

SYNTHÈSE DES COMPTES DES SOCIÉTÉS CONCESSIONNAIRES D'AUTOROUTES

Exercice 2023

Avertissement : La collecte des données financières ne peut se réaliser qu'à l'issue des assemblées générales de l'ensemble des sociétés concessionnaires d'autoroutes concernées, soit postérieurement au 30 juin de l'année N pour les données de l'année N-1. Leur traitement puis la consultation des concessionnaires ne permettent pas à l'Autorité de publier avant la fin d'année N des informations relatives à l'année précédente.

CONTENU ET PÉRIMÈTRE DU RAPPORT

Objet de la synthèse des comptes

L'article L. 122-9 du code de la voirie routière dispose que l'Autorité établit annuellement une synthèse des comptes des concessionnaires d'autoroutes, publique et transmise au Parlement.

Cette neuvième synthèse des comptes des sociétés concessionnaires d'autoroutes (SCA) présente une lecture annuelle des comptes des entreprises au titre de l'exercice 2023 à travers :

- les faits généraux sur le secteur ;
- les agrégats financiers les plus significatifs, portant sur le secteur autoroutier dans son ensemble ;
- les fiches au format numérique présentant les comptes de chaque société, accessibles sur le portail de datavisualisation de l'Autorité : <https://opendata.autorite-transport.fr/> ou en scannant le code ci-dessous.



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

Au total, le champ de compétence de l'Autorité couvre 21 conventions de concession passées avec 20 sociétés¹.

L'Autorité précise que certains chiffres présentés dans ce document, concernant l'exercice comptable 2022,

peuvent différer légèrement, à la suite de corrections d'erreurs, de ceux publiés dans le cadre du précédent rapport.

Principaux messages

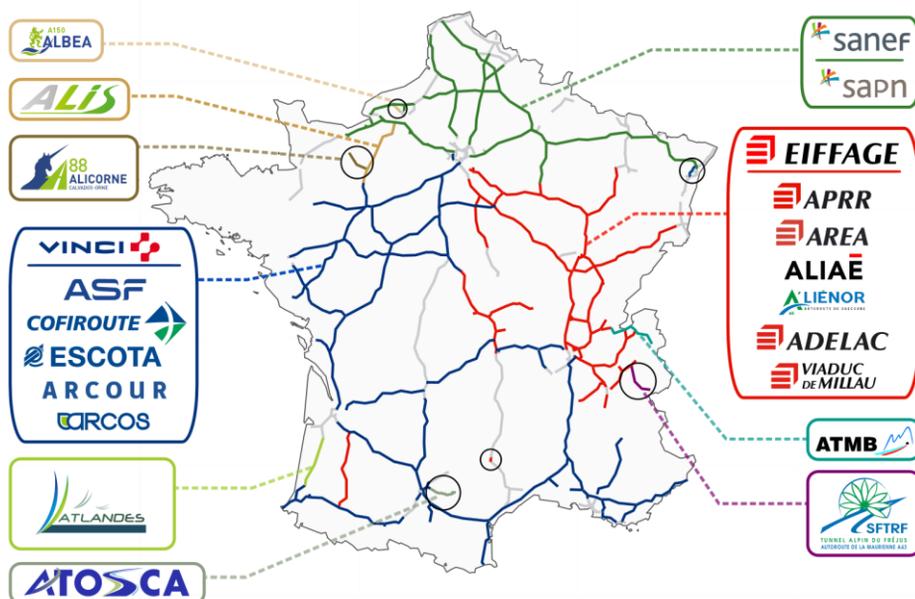
En 2023, les tarifs de péage ont fortement augmenté, portés par une inflation très importante en 2022. Les tarifs kilométriques moyens des contrats de concession ont en effet augmenté de 4,6 % (en moyenne pondérée par les trafics pour les classes 1 et 4), contre 2,2 % en 2022. Cette hausse est à rapprocher de l'évolution des indices de prix, qui servent de référence aux augmentations tarifaires prévues par les contrats de concession, en forte hausse en 2022 : en particulier, l'indice des prix à la consommation (IPC) hors tabac – sur lequel les hausses des contrats de concession historiques sont indexées à 70 % – a augmenté de 6,3 % entre octobre 2021 et octobre 2022.

La situation financière des sociétés concessionnaires a continué à s'améliorer en 2023. Le chiffre d'affaires des SCA, qui s'établit à 12,3 milliards d'euros, a progressé de 6,3 %, principalement en raison de la forte augmentation des tarifs. Malgré cette hausse du chiffre d'affaires, le taux de marge d'EBITDA diminue de 0,7 point de pourcentage pour retrouver son niveau de 2021, pénalisé par la hausse globale des charges d'exploitation (+ 9,0 %). Le résultat net des SCA progresse de 3,1 % par rapport à 2022, à 4,4 milliards d'euros, pénalisé par la remontée des taux d'intérêts et la hausse du coût des instruments de couverture, qui dégradent le résultat financier de 33 %. Les flux de trésorerie, mécaniquement en hausse, ont été majoritairement affectés aux dividendes, qui augmentent de plus de 7 % par rapport à 2022, pour un montant de 4,1 milliards d'euros.

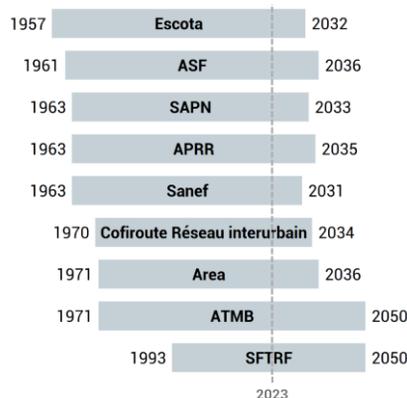
¹ Se référer à l'annexe 1, consultable sur le site internet de l'Autorité, pour plus de détails sur son champ de compétence.

LE RÉSEAU AUTOROUTIER CONCÉDÉ ET SES RÉCENTES ÉVOLUTIONS

Carte du réseau autoroutier concédé régulé par l'Autorité



Dates de début et de fin des contrats de concessions autoroutières historiques² régulés par l'Autorité³



Les principales modifications du réseau en 2023

Aménagement	SCA	Contrat de plan	Date de mise en service/ fin des travaux	Coût (M€ aux conditions économiques de 2023)
A43/A41 nord - Réaménagement du nœud de Chambéry	Area	PIA	21 février 2023	122
A61 - Aménagement à 2x3 voies entre A66 et Narbonne (1ère phase)	ASF	PRA	13 octobre 2023	252
A10 - Elargissement à 2 x 4 voies entre l'A19 et l'A71	Cofiroute	PRA	6 décembre 2023	236
A10 - Elargissement à 2 x 3 voies entre l'échangeur A10/A85 et Sainte-Maure-de-Touraine	Cofiroute	PRA	4 juillet 2023	350
A10 - Diffuseur de Saran-Gidy	Cofiroute	PIA	5 décembre 2023	44
A4 - Contournement Nord-Est de Metz	Sanef	PRA	6 juillet 2023	104
A16/RN42 - Aménagement autoroutier des extrémités de la RN42 à Boulogne	Sanef	PRA	Janvier 2023	20

L'ÉVOLUTION DU TRAFIC AUTOROUTIER

Après les fortes croissances observées en 2021 et 2022, la reprise post-covid a ralenti en 2023, tout en restant à un niveau élevé. Le trafic reste en hausse sur l'ensemble du réseau autoroutier concédé, avec une croissance de 2,1 % contre 7,5 % en 2022.

L'ampleur de la hausse a été différente selon la catégorie de véhicules considérée. Le trafic des véhicules légers (VL) a augmenté de 2,4 %, ce qui marque un net ralentissement par rapport à la hausse de 8,5 % de l'exercice 2022 ; la progression annuelle reste toutefois toujours supérieure au taux moyen de croissance observé sur la période 2005-2019 (1,7 %/an). Le trafic des poids lourds (PL) a, pour sa part, augmenté de 0,1 % en 2023, contre

2,2 % en 2022. La très grande majorité du trafic sur le réseau autoroutier français étant générée par les VL (85,2 milliards de véhicules-kilomètres, soit 85 % du trafic en 2023), l'évolution globale du trafic reflète naturellement celle du trafic VL.

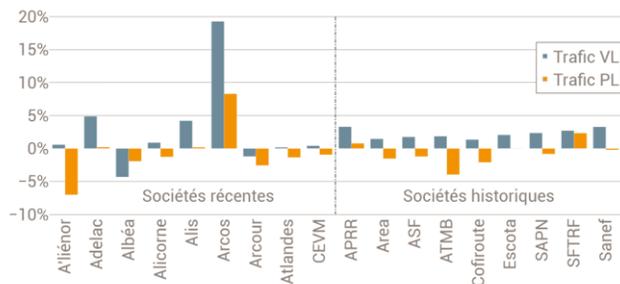
Trafic (en Md de véh.km)	Niveau 2022	Niveau 2023	Hausse annuelle	Niveau 2019	Écart par rapport à 2019
VL	83,2	85,2	+2,4%	82,3	+3,5 %
PL	15,1	15,2	+0,1%	14,6	+4,1 %
Total	98,4	100,4	+2,1%	96,9	+3,6 %

Source : Études financières des SCA

² ASF, Escota et Cofiroute RIU (groupe Vinci), APRR et Area (groupe Eiffage), Sanef et SAPN (groupe Sanef), SFTRF et ATMB (SCA publiques).

³ Il s'agit des dates de fin des concessions prévues au 31/12/2023, qui peuvent différer des dates de fin des concessions initialement prévues aux contrats, compte tenu d'avenants qui les ont prolongées.

Figure 1 : Évolution 2022-2023 des trafics (véhicules-kilomètres), par SCA

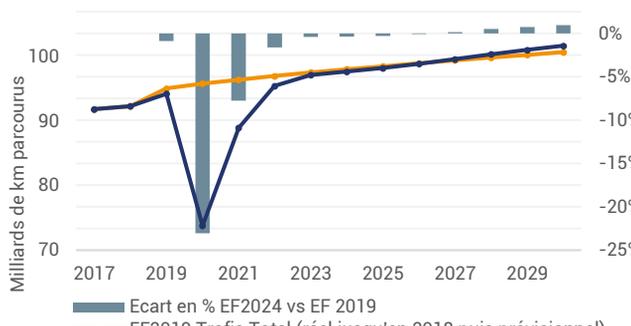


Source : Études financières des SCA

Note : La société Aliaé, opérant seulement depuis décembre 2022, n'est pas représentée sur cette figure.

L'année 2023 confirme le retour aux prévisions de trajectoires pré-crise. Les études financières des SCA font même état de prévisions de trafic dépassant celles réalisées avant la crise sanitaire : ainsi, sur le périmètre des SCA historiques, le trafic total 2023 atteint plus de 99 % du prévisionnel établi lors des études financières de 2019 et devrait dépasser le prévisionnel établi en 2019 d'ici 3 ans (Figure 2).

Figure 2 : Comparaison des études financières (EF) 2019 et 2024 des concessions historiques : trafic total (réalisé et prévisionnel)



Source : Études financières des SCA historiques

Les volumes de trafic (Figure 3) des concessions sont directement liés à leur étendue géographique. Les sociétés historiques ont ainsi un poids dominant dans le paysage concessionnaire français, puisqu'elles

L'ÉVOLUTION DES TARIFS DE PÉAGE

En 2023, les tarifs kilométriques moyens (TKM) des contrats sont en forte hausse relativement aux années précédentes. Ils augmentent⁵ ainsi de 4,72 % pour les véhicules de classe 1 et de 4,44 % pour les véhicules de classe 4⁶, aboutissant à une hausse moyenne (pondérée par les trafics pour les classes 1 et 4) de 4,62 %. C'est nettement plus qu'en 2022, où la hausse moyenne était de 2,17 %.

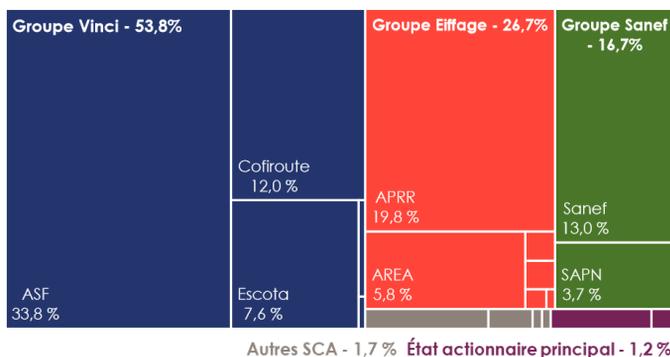
⁴ L'intensité kilométrique est définie comme le rapport entre le trafic annuel (exprimé en véhicules-kilomètres) et la longueur du réseau (exprimée en kilomètres), divisé par le nombre de jours dans une année. Cet indicateur (exprimé en véhicules par jour) mesure le trafic moyen journalier sur le réseau considéré. Il permet la comparaison des trafics des concessions après correction de l'effet taille des réseaux. Dans le présent rapport, le choix a été fait de présenter l'intensité kilométrique des seules sections payantes du réseau concédé, en rapportant les distances parcourues payantes aux longueurs de réseau payantes.

⁵ Les évolutions correspondent à la hausse observée entre les TKM (moyens, pondérés par le trafic de chaque SCA) au 1er février de l'année 2022 et de l'année 2023, contrairement aux synthèses des comptes des exercices précédents, qui affichaient la hausse du TKM moyen sur l'année civile.

⁶ Consulter le glossaire en Annexe 3, disponible sur le site internet de l'Autorité, pour la définition des classes de véhicules.

représentent plus de 96,8 % du trafic du secteur en kilomètres parcourus, pour 93 % du réseau en linéaire. Les concessions récentes, qui sont pour la plupart constituées d'une seule autoroute, voire d'un ouvrage d'art, présentent mécaniquement des trafics faibles. Les SCA qui ne sont pas adossées à un grand groupe (Vinci, Eiffage ou Sanef) représentent seulement 2,8 % du trafic global du secteur. Certaines SCA, comme Escota ou Area, se démarquent par l'intensité de leur trafic par kilomètre (Figure 4), liée notamment au caractère majoritairement urbain ou périurbain de leurs réseaux.

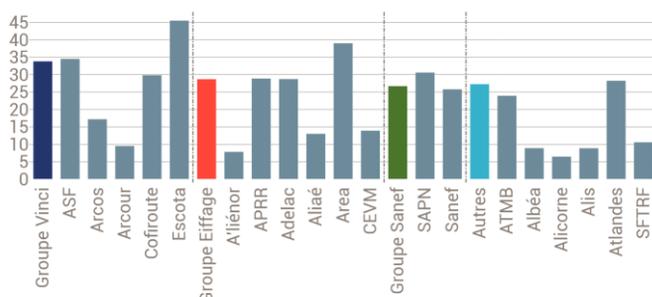
Figure 3 : Répartition par groupe du trafic (en véhicules-kilomètres) sur le réseau autoroutier concédé



Source : Études financières des SCA

Note : Les surfaces vides représentent des SCA dont le trafic est faible.

Figure 4 : Intensité kilométrique⁴ par SCA (en milliers de véhicules par jour)



Source : Études financières des SCA

Cette situation est à rapprocher de l'évolution des indices de prix de référence. En effet, les péages sont, en partie, indexés à des indices reflétant l'évolution de certains prix ou coûts (voir encadré ci-dessous). Or, ceux-ci sont en forte hausse en 2022 en raison d'une conjonction de tensions mondiales sur les approvisionnements, les matières premières et l'énergie, amplifiées en Europe par la guerre en Ukraine. En particulier, l'indice des prix à la consommation (IPC)

hors tabac a augmenté de 6,33 % entre octobre 2021 et octobre 2022, et les indices de travaux publics TP01 et TP09 ont augmenté respectivement de 8,68 % et de 15,12 % sur la même période⁷.

TKM en c€/km au 1^{er} février 2023 de l'ensemble des SCA⁸, en moyenne pondérée par les trafics en kilomètres parcourus

	2021		2022		2023	
	TKM	Hausse annuelle	TKM	Hausse annuelle	TKM	Hausse annuelle
Classe 1	7,78	0,51 %	7,95	2,22 %	8,33	4,72 %
Classe 4	23,48	0,50 %	24,05	2,41 %	25,11	4,44 %

Modalités d'encadrement des péages

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

- d'indices d'évolution générale des prix, avec un ou des coefficients qui varient en fonction des SCA ; ou
- d'avenants aux contrats, qui peuvent conduire à des hausses tarifaires additionnelles spécifiques. En 2023, ces hausses sont liées à la compensation octroyée aux concessionnaires pour le gel des tarifs opéré en

2015 et, dans les cas d'APRR, d'Area, d'ATMB, de Sanef et de SAPN, à la réalisation de nouveaux investissements liés à des opérations définies dans différents avenants aux contrats de concessions⁹.

L'évolution des TKM entre 2022 et 2023 est récapitulée dans le tableau suivant pour les véhicules de la classe 1. La croissance des tarifs est assez disparate en fonction des SCA et, en moyenne, plus forte et plus dispersée pour les sociétés récentes que pour les sociétés historiques, car la hausse des premières est généralement fonction des indices TP01 et TP09, plus volatiles que l'indice des prix à la consommation.

Hausses des TKM pour la classe 1 en 2023 par SCA

SCA	Base évolution générale des prix	Hausses tarifaires additionnelles spécifiques	Plafond de la hausse tarifaire totale	Hausse tarifaire effective
Sociétés concessionnaires historiques (la base d'évolution générale des prix est généralement une fonction de I ¹⁰)				4,68 %
APRR	4,43 %	0,25 % (compensation gel tarifaire) 0,06 % (19 ^{ème} avenant)	4,74 %	4,74 %
Area	4,43 %	0,26 % (compensation gel tarifaire) 0,08 % (17 ^{ème} avenant)	4,77 %	5,50 % ¹¹
ASF	4,43 %	0,39 % (compensation gel tarifaire)	4,82 %	4,82 %
ATMB	4,75 %	0,33 % (contrat d'entreprise 2021-2025) 0,31 % (compensation hausse redevance domaniale)	5,39 %	5,39 %
Cofiroute (RIU)	4,43 %	0,10 % (compensation gel tarifaire)	4,53 %	4,53 %
Escota	4,43 %	0,25 % (compensation gel tarifaire)	4,68 %	4,68 %
Sanef	4,43 %	0,11 % (compensation gel tarifaire) 0,077 % (14 ^{ème} avenant)	4,62 %	4,52 %
SAPN	4,43 %	0,10 % (compensation gel tarifaire) 0,22 % (avenant de péage en flux libre) + 0,053 % (13 ^{ème} avenant)	4,81 %	4,77 %
SFTRF	6,33 %	-	6,33 %	6,27 %

⁷ La plupart des tarifs sont indexés sur les hausses d'octobre à octobre des indices de prix, mais certains contrats utilisent des hausses de ces indices sur d'autres périodes (juin à juin ou août à août, par exemple).

⁸ Sauf la concession Cofiroute Duplex A86, exclue des calculs de TKM par l'ART.

⁹ Pour plus de précisions sur les contrats d'entreprise et les contrats de plan, consulter le premier rapport sur l'économie générale des concessions publié par l'ART le 4 novembre 2020 (page 42).

¹⁰ I : taux de croissance de l'indice des prix à la consommation (IPC) hors tabac, en %.

¹¹ La hausse effective du TKM d'Area dépasse le plafond en raison de majorations spécifiques prévues aux articles 25.5 bis et 25.5 ter de la convention de concession consolidée après le 17^{ème} avenant (réaménagement du nœud de Chambéry-Nord : 1 M€ HT ; mise en service de deux tronçons de l'A480 : 2,2 M€ HT – valeur juillet 2012).

SCA	Base évolution générale des prix	Hausse tarifaires additionnelles spécifiques	Plafond de la hausse tarifaire totale	Hausse tarifaire effective
Sociétés concessionnaires récentes (la base d'évolution générale des prix est généralement une fonction de I, TP01 et TP09)				6,38 %
Albéa	6,53 %	-	6,53%	4,00 %
Adelac	7,33 %	-	7,33%	6,79 %
Alicorne	6,63 %	-	6,63%	6,64 %
A'liénor	13,50 %	-	13,50%	6,59 %
Alis	7,40 %	0,000355 % (rattrapage)	7,40%	7,39 %
Arcos	6,08 %	-	6,08%	6,08 %
Arcour	10,43 %	-	10,43%	4,60 %
Atlandes	6,25 %	-	6,25%	6,25 %
Aliaé	Révision des tarifs à partir de 2024			0,00 %
CEVM	Tarif été ₂₀₂₃ T= Tarif été ₂₀₂₂ x I + 0,127 x IPC ₂₀₂₂ /IPC ₂₀₀₀ Tarif hors été ₂₀₂₃ = : Tarif été ₂₀₂₃ – 1,41 x IPC ₂₀₂₂ /IPC ₂₀₀₀			Été : 8,14 % Hors été : 8,57 %

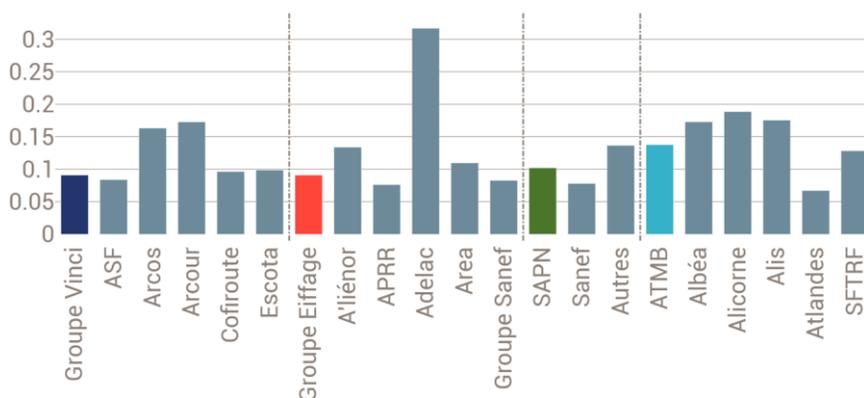
Source : Contrats de concession et grilles tarifaires 2023

Le TKM¹² est toutefois une notion contractuelle, qui ne permet pas d'apprécier parfaitement les différences de tarifs entre les SCA. À partir des données de trafic transmises par les SCA, il est possible de calculer des tarifs moyens par kilomètre parcouru¹³ pour chaque concession (TMKP). Ces chiffres sont plus pertinents que les TKM pour des comparaisons entre concessions, mais ils ne tiennent compte que des transactions recensées par les SCA et reposent parfois, selon le système de péage retenu, sur des estimations de ce trafic¹⁴.

Le graphique suivant représente les TMKP (hors taxes) calculés par l'ART pour la classe 1 et pour chaque concession en 2023.

En moyenne (pondérée par les trafics), le TMKP s'établit à 8,9 c€/km pour les véhicules de la classe 1 sur le réseau concédé (contre 8,3 c€/km pour le TKM), soit une hausse de 4,1 % par rapport à 2022, inférieure à la hausse contractuelle, qui peut notamment s'expliquer par le choix de certaines SCA de limiter la hausse (voire de geler les tarifs) sur les zones périurbaines de leur réseau afin de ne pas affecter les déplacements du quotidien.

Figure 5 : TMKP de la classe 1 au 1^{er} février 2023 (€HT/km)



Source : Calculs ART à partir des données trafic 2023 transmises par les SCA

Note : Le TMKP présenté pour Cofiroute correspond au seul réseau interurbain. La société CEVM, qui peut s'apparenter à une concession d'ouvrage d'art, n'est pas comparable aux autres sociétés et ne figure donc pas sur le graphique : son trajet unique conduit à un TMKP égal à son tarif kilométrique.

¹² Pour plus de précisions sur les limites du TKM, consulter le premier rapport sur l'économie générale des concessions publié par l'ART le 4 novembre 2020 (pages 122 à 125). En synthèse, les TKM sont des outils contractuels utiles pour suivre la progression annuelle des tarifs mais qui diffèrent selon les SCA et ils ne constituent pas les indicateurs les plus adaptés pour apprécier globalement le niveau de tarifs différenciés géographiquement au sein d'une concession.

¹³ Pour plus de précisions sur la définition du TMKP retenue, consulter le premier rapport sur l'économie générale des concessions publié par l'ART le 4 novembre 2020 (page 125).

¹⁴ Pour plus de précisions sur la différence entre le TKM et le TMKP calculé par l'Autorité et sa sensibilité aux données de trafic fournies par les SCA, consulter le premier rapport sur l'économie générale des concessions publié par l'ART le 4 novembre 2020 (pages 124 à 125). Voir également la Synthèse des comptes des sociétés concessionnaires d'autoroutes – Exercice 2022.

LES COMPTES DES CONCESSIONNAIRES

Le tableau ci-dessous récapitule les valeurs des différents indicateurs comptables et financiers agrégés des sociétés concessionnaires d'autoroutes pour 2022 et 2023.

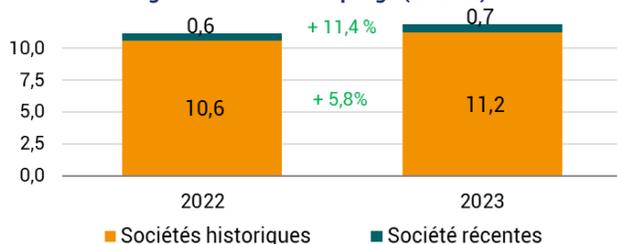
Éléments comptables et financiers agrégés (en milliards d'euros – Md€)

Indicateur comptable (en Md€)	2022	2023	Évolution en Md€	Évolution en %
(1) Chiffre d'affaires	11,5	12,3	+0,7	+ 6,3 %
dont recettes de péage	11,2	11,9	+0,7	+ 6,1 %
(2) Charges	- 2,9	- 3,2	- 0,3	+ 9,0 %
dont charges externes	- 1,5	- 1,4	0,1	- 4,1 %
dont charges de personnel	- 0,8	- 0,9	+0,0	+ 4,9 %
dont impôts et taxes	- 1,0	- 1,0	+0,0	+ 1,7 %
dont autres charges/produits d'exploitation	0,4	0,1	- 0,3	- 72,5 %
(3) EBITDA = (1) + (2)	8,6	9,1	+0,5	+ 5,4 %
(4) DotAm et provisions	- 2,3	- 2,3	- 0,1	+ 2,9 %
(5) Résultat d'exploitation = (3) + (4)	6,4	6,8	+0,4	+ 6,2 %
(a) Résultat financier (déficitaire)	- 0,6	- 0,8	- 0,2	+ 33,3 %
(b) Résultat exceptionnel	0,0	0,0	+0,0	- 52,8 %
(c) Impôt sur les sociétés	- 1,5	- 1,5	- 0,1	+ 3,8 %
(6) Résultat net = (5) + (a) + (b) + (c)	4,3	4,4	+0,1	+ 3,1 %

Sous l'effet des hausses de trafic et de péage, le chiffre d'affaires du secteur est en hausse

Le chiffre d'affaires (CA) consolidé des sociétés concessionnaires d'autoroutes progresse de 6,3%, à 12,3 milliards Md€ en 2023, par rapport à 2022. Il provient à 97% des recettes de péage, dont 58% est issu de la circulation des VL et 42% des PL. La hausse du CA reflète donc principalement celle du produit des péages, liée principalement (i) à la forte augmentation des tarifs (+ 4,6% de hausse du TKM) et (ii) à la progression du trafic (+ 2,1 %). Les recettes de péage des sociétés récentes ont fortement augmenté (+11,4%), sensiblement plus que celles des sociétés historiques (+5,8%). Cet écart s'explique notamment par des hausses de tarifs plus dynamiques eu égard aux indices de référence retenus pour l'indexation des péages (cf. *supra*) et par un effet de périmètre, l'année 2023 étant la première année d'exploitation complète de la société Aliae.

Figure 6 : Recettes de péage (en Md€)



Le reste du chiffre d'affaires provient essentiellement des redevances d'installations commerciales, en progression de 8,8 %, et de produits annexes (des loyers versés par les opérateurs de télécommunications qui utilisent les fibres et les pylônes le long des voies de circulation, produits annexes extérieurs aux contrats de concession mais consolidés par certains concessionnaires dans leurs comptes).

L'EBITDA augmente moins vite que le chiffre d'affaires

L'EBITDA de l'ensemble du secteur a augmenté de 5,4 % en 2023, soit un rythme légèrement inférieur à celui du chiffre d'affaires, pour atteindre 9,1 Md€.

Cette hausse moindre de l'EBITDA par rapport au chiffre d'affaires s'explique par une croissance supérieure du total des charges d'exploitation net des autres produits d'exploitation (+ 9 % par rapport à 2022). Si les charges d'exploitation seules restent stables à 3,3 Md€ (+ 0,4 % par rapport à 2022), la diminution des autres produits d'exploitation de 67 % à 125 M€ explique la moindre progression de l'EBITDA. Cette forte diminution des autres produits d'exploitation s'explique par la mise en service de l'autoroute A79 fin 2022¹⁵. Les principaux postes de charges ont ainsi évolué de la façon suivante :

- les achats et charges externes diminuent de 4,1 %, à 1,4 Md€ : comme pour les autres produits d'exploitation, cette diminution s'explique par la mise en service de l'A79 fin 2022 et la comptabilisation en achats et charges externes des dépenses d'investissements en 2022. Retraité de cet effet, ce poste progresse de 13,1 % fortement pénalisé par la hausse de l'inflation ;
- les charges de personnel augmentent de 4,9 % à 873 M€ ; la légère diminution des effectifs (- 0,6 % pour l'ensemble du secteur) n'a pas compensé la hausse des salaires et charges sociales impactés par le contexte inflationniste ;
- les impôts et taxes augmentent de 1,7 % à 997 M€.

Le taux de marge d'EBITDA diminue de 70 points de base pour revenir au niveau de 2021, soit 74,1 % (avec une moyenne de 73,3 % depuis 2017).

La marge nette se dégrade légèrement

Le résultat d'exploitation du secteur augmente de 6,2 % en 2023, pour atteindre 6,8 Md€, ce qui correspond à une hausse de 0,4 Md€ et apparaît comme une conséquence directe de l'augmentation du chiffre d'affaires.

Dans un secteur caractérisé par un actif immobilisé (correspondant au coût de construction de l'ensemble

¹⁵ Jusqu'à la mise en service de l'autoroute A79, la société Aliae comptabilise en achats et charges externes les dépenses d'investissements avant de les immobiliser au bilan par un mécanisme de transfert de charges comptabilisé en autres produits d'exploitation. En 2023, première année complète d'exploitation, ce mécanisme comptable n'est plus utilisé.

du réseau) très important, l'évolution des dotations aux amortissements, en hausse de 2,9 %, mérite d'être analysée. L'augmentation provient à 99 % des SCA historiques et elle est à mettre en relation avec certaines opérations du plan de relance autoroutier (PRA), notamment les mises en service des deux opérations d'élargissement par Cofiroute sur l'autoroute A10 en 2023. L'arrivée en année pleine des opérations mises en service en cours d'année 2022 explique aussi cette hausse.

Le résultat net du secteur augmente de 3,1 % et atteint 4,4 Md€ en 2023, soit une hausse de 133 M€. Si la hausse du résultat net s'explique principalement par celle du résultat d'exploitation, d'autres facteurs sont venus limiter sa progression, parmi lesquels :

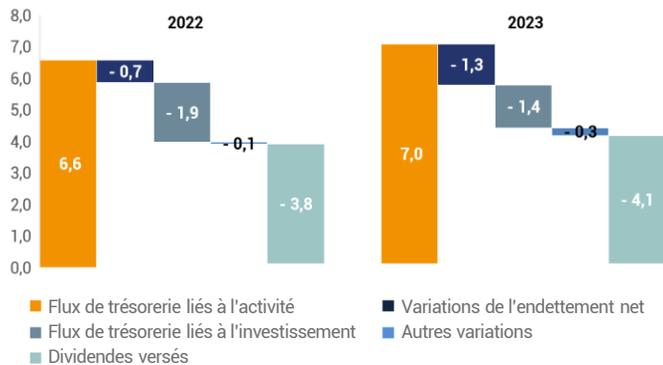
- la dégradation de 33 % du résultat financier : malgré la poursuite du désendettement du secteur, les charges financières ont augmenté de 30 % en 2023, en raison principalement de la remontée des taux d'intérêt ;
- l'augmentation du montant de l'impôt sur les sociétés de 3,8 %, du fait de la progression de 3,3 % du résultat avant impôt.

Au total, la marge nette se dégrade légèrement et s'établit à 36,2 % en 2023, contre 37,3 % en 2022.

Les dividendes versés aux actionnaires sont en hausse

Les flux de trésorerie opérationnels (après intérêts de la dette et impôt sur les sociétés) générés par l'activité des sociétés concessionnaires augmentent de 5,7 % en 2023, à hauteur de 7,0 Md€, correspondant à une hausse d'environ 500 M€ (Figure 8). En 2023, ces flux de trésorerie opérationnels ont été affectés majoritairement aux versements de dividendes (58,3 %). Par ailleurs, les flux de trésorerie liés aux investissements ont baissé de 547 M€ pour s'établir à 1,4 Md€, tandis que la trésorerie affectée à la diminution de la dette financière nette a retrouvé le niveau de 2021 (1,3 Md€), après une baisse en 2022 (0,7 Md€).

Figure 8 : Flux de trésorerie opérationnels et leurs affectations (en Md€)

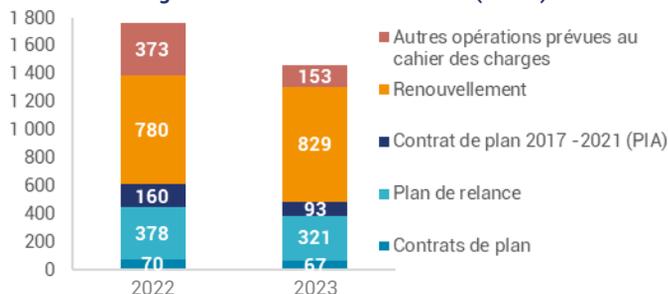


Le montant agrégé des investissements (1,5 Md€) est en diminution en 2023 (- 17 %) par rapport à 2022. Cela s'explique, notamment, par la diminution de 220 M€ des montants des autres opérations inscrites aux cahiers des charges (- 59 %) après la mise en service, par Aliae, de l'A79 fin 2022 et par la diminution de 68 M€ des montants du PIA (- 42 %).

En 2023, sur 1,5 Md€ d'investissements réalisés¹⁶ par les SCA, les principales dépenses étaient liées aux opérations de renouvellement (57 %) et au plan de relance autoroutier (22 %). Les autres plans d'investissement (contrats de plan, plan d'investissement autoroutier) et les autres opérations inscrites aux cahiers des charges constituent le solde des investissements.

Les sociétés historiques représentent 92 % des investissements réalisés. Les travaux de l'autoroute A69 par la société Atosca (87 M€) représentent la majeure partie des dépenses des autres opérations inscrites aux cahiers des charges.

Figure 9 : Investissements réalisés (en M€)



Les dividendes versés par les SCA (4,1 Md€) enregistrent une hausse de 7,3 % en 2023 par rapport à 2022, correspondant à une augmentation de 274 M€. Il s'agit du niveau de dividendes versés aux actionnaires des SCA le plus important observé depuis 2016. La quasi-totalité des versements de dividendes du secteur provient des quatre groupes de sociétés concessionnaires du réseau historique : ASF-Escota (40,6 %), Cofiroute (16,0 %), APRR-Area (24,3 %) et Sanef-SAPN (15,1 %). En 2023, six autres SCA versent des dividendes : ATMB, Atlandes, CEVM, Arcour et, pour la première fois, Alis et A'liénor.

Si les dividendes distribués peuvent être un indicateur pertinent, sur le long terme, pour mesurer la performance économique et financière d'une entreprise, les variations constatées d'une année sur l'autre ne peuvent permettre d'apprécier l'évolution de sa santé financière. La figure suivante met en évidence le caractère volatil de ces versements, les sociétés choisissant parfois de retarder de plusieurs années la distribution des bénéfices. Les stratégies de distribution de dividendes sont définies par les actionnaires des sociétés concessionnaires et ne peuvent s'analyser à l'aune des seuls résultats d'un exercice¹⁷.

¹⁶ Le montant de 1,5 Md€ correspond aux investissements mis en service et comptabilisés en immobilisations à l'actif du bilan. Les 1,4 Md€ évoqués dans le paragraphe sur les flux de trésorerie correspondent aux dépenses d'investissements décaissées en 2023. Il existe un décalage temporel entre la vision trésorerie et la vision comptable.

¹⁷ Pour plus d'information, voir la partie 2.3.1 a) de la 1^{ère} édition du rapport sur l'économie générale concessions.

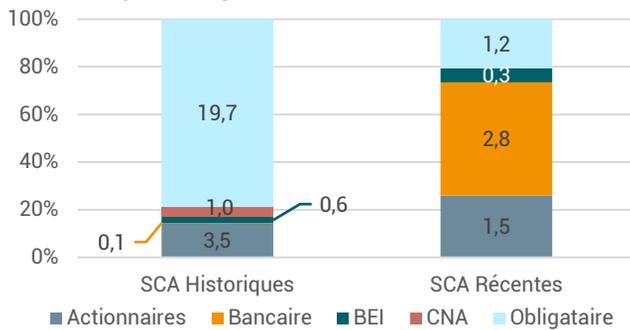
Figure 10 : Dividendes versés aux actionnaires des SCA (en Md€)



Les ratios liés à la dette s'améliorent

La dette financière du secteur (y compris les dettes intragroupes) s'établit à 30,8 Md€ au 31 décembre 2023. Il s'agit à 14,7 % d'emprunts à taux variable. Pour minimiser leur exposition au risque de taux, les SCA ont également recours à divers instruments de couverture. La structure de cette dette varie grandement entre les sociétés historiques, qui ont recours à 79 % de financements obligataires, et les sociétés récentes, dont la dette est détenue à 47 % par les banques.

Figure 11 : Structure de la dette détenue par les SCA (pourcentage en ordonnée et valeur en Md€)¹⁸

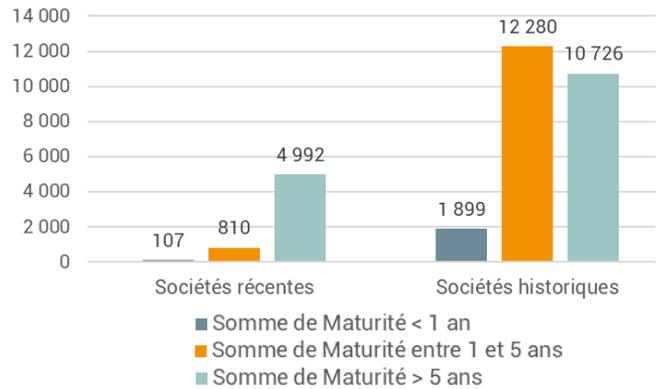


L'exposition du secteur au risque de refinancement représente 15,1 Md€ de dette dont la maturité est inférieure à cinq ans, soit 49,0 % de la dette globale, contre 43,9 % en 2022. Le secteur doit rembourser 2,0 Md€ en 2024 et un total de 13,1 Md€ entre 2025 et 2029.

¹⁸ Les SCA disposent de plusieurs sources de financement par la dette, notamment : la dette obligataire, émise directement sur le marché obligataire ou auprès de la CNA (Caisse nationale des autoroutes), la dette bancaire, contractée auprès d'établissements de crédit traditionnels ou de la BEI (Banque européenne d'investissement), et la dette contractée auprès des actionnaires de la société.

¹⁹ Ce ratio correspond au quotient de la dette nette consolidée du secteur de 24,0 Md€ par la somme de la dette nette et des capitaux propres.

Figure 12 : Encours de la dette par maturité (en M€)



L'endettement financier du secteur après consolidation (c'est-à-dire hors dettes intragroupes) s'élève à 27,7 Md€ en 2023, en baisse de 0,8 Md€ par rapport à 2022, soit 2,9 %. L'endettement financier net du secteur (incluant la valorisation des instruments dérivés) s'élève en 2023 à 24,0 Md€, en baisse de 4,1 % par rapport à 2022.

Le ratio d'endettement¹⁹ du secteur (80,8 %) diminue de 1,4 point de pourcentage entre 2022 et 2023. Le ratio dette nette/EBITDA continue de s'améliorer, passant de 2,9 en 2022 à 2,6 en 2023, sous le double effet de la progression de l'EBITDA et la diminution de la dette nette.

Comme en 2022, les coûts de financement associés à la dette continuent à augmenter, les charges financières sur emprunts augmentant de 52 %. En effet, les SCA ont été affectées par la remontée des taux d'intérêts entre les deux années, que ce soit au travers de leur endettement à taux variable, de leurs nouvelles émissions obligataires ou encore du fort renchérissement des instruments de couverture. Le coût de la dette est ainsi passé de 1,9 % en 2022 à 3,0 % en 2023. En particulier, les nouvelles émissions obligataires ont concerné les groupes ASF et APRR en 2023, pour un montant total de 1,4 Md€, au taux moyen pondéré de 3,2 %, contre 2,4 % en 2022.

Directeur de la publication : Thierry Guimbaud

Pilotage : Cédric Oppé, Pierre Terrier, Nicolas Wagner

Auteurs et contributeurs : Louis-Aitor Donval, Gaël Gingins, Chloé Jean-Baptiste Lapu, Tanguy L'Hénoret, Geneviève Toubol

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

Dépôt légal : Décembre 2024 - ISSN : 2678-4696

L'édition 2023 du rapport annuel sur la synthèse des comptes des concessions autoroutières est consultable en ligne, avec ses annexes, sur le site internet : www.autorite-transport.fr