

- Les évolutions des tarifs de péage au 1^{er} février 2018 sont les suivantes :
 - + 1,39 % pour la classe 1,
 - + 1,40 % pour les classes 2 et 3,
 - + 2,36 % pour la classe 4,
 - + 1,38 % pour la classe 5.

Faits marquants 2018

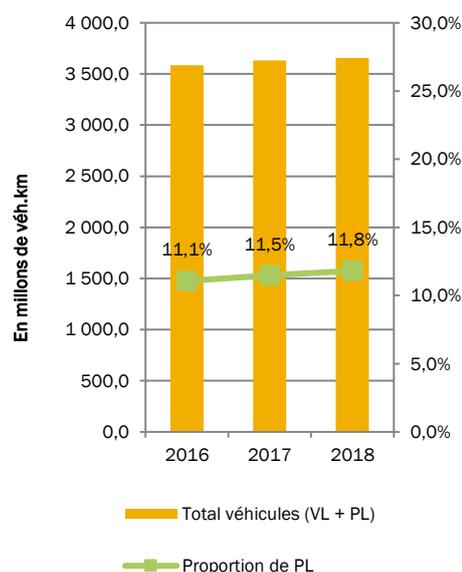
- Un 11^e avenant au contrat de concession de SAPN a été approuvé par le décret n°2018-759 du 28 août 2018. Cet avenant a pour objet d'intégrer la mise en œuvre d'un nouveau plan d'investissement autoroutier, prévoyant la réalisation par la société SAPN d'environ 30,8 M€ valeur juin 2016 d'investissements. Une partie de ces investissements sera compensée par voie tarifaire à partir de l'exercice 2019 sur une période de trois ans.
- Le mouvement des « gilets jaunes » a, selon la société, principalement impacté le trafic VL. Le trafic PL a été, pour sa part, peu touché.

Trafic 2018

Trafic moyen
30 159 véh/jour

Évolution 2018 / 2017
+ 0,7 %

+ 0,4 % + 3,6 %



Chiffre d'affaires

421,4 M€

+ 3,2 %

L'évolution du CA péage de 3,2 % s'explique notamment par :

- la croissance globale du trafic payant de 0,7 %,
- la hausse moyenne de 1,5 % des TKM sur l'année.



EBITDA

303,8 M€

+ 2,8 %

La croissance de l'EBITDA est moins rapide que celle du chiffre d'affaires, en raison de la hausse plus soutenue des charges d'exploitation (+ 4,5 %, soit + 5,2 M€), avec plusieurs effets contraires :

- une hausse de 8,9 % (soit + 3,4 M€) des achats et charges externes, en raison de la progression des « Autres prestations et charges externes » (+ 29,5 %, soit + 3,1 M€), liée à la refacturation par Sanef du contrat d'utilisation « Industrial Agreement » avec Abertis,
- une augmentation significative des charges de personnel (+ 10,3 %, soit + 3,2 M€), du fait de l'importante progression des charges sociales et des engagements sociaux différés (+ 65,8 %, soit + 4,1 M€), après la reprise en 2017 d'une provision liée à la mutuelle des retraités,
- une baisse des impôts et taxes (- 3,2 %, soit - 1,5 M€) due à la présence d'une provision en 2017 non reconduite en 2018.

Résultat net

116,8 M€

- 3,9 %

La diminution du résultat net s'explique par l'absence d'évènements exceptionnels favorables comme en 2017 :

- une baisse des reprises sur provisions (- 70,5 %, soit - 3,3 M€) après la reprise, en 2017, d'une provision pour litige,
- une importante baisse du résultat exceptionnel (- 99,2 %, soit une baisse de 6,6 M€), après la reprise, en 2017, d'une provision pour risque fiscal,
- et une augmentation de l'IS (+ 6,3 %, soit + 3,7 M€).

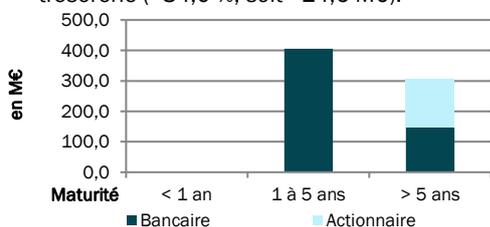
Endettement financier net

730,7 M€

+ 0,7 %

La quasi-stabilité de l'endettement financier net s'explique par :

- une baisse de la dette brute de 9,9 M€, avec le remboursement du solde de la dette CNA (10,0 M€),
- compensée par une importante baisse de la trésorerie (- 84,0 %, soit - 14,6 M€).



Investissements

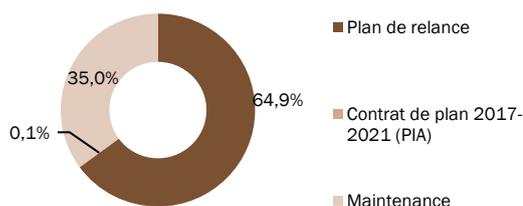
85,1 M€

+ 59,9 %

Les investissements ont augmenté de 31,9 M€.

Les investissements réalisés en 2018 ont été principalement réalisés dans le cadre du plan de relance et comprennent notamment les travaux du viaduc de Guerville et l'élargissement d'une section de l'A13.

Le reste des investissements concerne des opérations de renouvellement ou de maintenance, en particulier des chaussées.



Dividendes versés

121,6 M€

+ 23,1 %

Le dividende versé en 2018 par SAPN correspond intégralement au résultat de l'exercice 2017.

Compte de résultat simplifié (en M€ courants)		
	2017	2018
CHIFFRE D'AFFAIRES	408,4	421,4
Recettes de péage	393,4	405,9
% Évolution	-	3,2%
Revenus des activités annexes	15,0	15,6
AUTRES REVENUS D'EXPLOITATION	2,9	3,4
CHARGES D'EXPLOITATION (hors amortissements)	-115,8	-121,0
Achats et charges externes (1)	-38,8	-42,2
Charges de personnel (2)	-31,3	-34,5
Impôts et taxes	-45,8	-44,3
Autres charges d'exploitation	0,0	0,0
EBITDA	295,5	303,8
Marge d'Ebitda (%)	72,4%	72,1%
Amortissements et provisions (3)	-87,6	-90,3
EBIT	207,9	213,5
PRODUITS FINANCIERS	1,0	0,8
Dividendes reçus	0,0	0,0
CHARGES FINANCIERES	-34,6	-34,5
Charges financières sur emprunts	-34,6	-34,5
RESULTAT FINANCIER	-33,5	-33,7
RESULTAT COURANT AVANT IMPOTS	174,4	179,8
RESULTAT EXCEPTIONNEL	6,6	0,1
Impôt sur les sociétés	-59,4	-63,1
RESULTAT NET	121,6	116,8
Marge nette (%)	29,8%	27,7%
Flux de trésorerie (en M€ courants)		
OPERATIONS D'INVESTISSEMENT	-54,0	-80,6
Acquisition d'immobilisations	-53,2	-85,1
OPERATIONS DE FINANCEMENT	-92,7	-131,6
Dividendes versés	-98,8	-121,6
Subventions d'investissement reçues	6,1	0,0
Émission de nouveaux emprunts	0,0	0,0
Remboursement d'emprunts	0,0	-10,0
Opérations en capital	0,0	0,0
Bilan simplifié (en M€ courants)		
ACTIF	1 333,6	1 305,2
Actifs corporels et incorporels immobilisés (4)	1 247,0	1 237,4
PASSIF	1 333,6	1 305,2
Capitaux propres	468,3	462,4
Autres fonds propres	0,0	0,0
Provisions pour risques et charges	26,0	25,3
Emprunts et dettes financières	743,4	733,5
Endettement financier net	726,0	730,7

(1) : Y compris redevance domaniale

(2) : Y compris participation et CICE

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

(4) : Hors immobilisations financières





Longueur du réseau
67,5 km
Principale autoroute
A43
Durée de concession
1993 – 2050



Spécificités

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

Éléments de contexte

- Les évolutions des tarifs de péage au 1^{er} février 2018 pour la concession de l'autoroute A43 sont de :
 - + 0,87 % pour la classe 1,
 - + 0,83 % pour la classe 2,
 - + 0,99 % pour la classe 3,
 - + 1,01 % pour la classe 4,
 - + 0,59 % pour la classe 5.

Faits marquants 2018

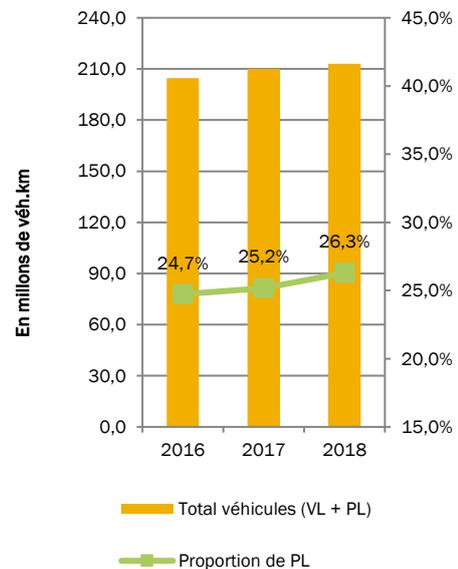
- La société a bénéficié d'un report de trafic (notamment PL) en provenance du Tunnel du Mont-Blanc, ce dernier ayant fait l'objet de travaux sur une partie de la dalle, ayant entraîné sa fermeture partielle.
- La société a été faiblement impactée par le mouvement social des « gilets jaunes ».

Trafic 2018

Trafic moyen
9 254 véh./jour

Évolution 2018 / 2017
+ 1,3 %

+ 0,0 % + 5,1 %



Chiffre d'affaires

44,5 M€

+ 2,5 %

L'évolution du CA péage de 2,9 % s'explique notamment par :

- la croissance globale du trafic payant de 1,3 %,
- la hausse moyenne de 0,9 % des TKM sur l'année.



EBITDA

20,3 M€

- 7,3 %

La diminution de l'EBITDA s'explique par une progression soutenue des charges d'exploitation, avec :

- une forte progression des charges de personnel (+ 28,6 %, soit + 2,6 M€), en raison de l'augmentation i/ des dépenses d'intéressement, d'abondement de plan d'épargne et de participation (+ 1,6 M€, en lien principalement avec une régularisation sur l'exercice de la participation des salariés pour les exercices 2012 à 2016), ii/ des charges sociales (+ 0,7 M€, en lien avec les charges d'intéressement et la régularisation de la participation des salariés) et iii/ dans une moindre mesure des salaires (+ 0,2 M€),
- une stabilité des impôts et taxes et une légère baisse des achats et charges externes (- 1,1 %, soit - 0,1 M€).

EBIT

- 12,1 M€

- 4,3 %

- L'EBIT, qui ne prend pas en compte la subvention d'équilibre de 19,9 M€ versée par le FDPITMA, est négatif à hauteur de - 12,1 M€.
- L'évolution de l'EBIT moins dégradée que celle de l'EBITDA s'explique par une diminution des dotations aux amortissements (- 2,1 %, soit - 0,7 M€). Si l'amortissement de caducité progresse de façon mécanique de 1,5 %, les dotations techniques sur les biens renouvelables retraitées des dotations exceptionnelles diminuent sensiblement (- 9,3 %).

Endettement financier net

Non applicable

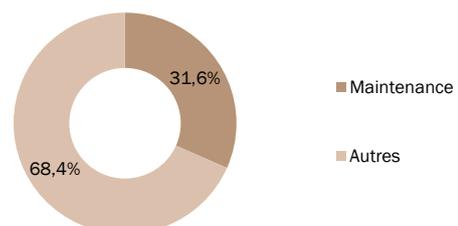
Investissements

16,4 M€

+ 2,4 %

Les principaux investissements sur l'A43 au cours de l'exercice ont concerné :

- la reconstruction du viaduc du Charmaix,
- la fin des travaux de la réparation du viaduc de Fourneaux,
- des réfections de chaussées sur la rampe d'accès au tunnel du Fréjus,
- diverses opérations de renouvellement et de maintenance.



Dividendes versés

Non applicable

Compte de résultat simplifié (en M€ courants)		2017	2018
CHIFFRE D'AFFAIRES		43,4	44,5
Recettes de péage		41,5	42,7
% Évolution		-	2,9%
Revenus des activités annexes		1,9	1,8
AUTRES REVENUS D'EXPLOITATION		0,6	0,4
CHARGES D'EXPLOITATION (hors amortissements)		-22,1	-24,6
Achats et charges externes (1)		-9,0	-8,9
Charges de personnel (2)		-9,1	-11,7
Impôts et taxes		-4,0	-4,0
Autres charges d'exploitation		0,0	0,0
EBITDA		21,9	20,3
Marge d'Ebitda (%)		50,5%	45,6%
Amortissements et provisions (3)		-33,5	-32,4
EBIT		-11,6	-12,1

Flux de trésorerie (en M€ courants)

OPERATIONS D'INVESTISSEMENT	16,0	16,4
------------------------------------	-------------	-------------

(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)

Directeur de la publication : Bernard Roman
Pilotage et coordination : Jennifer Siroteau, Céline Vidal
Auteurs et contributeurs : Tanguy L'Honorêt, Victor Picard, Augustin Taufflieb
Impression : Imprimerie de la Direction de l'information légale et administrative en 150 exemplaires.

Dépôt légal : décembre 2019 - **ISSN** : 2678-4696

L'édition 2018 du rapport annuel sur la synthèse des comptes des concessions autoroutières est consultable en ligne sur le site arafer.fr

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.