

Rapport annuel

Synthèse des comptes des concessions autoroutières

Exercice 2016



arafer

autorité de régulation des activités
ferroviaires et routières

Synthèse des comptes des concessions autoroutières pour l'exercice 2016

Propos liminaire

Ce deuxième rapport de l'Autorité en application des dispositions du code de la voirie routière s'inscrit dans la continuité du précédent exercice. Sa vocation demeure donc 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 2016, une articulation autour de deux grands éléments : une synthèse présentant les grandes tendances sectorielles nécessairement liées à celles des sociétés « historiques » compte tenu de leur prépondérance et une synthèse par société dont l'objectif est de proposer les principales évolutions de l'année écoulée.

Pour cette seconde partie, si la philosophie de l'exercice demeure inchangée, l'Autorité a souhaité proposer un contenu modifié et enrichi par rapport à l'exercice précédent. Ainsi, certains agrégats financiers sont davantage mis en avant et les principaux éléments expliquant leurs variations sont présentés. Comme l'année passée, ces « fiches » n'ont toutefois pas vocation à proposer une analyse détaillée de la situation financière de chaque société. Il convient donc de souligner, une nouvelle fois, la limite attachée à l'analyse des comptes d'un exercice particulier, dans la mesure où les concessions s'inscrivent, par construction, sur la durée.

Ces analyses reposent sur les données recueillies auprès des sociétés dans le cadre du nouveau dispositif de collecte. Celui-ci, tirant les enseignements du premier exercice effectué en 2016 et notamment des réponses à la consultation publique dont il a fait l'objet, a permis de rendre plus efficace l'élaboration de ce document. Il convient néanmoins de rappeler que l'analyse menée par l'Autorité reste contingente de la qualité des données transmises et du respect des délais de transmission par les sociétés.

SYNTHÈSE	03	
01		
Introduction	05	
02		
Faits marquants de l'exercice 2016	07	
Évolution du trafic autoroutier	07	
Évolution des tarifs de péage	12	
Modifications du réseau concédé	15	
Adoption d'avenants aux contrats existants	15	
Intégration de nouvelles sections au réseau autoroutier concédé	16	
Extensions du réseau concédé	16	
03		
Synthèse annuelle des comptes des concessionnaires	17	
Objet de la synthèse et précisions méthodologiques	17	
Éléments agrégés du secteur	18	
Éléments par société	30	
		CONCLUSION
		31
		04
		Annexes
		32
		Annexe 1 : Cadre juridique des concessions autoroutières
		33
		Annexe 2 : Historique du secteur
		34
		Annexe 3 : Détail des composantes des hausses tarifaires
		35
		Annexe 4 : Synthèse des comptes - Méthodologie
		37
		Agrégats secteur
		37
		Fiches sociétés
		38
		Glossaire des principaux termes
		39
		Annexe 5 : Fiches par société
		45

SYNTHESE

La loi n° 2015-990 du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques a confié à l'Autorité de nouvelles missions dans le secteur autoroutier concédé.

Ce second rapport, établi en application de l'article L. 122-9 du code de la voirie routière, présente une synthèse des comptes des concessionnaires pour l'exercice 2016, complétée d'un éclairage sur les hausses des tarifs de péage autoroutier intervenues au 1^{er} février 2016.

2016, année de la mise en place d'une nouvelle gouvernance du secteur autoroutier concédé

L'année 2016 a été marquée par la mise en place effective de la nouvelle gouvernance du secteur autoroutier concédé issue de la loi n° 2015-990 du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques, confiant notamment à l'Autorité les missions de « *veiller au bon fonctionnement des tarifs de péage* ». C'est dans ce cadre que l'Autorité a produit, et publié le 9 décembre 2016, sa première synthèse des comptes des concessionnaires, à laquelle le présent document succède.

La loi lui a également confié la mission d'émettre un avis sur tout projet de nouveau contrat de concession et sur tout projet d'avenant à un contrat existant dès lors que celui-ci a un impact sur la durée ou le niveau des tarifs de péages. Saisie par le Gouvernement, l'Autorité a ainsi rendu, le 19 octobre 2016, son premier avis sur le projet de contrat de concession d'autoroute reliant Lyon à St-Etienne.

Synthèse des comptes des concessionnaires pour l'exercice 2016

Dans la continuité de l'exercice 2015, l'Autorité a pris le parti de présenter cette synthèse en deux volets : une vision de l'ensemble du secteur, reposant sur l'analyse de certains agrégats financiers, et une vision détaillée par société, dans un jeu de fiches annexées au présent rapport. Dans les deux cas, cette approche s'appuie sur les données transmises par les sociétés concessionnaires à l'Autorité en application de sa décision n° 2017-047 du 24 mai 2017.

Le secteur autoroutier a connu en 2016 une croissance de 4,5 % de son chiffre d'affaires, qui atteint 9,8 Md€. Cette croissance est principalement portée par celle du produit des péages (+ 4,9 %), qui constitue 97 % de l'ensemble du chiffre d'affaires du secteur. L'évolution des recettes de péage est elle-même essentiellement portée par le dynamisme très marqué du trafic en 2016 (+ 3,3 %), la croissance du trafic PL (+ 4,2 %) étant plus dynamique que celle du trafic VL (+ 3,2 %), et, de manière plus réduite, par les hausses tarifaires appliquées en 2016 (+ 1,2 % en moyenne à l'échelle du secteur).

Parallèlement, les charges d'exploitation (hors amortissements) ont progressé à un rythme équivalent (+ 4,6 %), qui s'explique par une forte croissance des achats et charges externes (+ 9,6 %) et des impôts et taxes (+ 9,9 %) atténuée par une diminution des charges de personnel (- 4,5 % pro forma 2015). La croissance des impôts et taxes est essentiellement imputable à la comptabilisation, pour la première fois en 2016, de la contribution volontaire exceptionnelle (CVE), en application de l'accord conclu le 9 avril 2015 entre l'Etat et les sept sociétés concessionnaires historiques privées¹. Ces évolutions se traduisent par une stabilisation de la marge d'EBITDA² (ce dernier s'élevant à 7,0 Md€).

L'allongement de la durée des principales concessions, consécutif à l'accord conclu sur le plan de relance autoroutier s'était traduit dès 2015 par une réduction des amortissements. La nouvelle diminution des amortissements constatée en 2016 correspond en partie à l'effet, en année pleine,

¹ Synthèse des comptes des sociétés concessionnaires, exercice 2015, p.10

² L'EBITDA (*earnings before interest, taxes, depreciation, and amortization*). Cf. Glossaire.

de ce même phénomène. En outre, la révision des clauses d'indexation des provisions pour maintien en l'état des ouvrages concédés s'est traduite par d'importantes reprises de provisions. Ces deux effets ont eu un impact à la hausse sensible sur le résultat d'exploitation (+ 9,7 %), qui atteint 5,3 Md€. Sous l'effet de la diminution des frais financiers, le résultat net du secteur s'apprécie au final de 25,2 % pour atteindre 2,8 Md€ en 2016.

Dans un second temps, l'Autorité a analysé l'utilisation des flux de trésorerie opérationnels dégagés par l'activité en 2016 (4,4 Md€). Ces derniers, en hausse de 13,0 %, ont principalement permis de financer des dépenses d'investissement – dont le montant (1,3 Md€) augmente de 4% entre 2015 et 2016 – et de distribuer aux actionnaires des dividendes, dont le montant a fortement augmenté (de 3,3 Md€ en 2015 à 4,7 Md€ en 2016). Cette forte croissance s'explique essentiellement par le versement, par une société concessionnaire, d'un dividende élevé correspondant à une trésorerie thésaurisée lors des deux exercices précédents.

Evolution des tarifs de péage au 1^{er} février 2016

L'ensemble des sociétés concessionnaires a vu ses tarifs de péage augmenter au 1^{er} février 2016³. En moyenne, à l'échelle du secteur, cette augmentation s'est établie à + 1,2 % pour les VL et à + 1,3 % pour les PL, soit + 1,2 % au global. Ces évolutions correspondent à l'application régulière des dispositions des clauses des cahiers des charges liant les sociétés à l'Etat.

Les avenants aux cahiers des charges de neuf sociétés, adoptés le 21 août 2015 et le 29 janvier 2016, matérialisent notamment les modalités de la compensation de la hausse de la redevance domaniale intervenue en 2013, laquelle s'est traduite par une évolution des recettes totales perçues par l'Etat qui sont passées de 200 M€ à 300 M€ par an environ. Pour sept d'entre elles, cette compensation est une des composantes de l'accord conclu avec l'Etat le 9 avril 2015. La compensation de cette hausse est assurée par des hausses spécifiques des tarifs de péage qui s'étalent entre 2016 et 2018.

³ A l'exception des hausses du tunnel Cofiroute A86 qui sont intervenues le 1^{er} janvier 2016.

1. INTRODUCTION

Le présent rapport s'inscrit dans le cadre des articles L. 122-7 et L. 122-9 du code de la voirie routière. Il fournit, au titre de l'exercice 2016 :

- une présentation des principaux événements dans le secteur des autoroutes concédées en 2016 ;
- la synthèse annuelle des comptes des concessionnaires pour l'année 2016 s'articulant autour d'une synthèse sectorielle et de fiches détaillées par société ;
- un éclairage particulier sur les tarifs de péage autoroutier au 1^{er} février 2016.

Le rapport porte sur les 19 contrats de concession autoroutiers conclus par l'Etat en application de l'article L. 122-4 du code de la voirie routière.

En ce sens, l'Autorité n'est pas compétente pour examiner les contrats de concession d'ouvrage d'art conclus en application de l'article L. 153-2 du code de la voirie routière comme par exemple 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 non plus 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 à chaque tunnel⁴. Cependant, compte tenu de l'imbrication des contrats relatifs au tunnel et à l'autoroute pour les sociétés ATMB et SFTRF, l'Autorité a fait le choix d'examiner la situation financière de la société concessionnaire dans son ensemble.

Les principaux éléments du cadre juridique des concessions d'autoroute et un bref historique du secteur sont présentés en annexes 1 et 2 du présent rapport.

Les 18 sociétés actuelles (le cas échéant, les conventions de concession sont spécifiées par société), dont 17⁵ sont concernées par le présent rapport, sont les suivantes :

Tableau 1 : Liste des sociétés concessionnaires d'autoroute au 31/12/2016

Société concessionnaire	Date de début de concession ⁶	Date de fin de concession ⁷
ADELAC (A41 – St Julien en Genevois – Annecy Nord)	27/10/2005	31/12/2060
ALBEA (A150 – Rouen – Le Havre)	28/12/2011	29/12/2066

⁴ 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.

⁵ La société ARCOS n'a pas été incluse dans le périmètre de ce rapport compte tenu d'une mise en service prévisionnelle prévue courant 2020.

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

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

Société concessionnaire	Date de début de concession ⁶	Date de fin de concession ⁷
ALICORNE (A88 – Caen – Le Mans)	22/08/2008	23/08/2063
A'LIENOR (A65 – Pau – Langon)	18/12/2006	19/12/2066
ALIS (A28 – Rouen – Alençon)	29/11/2001	31/12/2067
APRR (Autoroutes Paris - Rhin - Rhône)	19/09/1963	30/11/2035
ARCOS (A355 – Contournement Ouest de Strasbourg)	29/01/2016	29/01/2070
ARCOUR (A19 – Artenay – Montargis)	07/04/2005	31/12/2070
AREA (Autoroutes Rhône Alpes)	05/04/1971	30/09/2036
ASF (Autoroutes du Sud de la France)	13/03/1961	30/04/2036
ATLANDES (A63 – Bordeaux – St Geours de Marenne)	21/01/2011	22/01/2051
ATMB⁸ (A40 – Autoroute Blanche)	15/04/1971	31/12/2050
CEVM (Viaduc de Millau)	08/10/2001	31/12/2079
Cofiroute - Concession interurbaine (Ouest de la France) - Duplex A86 (Tunnel Ile de France)	12/05/1970 25/11/1999	30/06/2034 31/12/2086
Escota (Esterel Côte d'Azur)	21/05/1957	29/02/2032
Sanef (Autoroute du Nord et de l'Est de la France)	25/11/1963	31/12/2031
SAPN (A13 – Autoroute Paris - Normandie)	01/08/1963	31/08/2033
SFTRF⁹ (A43 – Autoroute de la Maurienne)	31/12/1993	31/12/2050

⁸ Hors tunnel du Mont-Blanc

⁹ Hors tunnel du Fréjus

2. FAITS MARQUANTS DE L'EXERCICE 2016

A titre liminaire, il convient de rappeler que 2016 constitue la première année de plein exercice par l'Arafer des compétences qui lui ont été confiées par la loi dans le secteur autoroutier (à compter du 1^{er} février 2016). Elle a eu l'occasion de rendre un premier avis sur le projet de contrat de concession d'autoroute reliant Lyon à St-Etienne (avis n°2016-212 du 19 octobre 2016).

Dans le courant du mois de juillet 2016, le Gouvernement a indiqué envisager un nouveau plan d'investissement sur le réseau autoroutier concédé à hauteur d'environ 800 M€. Cette annonce s'est concrétisée au 1^{er} semestre 2017 par la saisine pour avis de l'Autorité sur sept projets d'avenants aux contrats de concession des sociétés concessionnaires concernées. Les avis de l'Autorité sur les projets de ce plan d'investissement ont été rendus le 17 juin 2017 (avis n°s 2017-049 à 2017-055).

2.1. Evolution du trafic autoroutier

Trafic 2016

+ 3,3 %

 **+ 3,2 %**

 **+ 4,2 %**

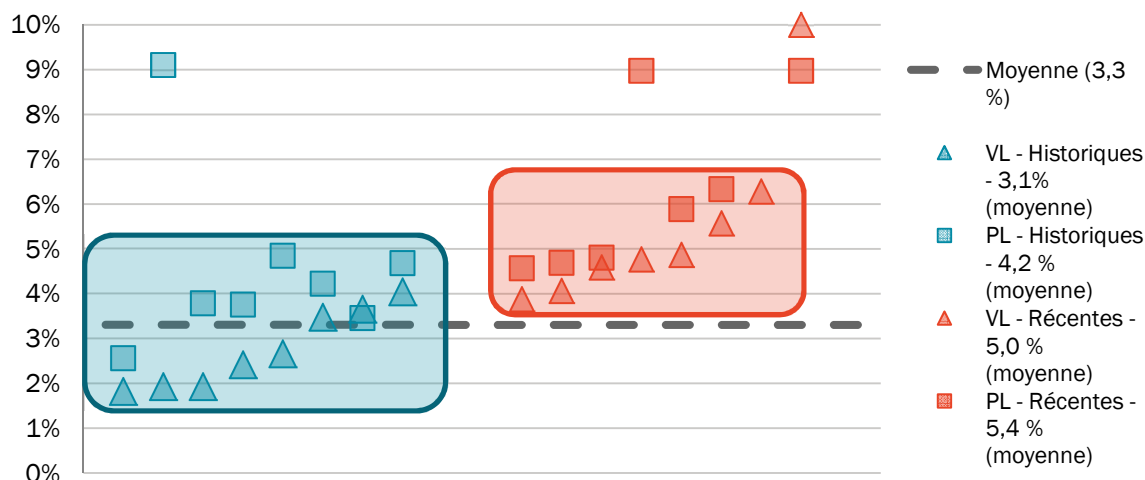
Le trafic sur l'ensemble du réseau autoroutier concédé a connu une progression marquée en 2016, supérieure à l'évolution constatée sur l'année 2015 (+ 2,9 %).

La reprise du trafic poids lourds (PL) se confirme et s'accroît (+ 3,3 % en 2015).

En 2016, les sociétés historiques¹⁰ (APRR, AREA, ASF, ATMB, Cofiroute, Escota, Sanef, SAPN et SFTRF) supportent 97 % du trafic autoroutier national concédé pour 94 % du linéaire. Par conséquent, l'évolution de trafic constatée à l'échelle du réseau historique (+ 3,2 % pour les véhicules légers (VL) et + 4,2 % pour les PL) est très proche des évolutions constatées pour l'ensemble du secteur.

¹⁰ Les sociétés historiques sont entendues comme les sociétés constituées antérieurement à l'obligation découlant des règles communautaires d'attribuer les concessions autoroutières après mise en concurrence et qui a conduit à mettre un terme à la pratique des extensions successives du réseau autoroutier concédé par adossement (adjonction, sans procédure de mise en concurrence, de nouvelles sections autoroutières aux contrats déjà existants). Cette catégorie regroupe donc les sept sociétés concessionnaires ayant progressivement constitué, par cette pratique et depuis les années 1950, des réseaux autoroutiers aujourd'hui matures. Il s'agit des six sociétés ayant fait l'objet d'un processus de privatisation et de Cofiroute. Les deux sociétés à capitaux publics, ATMB et SFTRF, constituées respectivement en 1957 et 1974, sont également entendues comme appartenant à la catégorie des sociétés historiques.

Tableau 2 : Evolution 2015 – 2016 du trafic VL et PL (en véh.km)



Nota : la hausse du trafic PL sur le réseau exploité par la société Alicorne n'est pas représentée

Les sociétés récentes¹¹ ont toutes enregistré, sur leur réseau, des croissances de trafic supérieures à la moyenne nationale. Pour deux de ces sociétés, la croissance de trafic a été particulièrement marquée :

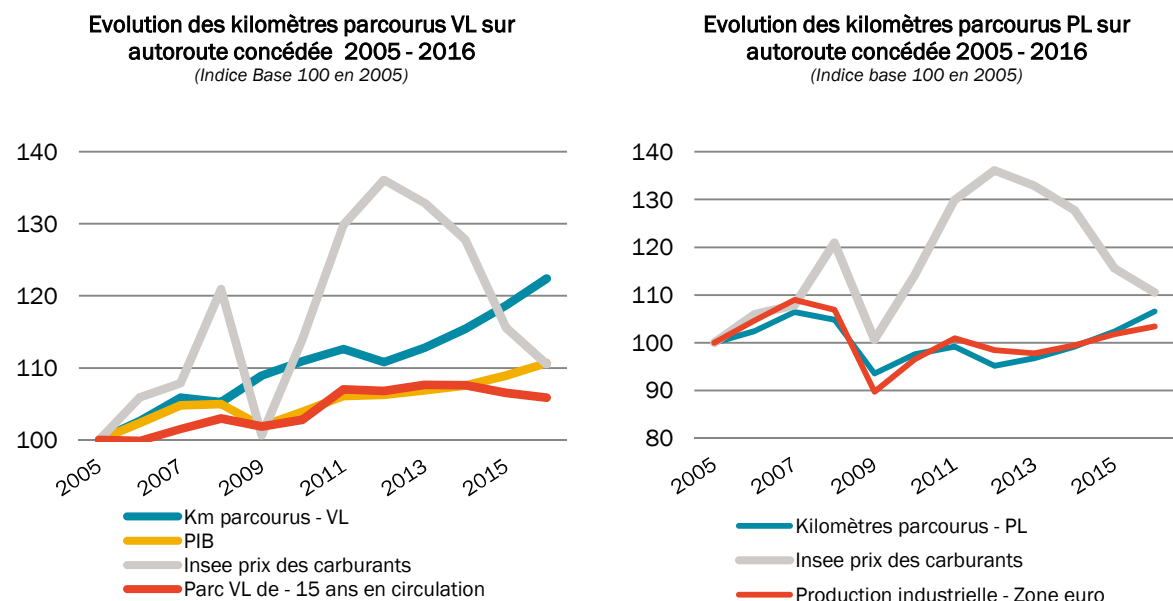
- la société Albea, concessionnaire de l'autoroute A150 mise en service en février 2015, a connu une forte croissance de trafic (l'exercice 2016 constituant la première année d'exploitation en année pleine de l'autoroute A150) ;
- la société Alicorne, concessionnaire de l'autoroute A88, a connu un fort report du trafic poids lourds sur l'autoroute (+ 15,4 %) lié à 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 croissance du trafic autoroutier en 2016 est à comparer à celle des sous-jacents économiques correspondants : le produit intérieur brut français a crû de 1,6 % en 2016, la production industrielle de 0,5 % seulement et les prix des carburants ont baissé de 4,4 %. Structurellement, le trafic poids lourds est fortement corrélé à la production industrielle nationale et européenne. En valeur absolue, le volume de trafic PL en 2016 (13,21 Md km parcourus) a, pour la première fois, dépassé les niveaux de trafic antérieurs à la crise économique de 2008 (13,0 Md km parcourus en 2007). Toutefois, de nouvelles sections d'autoroutes concédées ont été mises en service sur la période. A réseau constant (hors extensions intervenues depuis 2008), le trafic PL moyen sur autoroute concédée reste encore inférieur d'environ 5,4 % au niveau de 2008.

De même, le trafic des véhicules légers est caractérisé par une évolution quasi-continue depuis 2005 et connaît, depuis 2012, une croissance annuelle moyenne de 2,5 % malgré la stagnation, sur cette même période, du parc de véhicules légers en circulation. La diminution, forte et continue depuis 2012 du prix des carburants (- 5,1 % par an en moyenne) explique partiellement ce dynamisme de la demande de transport sur les autoroutes.

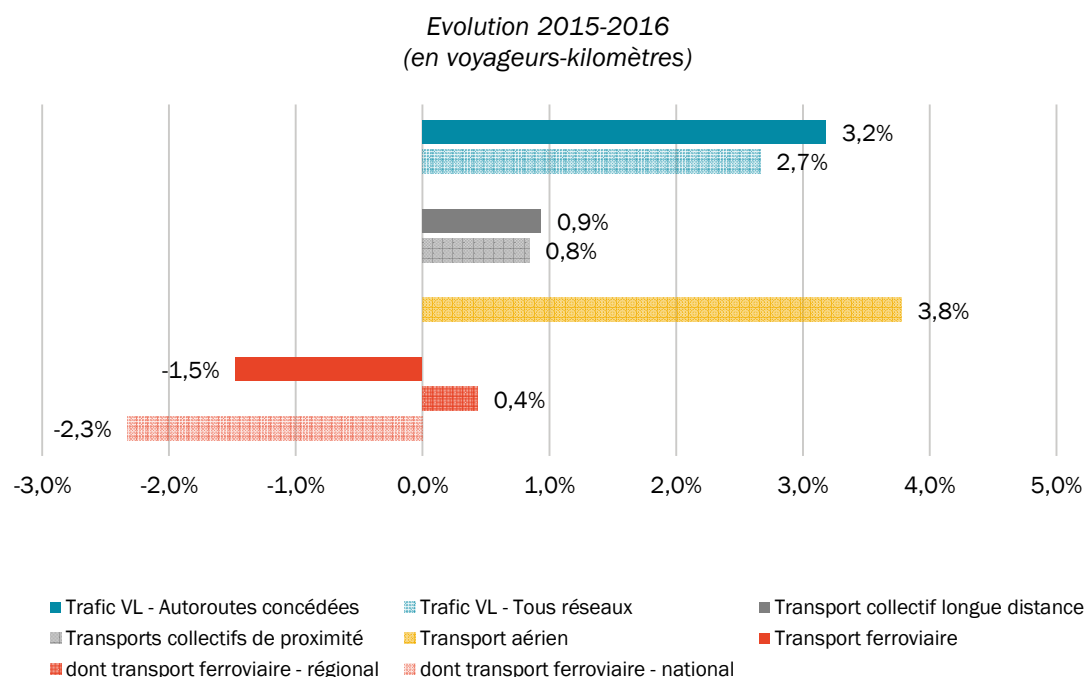
¹¹ Les sociétés récentes (ADELAC, Albea, Alicorne, Alienor, Alis, Arcour, Atlandes et CEVM) sont entendues comme les sociétés constituées postérieurement à la décision du Conseil d'Etat du 20 février 1998. Leurs contrats de concession ont fait l'objet d'une procédure de mise en concurrence par appel d'offres et ne portent en général que sur une unique section autoroutière.

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



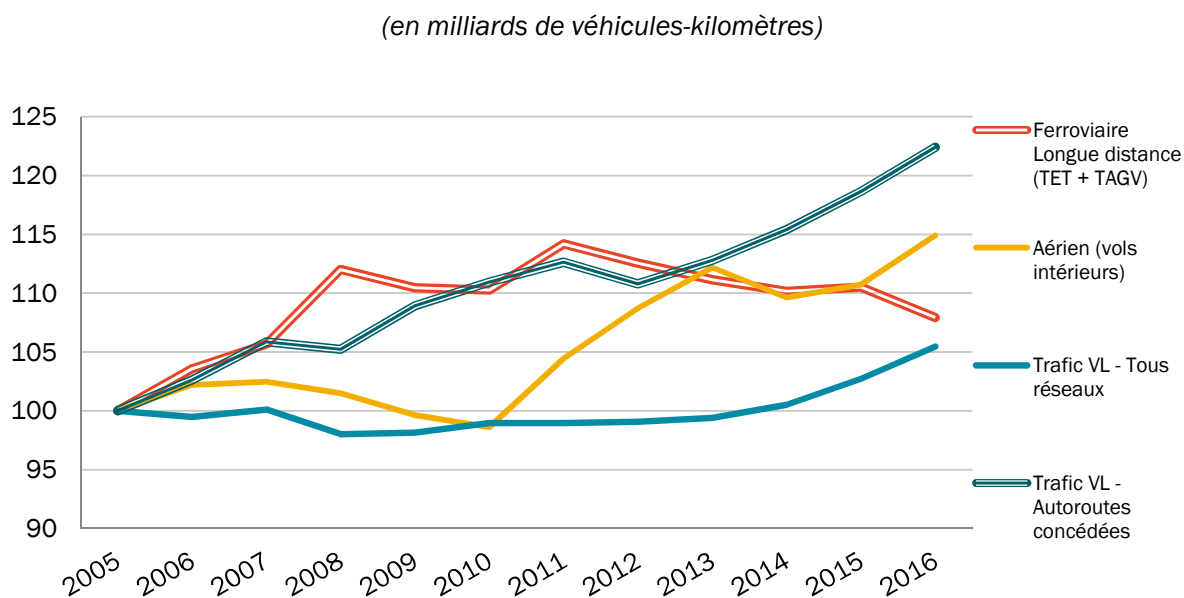
Source - ASFA - Chiffres clés

Tableau 4 : Evolution du transport de voyageurs sur d'autres réseaux et pour d'autres modes de transport



Source : Comptes des Transports en 2016

Tableau 5 : Evolution 2005-2016 - Traffics de voyageurs longue distance

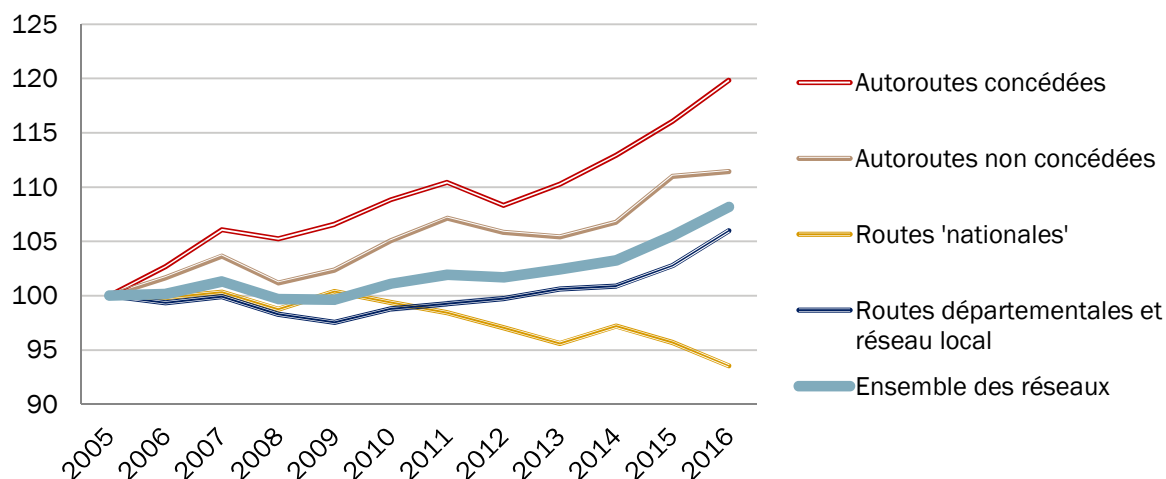


Source : Comptes des Transports en 2016

Le dynamisme du trafic sur autoroutes concédées en 2016 est à mettre en perspective avec la croissance du trafic sur les autres réseaux routiers, qui a également connu une hausse marquée sur la même période (+ 2,7 %) et de l'extension progressive du réseau concédé. La croissance du transport individuel de voyageurs est plus marquée sur le réseau autoroutier que sur l'ensemble de la voirie nationale, s'inscrivant dans une tendance globale déjà constatée. En effet, le réseau autoroutier en général et le réseau autoroutier concédé en particulier bénéficient historiquement d'un dynamisme plus marqué du trafic que les autres réseaux, comme l'illustre le tableau 6.

Tableau 6 : Evolution du trafic sur d'autres réseaux routiers – Toutes classes

(en milliards de véhicules-kilomètres)



Source : Comptes des Transports en 2016

2.2. Evolution des tarifs de péage

Evolution tarifaire 2016

+ 1,2 %

 **+ 1,2 %**

 **+ 1,3 %**

En moyenne, les tarifs ont augmenté, en 2016 au 1^{er} janvier ou au 1^{er} février, de 1,24 %, dont 1,23 % pour les VL et 1,29 % pour les PL.

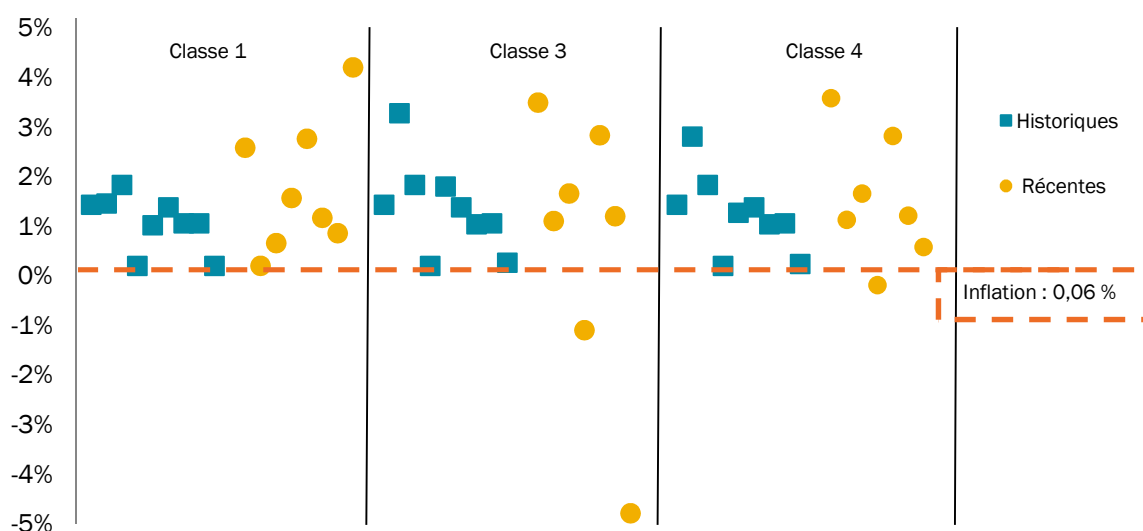
L'évolution est légèrement plus dynamique concernant les réseaux historiques (1,23 % et 1,30 % respectivement pour les VL et les PL) que pour les autoroutes exploitées par des sociétés récentes (1,14 % et 0,87 %). Ces hausses sont à rapprocher d'une évolution de l'inflation de référence de 0,06 % (IPC hors tabac d'octobre 2014 à octobre 2015).

Cette hausse moyenne¹² présente 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 différents (inflation, TPO1, TPO9, constante, etc.) et pondérés de manière différente d'une société à l'autre. Par ailleurs, si la loi d'évolution tarifaire est fixée initialement dans les contrats pour toute la durée de la concession, celle-ci peut faire l'objet d'amendements ponctuels pour quelques années en application d'un ou plusieurs avenants successifs aux contrats de concessions.

Deux sociétés ont connu des évolutions tarifaires négatives pour les véhicules de classes 3 (Atlantes et Albea) et 4 (Albea), hors prise en compte des modulations tarifaires appliquées en fonction de la norme européenne d'émission (norme Euro) des véhicules. Ces évolutions négatives correspondent à un mécanisme de compensation de trop-perçus sur la période tarifaire précédente.

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

Tableau 7 : Dispersion des évolutions tarifaires 2015-2016 par classe



Pour la plupart des sociétés, la hausse intervenue au 1^{er} février 2016 résulte de la simple application de la loi d'évolution tarifaire initialement prévue au contrat. Le tableau suivant présente pour ces sociétés la valeur de cette hausse pour les véhicules de classe 1 (voiture particulière).

¹² 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 permettant de refléter l'importance relative de chacune de ces sociétés dans le trafic global.

Tableau 8 : Hausse effective¹³ des tarifs (de classe 1) de péage en 2016 pour les contrats sans hausse additionnelle spécifique

Société	Hausse 2016
ALBEA	1,37 %
ADELAC	2,38 %
ALICORNE	0 %
A'LIENOR	0,46 %
ALIS	2,56 %
ARCOUR	0,97 %
Cofiroute A86	2,91 %
ATMB (A40 – Autoroute Blanche)	0,06 %
SFTRF (A43 – Autoroute de la Maurienne)	0 %

Source : DGITM/GRA (comité des usagers du 26 janvier 2016)

Pour les autres sociétés, des hausses spécifiques contractualisées par avenant viennent s'ajouter à celles résultant de l'application de la loi d'évolution prévue initialement par chaque contrat sur la durée de la concession.

Les hausses intervenues au 1^{er} février 2016 correspondent au financement des investissements prévus dans les « contrats de plan »¹⁴ et/ou à la première partie de la compensation de la hausse de la redevance domaniale (RD) intervenue en 2013 et validée dans le cadre des avenants aux contrats de 2015 matérialisant l'adoption du « plan de relance autoroutier » et de l'accord du 9 avril 2015.

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

¹³ On distingue la hausse tarifaire « théorique », celle que la SCA est en droit d'appliquer conformément à son contrat, de la hausse « effective », celle effectivement appliquée par les sociétés. 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 Sur les contrats de plan, voir annexe 1 « Cadre juridique des concessions autoroutières »

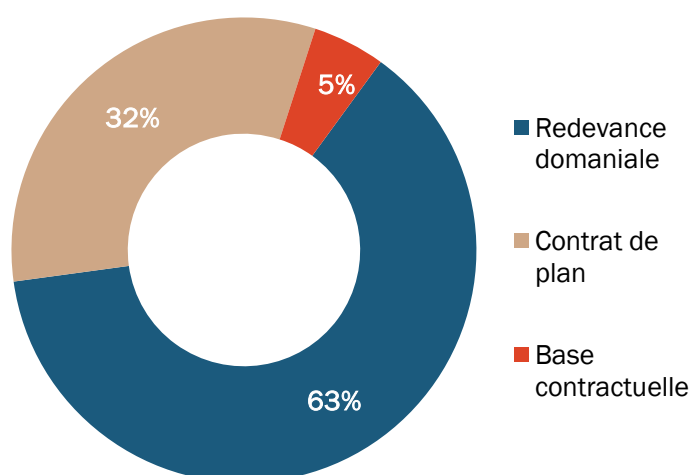
Tableau 9 : Hausses des tarifs de péage en 2016 pour les contrats prévoyant des compensations spécifiques

Société	Hausse 2016
APRR	1,23 %
AREA	1,26 %
ASF	1,63 %
ATLANDES	2,86 %
CEVM (Tarif été)	4,26 % et extension d'un mois de la période d'application du tarif « été »
Cofiroute (Interurbain)	0,82 %
ESCOTA	1,18 %
Sanef	0,86 %
SAPN	0,86 %

Source : DGITM/GRA (comité des usagers du 26 janvier 2016) et contrats des sociétés concessionnaires

Compte tenu de la faible hausse de l'inflation en 2016 (+ 0,06 %), les hausses des tarifs de péage appliquées au 1^{er} février 2016 pour ces neuf sociétés sont la résultante, à hauteur de 95 % en moyenne, de hausses spécifiques négociées dans le cadre d'avenants aux contrats de concession.

Tableau 10 : Contribution des différentes composantes de la loi tarifaire à la hausse des tarifs de péage en 2016 pour les contrats prévoyant des compensations spécifiques



Source : contrats des sociétés concessionnaires

Pour ces neuf sociétés (représentant 93% de la longueur du réseau), les hausses de tarifs de péage sont dues pour 63 % à la compensation de la hausse de la redevance domaniale.

2.3. Modifications du réseau concédé

2.3.1. Adoption d'avenants aux contrats existants

Depuis le 1^{er} février 2016, l'Autorité est saisie de tout projet de modification des conventions de délégation existantes, dès lors que celui-ci a un impact sur les tarifs de péage ou la durée de la concession. A cet égard, elle constate que trois avenants ont été adoptés le 29 janvier 2016 et, n'ont, par conséquent, pas été soumis à son appréciation.

a. L'allongement de la durée de la concession d'APRR pour intégrer le tunnel Maurice Lemaire (TML)

La société APRR était jusqu'en 2015, titulaire de deux contrats de concession distincts : un premier pour son réseau autoroutier (avec une fin de concession prévue au 31 janvier 2035) et un second pour le Tunnel Maurice Lemaire (TML) situé dans les Vosges (avec une fin de concession prévue au 31 décembre 2068). Par décret en date du 29 janvier 2016, ces deux contrats ont été fusionnés en un seul.

L'objectif de cette fusion est notamment de permettre une baisse significative des tarifs appliqués au tunnel en vue de le rendre de nouveau attractif, notamment pour les poids lourds¹⁵, et de permettre la prise en charge par APRR du financement de travaux destinés à améliorer l'accès au tunnel (aménagement de la RN 59). Le déficit de recettes dû à la baisse des tarifs et au raccourcissement de sa période de perception ainsi que le financement desdits travaux sont compensés par l'allongement de 10 mois de la période de perception des recettes de péage sur le réseau autoroutier. La date d'échéance de la concession d'APRR a donc été repoussée au 30 novembre 2035 par décret du 29 janvier 2016.

b. Hausses tarifaires au profit de la société Atlandes en vue de compenser la hausse de la redevance domaniale

La hausse de la redevance domaniale, telle qu'elle résulte du décret n°2013-436 du 28 mai 2013, s'est traduite par une charge supplémentaire pour la société Atlandes. En vue de compenser cette charge nouvelle, et par symétrie avec les sociétés concessionnaires historiques privées, la société Atlandes a bénéficié, par avenant en date du 29 janvier 2016, de hausses tarifaires supplémentaires de 0,62 %, 0,25 % et 0,40 % respectivement sur les années 2016, 2017 et 2018.

c. Hausses tarifaires au profit de la société CEVM en vue de compenser la hausse de la redevance domaniale et l'intégration de l'aire de repos du viaduc de Millau

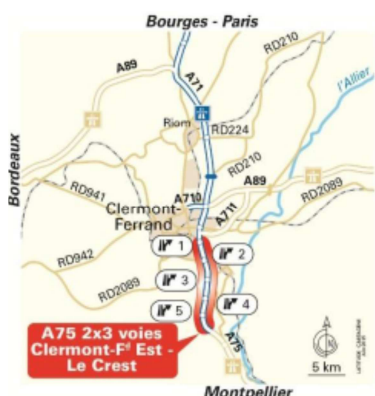
L'aire de repos du viaduc de Millau a été intégrée au contrat de concession de CEVM, ce qui se traduit par des charges supplémentaires pour la société, afférentes à l'entretien de cette aire et la mise en œuvre d'un programme de rénovation à réaliser au plus tard le 30 juin 2017. CEVM a également été concernée par la hausse de la redevance domaniale, telle qu'elle résulte du décret n°2013-436 du 28 mai 2013.

En vue de compenser ces charges nouvelles, la société a bénéficié, par avenant en date du 29 janvier 2016, de hausses tarifaires supplémentaires au travers d'une majoration de l'évolution du tarif « hors été » et l'extension de la période tarifaire « été » d'un mois supplémentaire.

¹⁵ Les tarifs du TML avaient connu une hausse significative à la suite de travaux de mise aux normes intervenus entre 2004 et 2008, ayant conduit à un report du trafic PL sur la voirie départementale à travers les massifs vosgiens.

2.3.2. Intégration de nouvelles sections au réseau autoroutier concédé

a. L'intégration de sections de l'A75 et de la RN 79 au réseau APRR



Dans le cadre du plan de relance autoroutier et conformément à l'avenant approuvé le 21 août 2015, l'année 2016 a vu la reprise en exploitation par la société APRR de :

- une section de 10,5 km de l'A75 entre Clermont-Ferrand Est (A71) et Le Crest le 17 mai 2016 qui fera l'objet d'un élargissement à 2x3 voies à l'horizon 2021 ;
- une section de 2 km de la RN79 (future A406) entre Varennes-lès-Mâcon et la gare TGV de Mâcon-Loché, qui fera l'objet d'une mise aux normes autoroutières à l'horizon 2020.

Source : Société APRR

b. L'intégration de l'A480 au réseau AREA



Dans le cadre du plan de relance autoroutier et conformément à l'avenant approuvé le 21 août 2015, l'année 2016 a vu la reprise en exploitation par la société AREA d'une section de 2,5 km de l'A48 et de 12,5 km de l'A480 qui fera l'objet d'une mise à niveau et d'un élargissement partiel à 2x3 voies à l'horizon 2022.

Source : Société AREA

c. L'intégration de la traversée autoroutière de Toulon au réseau ESCOTA



Dans le cadre du plan de relance autoroutier et conformément à l'avenant approuvé le 21 août 2015, l'année 2016 a vu la reprise en exploitation par la société ESCOTA de 11 kilomètres d'autoroutes urbaines assurant la traversée autoroutière de Toulon, composée d'une section de 2,2 km de l'A50, du tunnel de Toulon et d'une section de 6,8 km de l'A57. Cette dernière section fera l'objet d'un élargissement à 2x3 voies à l'horizon 2025.

Source : Société Escota

2.3.3. Extensions du réseau concédé

Aucune section nouvelle n'a été mise en service en 2016.

3. SYNTHÈSE ANNUELLE DES COMPTES DES CONCESSIONNAIRES

3.1. Objet de la synthèse et précisions méthodologiques

L'article L. 122-9 du code de la voirie routière dispose que l'Autorité doit publier annuellement une « synthèse des comptes des concessionnaires ». Pour ce faire, l'Autorité a fait le choix de procéder à deux types d'analyse : la première, reposant sur les agrégats financiers les plus significatifs, porte sur le secteur autoroutier dans son ensemble ; la seconde repose sur une analyse synthétique par société.

Il convient de souligner que cette partie du rapport n'a pas vocation à faire l'analyse de l'évolution de l'économie générale des conventions de délégation. Cette analyse sera effectuée dans le cadre du rapport quinquennal de l'Autorité sur l'évolution de l'économie générale des conventions de délégation prévu par l'article L. 122-9 du code de la voirie routière. En ce sens, cette partie constitue une synthèse « éclairée » des comptes des sociétés. Comme anticipé dans la précédente synthèse, des évolutions méthodologiques ont été nécessaires pour l'élaboration de la synthèse du présent exercice et de ce fait ne permettent pas, notamment pour les fiches par société, de présenter certaines données avec une antériorité supérieure à un an.

Pour proposer une vision sectorielle, l'Autorité s'est principalement appuyée sur les comptes consolidés, notamment lorsqu'une SCA est filiale d'une autre (cas d'ESCOTA pour ASF par exemple) et sur les études financières qu'elle collecte (cf. ci-dessous) lorsqu'il n'y a pas de consolidation. Si cette approche revêt nécessairement des limites, elle permet, appliquée de manière identique aux années 2015 et 2016, d'étudier la variation de ces agrégats.

Pour élaborer les fiches par société, l'Autorité s'est appuyée sur les études financières communiquées par les sociétés en application de sa décision n°2017-047. Cette décision a mis à jour le cadre de collecte des données pour tenir compte des difficultés rencontrées par les sociétés lors du précédent exercice. Ces études ont ainsi pour objectif de proposer un cadre homogène à l'ensemble des sociétés. Le format des fiches présentées n'est donc pas celui des comptes sociaux mais celui, harmonisé par l'Autorité, de l'étude financière figurant dans la décision n°2017-047. Compte tenu de ces évolutions, certains agrégats financiers 2015 présentés dans la précédente synthèse sont susceptibles de différer par rapport à ceux présentés, pour la même année 2015, dans le présent document.

En tout état de cause, il convient de souligner que des écarts avec les éléments financiers publiés par les sociétés peuvent exister (notamment sur la notion d'EBITDA, pour laquelle il n'existe aucune définition comptable, 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.

Bien que devant respecter un format mis à jour fin mai 2017 pour un envoi au 1^{er} juillet, la majorité des sociétés a fourni les études financières dans les délais impartis et conformément au cadre prévu. Cependant l'analyse menée par l'Autorité reste contingente de la qualité des données transmises et du respect des délais de transmission par les sociétés. L'Autorité ne peut que constater que des améliorations sont encore possibles sur ces deux points pour certaines sociétés.

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'endettement. 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.

3.2. Eléments agrégés du secteur

**Chiffre
d'affaires**

9,8Md€

+ 4,5 %

Le chiffre d'affaires des sociétés concessionnaires d'autoroutes est essentiellement composé (97 %) des recettes de péages (environ 1/3 issu de la circulation des PL et 2/3 de celle des VL).

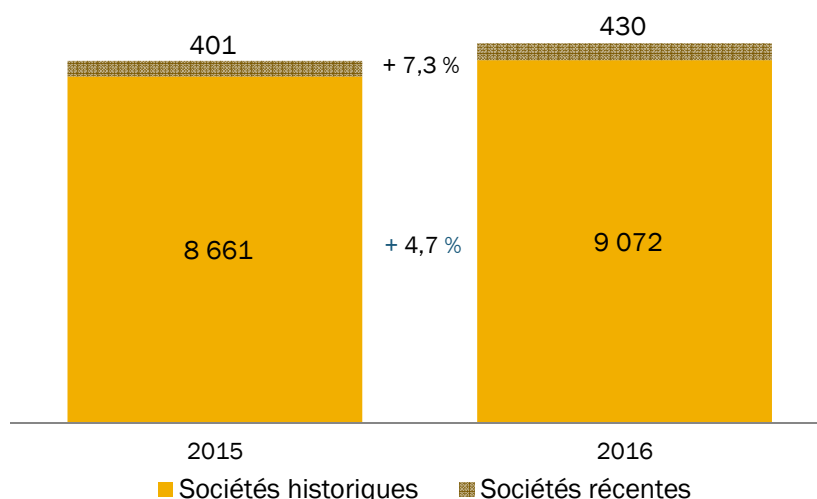
Il est également composé (2 %) des « redevances d'installations commerciales » dont s'acquittent notamment les gestionnaires d'aires de services (distribution de carburant, restauration,...), les opérateurs de télécommunication (location ou redevance pour l'utilisation des fibres et pylônes le long des voies) et de produits annexes (1 %) extérieurs aux contrats de concession mais consolidés par certains concessionnaires dans leurs comptes.

Le chiffre d'affaires du secteur a crû, au global, de 4,5 % entre 2015 et 2016. Cette hausse se décompose en :

- une hausse de 4,9 % du produit des péages qui s'explique essentiellement par le dynamisme du trafic en 2016 (+ 3,3 %), notamment le trafic des poids lourds (+ 4,2 %) mais aussi par les hausses tarifaires appliquées par les sociétés concessionnaires en application de leurs contrats respectifs (+ 1,2 % en moyenne). L'évolution du chiffre d'affaires intègre également des effets, non mesurables à l'échelle du secteur, liés à la structure tarifaire des réseaux autoroutiers et des remises abonnés¹⁶.
- une diminution marquée (- 5,3 %) des revenus des activités annexes.

Les recettes de péages des sociétés récentes ont crû de 7,3 % en 2016 contre 4,7 % pour les sociétés historiques. Outre l'évolution constatée du trafic, plus soutenue sur les réseaux de ces sociétés que pour les réseaux historiques, cet écart s'explique par le dynamisme tarifaire prévu dans les contrats de concession de certaines d'entre elles.

Tableau 11 : Evolution des recettes de péages des sociétés concessionnaires (en M€)



¹⁶ L'effet « structure tarifaire » s'explique par la forte hétérogénéité historique des tarifs kilométriques selon les différentes sections de chacun des réseaux concédés : une même évolution de trafic n'a donc pas le même impact sur le chiffre d'affaires selon qu'elle est constatée sur une section fortement ou faiblement tarifée. Les remises abonnés, qui concernent essentiellement les poids lourds, sont sujettes à des variations importantes en fonction des évolutions des politiques d'abonnements décidées par chacune des sociétés.

EBITDA

7,0 Md€

+ 4,6 %

L'EBITDA représente le résultat de l'activité avant prise en compte de sa politique de financement (par endettement ou fonds propres), de sa politique d'investissement (amortissements) et de la fiscalité sur les sociétés. Il ne représente toutefois pas un indicateur comptable normé mais est couramment utilisé par les analystes financiers. Il s'approche de la notion comptable en norme française d'excédent brut d'exploitation.

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

L'EBITDA des neuf sociétés historiques progresse de 4,6 % entre 2015 et 2016, soit un rythme équivalent à celui du CA (+ 4,5 %). Par conséquent, la marge d'EBITDA (ratio EBITDA /chiffre d'affaires) reste stable à 70,7 %¹⁷.

Cette stabilité apparente masque toutefois des différences importantes de variation des charges courantes du secteur.

Les achats et charges externes augmentent fortement entre 2015 et 2016 (+ 9,6 %), essentiellement sous l'effet de la croissance de la redevance domaniale (+ 7,7 %) et de la mise en œuvre d'importantes dépenses de gros entretiens, afférentes notamment aux chaussées, par certaines sociétés au cours de l'exercice 2016.

L'évolution de la redevance domaniale¹⁸ dont se sont acquittées les SCA est plus dynamique en 2016 que les années précédentes. En effet, celle-ci repose notamment sur le dynamisme du trafic. Pour rappel le calcul de la redevance domaniale s'appuie¹⁹ sur le chiffre d'affaires des 12 mois précédents et sur la « valeur locative » des kilomètres linéaires du réseau mis en concession (révisée chaque année). La hausse s'explique également ponctuellement par un redressement fiscal, touchant quelques SCA, portant sur la valeur locative.

Les charges de personnel ont en revanche diminué, pro forma 2015, de 4,5 % (833 M€), essentiellement sous l'effet de la décroissance constatée des effectifs au sein de la plupart des sociétés historiques (447 ETP en moins, soit une baisse des effectifs de 3,4 %).

Enfin, les impôts et taxes, premier poste de charge du secteur, évoluent fortement en 2016 (+ 9,9 % à l'échelle du secteur). Cette croissance importante s'explique pour partie par la croissance du trafic et du chiffre d'affaires des péages, qui constituent l'essentiel de l'assiette fiscale des impôts et taxes des sociétés concessionnaires mais également par le premier versement de la contribution volontaire exceptionnelle par les sept sociétés historiques privées (Cf. infra). Retraité de cet élément, le poste impôts et taxes croît de 2,3 % à l'échelle du secteur.

Zoom sur la contribution volontaire exceptionnelle (CVE)

Les termes du protocole d'accord du 9 avril 2015 relatif au Plan de Relance Autoroutier²⁰, prévoient le versement annuel d'une contribution volontaire exceptionnelle (CVE) assuré par les sept sociétés concernées par ce plan. Cette contribution a vocation à participer au financement de l'Agence de Financement des Infrastructures de Transport de France (AFITF). Le montant total prévu est d'un milliard d'euros, les versements s'étalant sur une durée de 20 ans. La somme des versements des

¹⁷ La moyenne de la marge d'EBITDA pour les 120 premières valeurs françaises (SBF 120) se situe à environ 19 % en 2016 (données Reuters, calcul ARAFER).

¹⁸ Article R.122-28 du code de la voirie routière

¹⁹ Cf. Glossaire

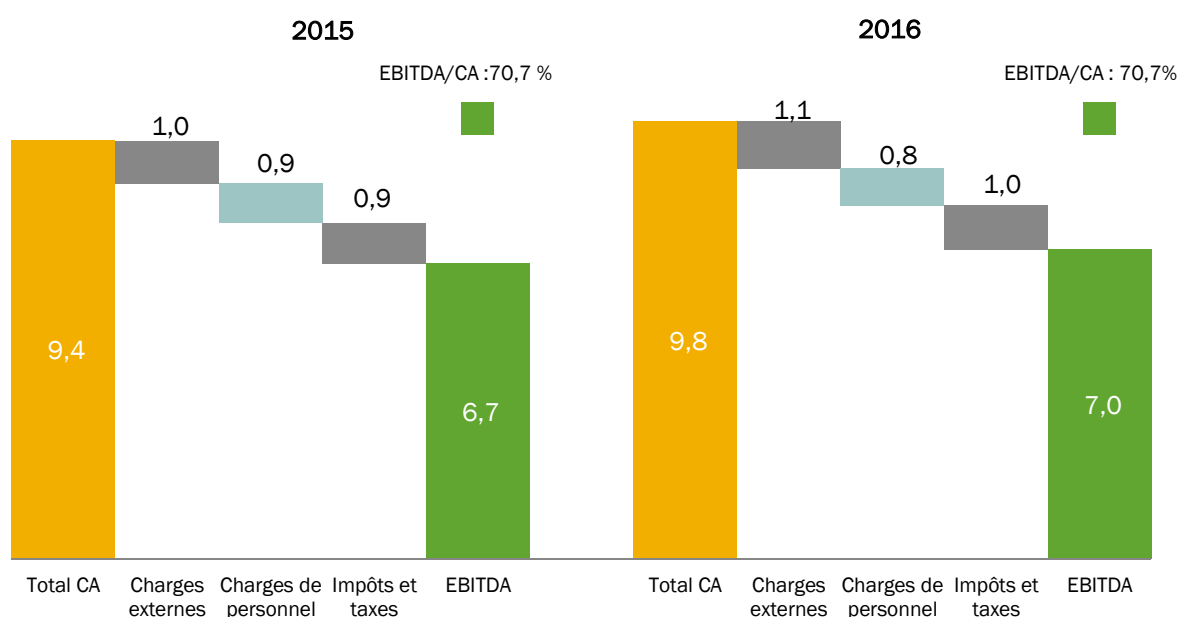
²⁰ Cf. à cet égard la synthèse des comptes 2015 des concessions autoroutières de l'Autorité, en particulier les pages 10 et 11

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.

Les sociétés concernées ont opéré des traitements comptables différents de cette contribution (en « charges opérationnelles » ou en « impôts et taxes » selon les cas). Pour les besoins de la présente étude, l'Autorité a retenu son reclassement en impôts et taxes pour se rapprocher de la pratique de la majorité des sociétés bien qu'il ne s'agisse pas, à proprement parler, d'un impôt ou d'une taxe, puisque découlant d'un accord entre deux parties et non de l'application d'une disposition législative ou réglementaire²¹.

Les sociétés ont rempli leur engagement : les versements récurrents correspondant au total de 60 M€ ont été inscrits au compte de résultat des sociétés, les 40 M€ supplémentaires correspondant aux premières années de mise en œuvre de l'accord ont en revanche été traités au bilan, par exemple en charges constatées d'avance.

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



²¹ Cette classification, retenue pour les besoins de l'étude, ne préjuge pas de la qualification juridique de cette contribution.

Résultat d'exploitation

5,3Md€

+ 9,7 %

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.

En plus des évolutions de charges affectant l'EBITDA, les évolutions des amortissements doivent être analysées, notamment pour un secteur dans lequel l'actif immobilisé est très important (correspondant au coût de construction de l'ensemble du réseau).

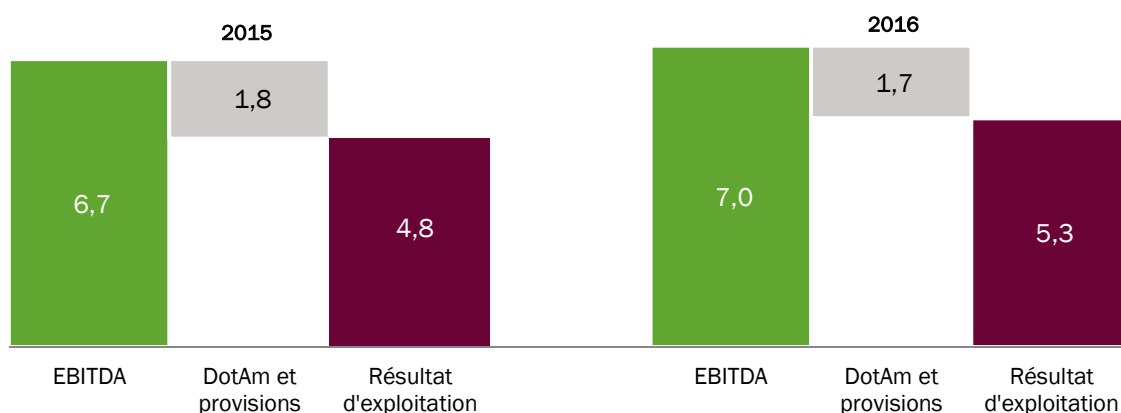
Le résultat d'exploitation du secteur progresse fortement en 2016 (+ 9,7 %). La marge d'exploitation passe ainsi de 51,1 % en 2015 à 53,7 % en 2016. Cette hausse repose avant tout sur la croissance de l'EBITDA mais également sur d'autres éléments qui expliquent un rythme nettement plus soutenu que celui de l'EBITDA ou du chiffre d'affaires.

En premier lieu, le lissage des amortissements de caducité selon les nouvelles dates d'échéance des concessions (2,5 années supplémentaires en moyenne issues de la mise en œuvre du plan de relance autoroutier à l'été 2015) produit ses effets sur un exercice complet en 2016, contre un exercice partiel en 2015, et se traduit par une nouvelle diminution des dotations aux amortissements (- 4,2 % par rapport à 2015). Entre 2014 et 2016, l'impact à la baisse de l'allongement des durées de concession sur le niveau d'amortissement peut être estimé à hauteur de 200 M€. Sur les + 9,7 % de croissance du résultat d'exploitation en 2016, 2,0 % sont ainsi imputables à cet effet.

De surcroît, les dotations aux amortissements diminuent également fortement, en valeur relative, pour les sociétés récentes (- 5,9 % correspondant à 5 M€) notamment pour partie à la suite d'une révision, par l'une d'entre elles, de son plan d'investissements de renouvellement conduisant à la révision des chroniques prévisionnelles des amortissements correspondants.

Enfin, l'année 2016 a été marquée par d'importantes reprises de provisions liées au maintien en état des ouvrages concédés. En application des normes comptables, ces provisions sont révisées annuellement au regard des investissements de maintien en état effectivement réalisés et des évolutions d'indices des travaux.

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



Résultat Net

2,8Md€

+ 25,2 %

Le résultat net traduit le bénéfice ou la perte de l'exercice. Cependant, le résultat net est sujet à d'importantes variations annuelles liées à certaines décisions (résultat exceptionnel), aux évolutions fiscales (taux d'impôt sur les sociétés) ou financières (évolutions du coût de l'endettement).

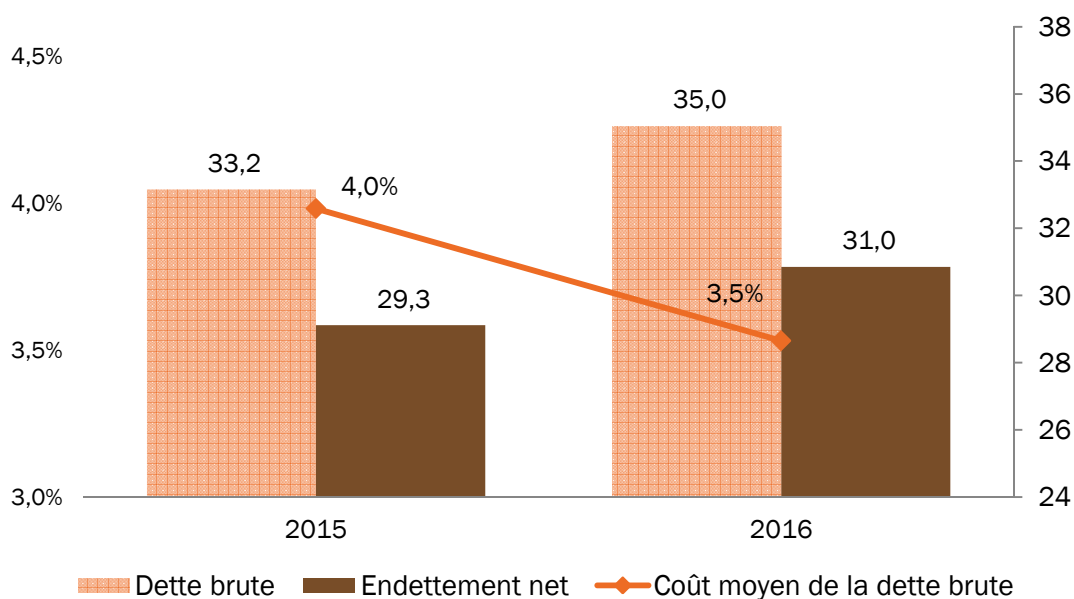
Son interprétation, en tant qu'indicateur de mesure de la performance économique du secteur, doit donc se faire avec une certaine prudence.

Le résultat net du secteur progresse fortement, de 25,2 %, entre 2015 et 2016. La marge nette s'apprécie en conséquence, passant de 23,5 % à 28,1 %.

La croissance du résultat net est portée par les sociétés historiques (+ 23,8 %), d'une part sous l'effet des évolutions des agrégats précédents (croissance du chiffre d'affaires, maîtrise des charges d'exploitation et réduction des dotations aux amortissements). L'impact isolé de l'effet des allongements des durées de concession, déjà mentionné au niveau du résultat d'exploitation, représente 4,4 % de l'évolution du résultat net. Une fois corrigé de cet effet, le résultat net croît de 20,8 % en 2016 à l'échelle du secteur. Quoique toujours négatif, le résultat net des sociétés récentes s'améliore nettement en 2016 (- 7 M€ au global contre - 32 M€ en 2015).

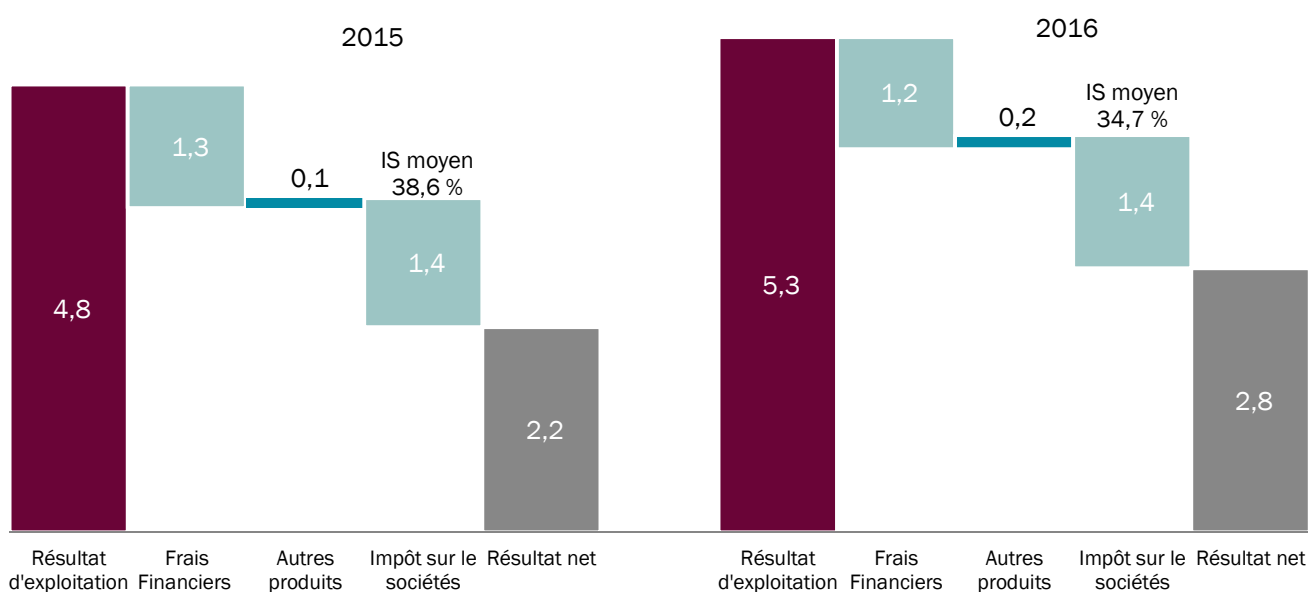
D'autre part, les sociétés concessionnaires ont également bénéficié de diminutions importantes de leurs charges financières. En effet, les entreprises ont procédé à des opérations de refinancement représentant plus de 11 % de leur stock de dette bancaire et obligataire (soit un montant de 3,7 Md€ dont le taux moyen d'intérêt était de 3,6 %). La stabilisation des taux d'intérêt à des niveaux plus faibles que précédemment profite aux sociétés concessionnaires puisque le taux moyen des nouveaux emprunts contractés au cours de l'année 2016 est, lui, évalué à 1,2 %. Le coût moyen de la dette brute dans son ensemble passe ainsi de 4,0 % à 3,5 % en 2016.

Tableau 14 : Evolution de l'endettement 2015-2016 (Md€)



De plus, la charge d'impôt sur les sociétés enregistre une évolution modérée entre 2015 et 2016 (+ 3,2 %) au regard de l'évolution de la base imposable (le résultat avant impôts croît ainsi de + 17,7 %). Cet écart s'explique par la réduction du taux d'imposition des sociétés en 2016, les sociétés étant jusqu'alors assujetties à une contribution exceptionnelle se traduisant par une majoration de 10,7 % de leur taux d'imposition²². Il est enfin à noter que la prise en compte, par les SCA, d'une diminution du taux d'imposition à 28 % à partir de 2020²³ génère un produit d'impôt différé net comptabilisé en 2016.

Tableau 15 : Résultat d'Exploitation et Résultat Net (en Md€)



²² La contribution exceptionnelle à l'IS s'appliquait aux entreprises réalisant plus de 250 M€ de chiffre d'affaires pour les exercices 2011 à 2015. Son taux de majoration, initialement fixé à 5 %, avait été porté à 10,7 % dans le cadre de la loi de finances 2014.

²³ La réduction prévue du taux d'imposition à 28 % à partir de 2020, adoptée en loi de finances pour 2017, s'applique à l'ensemble des entreprises, et non aux seules SCA.

Flux de trésorerie opérationnels

4,4 Md€

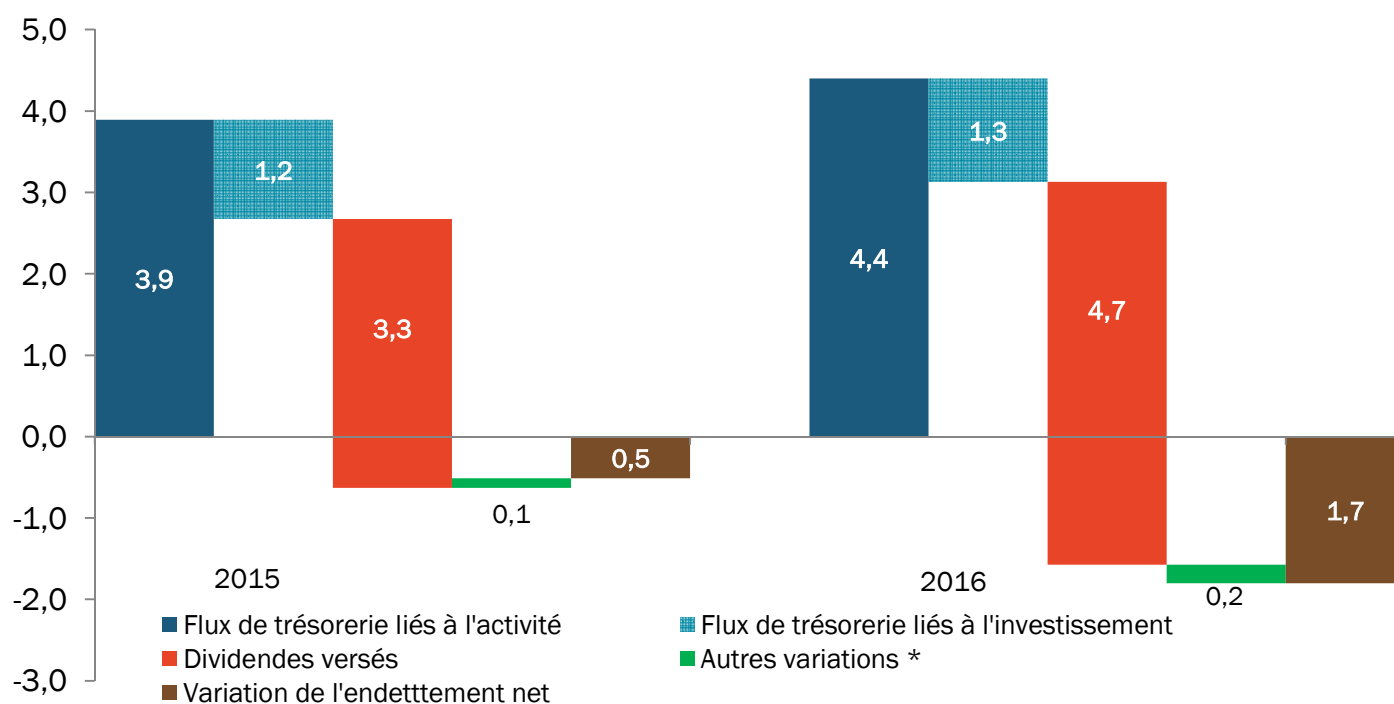
+ 13,0 %

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

Ces flux de trésorerie sont calculés après déduction de l'impôt sur les sociétés et des charges de la dette, mais ne prennent pas en compte les flux liés au remboursement ou à l'encaissement de nouveaux emprunts ni les dépenses d'investissement réalisées.

En 2016, les flux de trésorerie (après impôt sur les sociétés et intérêts de la dette) générés par l'activité des sociétés concessionnaires ont augmenté de 3,9 Md€ à 4,4 Md€ (+ 13,0 %) par rapport à 2015.

Tableau 16 : Affectation des flux de trésorerie liés à l'activité en 2015 et en 2016²⁴
(en Md€)



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

²⁴ Les valeurs d'endettement net présentées ici intègrent la dette nette de la société Albea, concessionnaire de l'autoroute A150, exclue de l'analyse l'année dernière.

Investissement net

1,3Md€

+ 4,0 %

Les investissements (nets des cessions d'actifs qui sont marginales pour le secteur en 2016) ont légèrement crû entre 2015 et 2016 (+ 4,0 %), essentiellement sous l'effet de la mise en œuvre des contrats de plan et de l'accroissement de dépenses de renouvellement. Les investissements étaient restés globalement stables entre 2014 et 2015. La quasi-totalité des investissements sur autoroutes concédées est portée par les sociétés historiques (99 %), les investissements des sociétés récentes étant presque nuls sur ces deux années. En effet, ces dernières n'ont, pour la plupart, pas encore initié de cycles de renouvellement de leurs infrastructures. Par conséquent, le ratio investissements / actifs concédés mis en service est de 4,4 % pour les sociétés historiques et de 0 % pour les sociétés récentes.

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

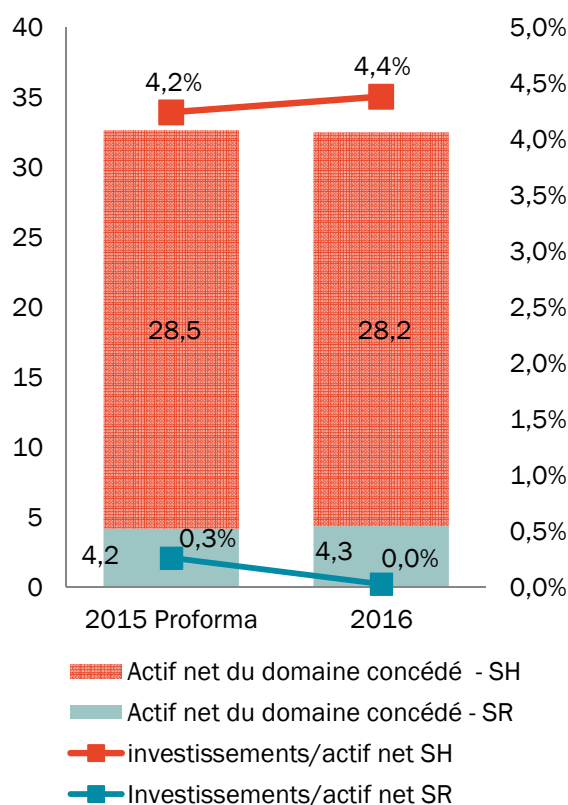
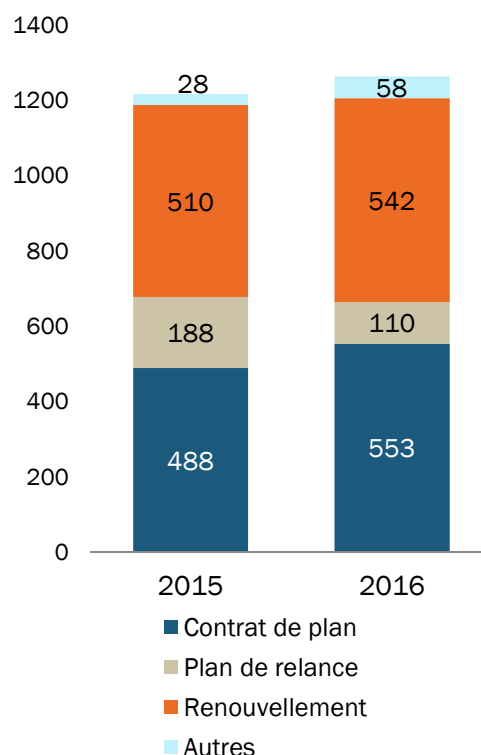


Tableau 18 : Dépenses d'investissement 2015 – 2016 (en M€)



Par ailleurs, plus de la moitié des investissements du secteur, en 2015 comme en 2016, correspondent à des investissements d'extension et de modernisation du réseau réalisés en application des contrats de plan et du plan de relance autoroutier, qui ne concernent que les sociétés concessionnaires historiques privées (requalification de l'autoroute A9 au droit de Montpellier, aménagement à 2x3 voies d'A10 entre A10/A85 et Sainte-Maure-de-Touraine...).

Dividendes

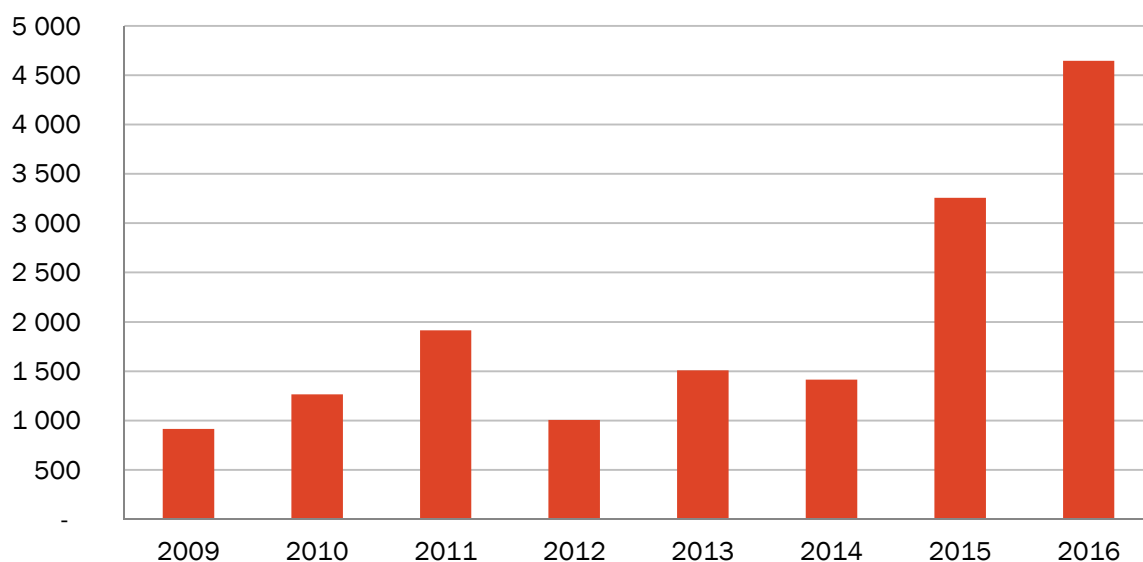
4,7 Md€
+ 41,3 %

Les dividendes versés par les sociétés concessionnaires historiques sont en forte hausse (+ 41,3 %) et ont atteint 4,7 Md€ en 2016, en raison notamment de versements importants de certaines sociétés faisant suite à plusieurs exercices sans distribution.

La quasi-totalité des versements de dividendes du secteur provient des quatre groupes de sociétés concessionnaires du réseau historique (ASF-Escota, Cofiroute, APRR-AREA, Sanef-SAPN). Les sociétés récentes ne versent des dividendes qu'épisodiquement ou dans des proportions moindres : cet écart s'explique pour partie par la part du réseau autoroutier total concédé à ces groupes (94 %) mais surtout par la maturité des concessions qu'elles exploitent. En effet, rapporté à la longueur des réseaux exploités, les sociétés historiques sont nettement moins endettées que les sociétés récentes.

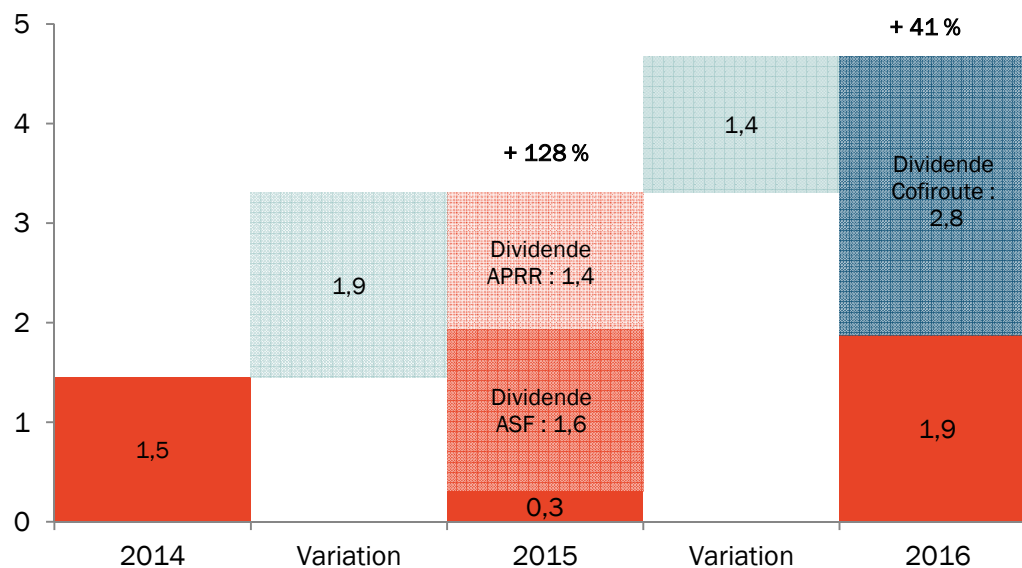
Si le taux de distribution moyen de dividendes peut être un indicateur pertinent, sur le long terme, de mesure de la performance économique et financière, les variations constatées dans le volume de distributions ne peuvent permettre d'apprécier l'évolution de la santé financière de ces groupes d'une année sur l'autre. Le tableau 19 met en évidence le caractère volatile des distributions, les sociétés choisissant parfois de retarder de plusieurs années ces versements. Il est rappelé que les stratégies de distribution de dividendes sont définies par les actionnaires des sociétés concessionnaires et ne peuvent s'analyser à l'aune des seuls résultats de l'exercice.

Tableau 19 : Dividendes versés par les sociétés historiques (hors ATMB et SFTRF) sur la période 2009-2016 (en M€)



Pour l'année 2016, la forte croissance du volume de dividendes s'explique par le versement par la société Cofiroute d'un dividende de 2,8 Md€, correspondant à la trésorerie stockée sur les deux exercices précédents, puisque la société n'avait procédé à aucun versement en 2014 et 2015.

Tableau 20 : Dividendes versés sur la période 2014-2016 (en Md€)



Comme indiqué dans la synthèse des comptes des sociétés concessionnaires pour l'exercice 2015, cette année avait elle-même été marquée par des versements de dividendes élevés de la part des sociétés ASF et APRR provenant pour partie de réserves de trésorerie importantes constituées lors des exercices précédents.

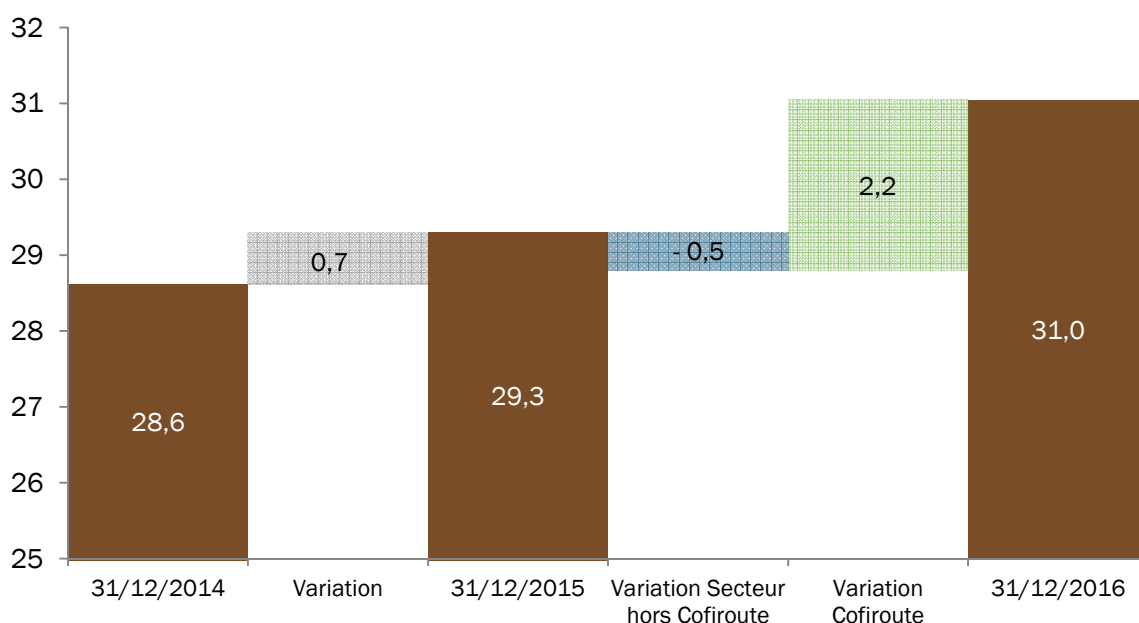
Endettement Net

31Md€

+ 4,5 %

L'endettement net croît de 1,7 Md€ en 2016, soit une hausse de 4,5 %. Cette évolution s'explique pour partie par un accroissement de la dette brute de Cofiroute (celle-ci a effectué en 2016 deux émissions obligataires de 650 M€ chacune et procédé à un remboursement de 550 M€) et pour partie par le versement au cours de cet exercice du stock de trésorerie constitué par cette société au cours des exercices 2014 et 2015, qui contribuait à réduire son endettement net. Une fois corrigé de ce dernier effet, l'endettement net du secteur décroît de 3,8 %.

Tableau 21 : Variation de l'endettement net entre le 31 décembre 2014 et le 31 décembre 2016²⁵ (en Md€)



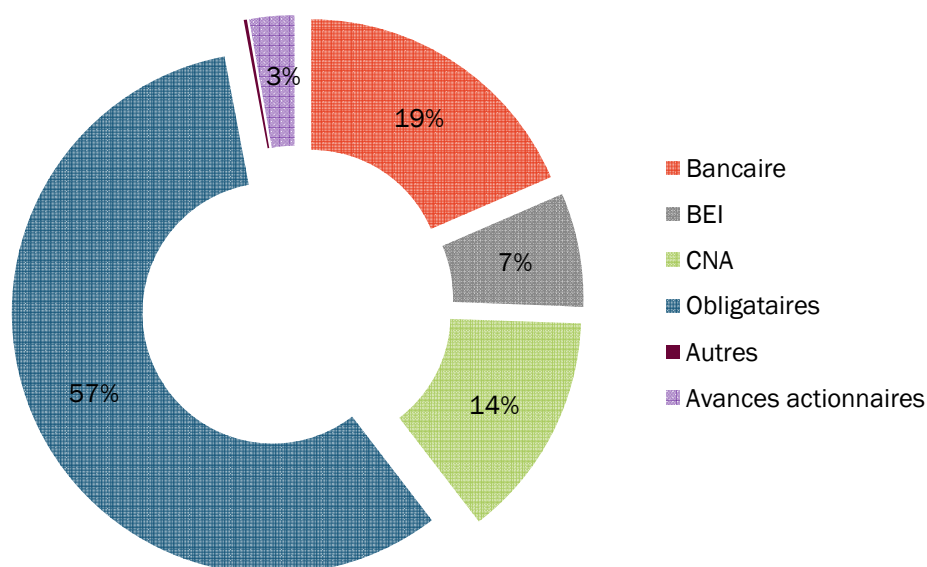
Cette croissance de l'endettement net se traduit par une légère dégradation des indicateurs de soutenabilité de la dette de long terme.

En effet, le levier financier du secteur (dette nette/EBITDA) se dégrade légèrement en 2016 (de 4,40 X en 2015 à 4,46 X en 2016). Il se dégrade très légèrement entre 2015 et 2016 pour les sociétés historiques (de 3,90 X à 3,95 X) mais s'améliore nettement pour les sociétés récentes (de 14,84 X à 14,40 X) sous l'effet conjoint de l'amélioration notable de l'EBITDA en 2016 et d'une légère diminution de l'endettement net de ces sociétés.

L'endettement net représente 7,06 X fois les flux de trésorerie opérationnels (avant investissements mais après paiement des intérêts financiers) dégagés en 2016, en amélioration par rapport à 2015 (7,53 X).

²⁵ Les valeurs d'endettement net présentées ici intègrent la dette nette de la société Albea, concessionnaire de l'autoroute A150, exclue de l'analyse l'année dernière.

Tableau 22 : Structure de la dette du secteur autoroutier



La dette du secteur est composée pour plus de la moitié d'emprunts obligataires contractés directement par les sociétés concessionnaires auprès des marchés financiers.

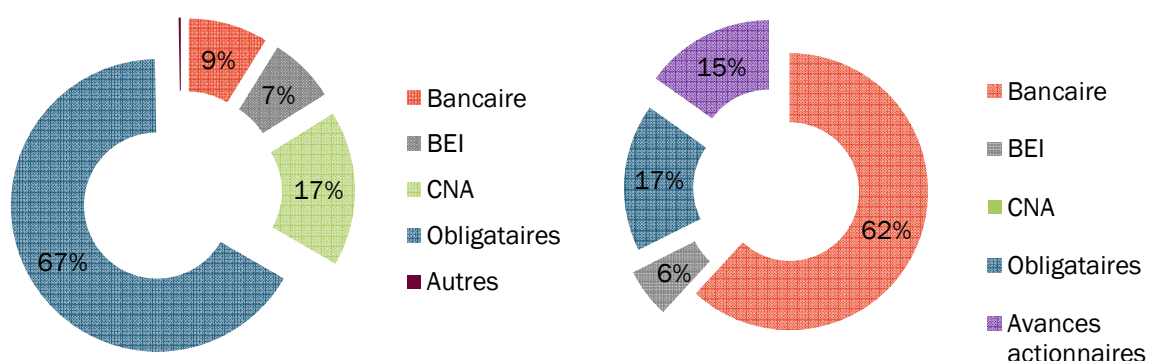
Les emprunts portés par la Caisse Nationale des Autoroutes (CNA) correspondent essentiellement à des dettes « historiques » antérieures à la privatisation. Pour mémoire, la CNA est un établissement public qui avait vocation à lever de la dette, essentiellement obligataire, au bénéfice de l'ensemble des SEMCA²⁶ dont le capital était détenu par l'Etat. Ce mécanisme permettait de mutualiser les besoins de financement du secteur et de réduire ainsi le coût de l'endettement global. La dette CNA était ensuite remise à disposition des SEMCA à hauteur de leurs besoins respectifs, moyennant une participation de ces dernières aux frais d'émissions d'emprunts et aux frais de gestion supportés par la CNA. Principal prêteur du secteur jusqu'à la privatisation (19,2 Md€ d'encours de prêts en 2006), la part des financements CNA s'est fortement réduite depuis cette date, sept des neuf sociétés historiques ne pouvant plus y prétendre suite à leur privatisation. L'encours de la CNA ne représente désormais que 3,8 Md€ et correspond essentiellement à des prêts contractés antérieurement à 2005. Seules les sociétés à capitaux publics ATMB et SFTRF continuent d'avoir accès à ce mode de financement.

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

La dette bancaire correspond à la dette contractualisée auprès d'organismes de crédit ou des banques spécialisées dans le financement de projets d'infrastructure.

²⁶ SEMCA : Sociétés d'Economie Mixtes Concessionnaires d'Autoroutes

Tableau 23 : Structure de la dette des sociétés historiques et récentes



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

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

L'absence de dette CNA au passif des sociétés récentes s'explique par le fait que ces sociétés ont toujours été privées et n'ont donc jamais pu bénéficier du dispositif CNA.

3.3. Eléments par société

Les éléments de synthèse des comptes de chaque société sont présentés en annexe 4.

Sauf indication contraire, les variations mentionnées dans les fiches suivantes (en pourcentage comme en valeur) doivent s'entendre comme des variations entre les années 2015 et 2016.

CONCLUSION

Dans un contexte de hausse continue et dynamique des recettes générées par le péage, le secteur autoroutier concédé français a affiché des performances relativement stables pour l'exercice 2016. En effet, si l'EBITDA s'est accru sur la période (+ 4,6 %), la marge d'EBITDA (70,7 % en 2015 comme en 2016), représentant l'indicateur principal de mesure de cette performance, est restée stable.

Cette stabilité s'explique par une progression concomitante du chiffre d'affaires (+ 4,5 %, porté par le dynamisme du trafic VL et la reprise progressive du trafic PL) et des charges d'exploitation (+ 4,6 %). Le dynamisme du chiffre d'affaires devrait se poursuivre en 2017, notamment sous l'effet de la reprise économique, de la poursuite du rattrapage du trafic poids lourds et de la croissance du trafic de véhicules légers.

L'exercice a été marqué par le premier versement de la contribution volontaire exceptionnelle (CVE) par sept des neuf sociétés concessionnaires historiques, qui a contribué à faire fortement croître les impôts et taxes du secteur. Ces versements, prévus dans l'accord du 9 avril 2015 conclu entre l'Etat et les sept sociétés concessionnaires historiques privées, devraient être récurrents jusqu'en 2035.

Le résultat d'exploitation et le résultat net se sont fortement appréciés, notamment sous l'effet d'événements ponctuels tels l'allongement de la durée des concessions conclu dans le cadre du plan de relance autoroutier et les importantes reprises de provisions réalisées en 2016. La réduction progressive du coût de l'endettement, déjà constatée en 2015 et 2016, devrait se poursuivre en 2017 au regard de la stabilisation des coûts de financement à des niveaux nettement inférieurs à ceux des emprunts précédemment souscrits par les sociétés concessionnaires.

Corrigé de la comptabilisation de la CVE, de l'allongement des durées de concession et des reprises de provisions importantes, les sociétés historiques voient leur EBITDA croître (+ 5,5 %) et leur marge d'EBITDA s'apprécier de 80 points de base. Leur résultat net progresse de 19,8 % contre 23,8 % avant correction.

Les résultats des sociétés récentes, non concernées par ces éléments exceptionnels, s'améliorent significativement entre 2015 et 2016 : leur EBITDA croît de 8,5 % et leur résultat net de 79 %, essentiellement sous l'effet des fortes croissances du chiffre d'affaires (+ 9,2 %) et de la diminution significative des charges financières (- 6,3 %).

Les dépenses de développement du réseau liées à la mise en œuvre des contrats de plan et du plan de relance autoroutier ont légèrement diminué en 2016, compensées par un accroissement des dépenses de renouvellement du secteur. La quasi-totalité de ces dépenses reste portée par les sociétés historiques.

Les dividendes ont très fortement crû en 2016 sous l'effet du versement non récurrent par une seule société d'un dividende équivalent à six fois son résultat net 2016, soit 2,8 Md€, représentant 60 % du dividende total du secteur. Le montant total (4,3 Md€) et la hausse (+ 41,3 %) des dividendes distribués en 2016 doivent donc être relativisés à l'aune de cet événement particulier.

ANNEXES

Annexe 1 – Cadre juridique des concessions autoroutières

Annexe 2 – Historique du secteur

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

Annexe 4 – Synthèse des comptes – Méthodologie

Annexe 5 – Fiches par société

Annexe 1 : Cadre juridique des concessions autoroutières

La concession autoroutière est un contrat administratif par lequel l'Etat confie, pour une durée déterminée, à un opérateur économique (le concessionnaire) la construction, l'entretien et l'exploitation d'une infrastructure autoroutière, en contrepartie de la perception d'un droit d'utilisation de l'ouvrage public (le péage) acquitté par les usagers, ce droit pouvant être complété par des contributions publiques. Par ce contrat, l'Etat (seul à être compétent sur ce type d'infrastructures) transfère notamment au concessionnaire le risque de construction et d'exploitation (surcoûts liés aux aléas de réalisation par exemple) des ouvrages ainsi que le risque « trafic » (et donc le risque « recettes ») pour une période donnée.

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

- la **convention de concession** est le texte, relativement succinct, actant la mise en concession d'une autoroute précisant : 1) la société concessionnaire titulaire de la concession et l'objet de la convention (le financement, la conception, la construction, l'entretien, l'exploitation et la maintenance d'une autoroute), 2) l'engagement du concessionnaire d'assurer cette mission à ses frais et à ses risques et périls et 3) l'autorisation de la perception des péages sur les sections et ouvrages concernés ;
- le **cahier des charges**, annexé à la convention, constitue, avec ses différentes annexes, le cœur du contrat. Il détaille précisément les obligations des parties en s'appuyant sur des annexes à caractère technique, juridique ou financière. Ces annexes ne sont pas toutes publiées au Journal officiel compte tenu de leur nature (plans) ou de leur confidentialité.

Ces documents sont approuvés par décret en Conseil d'Etat et, depuis le 1^{er} février 2016, après avis de l'Autorité.

Ces contrats de concession d'autoroute sont, par nature, des contrats de longue durée. Les parties au contrat doivent donc pouvoir disposer d'une certaine souplesse afin de pouvoir adapter le contrat aux évolutions de son environnement économique, financier ou juridique pendant toute la durée de son exécution.

Les modifications apportées au contrat sont formalisées par des avenants, également approuvés par décret en Conseil d'Etat et, depuis le 1^{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'Etat et le concessionnaire mais peuvent être imposés le cas échéant par l'autorité concédante.

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

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

Annexe 2 : Historique du secteur

Au début des années 1950, l'Etat a choisi de développer son réseau autoroutier dans le cadre de contrats de concession. Il a donc confié le financement, la conception, la construction, l'entretien, l'exploitation et la maintenance des nouvelles autoroutes à des sociétés concessionnaires pour une durée prédéfinie en contrepartie, pour ces sociétés, du droit à percevoir un péage auprès des usagers.

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

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

La réglementation communautaire en matière d'attribution de marchés et de concession de travaux ainsi que les procédures ouvertes par la Commission européenne dans les années 1990 et les avis et décisions du Conseil d'Etat²⁷ rendus à la même époque ont conduit à fortement limiter le recours cette pratique. Depuis 2001, les concessions autoroutières font désormais l'objet d'une procédure de mise en concurrence conforme aux règles européennes et françaises en matière de commande publique. Chaque nouvel ouvrage fait ainsi l'objet d'un contrat de concession spécifique, exécuté en règle générale par une société de projet, qui regroupe un ou plusieurs constructeurs, un ou plusieurs financeurs et un exploitant. 9 des 19 contrats de concession en cours (représentant 6 % du réseau) résultent de l'application de ces nouvelles procédures.

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

- d'un côté, les sociétés concessionnaires « historiques » (dont les groupes APRR-AREA, ASF-Escota et Sanef-SAPN ont été entretemps totalement privatisées en 2006), qui peuvent s'appuyer sur un modèle économique solide : les recettes de péage permettent aujourd'hui d'amortir les coûts de construction (y compris les investissements supplémentaires pouvant être convenus dans le cadre d'avenants) et les coûts de financement associés ;
- de l'autre, des sociétés concessionnaires « nouvelles », dont les investissements lourds sont encore récents ou en cours et pour lesquels les recettes de trafic en début de concession ne sont pas encore suffisantes pour équilibrer le résultat.

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

²⁷ Dont, notamment, celui ayant conduit à l'annulation de l'adossement du tunnel A86 Duplex à la concession autoroutière de Cofiroute.

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

Société	Motif de la hausse	Mode de calcul	Hausse 2016
APRR	Base contractuelle	70% * Inflation	0,04%
	Contrat de plan 2014 – 2018	15% * Inflation	0,01%
	Contrat de plan 2014 – 2018	0,37%	0,37%
	Compensation RD	0,81%	0,81%
	Total		1,23%
La part de la hausse due au contrat de plan couvrant la période 2014 – 2018 et la première partie de la compensation de la hausse de la redevance domaniale pèsent pour 96% de la hausse des tarifs en 2016, compte tenu de la faible valeur de la hausse de l'inflation en 2016.			
AREA	Base contractuelle	70% * Inflation	0,04%
	Contrat de plan 2014 – 2018	15% * Inflation	0,01%
	Contrat de plan 2014 – 2018	0,41%	0,41%
	Compensation RD	0,81%	0,81%
	Total		1,26%
La part de la hausse due au contrat de plan couvrant la période 2014 – 2018 et la première partie de la compensation de la hausse de la redevance domaniale pèsent pour 96% de la hausse des tarifs en 2016.			
ASF	Base contractuelle	70% * Inflation	0,04%
	Contrat de plan 2012 – 2016	15% * Inflation	0,01%
	Contrat de plan 2012 – 2016	0,175%	0,175%
	Contrat de plan 2007 – 2011	0,625%	0,625%
	Compensation RD	0,78%	0,78%
	Total		1,63%
Le contrat de plan couvrant la période 2007 – 2011 continue à produire ses effets par une hausse spécifique de 0,625% par an jusqu'en 2017. Le contrat de plan 2012 – 2016 produit ses effets pour la dernière année (15% * I + 0,175%). Avec la première partie de la compensation de la hausse de la redevance domaniale, ces hausses spécifiques pèsent pour 98% de la hausse des tarifs en 2016.			
ATLANDES	Base contractuelle	(Cf. contrat)	2,24%
	Compensation RD	0,62%	0,62%
	Total		2,86%
La société ATLANDES a fait l'objet d'une compensation de la hausse de la redevance domaniale par voie tarifaire contrairement aux autres sociétés récentes pour lesquelles la compensation prend la forme d'un remboursement par voie budgétaire.			
CEVM	Base contractuelle (« été »)	(Cf. contrat)	2,05%
	Compensation autre éléments : RD et intégration aire de service	(Cf. contrat)	2,21%
	Total		4,26%
La société CEVM a fait l'objet d'une compensation de la hausse de la redevance domaniale et de l'intégration de l'aire de service à l'assiette de la concession par une hausse des tarifs de péage et par une extension d'un mois de la période d'application du tarif « été ».			
Cofiroute (Interurbain)	Base contractuelle	70% * Inflation	0,04%
	Compensation RD	0,78%	0,78%
	Total		0,82%
Pas de contrat de plan en cours chez Cofiroute. La première partie de la compensation de la hausse de la redevance domaniale pèse pour 95% de la hausse des tarifs en 2016.			
ESCOTA	Base contractuelle	70% * Inflation	0,04%
	Contrat de plan 2012 – 2016	15% * Inflation	0,01%
	Contrat de plan 2012 – 2016	0,30%	0,30%
	Compensation RD	0,83%	0,83%
	Total		1,18%
Le contrat de plan 2012 – 2016 produit ses effets pour la dernière année (15% * I + 0,300%). Avec la première partie de la compensation de la hausse de la redevance domaniale, ces hausses spécifiques négociées pèsent pour 98% de la hausse des tarifs en 2016.			

Société	Motif de la hausse	Mode de calcul	Hausse 2016
Sanef	Base contractuelle	70% * Inflation	0,04%
	Compensation RD	0,82%	0,82%
	Total		0,86%
La première partie de la compensation de la hausse de la redevance domaniale pèse pour 95% de la hausse des tarifs en 2016. Pas de contrat de plan en cours.			
SAPN	Base contractuelle	70% * Inflation	0,04%
	Compensation RD	0,82%	0,82%
	Total		0,86%
La première partie de la compensation de la hausse de la redevance domaniale pèse pour 95% de la hausse des tarifs en 2016. Pas de contrat de plan en cours.			

Annexe 4 : Synthèse des comptes – Méthodologie

1. AGREGATS SECTEUR

Les agrégats du secteur présentés dans ce rapport reposent sur les comptes consolidés pour les groupes suivants : ASF – Escota, Sanef – SAPN, APRR – AREA et Cofiroute (Interurbain et A86). Cette approche permet d'éliminer les éventuels doublons propres à une « addition » de comptes annuels. Pour les autres sociétés, les valeurs retenues sont issues des études financières collectées dans le cadre de la décision de collecte n°2017-047 du 24 mai 2017 (ci-après « études financières ») et agrégées à l'échelle du secteur.

a. Spécificités liées au chiffre d'affaires

L'Autorité a systématiquement retranché du chiffre d'affaires les « chiffres 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).

b. Spécificités liées à la Contribution Volontaire Exceptionnelle

Le traitement comptable de la CVE diverge selon les sociétés : certaines intègrent cette dépense au montant total de leurs impôts et taxes, d'autres traitent la CVE en autres charges d'exploitation. Pour les besoins de la présente étude, l'Autorité a retenu son reclassement en « impôts et taxes » pour 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.

c. Spécificités liées à l'EBITDA

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

d. Spécificités liées au résultat d'exploitation

Ce dernier découle de la définition précédente de l'EBITDA, diminué des amortissements et dotations aux provisions des sociétés.

e. Charges financières et dette « brute » du secteur

L'Autorité a retenu, pour évaluer l'endettement brut du secteur, ceux figurant dans les comptes consolidés pour les groupes (emprunts obligataires, emprunts et dettes financières, emprunts à moins d'un an,...) et les emprunts et dettes financières renseignés dans les études financières pour les autres sociétés. Cette approche – simplificatrice – permet notamment d'évaluer un coût moyen de l'endettement du secteur.

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

Les flux opérationnels présentés par l'Autorité se rapprochent de la notion de capacité d'autofinancement (CAF) usuellement retenue lors de certaines analyses. 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 et diminués de l'impôt sur les sociétés et des éléments des résultats financiers et exceptionnels donnant lieu à un encaissement/décaissement réel de la part de la société.

g. Dépenses d'investissement

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

h. Dividendes

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

i. Endettement net

Ce dernier 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 sont retranchés les actifs liquides (valeurs mobilières de placement) et la trésorerie (disponibilités).

2. FICHES SOCIÉTÉS

L'Autorité a fait le choix de mentionner sur la fiche de présentation de chaque société, l'évolution du trafic sur l'ensemble du réseau géré par la société. Pour ce faire, elle s'est appuyée sur les données publiées par l'ASFA²⁸.

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

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

Il est précisé que le montant « Endettement financier » correspond à la ligne « Emprunts et Dettes financières » des comptes annuels²⁹ et non à l'endettement net des sociétés.

L'Autorité a fait le choix de publier une synthèse des comptes annuels de chaque société concessionnaire d'autoroute en se reposant sur les études financières transmises par les sociétés concessionnaires dans le cadre de la décision de collecte n°2017-047 du 24 mai 2017. De ce fait, l'analyse menée par l'Autorité reste contingente de la qualité des données transmises et du respect des délais de transmission par les sociétés.

Cette approche peut sembler limitative sur certains aspects liés au financement de l'activité pour certaines sociétés organisées (Sanef – SAPN ; APRR – AREA ; ASF – Escota).

²⁸ Voir le site de l'ASFA : http://www.autoroutes.fr/FCKeditor/UserFiles/File/ASFA_cles17.pdf

²⁹ A une exception précisée dans la fiche de la société concernée

Cependant, elle a l'avantage de conserver une approche par concessionnaire (et donc par contrat dans la grande majorité des cas) conformément aux dispositions de l'article L. 122-9 du code de la voirie routière.

Cette approche est également limitative pour trois sociétés qui 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 et A85, en totalité ou en partie) et la concession de l'A86 Ouest (tunnel Duplex A86) ;
- ATMB et SFTRF : chacune est titulaire d'un contrat autoroutier (respectivement A40 et A43) et d'un contrat spécifique au tunnel (respectivement tunnel du Mont-Blanc et tunnel du Fréjus).

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

3. GLOSSAIRE DES PRINCIPAUX TERMES

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).

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 notamment que les instruments de dette (faible probabilité de remboursement ou absence d'échéancier), ils sont considérés comme des fonds propres lors d'analyses financières. A titre d'exemple, pour les sociétés concessionnaires d'autoroute, il peut s'agir d'avances d'actionnaires ou d'apports en nature par l'Etat d'immobilisations déjà existantes (par exemple, remise à la SCA d'une section de route déjà existante avant mise aux normes autoroutières).

ASFA

Association des Sociétés Françaises d'Autoroutes.

BEI

Banque Européenne d'Investissement.

CA

Chiffre d'Affaires.

CAF

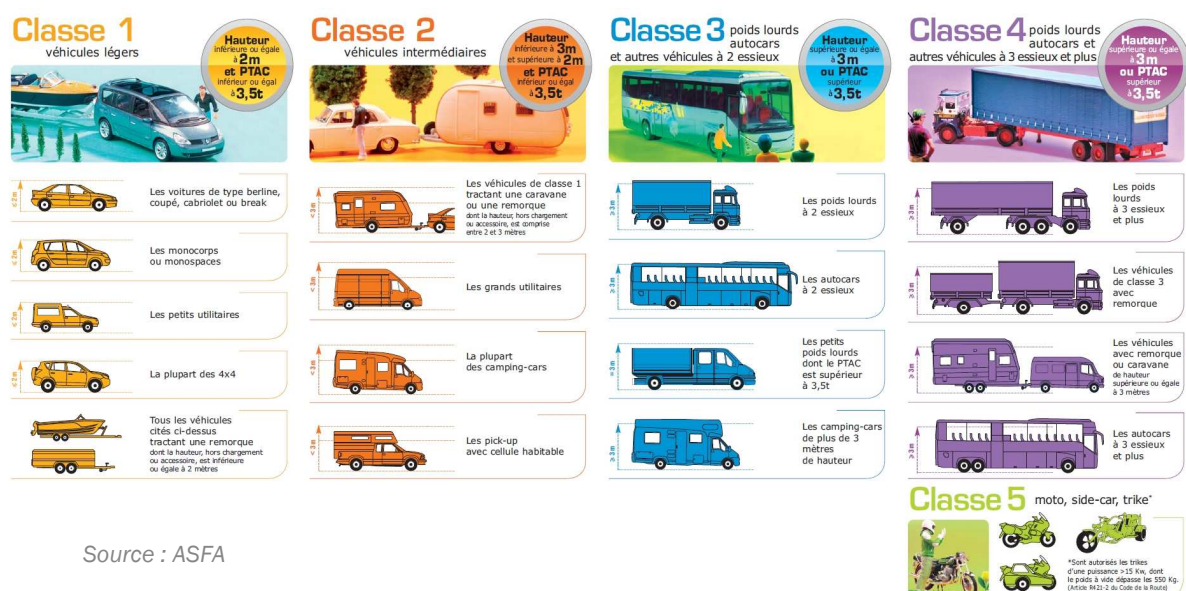
La Capacité d'Autofinancement est un terme comptable qui désigne le bénéfice net augmenté des « charges non décaissées » (principalement les dotations aux amortissements). Elle représente, à l'issue de l'exercice, la trésorerie disponible de la société pour procéder à des investissements, rembourser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

CICE

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

Classes de véhicule

Les tarifs de péage diffèrent selon le gabarit du véhicule concerné qui sont regroupés en « classes ». Celles-ci 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 lourds (PL) s'il appartient aux classes 3 ou 4. La société Atlandes possède des classes tarifaires légèrement différentes pour les poids lourds³⁰ (classes A, B, C).

Classes Euro

Pour certaines sociétés, la loi tarifaire de leur cahier des charges inclut, en plus des classes tarifaires susmentionnées, 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 montant de chiffre d'affaires PL total d'une année sur l'autre. Il prévoit à cet effet un mécanisme de compensation en année N+1 en cas de trop-perçu ou de moins-perçu en année N.

CNA

La Caisse Nationale des Autoroutes est un établissement public créé en 1963 destiné à faciliter le financement des sociétés concessionnaires d'autoroute. Depuis fin 2009, seules les sociétés concessionnaires de tunnels autoroutiers Autoroute et Tunnel du Mont-Blanc (ATMB) et la Société

³⁰ Pour plus d'information, voir l'article 25.2 du cahier des charges de la société.

Française du Tunnel Routier du Fréjus (SFTRF) peuvent encore recourir à cet établissement pour financer leurs investissements et, le cas échéant, assurer leur refinancement.

<http://www.cna-autoroutes.fr/>

Coefficients interclasse

La tarification moyenne des véhicules de classe 2, 3, 4 et 5 est déterminée à partir de la tarification appliquée aux véhicules de la classe 1 en leur appliquant un coefficient multiplicateur appelé coefficient interclasse.

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

Contrat d'entretien et d'exploitation

Les sociétés concessionnaires autoroutières récentes (dont le contrat a été adopté postérieurement à 2001) n'assurent pas l'entretien et l'exploitation de l'infrastructure concédée elles-mêmes. Ces sociétés confient ces missions à un prestataire selon des modalités (de coût, de durée, etc.) arrêtées dans un contrat dont la durée est généralement inférieure à la durée de la concession. Les dépenses liées à ce contrat sont comptabilisées en charge dans les comptes de la société concessionnaire autoroutière sous la rubrique « autres prestations et charges externes ».

Contrat de concession

Contrat liant l'Etat et la société concessionnaire d'autoroute et portant sur les conditions de construction, d'entretien et d'exploitation d'une ou plusieurs autoroutes. Ces contrats sont disponibles sur le site du ministère de la transition écologique et solidaire : <https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/societes-concessionnaires-dautoroutes-sca>

Contribution économique territoriale (CET)

La contribution économique territoriale est un impôt qui a remplacé en France 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

Contribution Volontaire Exceptionnelle : celle-ci est présentée de manière détaillée dans le paragraphe relatif à l'EBITDA du secteur, page 19.

DGITM

Direction Générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer : 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 amortissements d'une société avant donc que n'en soient soustraits le résultat financier, le

résultat exceptionnel et l'impôt sur les sociétés (IS). Il s'apparente, en norme française, 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 net / Dette nette

L'endettement net, ou dette financière nette, d'une entreprise est le solde entre ses dettes financières d'une part et le montant de la trésorerie disponible et des placements financiers d'autre part. Elle représente la position créditrice ou débitrice de l'entreprise vis-à-vis des tiers et hors cycle d'exploitation.

ETP

Equivalent Temps Plein.

EURIBOR

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

GER

Gros Entretien et Renouvellement.

GVT

Glissement Vieillesse Technicité. Il mesure l'évolution de la rémunération d'un individu liée à :

- une hausse de rémunération générée par sa plus grande ancienneté/vieillesse (pour les fonctionnaires : avance quasi-automatique sur la grille indiciaire) ;
- une hausse de rémunération suite à un changement de fonction/poste (promotion).

Hausse tarifaire

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

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

IPC

Indice des Prix à la Consommation.

IS

Impôt sur les Sociétés.

IT

« Information technologies » : technologies de l'information et de la communication (TIC).

PIB

Produit Intérieur Brut.

PL

Poids Lourd.

Programme EMTN

Lorsque l'entreprise prévoit à moyen terme un certain nombre d'émissions d'obligations, elle peut faire paraître une documentation (un prospectus) « chapeau » qui couvrira l'ensemble des émissions qu'elle mettra sur le marché. On parlera alors de programme EMTN (Euro Medium Term Notes). Ce type de documentation permet à l'entreprise de venir très rapidement sur le marché, lorsqu'elle en a besoin, ou lorsque le marché est attractif (source : Les Echos/Vernimmen).

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). Elle 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 :

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

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 (Agence de financement des infrastructures de transport de France).

NB : la hausse de la redevance domaniale mentionnée dans le présent document résulte de l'application du décret n°2013-436 du 28 mai 2013 qui a modifié la composante R2 en portant le taux appliqué au chiffre d'affaires de 1,5 % à 5,5 %.

SCA

Société Concessionnaire d'Autoroute.

SEMCA

Société d'Economie Mixte Concessionnaire d'Autoroute.

Special Purpose Vehicle (SPV)

Il s'agit d'une société de projet créée dédiée à la construction, l'entretien et l'exploitation de l'infrastructure.

TAGV / TGV

Train à Grande Vitesse.

Taxe d'aménagement du territoire (TAT)

Les SCA versent mensuellement la 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 1000 km parcourus sur le réseau.

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

$$\text{TAT} = \text{kmp payant} * 1000 * 7,32$$

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

Le produit de cette taxe est principalement affecté à l'AFITF, une fraction de la taxe revient également au compte d'affectation spéciale des services nationaux de transport conventionnés de voyageurs.

TET

Train d'Equilibre du Territoire.

Indices TP01, TP09

L'indice TP01 est un indice général représentant l'évolution des coûts dans le secteur des travaux-publics.

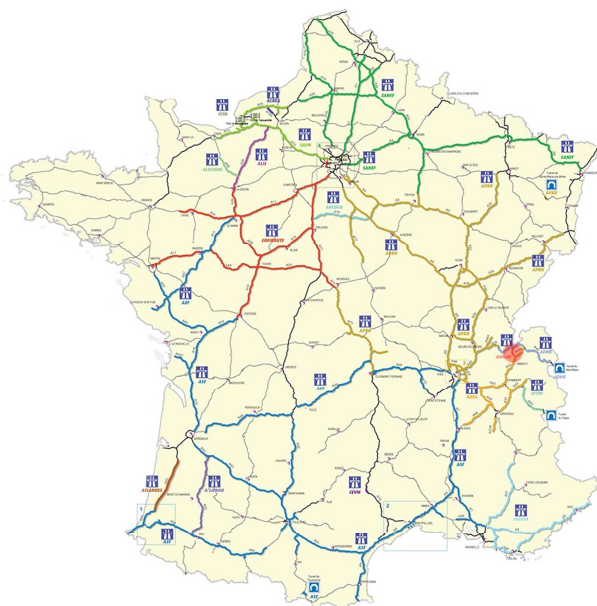
L'indice TP09 reflète plus spécifiquement l'évolution des prix de la fabrication et de la mise en œuvre d'enrobés.

VL

Véhicule Léger.

Annexe 5 : Fiches par société

ns : non significatif (montant faible ou évolution ne faisant pas sens)



Longueur du réseau

19,6 km

Principales autoroutes

A41

Durée de concession

2005 – 2060

Trafic 2016

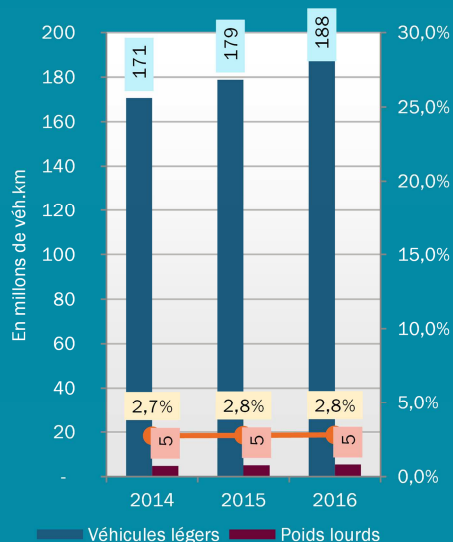
Trafic moyen

28 890 véh./jour

Evolution 2015 / 2016

+ 4,9 %

 + 4,9 %  + 5,9 %



Spécificités

- Fin 2016, ADELAC est détenue indirectement par Eiffage et Macquarie Autoroutes de France 2 (Luxembourg) (Cf. infra).
- ADELAC a la proportion de trafic PL la plus faible du réseau.
- L'exploitation de l'autoroute A41 est assurée par la société AREA, son actionnaire principal.
- Les immobilisations corporelles du domaine concédé font l'objet d'un amortissement de caducité calculé en fonction du trafic constaté.

Éléments de contexte

- Hausse des tarifs de péage au 1^{er} février 2016 :
 - + 2,38 % pour la classe 1 ;
 - + 3,27 % pour la classe 2 ;
 - + 3,29 % pour la classe 3 ;
 - + 3,38 % pour la classe 4 ;
 - + 4,55 % pour la classe 5.

Faits marquants 2016

- Courant 2016, Eiffage et Macquarie ont racheté les actions détenues par BOUYGUES (46,1 % du capital) et SETEC (2,0 %).
- Fin 2016, ADELAC est donc détenue par AREA à 49,9 %, par la Caisse d'Epargne Rhône-Alpes à 2,0 %, par EIFFAGE à 24,0 % et par Macquarie à 24,1 %.
- A compter de l'exercice 2016, la société a décidé de changer de méthode comptable en optant pour la comptabilisation des impôts différés.
- Opération de refinancement de 750 M€.

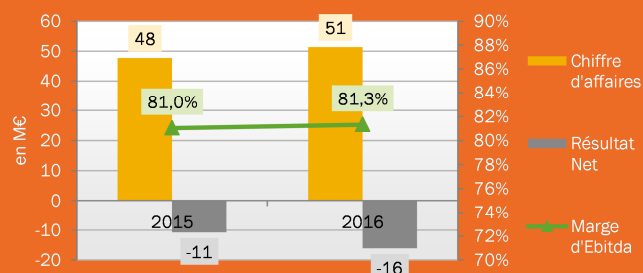
Chiffre d'affaires

51,4M€

+ 7,6 %

La progression des recettes de péage s'explique par :

- une évolution globale du trafic de 4,9 % ;
- des hausses des tarifs de péage de 2,38 % à 4,55 % selon les classes ;
- un effet de structure tarifaire non significatif.



EBITDA

41,8M€

+ 8,0 %

Les charges d'exploitation ont évolué selon un rythme proche de l'évolution du chiffre d'affaires. Le contrat d'exploitation constitue le principal poste de charge.

Résultat Net

- 16,1M€

- 50,2 %

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

- une hausse (+ 3,9 %) des amortissements de caducité qui s'explique par une révision à la baisse des perspectives de croissance du trafic par la société ;
- une hausse des charges financières s'expliquant notamment par une charge supplémentaire de 12 M€ liée à la rupture des swaps avant échéance ;
- l'abaissement du taux d'IS prévisionnel à 28 % se traduit par une charge d'impôt différé de 4,0 M€.

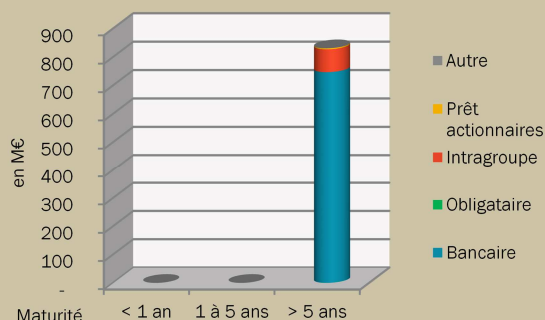
Endettement financier

831,1M€

+ 6,3 %

En 2016, la société a souscrit un nouvel emprunt bancaire de 750 M€ qui a permis de rembourser la totalité de la dette bancaire (704,5 M€) et le paiement d'une soulte de 48,5 M€.

Le reste de la dette est composé pour 80,4 M€ d'un emprunt souscrit auprès d'AREA et pour 3,6 M€ d'un compte courant d'associés. L'endettement net de la société s'élève à 800,1 M€.

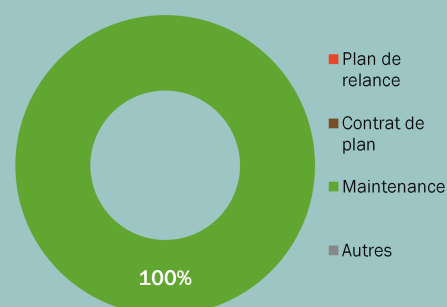


Dépenses d'investissement

0,1M€

- 34,1 %

En 2016, les dépenses d'investissement, uniquement constituées de dépenses de maintenance, sont faibles et cohérentes avec le jeune âge de l'infrastructure (8 ans).



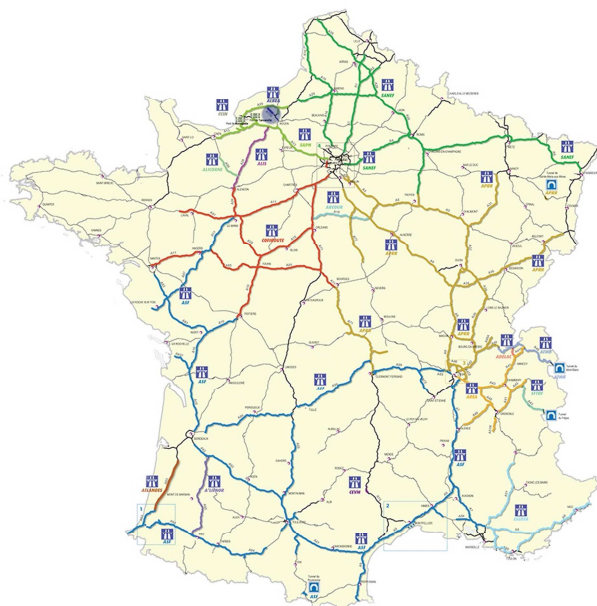
ADELAC (en M€ courants)		2015	2016
CHIFFRES D'AFFAIRES		47,8	51,4
Recettes de péage		47,5	51,2
% Evolution		-	0,1
Revenus des activités annexes		0,2	0,2
AUTRES REVENUS D'EXPLOITATION		0,0	0,0
CHARGES D'EXPLOITATION (hors amortissements)		-9,1	-9,6
Achats et charges externes (1)		-7,0	-7,5
Charges de personnel (2)		0,0	0,0
Impôts et taxes		-2,1	-2,2
Autres Charges d'exploitation		0,0	0,0
EBITDA		38,7	41,8
Marge d'Ebitda (%)		81,0%	81,3%
Amortissements et provisions (3)		-11,4	-12,2
EBIT		27,3	29,6
PRODUITS FINANCIERS		0,1	0,2
Dividendes reçus		0,0	0,0
CHARGES FINANCIERES		-38,1	-41,8
Charges financières sur emprunts		-38,1	-29,6
RESULTAT FINANCIER		-37,9	-41,6
RESULTAT COURANT AVANT IMPOTS		-10,6	-11,9
RESULTAT EXCEPTIONNEL		-0,1	-0,1
Impôt sur les sociétés		0,0	-4,0
RESULTAT NET		-10,7	-16,1
Marge nette (%)		-22,4%	-31,3%
OPERATIONS D'INVESTISSEMENTS		-0,2	-0,1
Acquisitions d'immobilisations		-0,2	-0,1
OPERATIONS DE FINANCEMENT		-6,1	-2,9
Dividendes versés		0,0	0,0
Subventions d'investissement reçues		0,0	0,0
Emission de nouveaux emprunts		0,0	750,0
Remboursement d'emprunts		-6,1	-704,5
Opérations en capital		0,0	0,0
ACTIF		766,9	849,0
Actifs corporels et incorporels immobilisé (4)		744,4	733,1
PASSIF		766,9	849,0
Capitaux propres		-18,3	14,8
Autres fonds propres		0,0	0,0
Provisions pour risques et charges		0,0	0,0
Emprunts et dettes financières		782,1	831,1
Endettement financier net		764,7	800,1

(1) : y compris redevance domaniale

(2) : y compris participation et CICE

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

(4) : Hors immobilisations financières



Longueur du réseau

17,8 km

Principales autoroutes

A150

Durée de concession

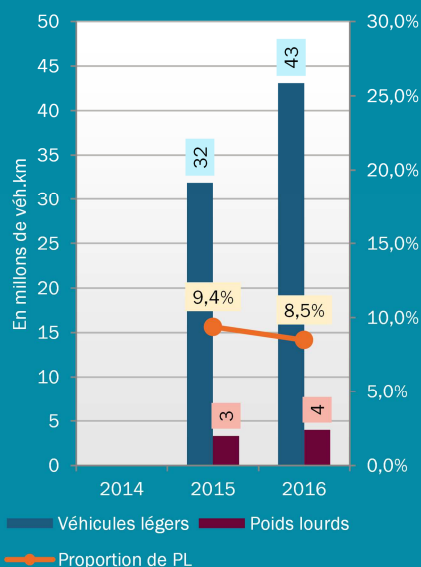
2011 – 2066

Trafic 2016

Trafic moyen
7 354 véh./Jour

Evolution 2015 / 2016

ns



Spécificités

- La société Albea est détenue à hauteur de 16,7 % par NGE (groupement de sociétés industrielles), de 16,7 % par Fayat, le solde est détenu par des fonds d'investissements (33,3 % par Infravia et 33,3 % par la Société financière A150, filiale à 100 % du fonds d'investissement TIIC Holding).
- L'exploitation de l'autoroute A150 est assurée par la société ALBEA Exploitation.

Éléments de contexte

- L'autoroute a été mise en service le 9 février 2015. Ainsi, le trafic est encore dans sa phase de montée en puissance (période dite de « *ramp-up* »).
- L'exercice 2016 correspond ainsi à la première année pleine d'exploitation des ouvrages concédés à cette société.
- 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 montant de chiffre d'affaires PL total.
- Les hausses des tarifs de péage au 1^{er} février 2016 ont été les suivantes :
 - + 1,37 % pour les classes 1, 2 et 5 ;
 - 1,30 % pour la classe 3 ;
 - 0,39 % pour la classe 4.

Faits marquants 2016

- Les travaux de requalification de la RD6015 (ex-RN15) parallèle à l'A150) se poursuivent induisant un possible effet de report sur l'autoroute A150.

Avertissement :

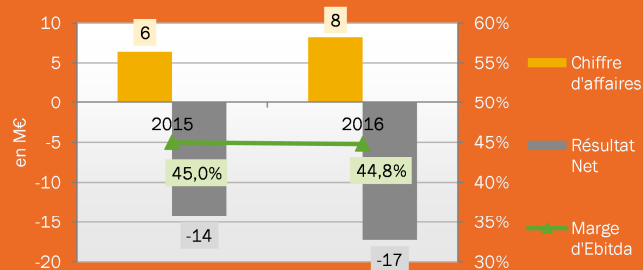
Compte tenu de la mise en service en février 2015, une comparaison 2015/2016 ne fait pas toujours sens, l'année 2015 ne constituant pas un exercice complet.

Chiffre
d'affaires

8,2M€

ns

Compte tenu d'un exercice 2015 partiel, il a été fait le choix de ne pas présenter d'analyse de l'évolution du chiffre d'affaires.



EBITDA

3,7M€

ns

Le contrat d'exploitation constitue le principal poste de charge pour 1,7 M€.

Résultat
Net

- 17,3M€

ns

La dégradation du résultat net s'explique en partie par la hausse des amortissements et des charges financières compte tenu d'un premier exercice en année pleine.

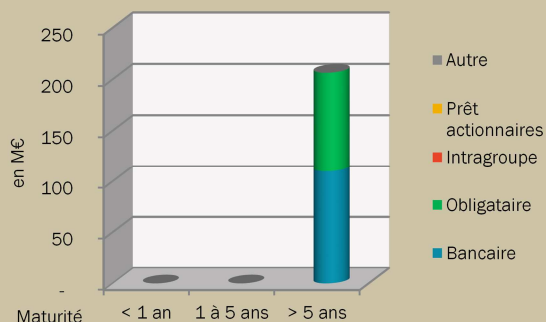
Endettement
financier

206,5M€

+ 6,1 %

La dette de la société se compose d'une dette bancaire de 110 M€ et d'une dette subordonnée dont les intérêts au titre des exercices 2015 et 2016 ont été capitalisés.

L'endettement financier net de la société est de 197,9 M€



Dépenses
d'investissement

0M€

- %

L'A150 ayant été mise en service en 2015, aucune dépense d'investissement n'a été réalisée en 2016.

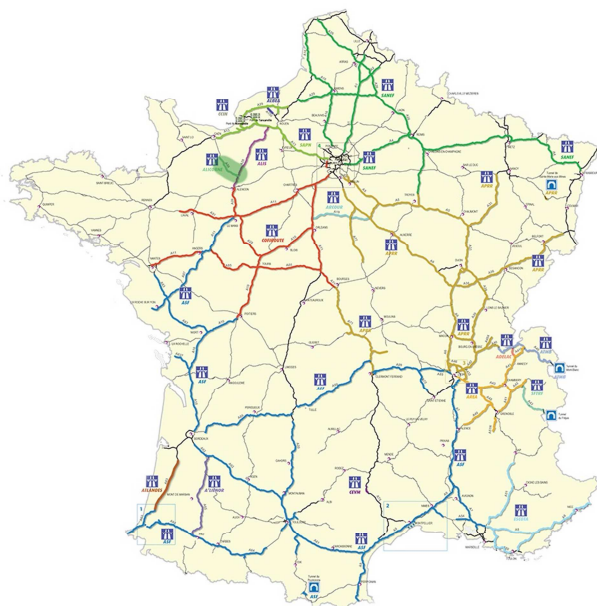
ALBEA (en M€ courants)		2015	2016
CHIFFRES D'AFFAIRES		6,4	8,2
Recettes de péage		6,0	8,0
% Evolution		-	32,6%
Revenus des activités annexes		0,4	0,2
AUTRES REVENUS D'EXPLOITATION		0,8	0,0
CHARGES D'EXPLOITATION (hors amortissements)		-4,3	-4,5
Achats et charges externes (1)		-3,9	-3,9
Charges de personnel (2)		-0,1	-0,1
Impôts et taxes		-0,3	-0,5
Autres Charges d'exploitation		0,0	0,0
EBITDA		2,9	3,7
Marge d'Ebitda (%)		45,0%	44,8%
Amortissements et provisions (3)		-1,8	-2,2
EBIT		1,1	1,5
PRODUITS FINANCIERS		1,6	0,0
Dividendes reçus		0,0	0,0
CHARGES FINANCIERES		-16,9	-18,8
Charges financières sur emprunts		-16,9	-18,8
RESULTAT FINANCIER		-15,3	-18,8
RESULTAT COURANT AVANT IMPOTS		-14,2	-17,3
RESULTAT EXCEPTIONNEL		0,0	0,0
Impôt sur les sociétés		0,0	0,0
RESULTAT NET		-14,2	-17,3
Marge nette (%)		-222,3%	-210,1%
OPERATIONS D'INVESTISSEMENTS		0,0	0,0
Acquisitions d'immobilisations		0,0	0,0
OPERATIONS DE FINANCEMENT		0,1	3,9
Dividendes versés		0,0	0,0
Subventions d'investissement reçues		0,0	0,0
Emission de nouveaux emprunts		0,0	0,0
Remboursement d'emprunts		0,0	0,0
Opérations en capital		0,0	0,0
ACTIF		245,8	236,4
Actifs corporels et incorporels immobilisé (4)		227,5	226,5
PASSIF		245,8	236,4
Capitaux propres		45,3	28,1
Autres fonds propres		0,0	0,0
Provisions pour risques et charges		0,1	0,3
Emprunts et dettes financières		194,6	206,5
Endettement financier net		181,3	197,9

(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 km

Principales autoroutes
A88

Durée de concession
2008 – 2063

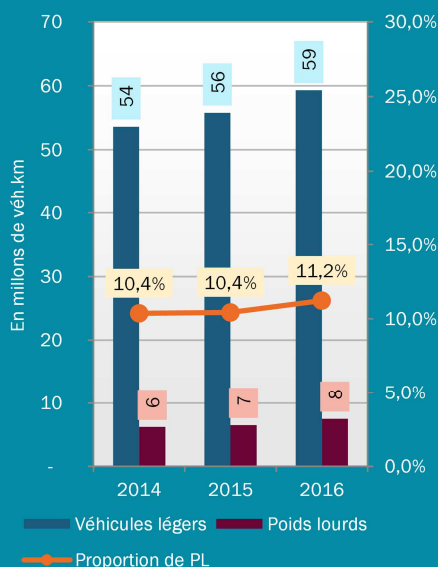
Trafic 2016

Trafic moyen
4 056 véh/Jour

Evolution 2015 / 2016

+ 7,2 %

 + 6,3 %  + 15,4 %



Spécificités

- Alicorne est détenue par CDC Infra (45,57 %), AXA (15,4 %), NGE Concessions, (12,4 %), Spie Batignolles (12,2 %) et d'autres actionnaires (< 5 %).
- L'exploitation de l'autoroute A88 est assurée par la société Routalis, filiale d'EGIS Road Operation (70 %) et SAPN (30 %).

Éléments de contexte

- Hausse des tarifs de péage au 1^{er} février 2016 :
 - nulle pour les classes 1 et 5 ;
 - + 0,91 % pour la classe 2 ;
 - + 0,90 % pour la classe 3 ;
 - + 0,93 % pour la classe 4.

Faits marquants 2016

- Une importante opération de restructuration de la dette de la société a eu lieu en 2016 se traduisant par une injection de fonds propres (sous forme d'avances d'actionnaires) ayant permis de rembourser partiellement des prêts bancaires existants. Cette avance s'est accompagnée notamment d'une restructuration des swaps.
- La société a également procédé à une recapitalisation par conversion d'avances actionnaires en capital social afin d'apurer les pertes comptables accumulées depuis 2010.
- L'adoption d'un arrêté de restriction de circulation pour les poids lourds sur la voirie locale adjacente (RD958) s'est traduite par un important report du trafic correspondant sur l'A88.

Chiffre d'affaires

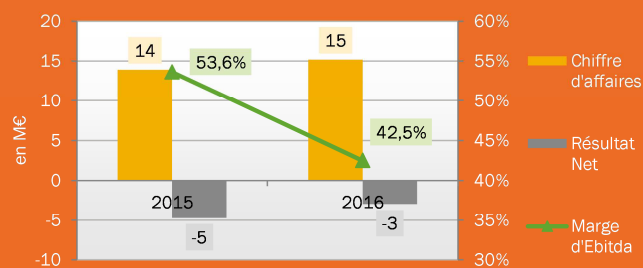
15,2M€

+ 9,2 %

La progression des recettes de péage s'explique par :

- la croissance du trafic (+ 7,2 %) ;
- la croissance des tarifs PL (+ 0,90 % à + 0,93 %).

A noter toutefois que l'impact exact de l'effet mix VL/PL n'a pu être expertisé par l'Autorité.



EBITDA

6,4M€

- 13,5 %

La baisse de l'EBITDA en comparaison de la progression plus rapide du chiffre d'affaires s'explique par :

- une forte augmentation du poste « achats et charges externes » (+ 39,2 %) qui supporte l'importante hausse des frais juridiques et bancaires (2,2 M€) liés à l'opération de restructuration capitalistique ;
- l'augmentation du poste « impôts et taxes » (+ 6,2 %) sous l'effet de la hausse de la TAT (+ 7,1 % en raison de l'évolution du nombre de km parcourus), atténuée par la baisse de la CET (- 3,1 %) ;

Ces éléments entraînent une importante dégradation de la marge d'EBITDA.

Résultat Net

- 2,9M€

+ 37,6 %

Au-delà des variations de l'EBITDA, l'amélioration du résultat net s'explique par l'amélioration du résultat financier (+ 52,9 % soit 5,9 M€) suite aux reprises sur provisions liées à la restructuration de la dette, contrebalancée par :

- une hausse des dotations aux amortissements (+ 3,7 %) et des dotations pour provisions (+ 20,9 %) ;
- la comptabilisation d'un IS (0,5 M€) en 2016 provenant de la régularisation, à la baisse, des montants d'impôts différés comptabilisés consécutive à la baisse du taux futur d'IS.

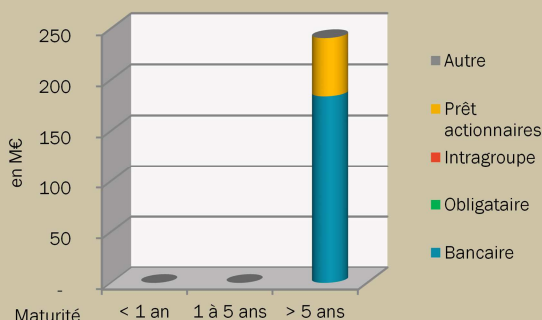
Endettement financier

240,9M€

- 3,0 %

La dette financière a diminué de 7 M€ sous l'effet de la restructuration effectuée. Deux prêts (bancaire et BEI) ont fait l'objet de remboursements financés par des avances actionnaires.

L'endettement net de la société s'élève à 229 M€. Le refinancement de la dette s'accompagne d'un montant de trésorerie minimum à respecter.

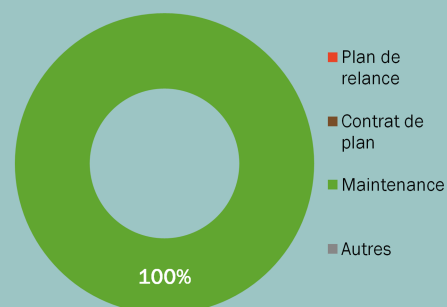


Dépenses d'investissement

0,3M€

- 69,8 %

Les dépenses d'investissement, uniquement constituées de dépenses de maintenance, sont en baisse en 2016.



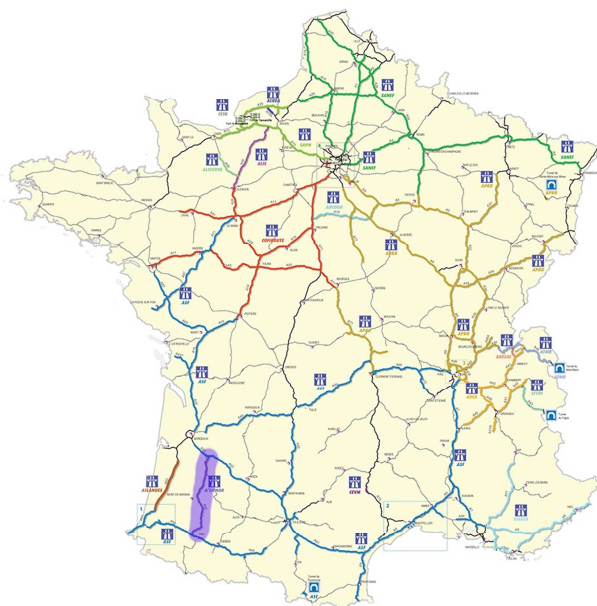
ALICORNE (en M€ courants)		2015	2 016
CHIFFRES D'AFFAIRES		13,9	15,2
Recettes de péage		13,9	15,2
% Evolution		-	9,2%
Revenus des activités annexes		0,0	0,0
AUTRES REVENUS D'EXPLOITATION		0,0	0,0
CHARGES D'EXPLOITATION (hors amortissements)		-6,5	-8,8
Achats et charges externes (1)		-5,7	-7,9
Charges de personnel (2)		0,0	0,0
Impôts et taxes		-0,7	-0,8
Autres Charges d'exploitation		0,0	0,0
EBITDA		7,5	6,4
Marge d'Ebitda (%)		53,6%	42,5%
Amortissements et provisions (3)		-3,4	-3,7
EBIT		4,0	2,8
PRODUITS FINANCIERS		0,5	9,7
Dividendes reçus		0,0	0,0
CHARGES FINANCIERES		-11,7	-15,0
Charges financières sur emprunts		-10,2	-13,2
RESULTAT FINANCIER		-11,1	-5,2
RESULTAT COURANT AVANT IMPOTS		-7,1	-2,5
RESULTAT EXCEPTIONNEL		0,0	0,0
Impôt sur les sociétés		2,4	-0,5
RESULTAT NET		-4,7	-2,9
Marge nette (%)		-33,9%	-19,4%
OPERATIONS D'INVESTISSEMENTS		-0,9	-0,3
Acquisitions d'immobilisations		-0,9	-0,3
OPERATIONS DE FINANCEMENT		4,0	6,6
Dividendes versés		0,0	0,0
Subventions d'investissement reçues		0,0	0,0
Emission de nouveaux emprunts		0,0	0,0
Remboursement d'emprunts		-0,9	-8,9
Opérations en capital		2,1	21,6
ACTIF		346,8	352,2
Actifs corporels et incorporels immobilisé (4)		322,7	318,9
PASSIF		346,8	352,2
Capitaux propres		87,0	101,3
Autres fonds propres		0,0	3,8
Provisions pour risques et charges		9,2	4,8
Emprunts et dettes financières		248,4	240,9
Endettement financier net		241,2	229,2

(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 km

Principales autoroutes

A65

Durée de concession

2006 – 2066

Trafic 2016

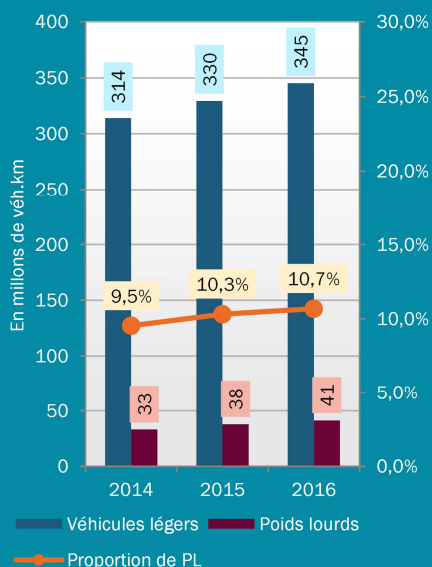
Trafic moyen

7 040 véh./Jour

Evolution 2015 / 2016

+ 5,2 %

+ 4,8 % + 9,0 %



Spécificités

- La société ALIENOR est détenue à hauteur de 65 % par Eiffage et de 35 % par Sanef.
- L'exploitation de l'autoroute A65 est assurée par la société Sanef Aquitaine.

Éléments de contexte

- Les hausses de tarifs appliquées au 1^{er} février 2016 ont été de + 0,46 % pour les véhicules de classe 1, de + 1,46 % pour les véhicules des classes 2, 3 et 4 et de + 0,43 % pour les véhicules de classe 5.

Faits marquants 2016

- Le département des Landes a pris, en mars 2015, des arrêtés interdisant la circulation des véhicules de + 7,5 tonnes en transit sur plusieurs axes du réseau départemental. Ces arrêtés ont été contestés par les organisations de transporteurs auprès du Tribunal Administratif de Pau qui, par jugement en date de novembre 2016, les a annulés. Néanmoins, dans l'intervalle, ils ont contribué à l'augmentation du trafic PL sur l'A65.

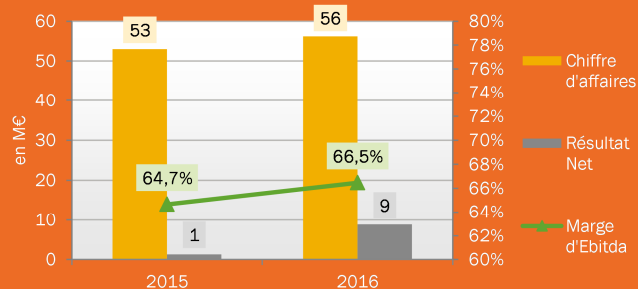
Chiffre d'affaires

56,2M€

+ 6,1%

La progression des recettes de péage s'explique par :

- une évolution globale du trafic de + 4,9 % ;
- une hausse tarifaire allant de 0,46 % à 1,46 % ;
- un effet mix VL/PL et une structure tarifaire de + 0,9 %.



EBITDA

37,4M€

+ 9,0 %

La croissance de l'EBITDA est supérieure à celle du chiffre d'affaires et s'explique par une bonne maîtrise des coûts :

- le poste « autres prestations et charges externes » supportant notamment le contrat d'exploitation est en baisse de 11,6 %, l'année précédente ayant connu une charge non récurrente ;
- cette baisse est contrebalancée par la hausse de la redevance domaniale de 9,1 %.

Résultat Net

8,8M€

+ 565,2 %

Au-delà des variations de l'EBITDA, la forte progression du résultat net est imputable à :

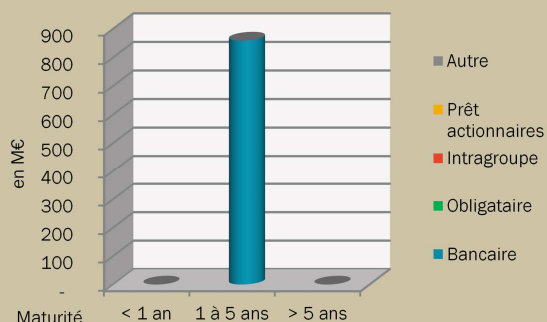
- une reprise de provision pour 1,8 M€ conséquence d'une rectification des éléments comptabilisés (portant sur la nature d'immobilisation renouvelables) ;
- la baisse des charges financières qui passent de 20,2 M€ à 15,6 M€, conséquence conjuguée de la baisse des taux en 2016, des remboursements de prêt et du transfert des compte courants d'actionnaires en capital social au cours de l'exercice 2015.

Endettement financier

859,0M€

- 2,4 %

L'endettement financier net de la société est de 812,3 M€



Dépenses d'investissement

0,0M€

- %

Aucun investissement n'a été réalisé en 2016.

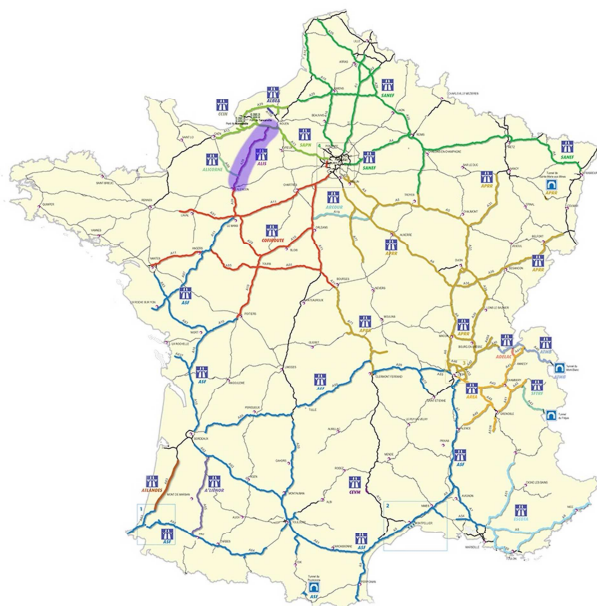
A'LIENOR (en M€ courants)		2015	2016
CHIFFRES D'AFFAIRES		53,0	56,2
Recettes de péage		52,3	55,4
% Evolution		-	5,9%
Revenus des activités annexes		0,7	0,8
AUTRES REVENUS D'EXPLOITATION		0,6	0,0
CHARGES D'EXPLOITATION (hors amortissements)		-19,3	-18,8
Achats et charges externes (1)		-15,1	-14,2
Charges de personnel (2)		-0,2	-0,2
Impôts et taxes		-4,0	-4,4
Autres Charges d'exploitation		0,0	-0,1
EBITDA		34,3	37,4
Marge d'Ebitda (%)		64,7%	66,5%
Amortissements et provisions (3)		-12,7	-11,5
EBIT		21,6	25,8
PRODUITS FINANCIERS		0,0	0,0
Dividendes reçus		0,0	0,0
CHARGES FINANCIERES		-20,2	-15,6
Charges financières sur emprunts		-20,2	-15,6
RESULTAT FINANCIER		-20,1	-15,6
RESULTAT COURANT AVANT IMPOTS		1,5	10,2
RESULTAT EXCEPTIONNEL		-0,1	0,0
Impôt sur les sociétés		0,0	-1,4
RESULTAT NET		1,3	8,8
Marge nette (%)		2,5%	15,7%
OPERATIONS D'INVESTISSEMENTS		-0,4	-0,2
Acquisitions d'immobilisations		-0,4	-0,2
OPERATIONS DE FINANCEMENT		-20,1	-21,0
Dividendes versés		0,0	0,0
Subventions d'investissement reçues		0,0	0,0
Emission de nouveaux emprunts		0,0	0,0
Remboursement d'emprunts		-20,1	-21,0
Opérations en capital		0,0	0,0
ACTIF		1186,5	1173,6
Actifs corporels et incorporels immobilisé (4)		1131,1	1119,0
PASSIF		1186,5	1173,6
Capitaux propres		239,2	247,5
Autres fonds propres		53,8	53,5
Provisions pour risques et charges		0,0	0,1
Emprunts et dettes financières		880,0	859,0
Endettement financier net		832,6	812,3

(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



ALIS

Longueur du réseau

125 km

Principales autoroutes

A28

Durée de concession

2001 – 2067

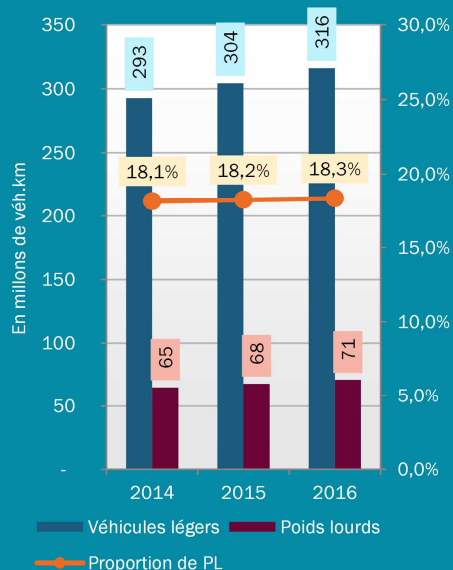
Trafic 2016

Trafic moyen
8 461 véh./Jour

Evolution 2015 / 2016

+ 4,0 %

+ 3,9 % + 4,6 %



Spécificités

- La société est détenue à 33,2 % par le fonds PGGM, 26,0 % par le fonds MCIF, 19,7% par le groupe Sanef, 13,2 % par le fonds Aberdeen Infrastructure et 8,0 % par Egis.
- L'exploitation de l'autoroute A28 est assurée par la société Routalis, filiale d'EGIS Road Operation (70 %) et SAPN (30 %).
- Les immobilisations corporelles du domaine concédé font l'objet d'un amortissement de caducité calculé en fonction du trafic constaté.

Éléments de contexte

- Hausse tarifaire des péages au 1^{er} février 2016 :
 - + 2,56 % pour les classes 1 et 2 ;
 - + 2,63 % pour la classe 3 (évolution du coefficient interclasse) ;
 - + 2,62 % pour la classe 4 (évolution du coefficient interclasse) ;
 - + 2,54 % pour la classe 5.

Faits marquants 2016

- La société a procédé à une émission obligataire pour un montant de 900 M€.
- A compter de l'exercice 2016, la société a décidé de changer de méthode comptable en optant pour la comptabilisation des impôts différés.

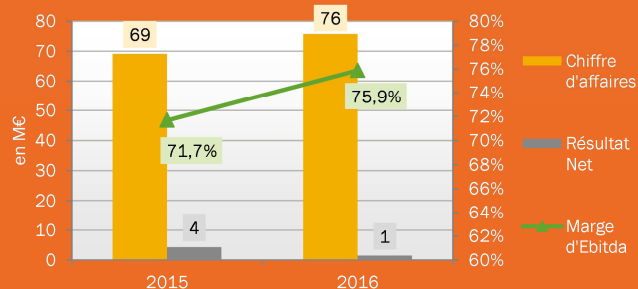
Chiffre d'affaires

75,8M€

+ 9,6 %

La progression des recettes de péage s'explique par :

- la hausse du trafic de 4,0 %;
- la hausse des tarifs de péage de 2,56 % à 2,63 % ;
- un effet mix VL/PL et une structure tarifaire évalués à + 2,7 %.



EBITDA

57,5M€

+ 16,1 %

La hausse de l'EBITDA est supérieure à celle du chiffre d'affaires et s'explique principalement par une baisse (- 32,5 %) des « autres prestations et charges externes », hors contrat d'exploitation et hors prise en compte d'une charge de conseil neutralisée.

Résultat Net

1,5M€

- 65,6 %

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

- une augmentation de la charge d'IS de 1,0 M€ comportant notamment les effets du changement de méthode comptable sur les impôts différés ;
- la dégradation du résultat financier (- 10,4 M€) qui inclut une quote-part de la soulte liée au refinancement en sus des intérêts d'emprunt.

Endettement financier

955,7M€

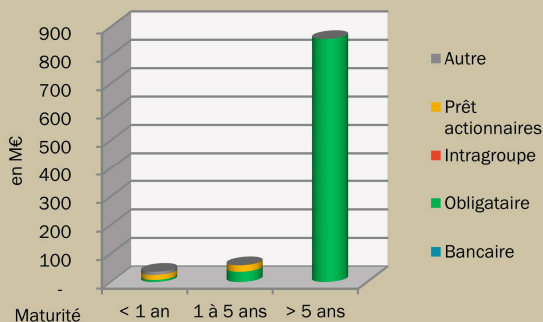
+ 39,3 %

La société a refinancé sa dette de la façon suivante en procédant à une émission d'un nouvel emprunt de 900,0 M€. Celui-ci a notamment permis de rembourser :

- une partie des comptes courants d'associés (76 M€) ;
- la dette obligataire (619 M€) ;
- la prime de refinancement (212,0 M€).

ALIS a également remboursé une partie de la dette subordonnée consentie par SAPN (27 M€).

La dette financière nette de la société est portée à 893,2 M€.

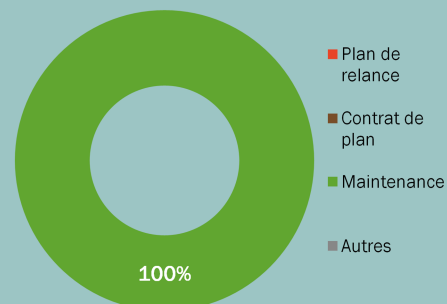


Dépenses d'investissement

0,7M€

- 91,4 %

En 2016, les dépenses d'investissement ont été uniquement consacrées à la maintenance. Elles ont retrouvé un niveau cohérent avec l'âge de l'infrastructure (12 ans). Pour mémoire, 2015 a été marqué par un premier renouvellement de la chaussée (intervenant environ tous les 10 ans).



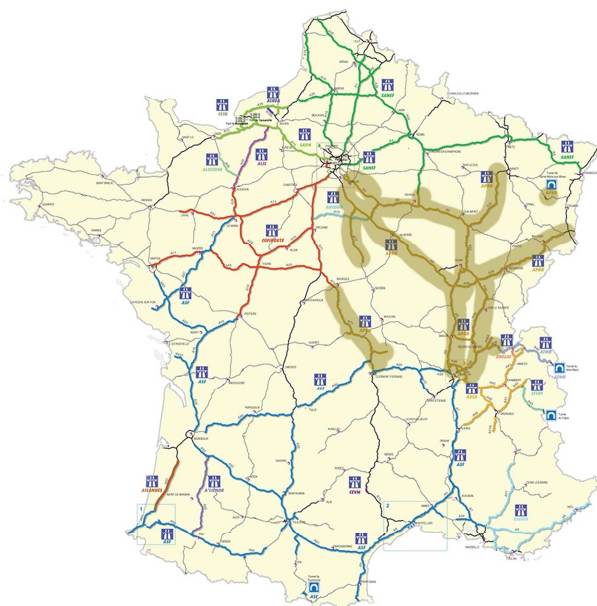
ALIS (en M€ courants)		2015	2016
CHIFFRES D'AFFAIRES		69,1	75,8
Recettes de péage		68,3	74,8
% Evolution		-	9,6%
Revenus des activités annexes		0,8	0,9
AUTRES REVENUS D'EXPLOITATION		0,3	15,8
CHARGES D'EXPLOITATION (hors amortissements)		-19,9	-34,1
Achats et charges externes (1)		-15,3	-29,2
Charges de personnel (2)		0,0	-0,2
Impôts et taxes		-4,5	-4,8
Autres Charges d'exploitation		-0,1	0,0
EBITDA		49,5	57,5
Marge d'Ebitda (%)		71,7%	75,9%
Amortissements et provisions (3)		-10,6	-8,6
EBIT		39,0	48,9
PRODUITS FINANCIERS		0,5	89,2
Dividendes reçus		0,0	0,0
CHARGES FINANCIERES		-34,5	-133,6
Charges financières sur emprunts		-34,2	-128,1
RESULTAT FINANCIER		-34,0	-44,4
RESULTAT COURANT AVANT IMPOTS		5,0	4,5
RESULTAT EXCEPTIONNEL		0,0	-1,3
Impôt sur les sociétés		-0,7	-1,7
RESULTAT NET		4,3	1,5
Marge nette (%)		6,3%	2,0%
OPERATIONS D'INVESTISSEMENTS		-7,7	-32,1
Acquisitions d'immobilisations		-7,7	-0,7
OPERATIONS DE FINANCEMENT		-14,5	9,1
Dividendes versés		0,0	0,0
Subventions d'investissement reçues		0,0	0,0
Emission de nouveaux emprunts		0,0	900,0
Remboursement d'emprunts		0,0	-720,4
Opérations en capital		0,0	0,0
ACTIF		950,3	1 160,0
Actifs corporels et incorporels immobilisé (4)		836,3	803,0
PASSIF		950,3	1 160,1
Capitaux propres		159,0	196,2
Autres fonds propres		0,0	0,0
Provisions pour risques et charges		90,4	1,2
Emprunts et dettes financières		686,3	955,7
Endettement financier net		588,5	893,2

(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

1 867 km

Principales autoroutes

A6 – A5 – A31

Durée de concession

1963– 2035

Trafic 2016

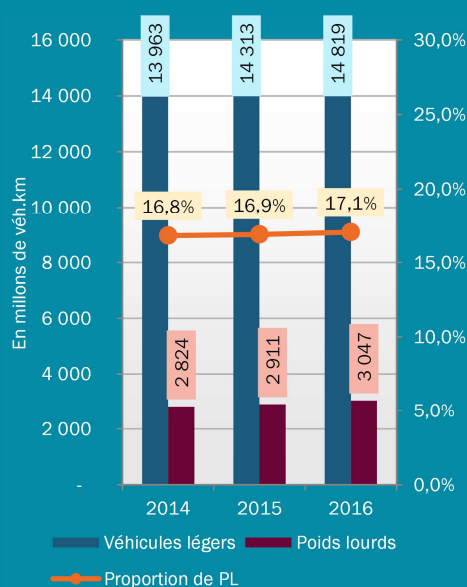
Trafic moyen

26 246 véh./jour

Evolution 2015 / 2016

+ 3,7 %

+ 3,5 % + 4,7 %



Spécificités

- La société APRR est détenue indirectement par Eiffage (50 % + 1 action) et Macquarie (soit 50 % - 1 action).

Éléments de contexte

- Hausse des tarifs de péage au 1^{er} février 2016 de 1,23 % pour l'ensemble des classes dont :
 - + 0,81 % en compensation de la hausse de la redevance domaniale ;
 - + 0,38 % en application des dispositions contractuelles relatives au contrat de plan 2014 - 2018.

Faits marquants 2016

- Le contrat de concession du Tunnel Maurice Lemaire (TML) a été intégré au contrat de concession APRR. Le tunnel a fait l'objet d'une baisse importante des tarifs. En contrepartie de cette baisse et d'une réduction de la durée du contrat initial TML, le contrat de la société APRR a fait l'objet d'un allongement de 10 mois, approuvé par décret en date du 31 janvier 2016.
- Des portions de l'A75 et de la RN79 ont été intégrées au réseau APRR dans le cadre de la mise en œuvre du Plan de Relance Autoroutier approuvé en août 2015.
- APRR a émis trois emprunts obligataires pour un montant global de 1,7 Md€ avec des échéances comprises entre 2026 et 2031.
- APRR a versé en 2016 un dividende de 581 M€.

Chiffre d'affaires

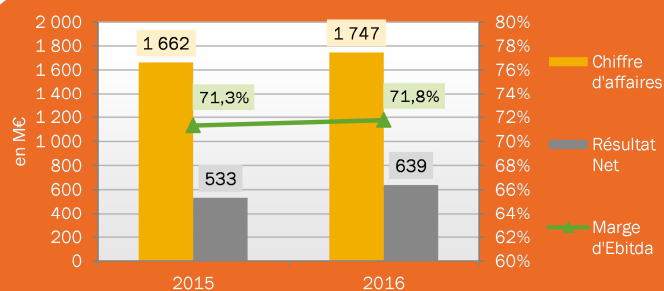
1,7 Md€

+ 5,1 %

La croissance des recettes de péage est portée par :

- une évolution dynamique du trafic (+ 3,7 %) ;
- une hausse des tarifs de péage de 1,2 %.

A noter toutefois que l'impact exact de l'effet mix VL/PL n'a pu être expertisé par l'Autorité.



EBITDA

1,3 Md€

+ 5,7 %

La croissance de l'EBITDA est supérieure à celle du chiffre d'affaires s'explique par les éléments suivants :

- le poste « achats et charges externes » en baisse de 0,6 % ;
- les « charges de personnel » sont en baisse de 0,8 % (la baisse des effectifs de 1,9 % est partiellement compensée par le Glissement Vieillesse Technicité (GVT)) ;
- une évolution importante des impôts et taxes (+ 12,6 %) due au premier versement de la CVE.

Résultat Net

639,1 M€

+ 19,9 %

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

- une hausse du résultat financier (+ 57,7 M€) sous l'effet principalement d'une hausse des dividendes reçus de la part de la société AREA et d'une baisse des charges financières liée au refinancement ;
- une baisse des amortissements de caducité de 4,5 % notamment liée à l'impact en année pleine de l'allongement de la durée de la concession suite au plan de relance autoroutier qui est cependant contrebalancée par les dotations aux provisions.

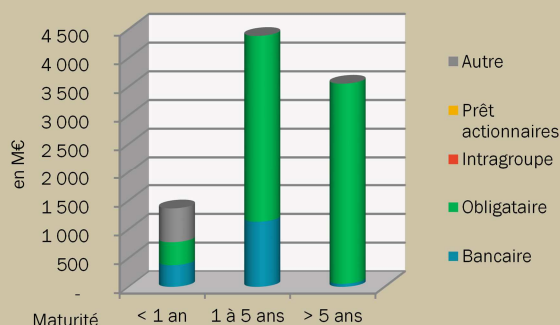
Endettement financier

9,3 Md€

+ 7,2 %

L'endettement financier a augmenté de 624 M€, correspondant essentiellement à l'écart entre les emprunts émis (1,9 Md€) et les remboursements effectués (1,2 Md€). Les prêts intra-groupe accordés à AREA et AREA Participation s'élèvent à respectivement 1,5 Md€ et 608 M€ à fin 2016.

L'endettement financier net est en baisse de 2,5 % à 7,2 Md€.



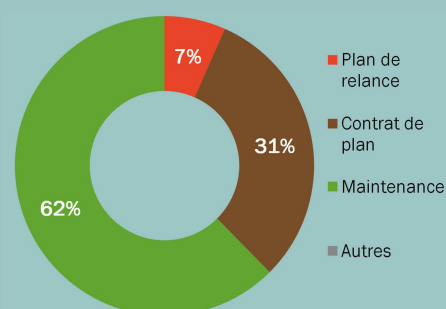
Dépenses d'investissement

335,9 M€

+ 91,2 %

Les investissements sont en hausse et essentiellement constitués d'investissements de maintenance.

Les investissements de développement (contrat de plan et plan de relance) correspondent en grande partie à la construction de la liaison A89-A6 qui est rentrée en phase de travaux en 2016.



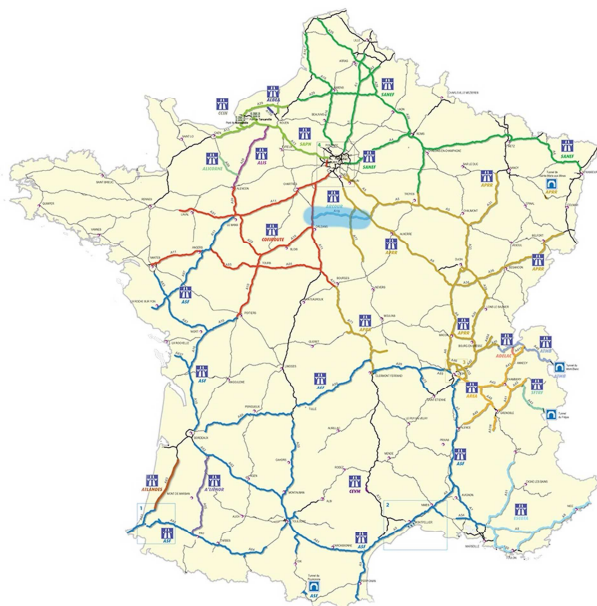
APRR (en M€ courants)		2015	2016
CHIFFRES D'AFFAIRES		1 662,4	1 747,0
Recettes de péage		1 609,4	1 692,4
% Evolution		-	5,2%
Revenus des activités annexes		53,0	54,6
AUTRES REVENUS D'EXPLOITATION		30,4	33,8
CHARGES D'EXPLOITATION (hors amortissements)		-507,4	-527,2
Achats et charges externes (1)		-164,6	-163,6
Charges de personnel (2)		-167,0	-165,7
Impôts et taxes		-172,3	-194,0
Autres Charges d'exploitation		-3,5	-3,9
EBITDA		1 185,5	1 253,6
Marge d'Ebitda (%)		71,3%	71,8%
Amortissements et provisions (3)		-325,6	-328,8
EBIT		859,9	924,8
PRODUITS FINANCIERS		218,0	272,8
Dividendes reçus		135,2	160,4
CHARGES FINANCIERES		-289,8	-286,9
Charges financières sur emprunts		-286,1	-279,6
RESULTAT FINANCIER		-71,7	-14,1
RESULTAT COURANT AVANT IMPOTS		788,2	910,7
RESULTAT EXCEPTIONNEL		-5,9	-11,7
Impôt sur les sociétés		-249,3	-259,9
RESULTAT NET		533,0	639,1
Marge nette (%)		32,1%	36,6%
OPERATIONS D'INVESTISSEMENTS		-175,7	-335,9
Acquisitions d'immobilisations		-175,7	-335,9
OPERATIONS DE FINANCEMENT		-1 418,8	103,7
Dividendes versés		-1 379,1	-581,1
Subventions d'investissement reçues		0,0	0,0
Emission de nouveaux emprunts		1 287,0	1 921,0
Remboursement d'emprunts		-1 326,7	-1 236,3
Opérations en capital		0,0	0,0
ACTIF		9 804,8	10 476,3
Actifs corporels et incorporels immobilisé (4)		5 885,9	5 812,9
PASSIF		9 804,8	10 476,3
Capitaux propres		506,2	534,0
Autres fonds propres		164,7	164,7
Provisions pour risques et charges		126,3	64,2
Emprunts et dettes financières		8 679,7	9 303,4
Endettement financier net		7 403,1	7 215,2

(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

101 km

Principales autoroutes

A19

Durée de concession

2005 – 2070

Trafic 2016

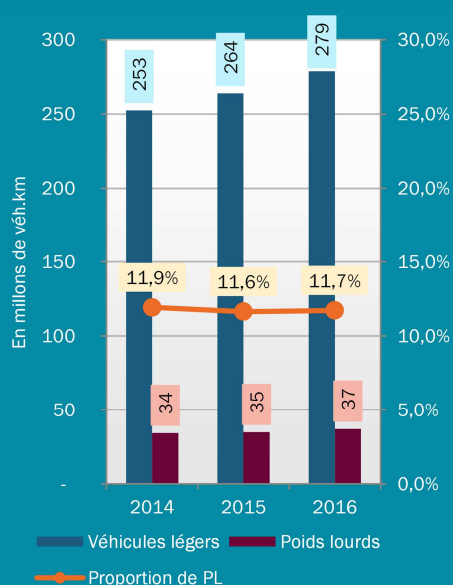
Trafic moyen

8 540 véh./Jour

Evolution 2015 / 2016

+ 5,7 %

+ 5,6 % + 6,3 %



Spécificités

- La société ARLOUR est une société concessionnaire filiale à 100 % de Vinci Autoroutes.
- L'exploitation de l'A19 est assurée par la société Cofiroute, elle-même filiale à 100 % du même groupe.

Eléments de contexte

- La hausse des tarifs de péage au 1^{er} février 2016 est de + 0,97 % pour les classes 1, 2 et 5, + 1,00 % pour la classe 3 et + 1,01 % pour la classe 4.

Faits marquants 2016

- L'exploitation de l'autoroute A19 a été affectée par les inondations de fin mai – début juin 2016 survenues dans le département du Loiret.

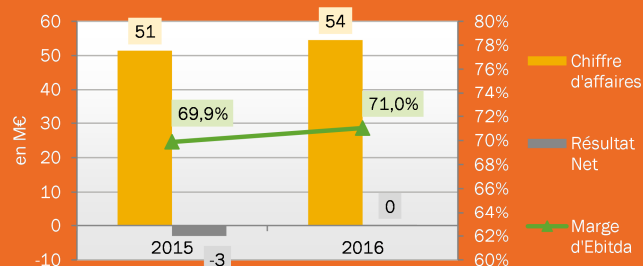
Chiffre d'affaires

54,5M€

+ 6,0 %

La progression des recettes de péage s'explique par :

- une évolution de trafic de + 5,7 % ;
- une hausse des tarifs de péage de 1,0 % ;
- un effet mix VL/PL et de structure tarifaire évalué à 0,3 %.



EBITDA

38,7M€

+ 7,7 %

La croissance de l'EBITDA, supérieure à celle du chiffre d'affaires, s'explique principalement par la bonne maîtrise des charges d'exploitation (+ 0,8 %) avec :

- une diminution des autres prestations et charges externes de 0,5 % (premier poste de charges en volume, soit 63,1 % du total des charges d'exploitation, qui supporte notamment le contrat d'exploitation) ;
- une hausse des impôts et taxes de 7,2 %.

Résultat Net

0,2M€

+ 106,9 %

ARCOUR dégage un résultat bénéficiaire pour la première fois de son histoire qui s'explique essentiellement par la croissance soutenue du chiffre d'affaires et la bonne maîtrise des charges.

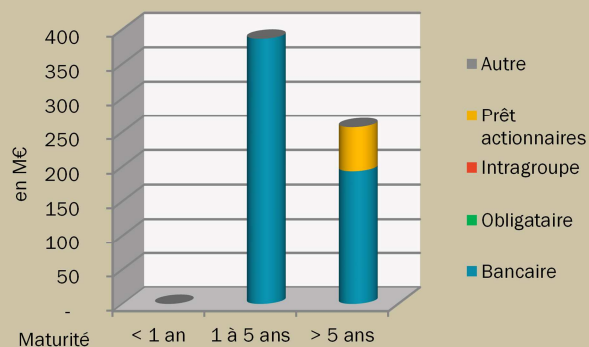
Endettement financier

643,7M€

- 0,5 %

Le niveau d'endettement, principalement bancaire, demeure presque inchangé en 2016 (- 0,5 %). La société dispose également de prêts actionnaires auprès du groupe Vinci (64 M€). Le coût de la dette est stable en 2016.

L'endettement financier net diminue (- 1,4 %) à 631,4 M€.

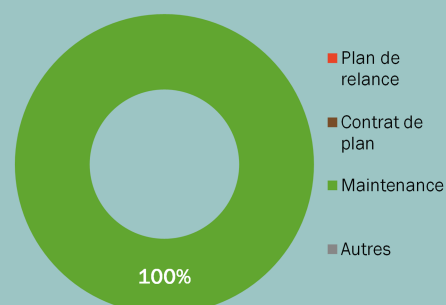


Dépenses d'investissement

0,5M€

+ 9,5 %

L'ensemble de ces investissements concerne des opérations de maintenance.



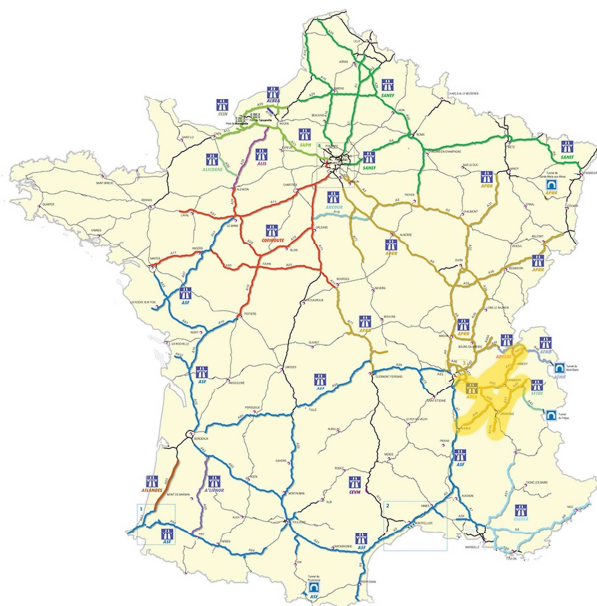
ARCOUR (en M€ courants)		2015	2016
CHIFFRES D'AFFAIRES		51,4	54,5
Recettes de péage		51,0	54,1
% Evolution		-	6,0%
Revenus des activités annexes		0,4	0,4
AUTRES REVENUS D'EXPLOITATION		1,1	1,0
CHARGES D'EXPLOITATION (hors amortissements)		-16,6	-16,7
Achats et charges externes (1)		-13,2	-13,0
Charges de personnel (2)		0,0	0,0
Impôts et taxes		-3,5	-3,7
Autres Charges d'exploitation		0,0	0,0
EBITDA		35,9	38,7
Marge d'Ebitda (%)		69,9%	71,0%
Amortissements et provisions (3)		-8,2	-8,1
EBIT		27,7	30,6
PRODUITS FINANCIERS		15,8	16,7
Dividendes reçus		0,0	0,0
CHARGES FINANCIERES		-46,5	-47,2
Charges financières sur emprunts		-45,9	-46,6
RESULTAT FINANCIER		-30,7	-30,5
RESULTAT COURANT AVANT IMPOTS		-3,0	0,1
RESULTAT EXCEPTIONNEL		-0,1	0,1
Impôt sur les sociétés		0,0	0,0
RESULTAT NET		-3,0	0,2
Marge nette (%)		-5,8%	0,4%
OPERATIONS D'INVESTISSEMENTS		-0,4	-0,5
Acquisitions d'immobilisations		-0,4	-0,5
OPERATIONS DE FINANCEMENT		-8,1	-1,6
Dividendes versés		0,0	0,0
Subventions d'investissement reçues		0,0	0,0
Emission de nouveaux emprunts		0,0	0,0
Remboursement d'emprunts		-8,1	-6,9
Opérations en capital		0,0	0,0
ACTIF		799,0	796,2
Actifs corporels et incorporels immobilisé (4)		780,1	772,1
PASSIF		799,0	796,2
Capitaux propres		139,2	138,6
Autres fonds propres		0,0	0,0
Provisions pour risques et charges		4,0	4,3
Emprunts et dettes financières		646,9	643,7
Endettement financier net		640,5	631,4

(1) : y compris redevance domaniale

(2) : y compris participation et CICE

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

(4) : Hors immobilisations financières



Longueur du réseau

409 km

Principales autoroutes
A43 - A49 - A41

Durée de concession

1971 – 2036

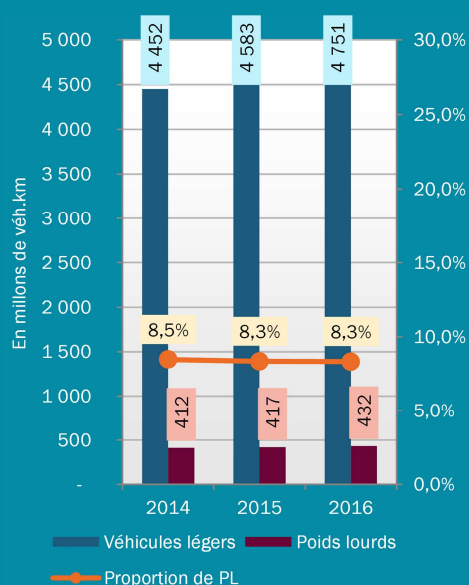
Trafic 2016

Trafic moyen
34 588 véh./jour

Evolution 2015 / 2016

+ 3,6 %

 **+ 3,7 %**  **+ 3,4 %**



Spécificités

- AREA est détenue, indirectement, à 99,8 % par APRR.

Eléments de contexte

- Une hausse des tarifs de péage au 1^{er} février 2016 de :
 - + 1,26 % pour la classe 1 ;
 - + 1,22 % pour la classe 2 ;
 - + 3,08 % pour la classe 3 (modification du coefficient interclasse) ;
 - + 2,61 % pour la classe 4 (modification du coefficient interclasse) ;
 - + 1,21 % pour la classe 5.
- Ces hausses intègrent les éléments spécifiques suivants :
 - + 0,81 % en compensation de la hausse de la redevance domaniale ;
 - + 0,42 % en application des dispositions relatives au contrat de plan 2014 - 2018.

Faits marquants 2016

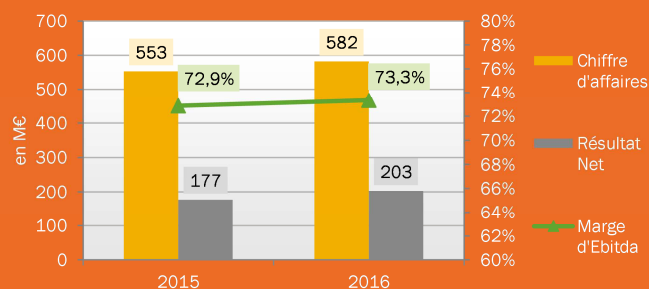
- La société AREA a repris en exploitation l'A48 (2,5km) et l'A480 (12,5 km) entre Saint-Egrève et Claix, à proximité de Grenoble dans le cadre de la mise en œuvre du Plan de Relance Autoroutier approuvé en août 2015.

**Chiffre
d'affaires**
581,9M€
+ 5,2 %

La progression des recettes de péage s'explique par :

- une évolution dynamique du trafic (+ 3,6 %) ;
- des hausses des tarifs de péage de 1,3 % à 3,1 % selon les classes.

A noter toutefois que l'impact exact de l'effet mix VL/PL n'a pu être expertisé par l'Autorité.



EBITDA
426,7M€
+ 5,9 %

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

- une baisse des « charges de personnel » (- 3,6 %) portée par une baisse des effectifs de 2,4 % et la baisse du taux de cotisations d'allocations familiales ;
- une évolution importante des impôts et taxes (+ 13,9 %) due au premier versement de la CVE qui limite les impacts précédents.

**Résultat
Net**
202,6M€
+ 14,3 %

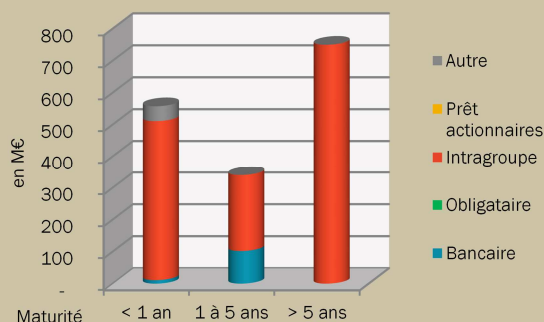
L'évolution du résultat net s'explique majoritairement par la hausse de l'EBITDA. En effet, la baisse des amortissements de caducité (- 6,8 %) notamment liée à l'impact en année pleine de l'allongement de la durée de la concession suite au plan de relance autoroutier est contrebalancée par les dotations aux provisions.

Endettement financier

1,6Md€
na*

La dette financière hors prêt actionnaires s'élève à 113 M€ et demeure stable par rapport à 2015. La dette intragroupe (prêts miroirs accordés par APRR) s'élève à 1,5 Md€ et le poste « autres dettes » à 46,5 M€.

En tenant compte de la trésorerie d'AREA (466,5 M€), centralisée chez APRR, l'endettement financier net de la société AREA s'élève à 1,2 Md€ et reste stable par rapport à 2015.



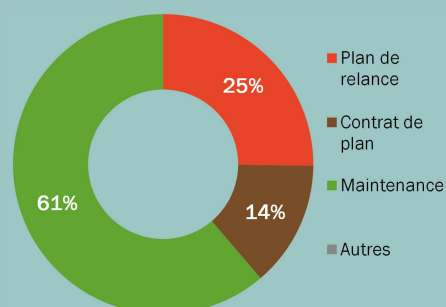
* Comparaison impossible compte tenu de l'évolution du format.

Investissements

76,4M€
+ 15,3 %

Les investissements sont en hausse et essentiellement constitués d'investissements de maintenance.

Les investissements de développement (contrat de plan et plan de relance) concernent principalement l'opération d'aménagement de l'A480, opération qui est rentrée en 2016 en phase de travaux.



AREA (en M€ courants)		2015	2016
CHIFFRES D'AFFAIRES		553,0	581,9
Recettes de péage		537,1	566,2
% Evolution		-	5,4%
Revenus des activités annexes		15,8	15,7
AUTRES REVENUS D'EXPLOITATION		13,1	12,4
CHARGES D'EXPLOITATION (hors amortissements)		-163,2	-167,7
Achats et charges externes (1)		-45,2	-44,7
Charges de personnel (2)		-65,6	-63,3
Impôts et taxes		-51,2	-58,3
Autres Charges d'exploitation		-1,2	-1,4
EBITDA		402,9	426,7
Marge d'Ebitda (%)		72,9%	73,3%
Amortissements et provisions (3)		-75,2	-76,4
EBIT		327,6	350,2
PRODUITS FINANCIERS		4,6	5,1
Dividendes reçus		0,0	0,1
CHARGES FINANCIERES		-44,8	-45,8
Charges financières sur emprunts		-44,8	-44,1
RESULTAT FINANCIER		-40,2	-40,6
RESULTAT COURANT AVANT IMPOTS		287,4	309,6
RESULTAT EXCEPTIONNEL		-1,2	-0,4
Impôt sur les sociétés		-108,9	-106,5
RESULTAT NET		177,3	202,6
Marge nette (%)		32,1%	34,8%
OPERATIONS D'INVESTISSEMENTS		-66,2	-76,4
Acquisitions d'immobilisations		-66,2	-76,4
OPERATIONS DE FINANCEMENT		-167,3	-194,6
Dividendes versés		-162,9	-192,8
Subventions d'investissement reçues		1,1	0,0
Emission de nouveaux emprunts		4,5	-1,8
Remboursement d'emprunts		-10,0	0,0
Opérations en capital		0,0	0,0
ACTIF		1 556,7	1 565,7
Actifs corporels et incorporels immobilisé (4)		1 315,0	1 306,0
PASSIF		1 556,7	1 565,7
Capitaux propres		232,8	241,6
Autres fonds propres		0,0	0,0
Provisions pour risques et charges		16,8	14,8
Emprunts et dettes financières (5)		1 186,7	1 185,5
Endettement financier net		1 181,9	1 181,0

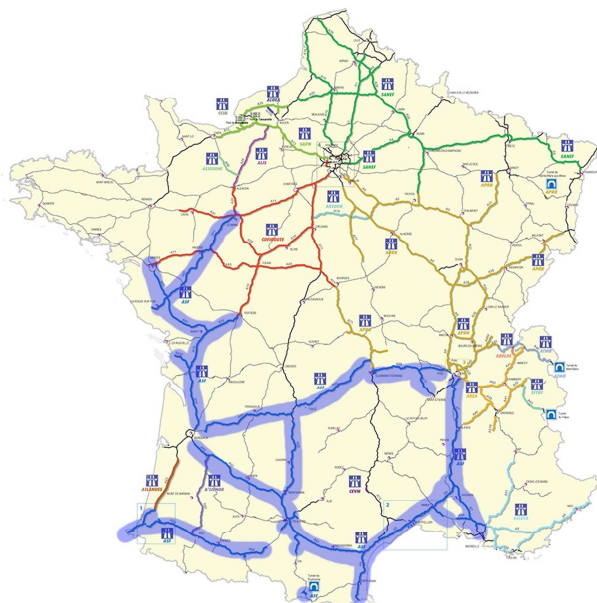
(1) : y compris redevance domaniale

(2) : y compris participation et CICE

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

(4) : Hors immobilisations financières

(5) : Nets de la trésorerie d'AREA centralisée par APRR



ASF

Longueur du réseau

2 703 km

Principales autoroutes

A7 – A9 – A10

Durée de concession

1961 – 2036

Trafic 2016

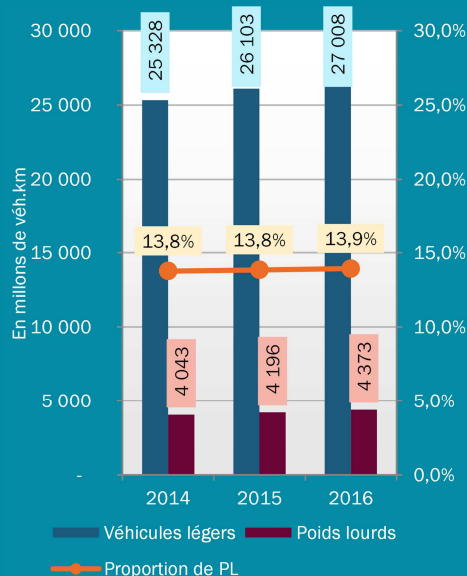
Trafic moyen

31 719 véh./jour

Evolution 2015 / 2016

+ 3,6 %

+ 3,5 % + 4,2 %



Spécificités

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

Eléments de contexte

- Hausse des tarifs de péage au 1^{er} février 2016 de + 1,63 % pour toutes les classes dont :
 - + 0,78 % au titre de la compensation de la hausse de la redevance domaniale ;
 - + 0,625 % en application des dispositions contractuelles au titre du contrat de plan 2007 - 2011 ;
 - + 0,185 % en application des dispositions contractuelles au titre du contrat de plan 2012 - 2016.

Faits marquants 2016

- Les titres détenus par ASF au sein des sociétés Jamaican Infrastructure Operator et TransJamaican Highway ont été cédés.
- Un contrat de prêt a été mis en place de 390 M€ auprès de la BEI destiné à financer une partie des investissements liés au dédoublement de l'A9 au niveau de Montpellier.
- Une émission d'un emprunt obligataire pour un montant de 500 M€ a eu lieu courant mai 2016.
- ASF a versé des dividendes pour un montant de 1,0 Md€.

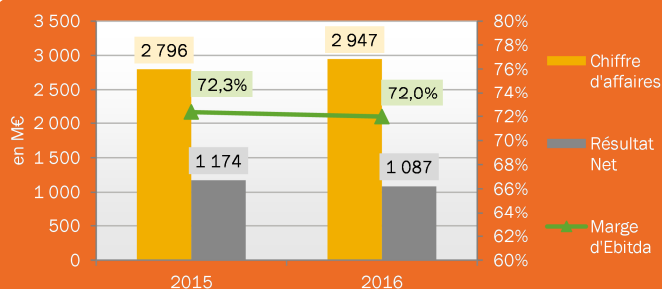
Chiffre d'affaires

2,9M€

+ 5,4 %

La progression des recettes de péage s'explique par :

- la hausse du trafic de 3,6 % ;
- la hausse des tarifs de péage de 1,63 % ;
- un effet mix VL/PL et une structure tarifaire évalué 0,2 %.



EBITDA

2,1M€

+ 4,8 %

La hausse de l'EBITDA inférieure à celle du chiffre d'affaires s'explique par :

- une forte hausse des dépenses de gros entretien sur infrastructures (+ 21,2 %) en raison d'un renouvellement d'un linéaire de chaussées plus important qu'en 2015 ;
- une augmentation des prestations et charges externes (+ 9,5 %) en raison de l'augmentation des commissions liées aux émissions d'emprunt ;
- une hausse de la redevance domaniale (+ 7,8 %) ;
- une faible évolution des charges de personnel (+ 1,2 %) liée notamment à une contraction de la masse salariale (diminution des effectifs de 4,7 %) ;
- une évolution importante des impôts et taxes (+ 10,3 %) due à la première comptabilisation de la CVE.

Résultat Net

1,1M€

- 7,4 %

Au-delà des variations de l'EBITDA, la baisse du résultat net s'explique principalement par la diminution de 283,6 M€ (- 59,1 %) des dividendes qu'ASF perçoit de sa filiale Escota sous forme de produits financiers. Cependant, elle est atténuée par les éléments suivants :

- une baisse des amortissements de caducité de 4,1 % notamment liée à l'impact en année pleine de l'allongement de la durée de la concession suite au plan de relance autoroutier ;
- une forte baisse des dotations nettes correspondant notamment à l'impact de l'évolution des clauses d'indexation utilisées pour la provision d'obligation de maintien en l'état des ouvrages concédés ;
- une diminution des charges financières sur emprunts de 15 % liée au refinancement à des taux inférieurs.

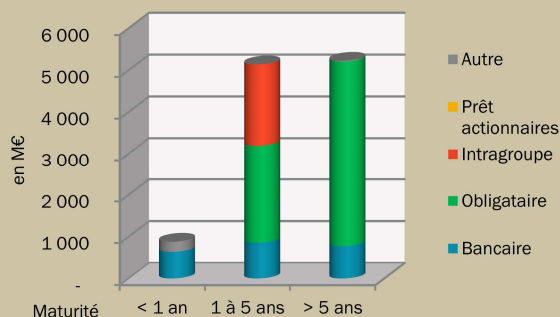
Endettement financier

11,2M€

- 0,8 %

La dette financière a diminué de 92,9 M€ au cours de l'année 2016 suite à l'émission de 890 M€ de nouveaux emprunts et au remboursement en parallèle d'emprunts pour un montant total proche de 1,0 Md€.

L'endettement financier net est en baisse de 1,2 % à 11,2 Md€

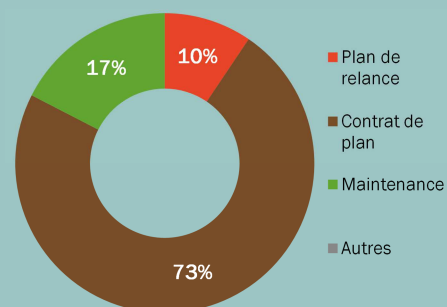


Dépenses d'investissement

499,0M€

+ 7,3 %

Les dépenses d'investissement sont en hausse et majoritairement constituées d'opérations liées au contrat de plan 2012-2016 : 219 M€ ont été consacrés en 2016 au doublement de l'autoroute A9 au droit de Montpellier et 74 M€ pour l'élargissement de l'A63 entre Biarritz et Bariatou.



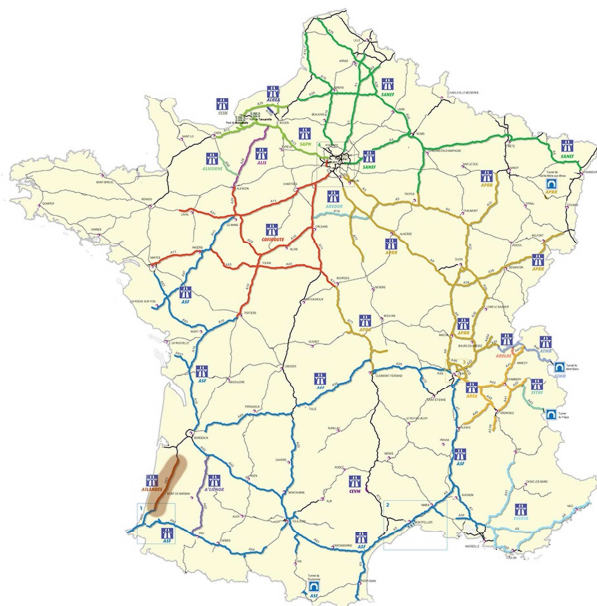
ASF (en M€ courants)		2015	2016
CHIFFRES D'AFFAIRES		2 796,0	2 946,7
Recettes de péage		2 736,8	2 886,5
% Evolution		-	5,5%
Revenus des activités annexes		59,2	60,2
AUTRES REVENUS D'EXPLOITATION		98,7	107,0
CHARGES D'EXPLOITATION (hors amortissements)		-871,8	-933,0
Achats et charges externes (1)		-299,8	-326,6
Charges de personnel (2)		-268,5	-271,7
Impôts et taxes		-303,5	-334,7
Autres Charges d'exploitation		0,0	0,0
EBITDA		2 022,9	2 120,7
Marge d'Ebitda (%)		72,3%	72,0%
Amortissements et provisions (3)		-554,6	-470,2
EBIT		1 468,3	1 650,5
PRODUITS FINANCIERS		526,5	243,9
Dividendes reçus		480,1	196,5
CHARGES FINANCIERES		-370,9	-315,4
Charges financières sur emprunts		-370,9	-315,4
RESULTAT FINANCIER		155,6	-71,5
RESULTAT COURANT AVANT IMPOTS		1 623,9	1 579,0
RESULTAT EXCEPTIONNEL		-1,8	-8,3
Impôt sur les sociétés		-448,4	-483,8
RESULTAT NET		1 173,7	1 086,9
Marge nette (%)		42,0%	36,9%
OPERATIONS D'INVESTISSEMENTS		-917,9	-522,1
Acquisitions d'immobilisations		-465,0	-499,0
OPERATIONS DE FINANCEMENT		-913,7	-1 062,2
Dividendes versés		-1 628,4	-977,0
Subventions d'investissement reçues		1,4	7,7
Emission de nouveaux emprunts		1 384,2	899,7
Remboursement d'emprunts		-670,9	-992,6
Opérations en capital		0,0	0,0
ACTIF		13 061,3	13 065,4
Actifs corporels et incorporels immobilisé (4)		10 351,6	10 328,3
PASSIF		13 061,3	13 065,4
Capitaux propres		316,4	424,3
Autres fonds propres		207,4	207,4
Provisions pour risques et charges		502,9	389,9
Emprunts et dettes financières		11 331,6	11 238,7
Endettement financier net		11 296,4	11 164,3

(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

104 km

Principales autoroutes

A63

Durée de concession

2011 – 2051

Trafic 2016

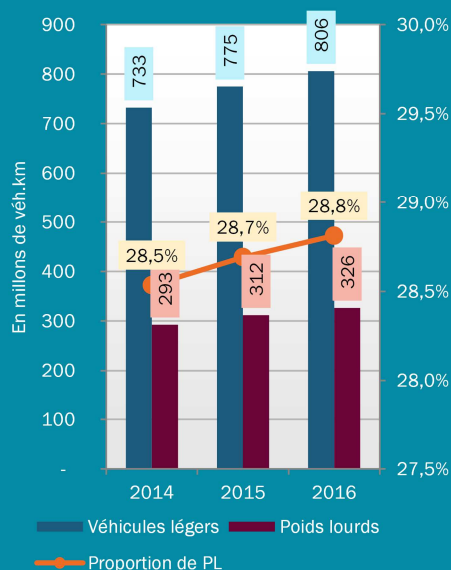
Trafic moyen

29 753 véh./jour

Evolution 2015 / 2016

+ 4,2 %

 + 4,1 %  + 4,7 %



Spécificités

- Au 31 décembre 2016, la société Atlandes est détenue à hauteur de 30,5 % par des acteurs du BTP (Colas, Spie et NGE), à 10,2 % par Egis et à 59,3 % 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 avait pour objet l'aménagement de l'ex-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 un aménagement sur place d'un ouvrage routier existant.

Eléments 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 montant de chiffre d'affaires PL total.
- La hausse des tarifs de péage au 1^{er} février 2016 est de + 2,86 % pour la classe 1, - 4,98 % pour la classe 3, 0,40 % pour la classe 4 et nulles pour les classes 2 et 5.
- Une hausse spécifique de + 0,62 % est intervenue le 1^{er} février 2016 en compensation de la hausse de la redevance domaniale.

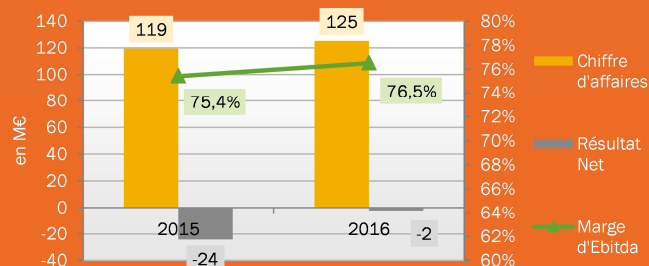
Faits marquants 2016

- Signature du 1^{er} avenant le 29 janvier 2016 actant la compensation tarifaire de la hausse de la redevance domaniale.

Chiffre d'affaires
125,3M€
+ 4,9 %

La progression des recettes de péage s'explique par :

- la hausse du trafic de 4,2 %;
- la hausse des tarifs de péage de 0,40 % à 2,86 % ;
- un effet mix VL/PL et une structure tarifaire évalué à + 2,7 %.



EBITDA
95,9M€
+ 6,4 %

La progression de l'EBITDA s'explique par la stabilisation des achats et charges externes (- 0,5 %), premier poste de charge, malgré l'augmentation marquée de certains postes. Les principales évolutions sont :

- une diminution (- 17 %) des autres prestations et charges externes (hors contrat d'exploitation, dont le montant est resté stable) sous l'effet d'embauches directes d'une part et d'honoraires exceptionnels liés au refinancement au cours de l'exercice 2015 d'autre part ;
- une augmentation de la redevance domaniale de 12,8 %, compte tenu de la mise en service définitive des ouvrages fin 2013 et des modalités de calcul et de comptabilisation de cette redevance ;
- une hausse de la contribution économique territoriale (CET) de 5,4 %.

Résultat Net
- 2,1M€
+ 91,2 %

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

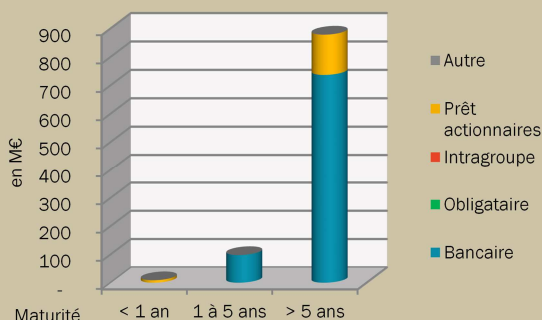
- une diminution de 20,5 % des dotations aux amortissements et provisions suite, principalement, à la modification du programme de GER, des indices servant au calcul de la provision associée et à des reclassements comptables ;
- une diminution de 20,5 % des charges financières en raison de l'impact en année pleine du refinancement intervenu mi-2015.

Endettement financier

985M€
- 5,9 %

Si l'endettement brut a baissé de 6% en raison principalement de remboursement pour 44 M€ des prêts actionnaires, Atlantes a vu concomitamment son niveau de trésorerie diminuer de 38 %.

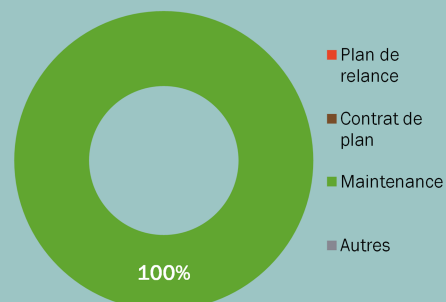
La dette financière nette a diminué de 3,3 % et s'établit à 936,4 M€.



Dépenses d'investissement

0,8M€
ns

Les investissements, quasi-inexistants en 2015, s'élèvent à 0,8 M€ en 2016 et sont composés exclusivement d'investissements de maintenance.



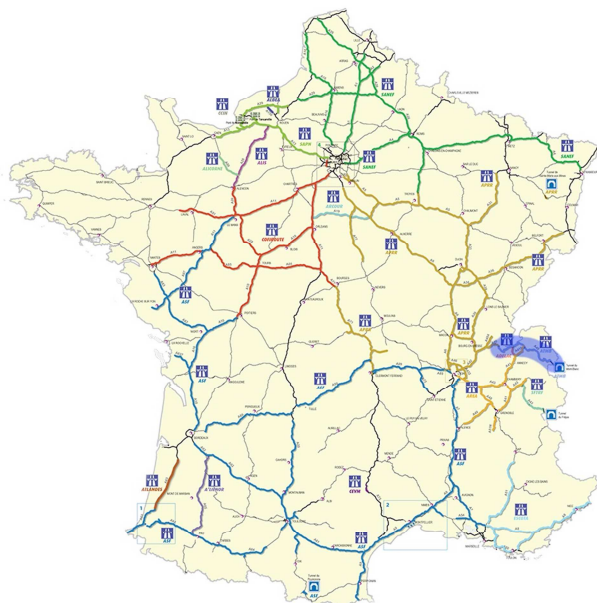
ATLANDES (en M€ courants)		2015	2016
CHIFFRES D'AFFAIRES		119,5	125,3
Recettes de péage		118,9	124,7
% Evolution		-	4,9%
Revenus des activités annexes		0,6	0,6
AUTRES REVENUS D'EXPLOITATION		0,8	1,1
CHARGES D'EXPLOITATION (hors amortissements)		-30,2	-30,5
Achats et charges externes (1)		-21,4	-21,3
Charges de personnel (2)		-0,2	-0,6
Impôts et taxes		-8,1	-8,5
Autres Charges d'exploitation		-0,4	-0,1
EBITDA		90,1	95,9
Marge d'Ebitda (%)		75,4%	76,5%
Amortissements et provisions (3)		-36,4	-29,0
EBIT		53,7	66,9
PRODUITS FINANCIERS		0,5	0,1
Dividendes reçus		0,0	0,0
CHARGES FINANCIERES		-79,6	-63,3
Charges financières sur emprunts		-79,6	-63,3
RESULTAT FINANCIER		-79,1	-63,2
RESULTAT COURANT AVANT IMPOTS		-25,4	3,7
RESULTAT EXCEPTIONNEL		0,0	0,0
Impôt sur les sociétés		1,1	-5,9
RESULTAT NET		-24,3	-2,1
Marge nette (%)		-20,3%	-1,7%
OPERATIONS D'INVESTISSEMENTS		0,0	-0,8
Acquisitions d'immobilisations		0,0	-0,8
OPERATIONS DE FINANCEMENT		19,6	-63,6
Dividendes versés		0,0	0,0
Subventions d'investissement reçues		0,0	0,0
Emission de nouveaux emprunts		857,0	0,0
Remboursement d'emprunts		-835,4	-61,5
Opérations en capital		0,0	0,0
ACTIF		1 115,3	1 053,6
Actifs corporels et incorporels immobilisé (4)		1 018,3	988,4
PASSIF		1 115,3	1 053,6
Capitaux propres		-35,0	-37,1
Autres fonds propres		75,9	74,0
Provisions pour risques et charges		19,1	19,0
Emprunts et dettes financières		1 046,3	985,0
Endettement financier net		968,1	936,4

(1) : y compris redevance domaniale

(2) : y compris participation et CICE

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

(4) : Hors immobilisations financières



Longueur du réseau
126,3 km*
 Principales autoroutes
A40
 Durée de concession
1971 – 2050

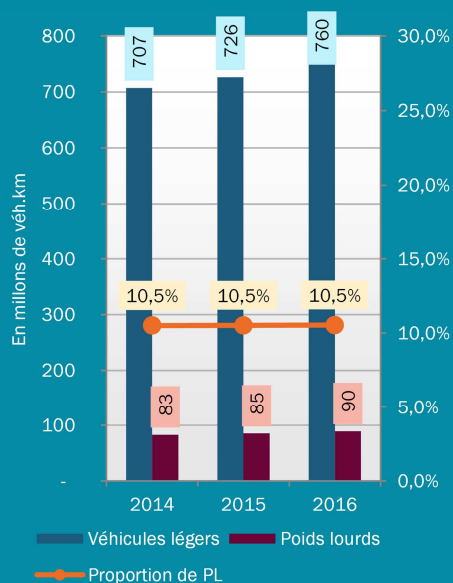
Trafic 2016

Trafic moyen*
18 366 véh./jour

Evolution 2015 / 2016

+ 4,6 %

+ 4,6 % + 4,8 %



* Hors tunnel du Mont Blanc

Spécificités

- La société ATMB est composée de deux concessions distinctes :
 - la concession de l'autoroute A40 ;
 - la concession de la partie française du tunnel du Mont Blanc.
- Les données financières couvrent les deux contrats.
- Le capital d'ATMB est possédé à 67,3 % par l'Etat via le Fonds pour le développement d'une politique intermodale des transports dans le massif alpin (FDPITMA), à 18,6 % par des collectivités françaises et à 5,4 % par des collectivités suisses. Le reste du capital est détenu par divers actionnaires français et suisses.
- Le niveau des dividendes versés annuellement par ATMB est fixé, en vertu d'une convention, de façon à assurer l'équilibre des comptes de la SFTRF via leur actionnaire commun (FDPITMA).

Eléments de contexte

- Hausse des tarifs de péage au 1^{er} février 2016 de + 0,06 % pour toutes les classes.

Faits marquants 2016

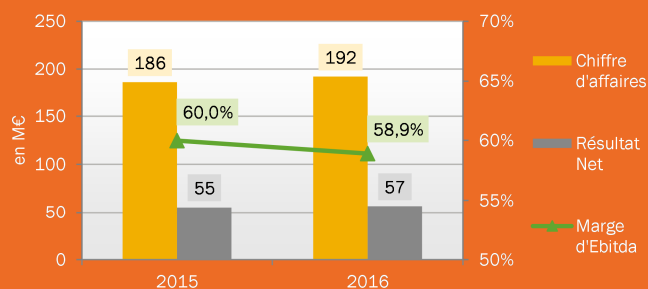
- ATMB a versé un dividende de 28 M€.

Chiffre d'affaires
192,1M€
+ 3,0 %

La progression des recettes de péage de l'A40 (+ 5 %) s'explique par :

- une évolution du trafic globale de + 4,6 % ;
- une hausse des tarifs de péage de 0,06 % ;
- un effet mix VL/PL et structure tarifaire évalué à + 0,9 %.

Le CA du tunnel est resté stable.



EBITDA
113,1M€
+ 1,2 %

La croissance de l'EBITDA inférieure à celle du chiffre d'affaires s'explique notamment par :

- une forte augmentation (+ 34,5 %) du gros entretien sur infrastructures (poursuite de la rénovation du viaduc des Egratz et des interventions courantes sur ouvrages d'art) ;
- une hausse significative de l'entretien courant (+ 9,3 %) ;
- une croissance des charges de personnel de 2,7 % malgré une baisse des effectifs de 1,7 %.

Résultat Net
56,5M€
+ 2,1 %

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

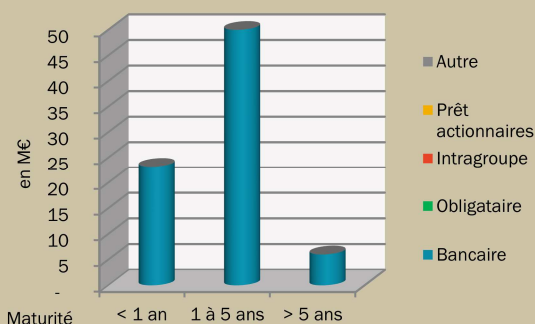
- les dotations aux amortissements augmentent de 7,6 % consécutivement à la politique d'investissement d'ATMB menée aux cours des précédents exercices et prolongée en 2016 ;
- la poursuite du désendettement d'ATMB se traduit par une diminution de 43,2 % des charges financières.

Endettement financier

79,2M€
- 22,6 %

En 2016, la réduction des emprunts (- 25,2 M€) est supérieure à la variation de la trésorerie (- 11,8 M€).

La dette financière nette se réduit seulement de 17 % à 55,6 M€.

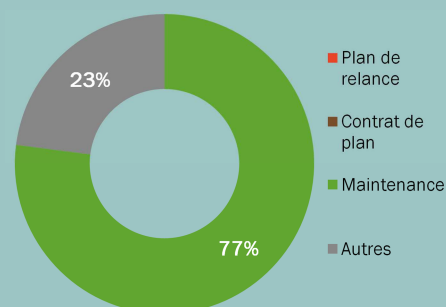


Dépenses d'investissement

32,8M€
+ 9,1 %

Les dépenses d'investissement 2016 sont constituées majoritairement d'opérations de maintenance.

Les autres investissements concernent la remise à niveau de la RN205, intégrée depuis 2010 à la concession ATMB.



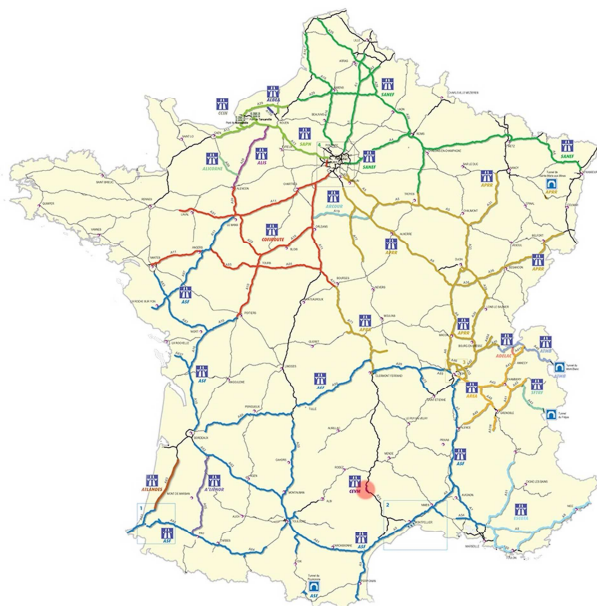
ATMB - Société (en M€ courants)		2015	2016
CHIFFRES D'AFFAIRES		186,5	192,1
Recettes de péage		184,6	190,3
% Evolution		-	3,1%
Revenus des activités annexes		1,8	1,8
AUTRES REVENUS D'EXPLOITATION		0,0	0,0
CHARGES D'EXPLOITATION (hors amortissements)		-74,7	-79,0
Achats et charges externes (1)		-32,6	-35,6
Charges de personnel (2)		-30,0	-30,8
Impôts et taxes		-12,0	-11,9
Autres Charges d'exploitation		-0,1	-0,7
EBITDA		111,8	113,1
Marge d'Ebitda (%)		60,0%	58,9%
Amortissements et provisions (3)		-21,9	-24,0
EBIT		89,9	89,1
PRODUITS FINANCIERS		2,1	1,0
Dividendes reçus		0,0	0,0
CHARGES FINANCIERES		-7,5	-4,2
Charges financières sur emprunts		-7,5	-1,9
RESULTAT FINANCIER		-5,4	-3,2
RESULTAT COURANT AVANT IMPOTS		84,5	85,9
RESULTAT EXCEPTIONNEL		1,7	1,5
Impôt sur les sociétés		-30,8	-30,8
RESULTAT NET		55,4	56,5
Marge nette (%)		29,7%	29,4%
OPERATIONS D'INVESTISSEMENTS		-30,0	-32,8
Acquisitions d'immobilisations		-30,0	-32,8
OPERATIONS DE FINANCEMENT		-88,9	-53,2
Dividendes versés		-28,0	-28,0
Subventions d'investissement reçues		0,1	0,0
Emission de nouveaux emprunts		0,0	0,0
Remboursement d'emprunts		-61,0	-25,2
Opérations en capital		0,0	0,0
ACTIF		479,1	477,8
Actifs corporels et incorporels immobilisé (4)		388,5	398,9
PASSIF		479,1	477,8
Capitaux propres		324,4	352,1
Autres fonds propres		0,0	0,0
Provisions pour risques et charges		2,5	1,1
Emprunts et dettes financières		102,3	79,2
Endettement financier net		66,9	55,6

(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

3,7 km

Principales autoroutes
A75

Durée de concession
2001 – 2079

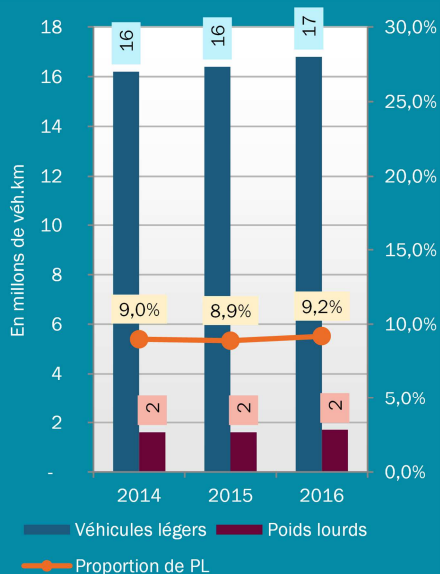
Trafic 2016

Trafic moyen
13 661 véh./jour

Evolution 2015 / 2016

+ 2,8 %

 + 2,4 %  + 6,3 %



Spécificités

- La société CEVM 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, porte exclusivement sur le viaduc de Millau.

Eléments de contexte

- Pour les classes 1 et 2, le contrat de concession de CEVM prévoit une tarification distincte par période : tarif été (majoré), valable du 15 juin au 15 septembre et un tarif hors été le reste de l'année.
- La hausse des tarifs de péage au 1^{er} février 2016 est de
 - + 4,26 % (été) et + 4,00 % (hors été) pour la classe 1 ;
 - + 3,89 % pour la classe 3 ;
 - + 1,75 % pour la classe 4.

Faits marquants 2016

- Le 29 janvier 2016, un deuxième avenant a été signé, actant l'intégration de l'aire du Viaduc de Millau dans le périmètre de la concession et un programme de rénovation de cette aire, ainsi que la compensation de la hausse de la redevance domaniale, en contrepartie d'une hausse tarifaire et de l'extension, sur un mois supplémentaire, de la tarification « été ».
- CEVM a versé un dividende de 19,5 M€ en 2016 (+ 13,5 %).

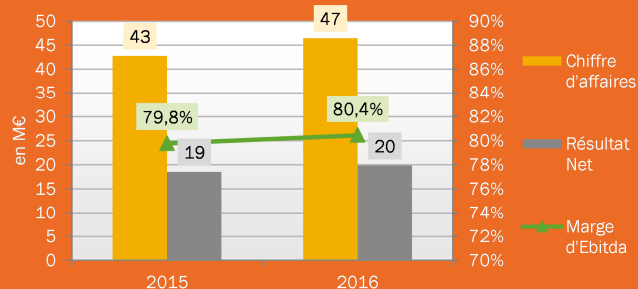
Chiffre d'affaires

46,5M€

+ 8,6 %

La progression des recettes de péage s'explique par :

- une hausse du trafic de 2,8 % ;
- une hausse des tarifs de 1,8 % à 4,26 % selon les classes et la période ;
- un impact tarifaire de +2,1 % (cl. 1 et 2) suite à l'extension du tarif « été » d'un mois.



EBITDA

37,4M€

+ 9,6 %

La croissance de l'EBITDA est plus élevée que celle du chiffre d'affaires. Cela s'explique par l'évolution des charges d'exploitation qui, pour la plupart, croissent à un rythme inférieur ou analogue à celui du chiffre d'affaires. Seules les charges de personnel connaissent une hausse (+ 8,5 %), en lien avec la hausse de l'effectif suite à l'intégration de l'aire dans la concession.

Résultat Net

19,9M€

+ 6,9 %

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

- une hausse de 13,0 % du dividende reçu de CEVM Gestion et Développement, filiale de la société CEVM et rémunérée par celle-ci pour l'exploitation du Viaduc de Millau ;
- une diminution de 31,2 % des charges financières sur emprunts.

Endettement financier

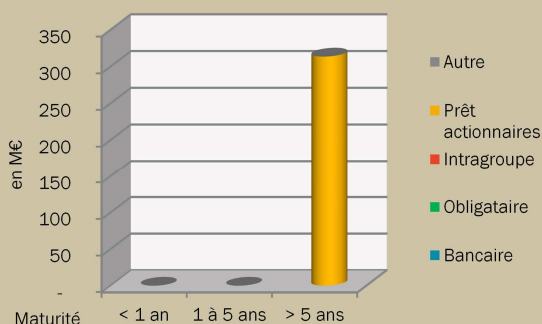
313,6M€

- 0,8 %

La dette financière nette de 294,5 M€ est quasi-stable (- 0,8 %). La dette long terme de CEVM est intégralement composée de prêts actionnaires.

Elle est contractée à taux variable indexé sur Euribor. Son coût a donc diminué au cours de l'année en raison de la baisse des taux sur l'année 2016.

La dette financière nette se réduit seulement de 1,7 % à 294,5 M€.

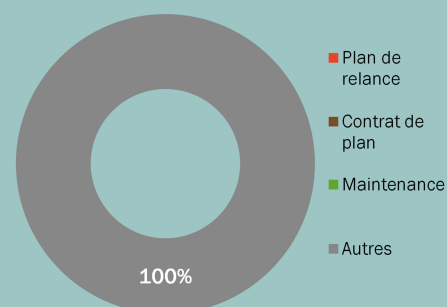


Dépenses d'investissement

0,9M€

+ 175,7 %

Les dépenses d'investissement 2016 sont intégralement consacrées au début des travaux de rénovation de l'aire.



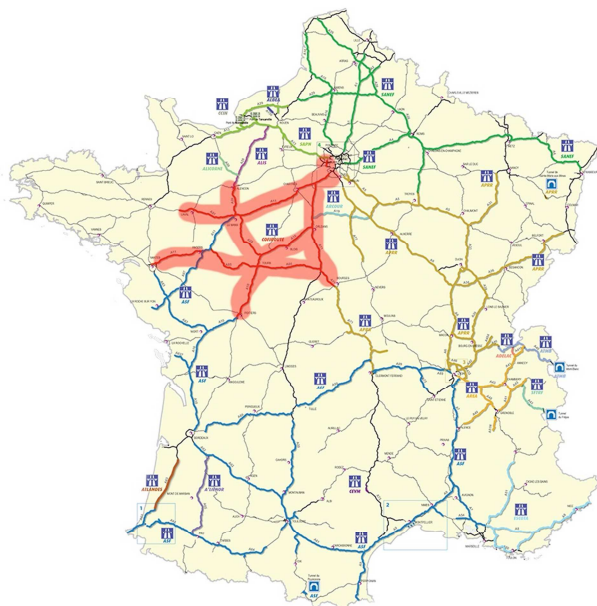
CEVM (en M€ courants)		2015	2016
CHIFFRES D'AFFAIRES		42,8	46,5
Recettes de péage		42,6	46,3
% Evolution		-	8,7%
Revenus des activités annexes		0,2	0,2
AUTRES REVENUS D'EXPLOITATION		0,0	0,0
CHARGES D'EXPLOITATION (hors amortissements)		-8,7	-9,1
Achats et charges externes (1)		-5,1	-5,3
Charges de personnel (2)		-2,6	-2,8
Impôts et taxes		-1,0	-1,0
Autres Charges d'exploitation		0,0	0,0
EBITDA		34,1	37,4
Marge d'Ebitda (%)		79,8%	80,4%
Amortissements et provisions (3)		-4,3	-6,7
EBIT		29,9	30,7
PRODUITS FINANCIERS		0,7	0,8
Dividendes reçus		0,7	0,8
CHARGES FINANCIERES		-2,3	-1,6
Charges financières sur emprunts		-2,3	-1,6
RESULTAT FINANCIER		-1,5	-0,8
RESULTAT COURANT AVANT IMPOTS		28,3	30,0
RESULTAT EXCEPTIONNEL		-0,3	0,0
Impôt sur les sociétés		-9,4	-10,1
RESULTAT NET		18,6	19,9
Marge nette (%)		43,4%	42,7%
OPERATIONS D'INVESTISSEMENTS		-0,3	-0,9
Acquisitions d'immobilisations		-0,3	-0,9
OPERATIONS DE FINANCEMENT		-21,8	-22,2
Dividendes versés		-17,2	-19,5
Subventions d'investissement reçues		0,0	0,0
Emission de nouveaux emprunts		0,0	0,0
Remboursement d'emprunts		-4,6	-2,6
Opérations en capital		0,0	0,0
ACTIF		376,7	373,6
Actifs corporels et incorporels immobilisé (4)		359,3	353,7
PASSIF		376,7	373,6
Capitaux propres		56,1	56,4
Autres fonds propres		0,0	0,0
Provisions pour risques et charges		0,0	0,1
Emprunts et dettes financières		316,3	313,6
Endettement financier net		299,7	294,5

(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

1 111 km

Principales autoroutes
A10 - A11 - A71

Durée de concession

1970 – 2034 (Interurbain)

1999 – 2086 (A86)

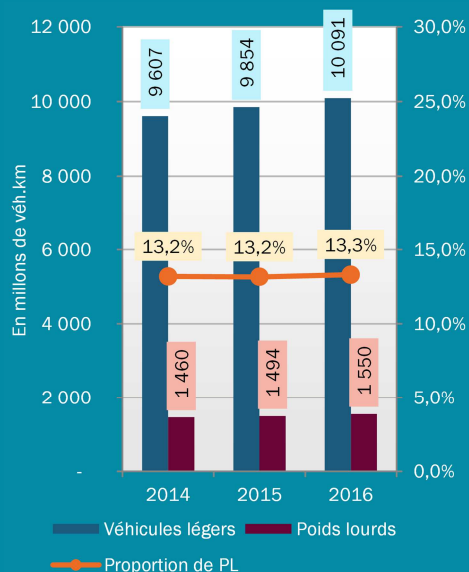
Trafic 2016

Trafic moyen
28 915 véh./jour

Evolution 2015 / 2016

+ 2,6 %

+ 2,4 % + 3,7 %



Spécificités

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

Eléments de contexte

- Hausse des tarifs de péage au 1^{er} février 2016 pour la concession interurbaine :
 - + 0,82 % pour les classes 1 et 2 ;
 - + 1,60 % pour la classe 3 ;
 - + 1,07 % pour la classe 4 ;
 - + 0,80 % pour la classe 5.
- Cette hausse intègre une hausse spécifique pour la compensation de la hausse de la RD à hauteur de 0,78 %.
- Hausse tarifaire appliquée au duplex A86 le 1^{er} janvier 2016 de : + 2,91 % pour la classe 1.

Faits marquants 2016

- L'exploitation de certaines sections a été affectée par des événements météorologiques significatifs :
 - A10 (concession interurbaine) du 31 mai au 10 juin 2016 suite à des inondations ;
 - Duplex A86 à cause des crues de la Seine courant juin 2016.
- La société a émis deux emprunts obligataires pour un montant total de 1,3 Md€.
- Un dividende de 2,8 Md€ a été versé, après deux exercices sans versement. Cette distribution avait été retardée dans le cadre du rachat, par Vinci Autoroutes, des parts de la société Colas dans Cofiroute.

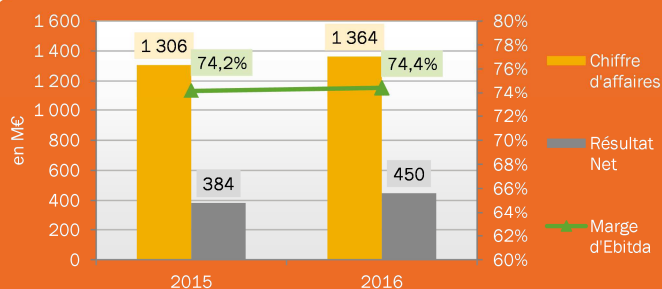
Chiffre d'affaires

1,4M€

+ 4,4 %

La progression des recettes de péage s'explique par :

- une évolution du trafic globale de 2,6 % ;
- une hausse des tarifs de péage de 0,8 à 1,6 % selon la classe et la concession ;
- un effet mix VL/PL et de structure tarifaire évalué à + 0,3%.



EBITDA

1,0M€

+ 4,7 %

La croissance de l'EBITDA, supérieure à celle du chiffre d'affaires, s'explique principalement par la bonne maîtrise des charges d'exploitation (+ 1,9 %) avec :

- une baisse des achats et charges externes (- 3,5 %) ;
- une diminution des charges de personnel (- 1,6 %) en lien avec la baisse de 1,8 % des effectifs ;
- une hausse des impôts et taxes (+ 11,6 %) due au premier versement de la CVE.

Résultat Net

449,5M€

+ 17,0 %

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

- une baisse des amortissements de caducité de 5,6 % notamment liée à l'impact en année pleine de l'allongement de la durée de la concession suite au plan de relance autoroutier ;
- une reprise de provisions de 16,9 M€ principalement liée à la reprise d'une provision pour grosses réparations ;
- une diminution des charges financières de 2,5 % liée au refinancement à des taux inférieurs.

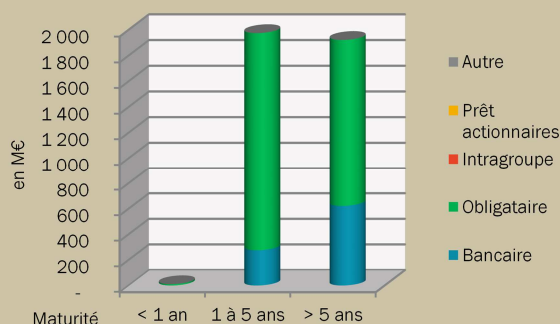
Endettement financier

4,0M€

+ 23,8 %

La dette financière a augmenté de 764 M€ au cours de l'année 2016 suite à l'émission d'emprunts obligataires pour un montant de 1,3 Md€ et au remboursement en parallèle d'emprunts pour un montant de 552,7 M€.

L'endettement net de la société est en forte hausse (+ 80,7 %) à 4,0 Md€.



Dépenses d'investissement

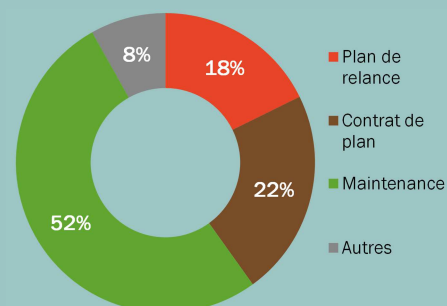
123,6M€

+ 12,4 %

Les dépenses d'investissement sont en hausse et majoritairement constituées d'opérations de maintenance (principalement de travaux de renouvellement de chaussées).

Les opérations relatives au contrat de plan 2010-2014 (élargissement sur A10 entre Chambray et bifurcation A10/A85) et au Plan de relance représentent environ 40% du total 2016.

Enfin, les premières dépenses concernant le doublement d'ouvrages d'art sur A85 ont été effectuées.



Cofiroute société (en M€ courants)		2015	2016
CHIFFRES D'AFFAIRES		1 306,4	1 363,6
Recettes de péage		1 291,8	1 345,2
% Evolution		-	4,1%
Revenus des activités annexes		14,6	18,3
AUTRES REVENUS D'EXPLOITATION		21,7	17,5
CHARGES D'EXPLOITATION (hors amortissements)		-359,3	-366,3
Achats et charges externes (1)		-143,6	-138,5
Charges de personnel (2)		-97,6	-95,9
Impôts et taxes		-118,1	-131,8
Autres Charges d'exploitation		0,0	0,0
EBITDA		968,8	1 014,8
Marge d'Ebitda (%)		74,2%	74,4%
Amortissements et provisions (3)		-260,0	-226,9
EBIT		708,8	787,9
PRODUITS FINANCIERS		0,0	0,0
Dividendes reçus		0,0	0,0
CHARGES FINANCIERES		-103,5	-100,9
Charges financières sur emprunts		-103,5	-100,9
RESULTAT FINANCIER		-103,5	-100,9
RESULTAT COURANT AVANT IMPOTS		605,3	687,0
RESULTAT EXCEPTIONNEL		5,5	0,8
Impôt sur les sociétés		-226,6	-238,3
RESULTAT NET		384,2	449,5
Marge nette (%)		29,4%	33,0%
OPERATIONS D'INVESTISSEMENTS		-97,8	-108,5
Acquisitions d'immobilisations		-110,0	-123,6
OPERATIONS DE FINANCEMENT		-48,4	-2 058,0
Dividendes versés		0,0	-2 806,2
Subventions d'investissement reçues		5,0	0,9
Emission de nouveaux emprunts		0,0	1 300,6
Remboursement d'emprunts		-53,4	-553,3
Opérations en capital		0,0	0,0
ACTIF		6 895,6	5 307,4
Actifs corporels et incorporels immobilisé (4)		5 208,6	5 074,5
PASSIF		6 895,6	5 307,4
Capitaux propres		2 925,0	566,9
Autres fonds propres		0,0	0,0
Provisions pour risques et charges		259,1	245,3
Emprunts et dettes financières		3 207,9	3 971,7
Endettement financier net		2 192,2	3 962,1

(1) : y compris redevance domaniale

(2) : y compris participation et CICE

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

(4) : Hors immobilisations financières



ESCOTA

Longueur du réseau

471 km

Principales autoroutes
A8 – A50 – A57

Durée de concession

1957 – 2032

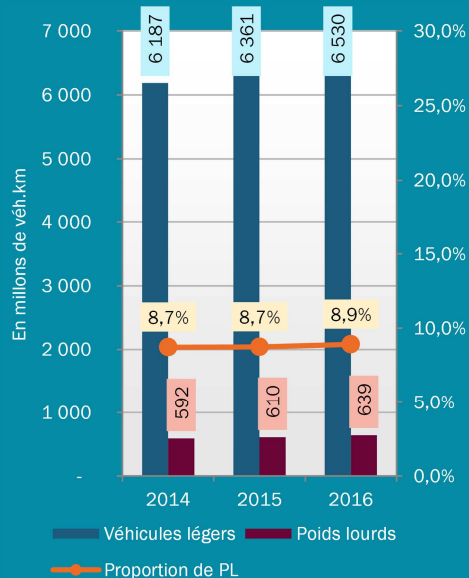
Trafic 2016

Trafic moyen
41 586 véh./jour

Evolution 2015 / 2016

+ 2,8 %

+ 2,7 % + 4,8 %



Spécificités

- La société Escota est une filiale à 99,3 % de la société ASF.
- Le reste du capital est détenu par des collectivités et des acteurs économiques locaux.

Eléments de contexte

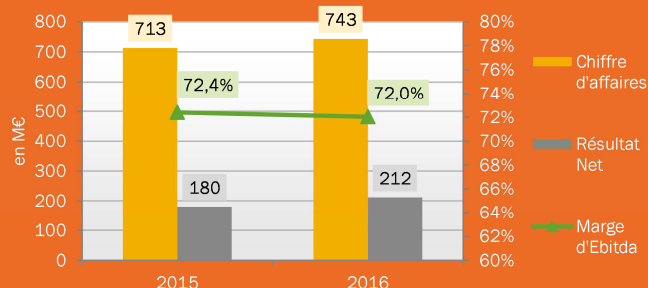
- Hausse des tarifs de péage au 1^{er} février 2016 de + 1,18 % pour toutes les classes dont :
 - + 0,83 % au titre de la compensation de la hausse de la redevance domaniale ;
 - + 0,31 % en application des dispositions contractuelles au titre du contrat de plan 2012 - 2016.

Faits marquants 2016

- Dans le cadre du plan de relance autoroutier, Escota a repris en février 2016 l'exploitation de la traversée autoroutière de Toulon et financera son élargissement sur 7 km à l'est du tunnel de Toulon.
- L'exercice a également vu l'ouverture à la circulation le 18 octobre 2016 du tunnel de la Borne Romaine sur l'A8 près de la Turbie après 3 ans de travaux.
- Des travaux exceptionnels sur les talus autoroutiers, suite aux intempéries de fin 2015, ont été réalisés ;
- Escota a versé en 2016 des dividendes pour un montant de 197,9 M€.

Chiffre d'affaires
742,8M€
+ 4,2 %

- La progression des recettes de péage s'explique par :
- une évolution du trafic globale de 2,8 % ;
 - une hausse des tarifs de péage de 1,2 % ;
 - un effet mix VL/PL et de structure tarifaire évalué à + 0,4 %.



EBITDA
535,1M€
+ 3,7 %

- La croissance de l'EBITDA est inférieure à celle du chiffre d'affaires, ce qui s'explique par une évolution plus dynamique des charges d'exploitation avant amortissements (+ 5,4 %) avec :
- la hausse des prestations et charges externes (+ 6,6 %) ;
 - une augmentation de la redevance domaniale (+ 7,0 %), en raison du redressement du taux de valeur locative ;
 - la hausse des charges de personnel (+ 3,9 %) malgré un effectif en baisse de 2 % ;
 - la hausse des impôts et taxes de + 11,6 % due au premier versement de la CVE.

Résultat Net
211,6M€
+ 17,4 %

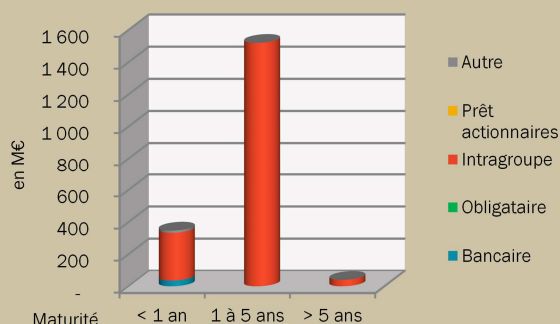
- Au-delà des variations de l'EBITDA, la croissance du résultat net s'explique par :
- une baisse des dotations aux amortissements de caducité de 4,5 % notamment liée à l'impact en année pleine de l'allongement de la durée de la concession suite au plan de relance autoroutier ;
 - une reprise de provision de 18,4 M€ liée à l'évolution des clauses d'indexation utilisées pour la provision d'obligation de maintien en l'état des ouvrages concédés ;
 - la hausse des charges financières de + 3,3 % en 2016 (impact en année pleine des intérêts d'emprunt de 300 M€ contracté le 15 décembre 2015 malgré une diminution du taux moyen d'intérêt) ;
 - une charge exceptionnelle d'environ 10 M€ liée aux travaux consécutifs aux intempéries de fin 2015.

Endettement financier

1,9Mde
+ 1,6 %

Escota a procédé au refinancement d'une partie de sa dette interne auprès d'ASF (+ 30 M€), la trésorerie ayant crû dans des proportions équivalentes.

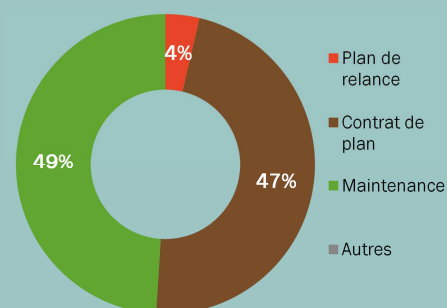
La dette financière nette est quasi-stable entre 2015 et 2016 (+ 0,4 %).



Dépenses d'investissement

146,7M€
- 48,8 %

Les dépenses d'investissement sont constituées à part quasi égales des opérations de maintenance et des opérations du contrat de plan, dont la principale opération est l'achèvement du tunnel de la Borne Romaine. Hors soultte du tunnel de Toulon versée en 2015, les investissements sont en hausse de + 18,4 % par rapport à 2015.



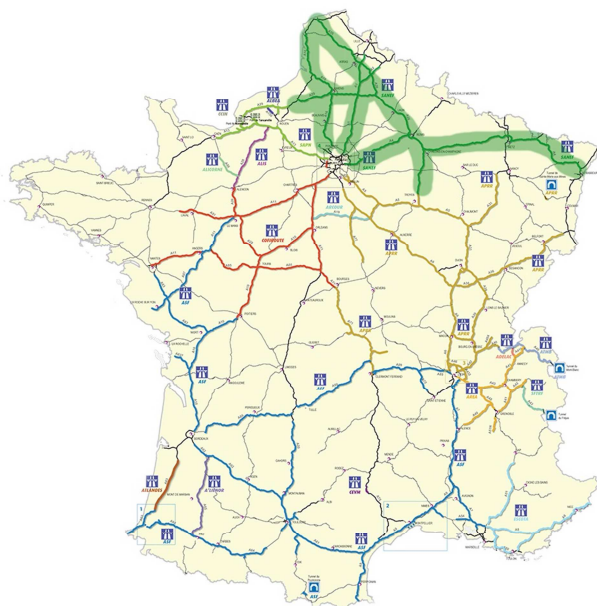
Escota (en M€ courants)		2015	2016
CHIFFRES D'AFFAIRES		713,1	742,8
Recettes de péage		701,6	731,1
% Evolution		-	0,0
Revenus des activités annexes		11,5	11,7
AUTRES REVENUS D'EXPLOITATION		18,8	19,6
CHARGES D'EXPLOITATION (hors amortissements)		-215,7	-227,4
Achats et charges externes (1)		-73,2	-74,1
Charges de personnel (2)		-75,3	-78,3
Impôts et taxes		-67,2	-75,0
Autres Charges d'exploitation		0,0	0,0
EBITDA		516,2	535,1
Marge d'Ebitda (%)		72,4%	72,0%
Amortissements et provisions (3)		-179,4	-153,5
EBIT		336,8	381,6
PRODUITS FINANCIERS		0,0	0,0
Dividendes reçus		0,0	0,0
CHARGES FINANCIERES		-45,3	-46,8
Charges financières sur emprunts		-45,3	-46,8
RESULTAT FINANCIER		-45,3	-46,8
RESULTAT COURANT AVANT IMPOTS		291,5	334,8
RESULTAT EXCEPTIONNEL		-2,3	-10,8
Impôt sur les sociétés		-108,9	-112,4
RESULTAT NET		180,3	211,6
Marge nette (%)		25,3%	28,5%
OPERATIONS D'INVESTISSEMENTS		-286,5	-145,6
Acquisitions d'immobilisations		-286,8	-146,7
OPERATIONS DE FINANCEMENT		-79,0	-136,1
Dividendes versés		-483,5	-197,9
Subventions d'investissement reçues		2,1	31,9
Emission de nouveaux emprunts		470,0	200,0
Remboursement d'emprunts		-67,6	-170,1
Opérations en capital		0,0	0,0
ACTIF		2 366	2 461
Actifs corporels et incorporels immobilisé (4)		2 251,9	2 233,2
PASSIF		2 366,1	2 461,3
Capitaux propres		208,8	254,9
Autres fonds propres		0,0	0,0
Provisions pour risques et charges		127,2	117,3
Emprunts et dettes financières		1 876,7	1 906,6
Endettement financier net		1 875,1	1 883,1

(1) : y compris redevance domaniale

(2) : y compris participation et CICE

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

(4) : Hors immobilisations financières



Longueur du réseau

1 388 km

Principales autoroutes

A1 – A4 – A16

Durée de concession

1963 – 2031

Trafic 2016

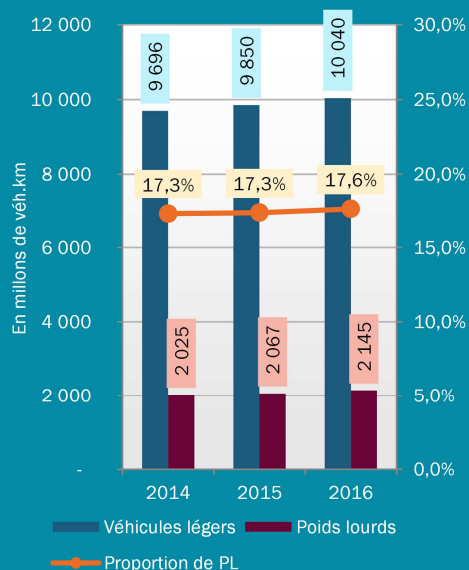
Trafic moyen

23 981 véh./jour

Evolution 2015 / 2016

+ 2,2 %

 **+ 1,9 %**  **+ 3,8 %**



Spécificités

- Au 31 décembre 2016, Sanef était détenue, indirectement, par la société Abertis (52,5 %), le groupe Caisse des Dépôts et Consignations (15 %), Predica SA (12,4 %) et d'autres investisseurs institutionnels français.

Eléments de contexte

- Hausse des tarifs de péage au 1^{er} février 2016 :
 - + 0,86 % pour la classe 1 ;
 - + 0,88 % pour la classe 2 ;
 - + 0,84 % pour la classe 3 ;
 - + 0,85 % pour la classe 4 ;
 - + 1,15 % pour la classe 5.
- Cette hausse intègre une hausse spécifique pour la compensation de la hausse de la RD à hauteur de 0,82 %.

Faits marquants 2016

- La hausse de trafic sur l'A1 et l'A2 a été faible en 2016 par rapport au reste du réseau concédé : + 0,5 % pour l'A1. L'impact des attentats de novembre 2015 en France et du 22 mars 2016 commis à Bruxelles s'est fait ressentir durant toute l'année sur le trafic de ces deux autoroutes.
- Un programme EMTN (Euro Medium Term Notes) a été mis en place.
- La société a procédé à une émission obligataire de 300 M€.
- Sanef a versé 280,0 M€ de dividendes (+ 12,0 %).

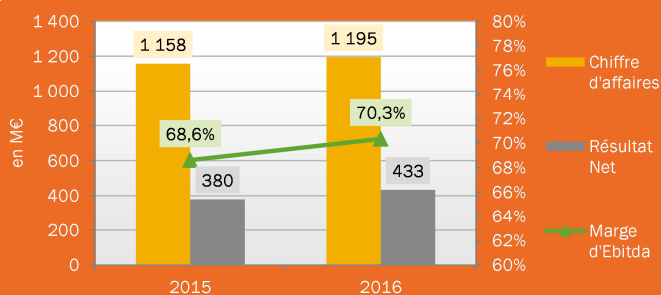
Chiffre d'affaires

1,2M€

+ 3,2 %

La progression des recettes de péages peut s'expliquer par :

- une hausse du trafic de 2,2 % ;
- une hausse des tarifs de 0,84 % à 1,15 % ;
- un effet mix VL/PL et de structure tarifaire de + 0,4 %.



EBITDA

840,5M€

+ 5,8 %

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

- une baisse (- 13,3 %) du poste énergie, achats stockés et consommables en raison des faibles dépenses de viabilité hivernale ;
- une diminution des dépenses de gros entretien (- 35,0 %) ;
- une baisse des charges de personnel (- 14,2 %) de expliquée par baisse des effectifs de 5,6 % et une présence d'une provision exceptionnelle en 2015.

Cette hausse de l'EBITDA a été limitée par une hausse du poste impôts et taxes (+10,9 %) due au premier versement de la CVE et une hausse de la redevance domaniale (+ 9,3 %).

Résultat Net

432,7M€

+ 14,0 %

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

- une baisse des amortissements de caducité de 5,9 % notamment liée à l'impact en année pleine de l'allongement de la durée de la concession qui est cependant contrebalancée par l'effet des provisions ;
- une amélioration du résultat financier de 63,5 M€ qui s'explique pour partie par la diminution des charges financières de la société à la suite d'opérations de refinancement et par le versement d'une soulte, dans ce cadre, en 2015.

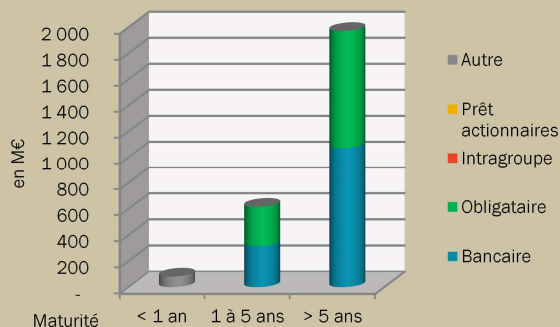
Endettement financier

2,7M€

+ 5,2 %

La dette financière a augmenté de 132,6 M€ suite à l'émission obligataire, au tirage de la dernière tranche du prêt BNP-Dexia et au remboursement en parallèle d'emprunts (CNA).

L'endettement net de la société SANEF passe de 2,1 M€ à 2,0 M€, soit une baisse de 3,5 %.



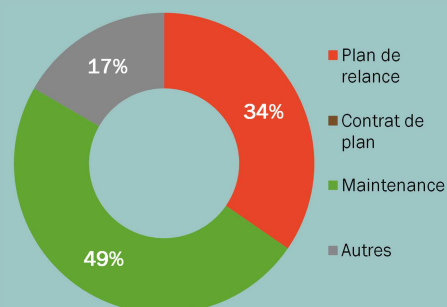
Dépenses d'investissement

166,4M€

- 11,6 %

Les dépenses d'investissement, en baisse, sont constituées pour moitié par des opérations de maintenance principalement de renouvellement des couches de roulement des chaussées.

Les dépenses de développement sont constituées des travaux de raccordement de l'A16 à la francilienne et des opérations du plan de relance telles que l'élargissement des BAU de l'A29 et le complément du diffuseur de Bailly-Romainvilliers.



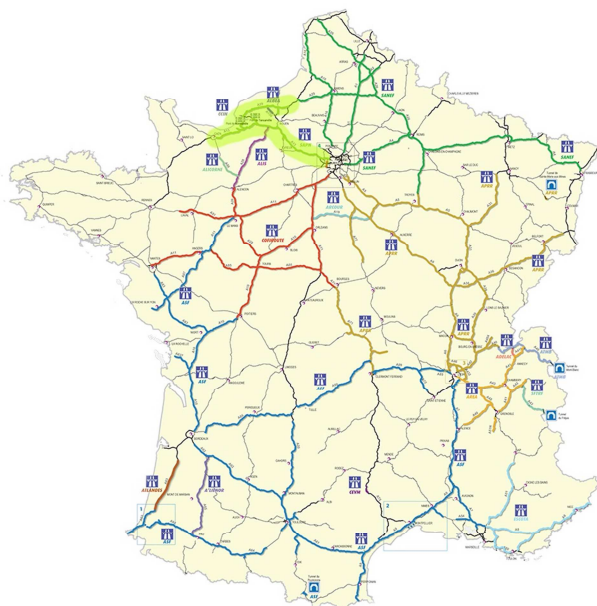
Sanef (en M€ courants)		2015	2016
CHIFFRES D'AFFAIRES		1 158,1	1 195,0
Recettes de péage		1 115,1	1 156,1
% Evolution		-	3,7%
Revenus des activités annexes		43,0	38,9
AUTRES REVENUS D'EXPLOITATION		25,5	21,6
CHARGES D'EXPLOITATION (hors amortissements)		-389,1	-376,2
Achats et charges externes (1)		-120,5	-114,1
Charges de personnel (2)		-147,5	-126,6
Impôts et taxes		-120,3	-133,4
Autres Charges d'exploitation		-0,9	-2,1
EBITDA		794,5	840,5
Marge d'Ebitda (%)		68,6%	70,3%
Amortissements et provisions (3)		-184,2	-216,0
EBIT		610,3	624,4
PRODUITS FINANCIERS		94,5	92,3
Dividendes reçus		81,5	82,8
CHARGES FINANCIERES		-165,2	-99,5
Charges financières sur emprunts		-164,4	-91,9
RESULTAT FINANCIER		-70,7	-7,2
RESULTAT COURANT AVANT IMPOTS		539,7	617,2
RESULTAT EXCEPTIONNEL		28,6	13,8
Impôt sur les sociétés		-188,3	-197,8
RESULTAT NET		380,0	433,2
Marge nette (%)		32,8%	36,3%
OPERATIONS D'INVESTISSEMENTS		-172,5	-164,1
Acquisitions d'immobilisations		-188,2	-166,4
OPERATIONS DE FINANCEMENT		-314,5	-285,6
Dividendes versés		-250,0	-280,0
Subventions d'investissement reçues		0,8	0,0
Emission de nouveaux emprunts		684,9	367,3
Remboursement d'emprunts		-701,9	-229,3
Opérations en capital		0,0	-143,6
ACTIF		4 204,4	4 503,5
Actifs corporels et incorporels immobilisé (4)		2 797,7	2 747,2
PASSIF		4 204,4	4 503,5
Capitaux propres		1 339,8	1 487,4
Autres fonds propres		0,0	0,0
Provisions pour risques et charges		99,5	104,5
Emprunts et dettes financières		2 534,3	2 665,8
Endettement financier net		2 132,4	2 057,2

(1) : y compris redevance domaniale

(2) : y compris participation et CICE

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

(4) : Hors immobilisations financières



Longueur du réseau

376,8 km

Principales autoroutes

A13 - A14 - A29

Durée de concession

1963 – 2033

Trafic 2016

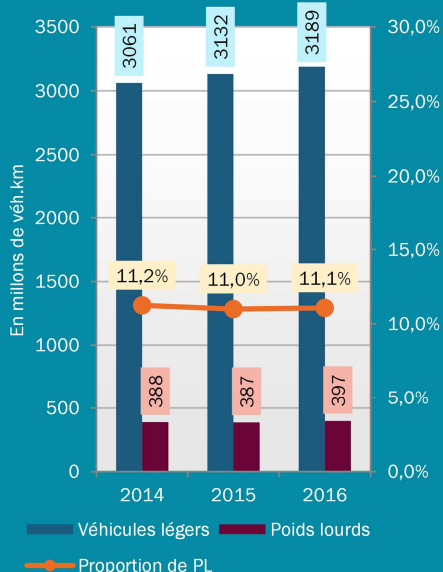
Trafic moyen

26 308 véh./jour

Evolution 2015 / 2016

+ 1,9%

+ 1,8 % + 2,6 %



Spécificités

- SAPN est détenue à 99,97 % par Sanef, le reste du capital étant détenu par des collectivités locales.

Eléments de contexte

- Hausse des tarifs de péage au 1^{er} février 2016 :
 - + 0,86 % pour la classe 1 ;
 - + 0,84 % pour la classe 2 ;
 - + 0,81 % pour la classe 3 ;
 - + 1,84 % pour la classe 4 (modification du coefficient interclasse) ;
 - + 0,77 % pour la classe 5.
- Cette hausse intègre une hausse spécifique de 0,82 % en compensation de la hausse de la RD.

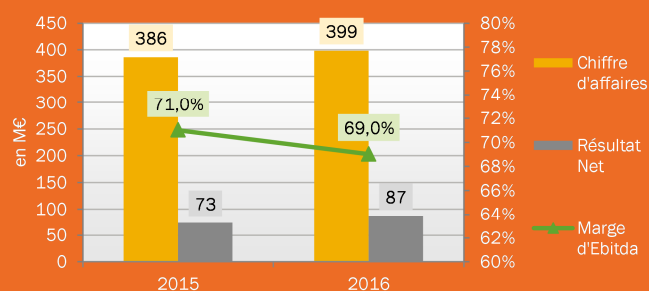
Faits marquants 2016

- Un prêt miroir de 160 M€ a été accordé par Sanef à SAPN.
- Dans le cadre de son opération de refinancement, Alis, société concessionnaire de l'A28, a remboursé pour 33,1 M€ d'avances auprès de son actionnaire SAPN.

Chiffre d'affaires
398,5M€
+ 3,2 %

La progression des recettes de péage de 3,2 % s'explique par :

- une évolution globale du trafic de 1,9 % ;
- une hausse des tarifs de péage de 0,81 % à 1,84 % ;
- un effet mix VL/PL de + 0,1 %.



EBITDA
275,0M€
+ 0,3 %

La croissance de l'EBITDA est inférieure à celle du chiffre d'affaires et s'explique par :

- une hausse du poste achats et charges externes de 0,9 % induite par une hausse de la RD de 5,1 % ;
- une hausse des charges de personnel (+ 24,4 %) en raison d'une provision de 8,3 M€ pour « engagements sociaux différés », contrebalancée par une baisse des effectifs de 5,4 % ;
- une hausse du poste impôts et taxes de 9,6 % due au premier versement de la CVE.

Résultat Net
86,7M€
+ 18,1 %

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

- une baisse des amortissements de caducité de 10,7 % notamment liée à l'impact en année pleine de l'allongement de la durée de la concession ;
- une hausse du résultat financier de 18,8 M€ consécutivement aux différentes opérations de refinancement.

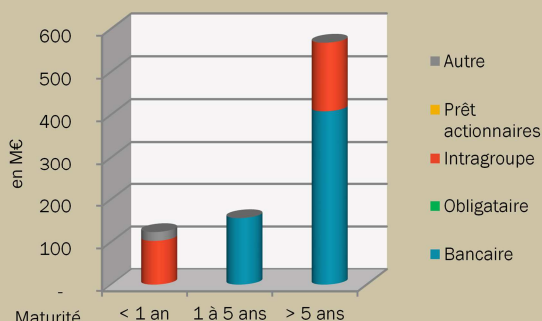
Toutefois, la croissance du résultat net a été limitée par une provision non récurrente de 8,7 M€ (provisions IT, fiscal...).

Endettement financier

846,2M€
- 11,7 %

La dette financière a évolué sous l'effet du remboursement d'une grande partie de la dette CNA et le tirage de la dernière tranche du prêt BNP-Dexia.

L'endettement net s'élève à 839,4 M€, en baisse de 12,0 %.



Dépenses d'investissement

29,9M€
+ 96,8 %

Les dépenses d'investissement sont en forte hausse et liées aux opérations du plan de relance entrées en phase travaux en 2016 notamment le diffuseur de maison brulée (A13) et le viaduc de Guerville (A13).

La société n'a pas transmis la répartition, par nature, des investissements 2016 (maintenance, plan de relance, etc.).

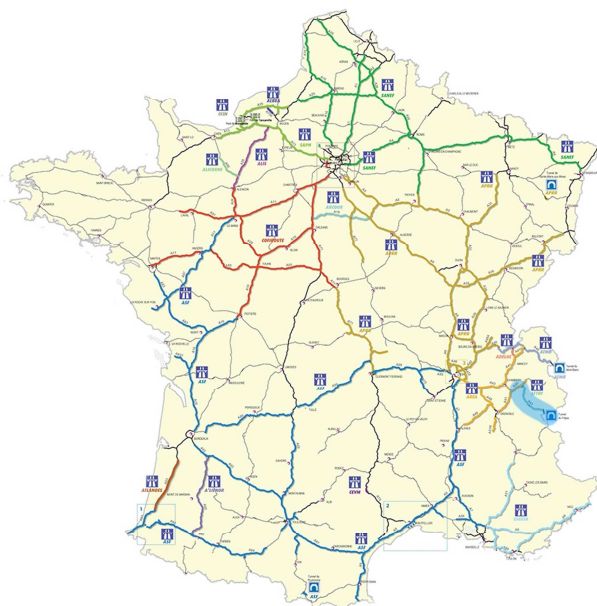
SAPN (en M€ courants)		2015	2016
CHIFFRES D'AFFAIRES		386,0	398,5
Recettes de péage		370,1	381,8
% Evolution		-	3,2%
Revenus des activités annexes		15,9	16,7
AUTRES REVENUS D'EXPLOITATION		0,1	0,3
CHARGES D'EXPLOITATION (hors d'amortissement)		-112,0	-123,8
Achats et charges externes (1)		-42,3	-42,7
Charges de personnel (2)		-33,2	-41,4
Impôts et taxes		-37,8	-41,5
Autres Charges d'exploitation		1,4	1,8
EBITDA		274,1	275,0
Marge d'Ebitda (%)		71,0%	69,0%
Amortissements et provisions (3)		-98,4	-92,2
EBIT		175,7	182,9
PRODUITS FINANCIERS		4,7	2,2
Dividendes reçus		0,0	0,0
CHARGES FINANCIERES		-57,5	-36,3
Charges financières sur emprunts		-57,5	-36,3
RESULTAT FINANCIER		-52,9	-34,1
RESULTAT COURANT AVANT IMPOTS		122,8	148,8
RESULTAT EXCEPTIONNEL		0,6	-4,5
Impôt sur les sociétés		-50,0	-57,6
RESULTAT NET		73,4	86,7
Marge nette (%)		19,0%	21,8%
OPERATIONS D'INVESTISSEMENTS		-16,6	6,2
Acquisitions d'immobilisations		-15,2	-29,9
OPERATIONS DE FINANCEMENT		-304,1	-182,3
Dividendes versés		-78,3	-73,4
Subventions d'investissement reçues		0,0	0,0
Emission de nouveaux emprunts		10,0	188,5
Remboursement d'emprunts		-220,6	-75,6
Opérations en capital		0,0	-221,8
ACTIF		1 454,5	1 374,0
Actifs corporels et incorporels immobilisé (4)		1 347,2	1 287,3
PASSIF		1 454,5	1 374,0
Capitaux propres		428,1	440,5
Autres fonds propres		0,0	0,0
Provisions pour risques et charges		24,0	41,1
Emprunts et dettes financières		958,2	846,2
Endettement financier net		953,8	839,4

(1) : y compris redevance domaniale

(2) : y compris participation et CICE

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

(4) : Hors immobilisations financières



Longueur du réseau*

67,5 km

Principales autoroutes
A43

Durée de concession
1993 – 2050

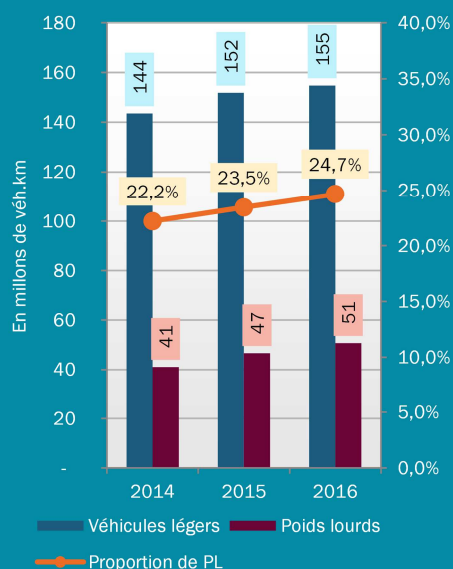
Trafic 2016*

Trafic moyen*
8 282 véh/Jour

Evolution* 2015 / 2016

+ 3,5 %

+1,9 % + 8,8 %



Spécificités

- La société SFTRF est composée de deux concessions distinctes :
 - la concession de l'autoroute A43 ;
 - la concession de la partie française du tunnel du Fréjus.
- Les données financières couvrent les deux contrats.
- Le capital de SFTRF est possédé à 99,9 % par l'Etat via le Fonds pour le développement d'une politique intermodale des transports dans le massif alpin (FDPITMA) et à 0,1 % par des tiers.
- SFTRF reçoit une subvention d'équilibre issue du versement des dividendes d'ATMB à leur actionnaire commun (FDPITMA).

Eléments de contexte

- En 2016, les tarifs pour l'autoroute sont restés constants pour les classes 1, 2, 3 et 5 et ont augmenté de + 0,04 % pour la classe 4.

Faits marquants 2016

- L'évolution du trafic PL est liée à la mise en place d'une interdiction de circulation aux PL sur un axe local parallèle à l'A43 (RD1006).
- L'exploitation de l'A43 a été fortement impactée par les travaux d'enfouissement de la ligne électrique THT en bande d'arrêt d'urgence. Ces travaux ont débuté en mars 2016 et se poursuivront jusqu'en 2018.
- La société a contracté un emprunt de 25 M€ auprès de la BEI par l'intermédiaire de la CNA (cette dernière dispose d'une ligne de financement de 120 M€ auprès de la BEI).

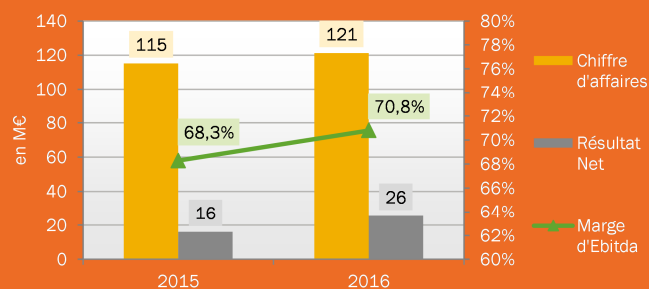
* Hors tunnel du Fréjus

Chiffre d'affaires
121,2M€
+ 5,3 %

La progression des recettes de péage s'explique par :

- une évolution globale du trafic de + 3,5 % ;
- un effet mix VL/PL et de structure tarifaire évalué à + 2,0 % ;
- Un effet lié à l'évolution des remises abonnés de + 0,2 %.

Le CA du tunnel croît de 3,3 %.



EBITDA
85,8M€
+ 9,2 %

La hausse de l'EBITDA supérieure à celle du CA s'explique par :

- une légère baisse (- 0,6 %) du poste achats et charges externes. La croissance des dépenses d'entretien (+ 6,0 %) liées à des travaux dans le tunnel est contrebalancée par la baisse des achats de fournitures et pièces détachées (- 5,1 %) ;
- une hausse des charges de personnel (+ 2,9 %) liée principalement à la hausse de l'intéressement ;
- une faible croissance des impôts et taxes, la croissance de la TAT (+ 3,4 %) et de la CET (+ 6,1 %) étant contrebalancée par une diminution des autres impôts et taxes et des versements assimilés sur rémunération (- 30,3 %).

Résultat Net
25,6M€
+ 59,0 %

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

- une amélioration du résultat financier de 19,0 %. Cette amélioration de 6,4 M€ s'explique par une baisse des intérêts d'emprunts de 10 % liée à une baisse du coût moyen de la dette consécutive au refinancement opéré en 2015 ;
- une hausse modérée des dotations aux amortissements et aux provisions de 2,5 %.

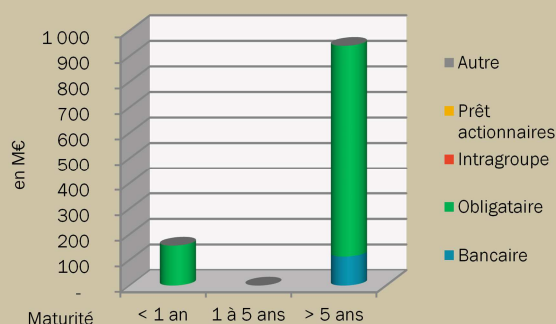
Contrairement à 2015, SFTRF dégage un bénéfice avant prise en compte de la subvention d'équilibre de 20 M€ apportée par le FDPITMA (en application des dispositions de la convention tripartite pluriannuelle ATMB – SFTRF – FDPITMA).

Endettement financier

1,1Md€
+ 2,1 %

La dette financière a augmenté suite à la souscription pour 25 M€ d'un nouvel emprunt auprès de la CNA (issu de la ligne de financement de la CNA auprès de la BEI).

L'endettement financier net s'élève à 1,0 Md€

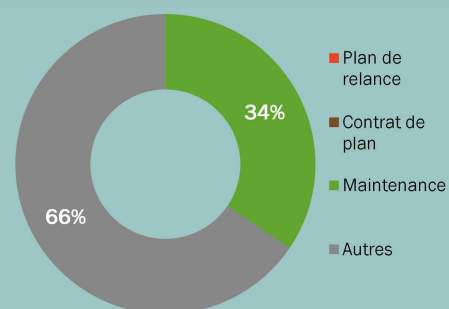


Dépenses d'investissement

23,1M€
+10,5 %

Les dépenses d'investissement 2016 sont en augmentation (+ 10,5 %).

En 2016, les principaux chantiers concernaient la construction du second tube du tunnel du Fréjus et la reconstruction du viaduc du Charmaix.



SFTRF (en M€ courants)		2015	2016
CHIFFRES D'AFFAIRES		115,1	121,2
Recettes de péage		114,3	120,6
% Evolution		-	5,51%
Revenus des activités annexes		0,8	0,6
AUTRES REVENUS D'EXPLOITATION		1,2	2,5
CHARGES D'EXPLOITATION (hors amortissements)		-37,7	-37,9
Achats et charges externes (1)		-15,8	-15,7
Charges de personnel (2)		-17,1	-17,6
Impôts et taxes		-5,5	-5,5
Autres Charges d'exploitation		0,7	0,9
EBITDA		78,6	85,8
Marge d'Ebitda (%)		68,29%	70,79%
Amortissements et provisions (3)		-47,1	-48,3
EBIT		31,5	37,5
PRODUITS FINANCIERS		5,4	8,0
Dividendes reçus		0,0	0,0
CHARGES FINANCIERES		-38,9	-35,3
Charges financières sur emprunts		-38,9	-35,3
RESULTAT FINANCIER		-33,6	-27,2
RESULTAT COURANT AVANT IMPOTS		-2,1	10,3
RESULTAT EXCEPTIONNEL		21,7	20,9
Impôt sur les sociétés		-3,5	-5,6
RESULTAT NET		16,1	25,6
Marge nette (%)		14,02%	21,15%
OPERATIONS D'INVESTISSEMENTS		-21,0	-22,1
Acquisitions d'immobilisations		-20,9	-23,1
OPERATIONS DE FINANCEMENT		-86,6	22,8
Dividendes versés		0,0	0,0
Subventions d'investissement reçues		0,0	0,0
Emission de nouveaux emprunts		370,0	25,0
Remboursement d'emprunts		-454,3	-2,2
Opérations en capital		0,0	0,0
ACTIF		1 229,2	1 271,9
Actifs corporels et incorporels immobilisé (4)		1 148,2	1 128,2
PASSIF		1 229,2	1 271,9
Capitaux propres		47,6	71,7
Autres fonds propres		0,0	0,0
Provisions pour risques et charges		5,8	6,4
Emprunts et dettes financières		1 074,6	1 097,4
Endettement financier net		1 036,3	996,4

(1) : y compris redevance domaniale

(2) : y compris participation et CICE

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

(4) : Hors immobilisations financières

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.