

Annexes

Annexe 1 : Le champ de compétence de l'Autorité

La compétence de l'Autorité relative à ce rapport porte sur les contrats de concession autoroutière conclus par l'État en application de l'article L. 122-4 du code de la voirie routière¹. Elle n'est pas compétente pour examiner les contrats de concession d'ouvrage d'art conclus en application de l'article L. 153-2 du code de la voirie routière, comme les contrats de concession des ponts de Normandie et de Tancarville.

Les contrats de concession des tunnels transfrontaliers du Mont-Blanc (concédé à la société ATMB) et du Fréjus (concédé à la société SFTRF) n'entrent pas non plus dans le champ de ce rapport (contrairement aux contrats de concession des autoroutes A40 et A43 qui assurent la desserte de ces tunnels et sont exploitées, respectivement, par les mêmes sociétés) car ils ont été attribués en application de mesures législatives spécifiques pour chaque tunnel, adoptées sur le fondement de conventions binationales².

Compte tenu de l'imbrication des comptabilités relatives au tunnel et à l'autoroute d'accès pour les sociétés ATMB et SFTRF, l'Autorité a fait le choix d'examiner la situation financière de ces sociétés concessionnaires dans leur ensemble pour la partie relative aux éléments agrégés du secteur, les fiches synthétiques des deux sociétés ne présentant, quant à elles, que les éléments disponibles à la maille des concessions autoroutières (à l'exclusion des concessions concernant les deux tunnels).

¹ Consulter le premier rapport sur l'économie générale des concessions publié par l'ART en 2020 pour plus de précisions sur l'histoire du secteur et des acteurs qui le composent (page 24) et le cadre juridique des concessions autoroutières (page 38).

² Tunnel du Mont Blanc : loi n° 57-506 du 17 avril 1957 autorisant la ratification de la convention du 14 mars 1953 entre la France et l'Italie « relative à la construction et à l'exploitation d'un tunnel sous le Mont Blanc » ; Tunnel du Fréjus : loi n° 72-627 du 5 juillet 1972 autorisant l'approbation de la convention entre la République française et la République italienne concernant le tunnel routier du Fréjus

Annexe 2 : Précisions méthodologiques sur les données figurant dans la synthèse annuelle des comptes des concessionnaires

Pour proposer une vision globale du secteur, l'Autorité s'est principalement appuyée sur les comptes consolidés, lorsqu'une SCA est filiale d'une autre (cas d'Escota pour ASF, par exemple), et sur les études financières qu'elle collecte en application de la décision n° 2020-031 du 14 mai 2020, lorsqu'il n'y a pas de consolidation. Si cette approche revêt nécessairement des limites, elle permet, appliquée de manière identique aux années 2022 et 2023, d'étudier les évolutions annuelles à l'échelle du secteur en évitant les doubles comptes.

En tout état de cause, il convient de souligner que des écarts avec les éléments financiers publiés par les sociétés peuvent exister (notamment sur la notion d'EBITDA, indicateur financier et non comptable pour lequel il n'existe pas de définition normalisée³, ou sur le reclassement de certaines charges).

Enfin, l'Autorité précise que certains chiffres présentés dans ce document, concernant l'exercice comptable 2023 peuvent différer légèrement, à la suite de corrections d'erreurs, de ceux publiés dans le cadre du précédent rapport.

Si les fiches reposent uniquement sur les données transmises par les SCA à l'Autorité en application de sa décision n° 2020-031 du 14 mai 2020, les indicateurs financiers agrégés sont établis à partir de diverses sources. Ceci permet, en particulier, d'éviter les doubles comptes dans le cas des sociétés appartenant à un même groupe. La simple « addition » des indicateurs individuels ne permet donc pas de retrouver les indicateurs agrégés.

La SCA comme maille d'analyse la plus fine

Chacune des études financières transmises par les sociétés concessionnaires dans le cadre de la décision de collecte n° 2020-031 du 14 mai 2020 concerne une SCA.

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

- Cofiroute, qui est titulaire de deux contrats autoroutiers – la concession du « réseau interurbain » (autoroutes A10, A11, A28, A71, A81 et A85, en totalité ou en partie) et la concession du tunnel Duplex A86 Ouest ;
- ATMB et SFTRF, qui sont chacune titulaires d'un contrat autoroutier (respectivement A40 et A43) et d'un contrat spécifique au tunnel (respectivement tunnel du Mont-Blanc et tunnel du Fréjus).

Compte tenu de la forte interdépendance des flux attachés aux contrats dont est titulaire la société, l'Autorité a conservé, sauf indication contraire, pour Cofiroute, une approche par société et non par contrat, que ce soit dans les agrégats sectoriels ou dans les fiches individuelles.

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

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

³ Voir annexe 4 : Glossaire.

Les conventions retenues pour le calcul des agrégats sectoriels

Les agrégats du secteur présentés dans ce rapport sont calculés sur la base des données provenant de deux catégories de sources distinctes – comptes consolidés, d'une part, études financières, d'autre part – afin de tenir compte de la présence de groupes de sociétés parmi les 21 SCA considérées.

Sont ainsi retenus comme sources d'informations les comptes consolidés pour les groupes suivants : ASF-Escota, Sanef-SAPN, APRR-Area et Cofiroute (réseau interurbain et tunnel Duplex A86 Ouest). Cette approche permet d'éliminer les flux entre sociétés d'un même groupe et, partant, le risque de double compte de certains items qui résulterait de la simple addition de leurs comptes sociaux annuels, que ce soit au niveau du compte de résultat (par exemple, lorsqu'une filiale achète une prestation à sa maison mère, la première enregistre une charge d'exploitation et la deuxième un produit d'exploitation), au niveau du bilan (par exemple, lorsqu'une filiale s'endette auprès de sa maison mère, la créance correspond à un passif pour la première et à un actif pour la deuxième) ou au niveau du tableau de flux de trésorerie (par exemple, le versement d'un dividende par une filiale à sa maison mère correspond à un flux négatif de financement pour la première et à un flux positif de financement pour la deuxième).

Pour les autres sociétés, les valeurs retenues sont issues des études financières collectées dans le cadre de la décision de collecte n° 2020-031 du 14 mai 2020 et agrégées à l'échelle du secteur.

Chiffre d'affaires

L'Autorité a systématiquement retranché du chiffre d'affaires le « chiffre d'affaires construction » de certaines sociétés (qui est par ailleurs neutralisé dans les comptes sociaux ou consolidés et n'a donc pas d'impact sur l'EBITDA ou le résultat net, par exemple). En effet, l'objectif est d'obtenir un chiffre d'affaires lié aux activités d'exploitation de la concession (principalement issu des péages, mais également aux différentes redevances perçues par les sociétés concessionnaires).

EBITDA

Il représente le résultat de l'activité avant prise en compte de la politique de financement (par endettement ou par fonds propres), de l'amortissement des investissements passés et de la fiscalité sur les sociétés. Bien qu'il ne constitue pas un indicateur comptable normé, il est couramment utilisé par les analystes financiers. Il s'approche de la notion comptable d'excédent brut d'exploitation. Pour l'estimer, l'Autorité a fait le choix de calculer l'EBITDA comme la différence entre, d'une part, le chiffre d'affaires et les autres revenus d'exploitation de la société et, d'autre part, les charges d'exploitation. Elle a également inclus dans les charges de personnel la participation des salariés.

Contribution volontaire exceptionnelle (CVE)

Le traitement comptable de la contribution volontaire exceptionnelle (CVE)⁴ diverge selon les sociétés : certaines intègrent cette dépense au montant total de leurs impôts et taxes, d'autres la traitent en « autres charges d'exploitation ». Pour les besoins de la présente étude, l'Autorité a opté pour son reclassement en « impôts et taxes » afin de se rapprocher de la pratique de la majorité des sociétés et d'établir des agrégats homogènes. Cependant, il ne s'agit pas, à proprement parler, d'un impôt ou d'une taxe, puisque cette contribution découle d'un accord entre deux parties et non de l'application d'une disposition législative ou réglementaire. Cette classification, retenue pour les besoins de l'étude, ne préjuge pas de la qualification juridique conventionnelle ou fiscale de cette contribution.

⁴ Voir annexe 4 : Glossaire.

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

Ils résultent de la différence entre les encaissements et les décaissements liés à l'activité récurrente de la société. Dans le cadre de ce rapport, l'Autorité a fait le choix d'évaluer ces flux en repartant du cash-flow opérationnel, soit le résultat d'exploitation augmenté des dotations aux amortissements et provisions, diminué de l'impôt sur les sociétés et neutralisé des éléments des résultats financiers et exceptionnels donnant lieu à un encaissement ou à un décaissement réel de la part de la société.

Dépenses d'investissement et investissements réalisés

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

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

Dividendes

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

Endettement brut et encours de dette

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

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

Endettement financier net

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

L'analyse du trafic et des recettes tirées du péage

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

Elle a également décidé de présenter le trafic moyen de la concession considérée, pour lequel elle a retenu la convention de calcul suivante : elle rapporte le trafic payant⁵ à la longueur de la partie payante du réseau⁶.

En parallèle, elle s'attache à expliquer l'évolution du chiffre d'affaires tiré du péage.

Il convient tout d'abord de relever que la structure des remises faites aux clients peut évoluer d'une année sur l'autre et influencer sur l'évolution des recettes de péage, mais que l'Autorité ne dispose pas des données permettant de chiffrer ce phénomène : elle dispose en effet, d'une part, *via* les études financières, du chiffre d'affaires réel ou net, c'est-à-dire tenant compte des remises, et, d'autre part, *via* les fichiers relatifs aux transactions, du chiffre d'affaires brut, c'est-à-dire du chiffre d'affaires qui résulterait de la stricte application des grilles tarifaires aux trajets effectués (si les abonnés ne bénéficiaient pas de remises et si les agents des services d'urgence et des sociétés concessionnaires payaient pour tous les trajets qu'ils effectuent).

L'Autorité n'est en mesure d'analyser que l'évolution des recettes de péage brutes. La variation de ces recettes résulte uniquement des variations des trafics et des tarifs. D'une part, l'Autorité présente l'évolution globale du trafic entre l'année précédant l'année étudiée et l'année étudiée pour appréhender l'« effet trafic » ; cet indicateur est mis à disposition par les SCA dans leurs études financières. D'autre part, l'Autorité évalue l'évolution, pondérée par les trafics des différentes classes de véhicules, des tarifs moyens par kilomètre parcouru (TMKP) moyens sur l'année (le TMKP moyen de l'année est obtenu en pondérant le TMKP de chaque mois par le trafic du mois), afin d'appréhender l'« effet tarif par kilomètre parcouru ».

⁵ Le trafic payant diffère du trafic total sur autoroute car certains usages de l'infrastructure ne donnent lieu à aucun paiement par l'utilisateur.

⁶ Certains réseaux concédés comportent des tronçons qui peuvent être empruntés gratuitement. C'est le cas, par exemple, pour le trafic interne du contournement de La Roche-sur-Yon, sur 15 kilomètres, de l'autoroute A87 concédée à la société ASF.

Annexe 3 : Méthode de calcul des avantages financiers prévus dans les contrats

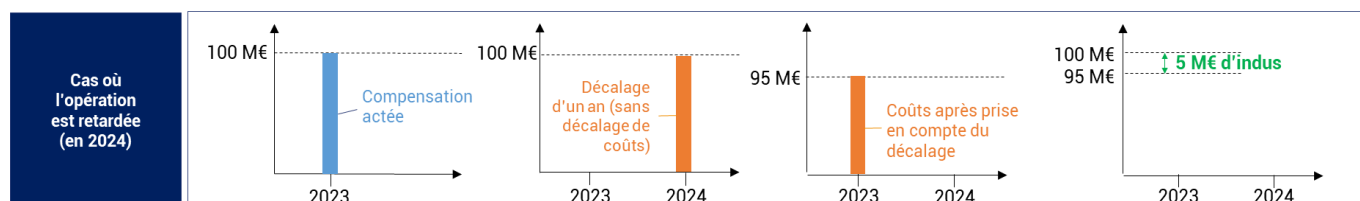
L'objet du suivi des avantages financiers est d'apporter de la transparence à ce mécanisme en suivant leur constitution puis leur consommation. Cela apparaît utile compte-tenu de la relative complexité des dispositions contractuelles correspondantes. Il ne constitue pas un retour d'expérience sur cette pratique, même si cela pourrait être utile : le mécanisme des avantages financiers, dont la pertinence ne fait aucun doute, a évolué dans sa contractualisation et il pourrait être utile de s'interroger, à l'avenir sur les meilleures pratiques en la matière. Par ailleurs, ses modalités exactes de mise en œuvre depuis son introduction en 2004 pourraient être passées en revue.

Sur la méthode de calcul des avantages financiers prévus dans les contrats

Les conditions contractuelles encadrant les calculs d'avantages financiers ont évolué depuis l'intégration des premiers dispositifs dans les contrats en 2004. Alors qu'il s'agissait, initialement, de restituer le trop-perçu seulement en cas de retard dans la mise en service des opérations ciblées, les mécanismes récents élargissent le cadre à l'ensemble des opérations ciblées par le calcul, qu'elles aient été mises en service à temps, mises en service en retard ou annulées.

D'une manière générale, le calcul consiste à comparer, pour une opération⁷ donnée, d'une part, l'échéancier prévisionnel de dépenses (lequel correspond, une fois sommé et actualisé, à la compensation que la SCA perçoit notamment à travers les hausses de péage), d'autre part, l'échéancier des dépenses réellement observées. Cette comparaison d'échéanciers se fait en plusieurs étapes :

- a) un ratio uniforme est d'abord appliqué à l'échéancier réel, afin de le ramener à un même montant total⁸ que l'échéancier prévisionnel : l'objectif du calcul d'avantages financiers est de rendre compte des décalages dans le temps des dépenses réelles par rapport aux prévisionnelles, tout en neutralisant les écarts en valeur absolue des dépenses réelles par rapport aux prévisionnelles, puisque ces écarts sont supportés par la SCA (étant donné que le coût des opérations est à ses risques et périls) ;
- b) les deux échéanciers sont ensuite convertis en euros courants (au sens de l'indice TP01), puis en euros actualisés à un taux défini au contrat. Ce taux permet de rendre compte du fait que des dépenses retardées coûtent moins que prévu, en vertu de la notion de préférence pour le présent ;
- c) la différence entre les montants actualisés des échéanciers permet alors d'évaluer le trop-perçu que la SCA devrait restituer aux usagers.



Sur les opérations prises en compte

Le périmètre de calcul est le suivant :

- seules les sept SCA historiques privés ont été considérées. Le montant total n'intègre donc pas les SCA historiques publiques, qui comportent également des clauses de calcul d'avantages financiers ;

⁷ Ou un ensemble d'opérations.

⁸ A ce stade, les montants sont exprimés en euros constants au sens de l'indice TP01.

- seules les opérations antérieures au plan d'investissement d'avenir (PIA) ont été prise en compte. Le périmètre du calcul comprend les opérations contractualisées entre 2004, date à laquelle ce mécanisme a été introduit et 2015, date de signature du plan de relance autoroutier.
- les opérations dont les avantages financiers ont été soldés n'ont pas été examinées.

Récapitulatif du nombre d'opérations examinées

Société	Opération génératrice d'indus	Opération consommatrice d'indus
Sanef	6	1
SAPN	3	2
Escota	2	0
Cofiroute	3	0
ASF	5	1
APRR	1	0
Area	2	1
TOTAL	22	5

Certaines opérations antérieures au PIA n'ont pas pu être prises en compte ou n'ont pu être considérées faute des informations nécessaires. En particulier, on peut noter que :

- les avantages financiers liés aux opérations de construction de la section Gannat-Vichy de l'A719 (APRR) et la première phase du réaménagement du nœud de Chambéry - Nord de l'A43 (Area) n'ont pas été comptabilisés à ce stade, certains éléments manquant encore pour effectuer le calcul final.
- la bretelle de liaison de l'A13 à la RN13 à Chauffour (SAPN) n'a pas non plus donné lieu à un calcul d'avantages financiers à ce stade, l'opération étant actuellement suspendue.

Par ailleurs, certaines difficultés ont pu être constatées. En effet, la solidité des clauses d'avantages financiers s'est renforcée au fur et à mesure des avenants et les premières clauses ne permettaient pas nécessairement le calcul des avantages financiers dans de bonnes conditions. En particulier, trois opérations, bien qu'inclues dans le périmètre théorique concerné par le mécanisme des avantages financiers, ne disposent pas d'un échéancier contractuel, rendant le calcul impossible. L'ART a considéré, pour la synthèse des comptes, qu'il n'y avait pas d'avantages financiers associés à ces opérations, même si on pourrait utilement examiner la question plus en détail.

Annexe 4 : Glossaire

Achats et charges externes

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

BEI

Banque européenne d'investissement, institution financière des États membres de l'Union européenne. Elle a pour principal but d'emprunter sur les marchés financiers pour financer des projets au sein de l'Union européenne, notamment certains projets autoroutiers.

Classes de véhicules

Les tarifs de péage diffèrent selon le gabarit du véhicule qui correspond à une « classe ». Les classes sont définies dans le cahier des charges de la société concessionnaire. Pour la grande majorité des sociétés, cinq classes tarifaires sont définies en fonction de la taille et du poids des véhicules concernés.



Source : Association des sociétés françaises d'autoroutes (ASFA)

Un véhicule est dit « léger » (VL) s'il appartient aux classes tarifaires 1, 2 ou 5 et « poids lourd » (PL) s'il appartient aux classes 3 ou 4. La société Atlandes possède des classes tarifaires légèrement différentes pour les poids lourds⁹ (classes A, B et C).

Caisse nationale des autoroutes (CNA)

La Caisse Nationale des Autoroutes est un établissement public, créé en 1963, destiné à assurer le financement des sociétés d'économie mixte concessionnaires d'autoroutes (SEMCA), dont le capital était détenu par l'État, en levant de la dette, essentiellement obligataire, de façon mutualisée. La CNA était le principal prêteur du secteur jusqu'à la privatisation (19,2 milliards d'euros d'encours de prêts en 2006). Depuis, la part des financements CNA s'est fortement réduite puisque sept des neuf sociétés historiques ne peuvent plus y prétendre. Depuis le classement en ODAC (organisme divers d'administration centrale) de la CNA, cette dernière ne peut plus contracter de dette auprès d'un établissement de crédit dont le terme est supérieur à 12 mois ou émettre un titre de créance dont le terme excède cette durée. À l'issue du dernier remboursement de la société SFTRF en 2030, la CNA cessera d'exister.

⁹ Pour plus d'information, voir l'article 25.2 du cahier des charges de la société.

Contrat de concession

Les contrats de concession sont les contrats liant l'État concédant et la société concessionnaire d'autoroute et portant sur les conditions de construction, d'entretien et d'exploitation d'une ou plusieurs autoroutes. Ces contrats sont disponibles sur le site du ministère de la transition écologique¹⁰.

Contribution volontaire exceptionnelle (CVE)

Les termes du protocole d'accord du 9 avril 2015 relatif notamment au plan de relance autoroutier (PRA) prévoient le versement annuel d'une « contribution volontaire exceptionnelle » (CVE) par les sept sociétés concernées par ce plan. Cette contribution a vocation à participer au financement de l'agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF). Le montant total prévu est de 1,2 Md€, les versements s'échelonnant sur une durée de 20 ans. La somme des versements des sociétés concernées doit être égale à 60 M€ (indexés à l'inflation) par an, portée à 100 M€ pour les trois premières années de mise en œuvre de cet accord.

Endettement financier net / Dette nette

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

Immobilisations du domaine concédé et amortissements

Les immobilisations inscrites au bilan des comptes sociaux des SCA correspondent, pour leur quasi-totalité, aux immobilisations du domaine concédé ; pour l'essentiel, elles reviendront gratuitement à l'État à l'expiration de la concession à titre de « biens de retour ».

Les immobilisations du domaine concédé correspondent soit à des immobilisations « non renouvelables » pendant la durée de la concession (comme l'infrastructure et les ouvrages d'art), soit à des immobilisations « renouvelables », qui ont une durée de vie inférieure à celle de la concession (matériels de péage, de signalisation, de télécommunication, de transport, informatique et outillages).

Les immobilisations « non renouvelables » font l'objet d'un amortissement dit « de caducité », calculé linéairement pour les sociétés historiques et de façon progressive¹¹ pour les sociétés récentes, sur la durée comprise entre la date de leur mise en service et la date de fin de concession. Cet amortissement, dont les dotations annuelles sont classées en charges d'exploitation, n'a pas pour objet de constater une dépréciation technique des constructions mais de ramener leur valeur nette comptable à zéro à l'expiration de la concession, ce qui est cohérent avec leur remise gratuite au concédant à l'échéance de la concession.

Les immobilisations d'exploitation « renouvelables » font l'objet d'un amortissement pour dépréciation calculé linéairement, sur leur durée estimée d'utilité, généralement entre trois et dix ans. Les immobilisations d'exploitation « renouvelables » peuvent aussi faire l'objet d'un amortissement de caducité calculé sur la base de leur valeur nette comptable, correspondant au coût d'acquisition des biens diminué du cumul de l'amortissement pour dépréciation à la clôture de l'exercice et du cumul de l'amortissement de caducité à l'ouverture de l'exercice, rapportés au nombre d'années restant à courir jusqu'à la fin de la concession. Cet amortissement de caducité a pour objet d'échelonner, sur la durée de la concession, la moins-value qui résulterait de la remise gratuite des immobilisations d'exploitation « renouvelables » au concédant en fin de concession si un amortissement usuel pour dépréciation était pratiqué. En effet, le seul amortissement technique de dépréciation ne permettrait pas un amortissement total du bien à l'échéance de la concession.

¹⁰ <https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/societes-concessionnaires-dautoroutes-sca>

¹¹ La dotation annuelle d'amortissement de caducité est proportionnelle au rapport entre le trafic (ou le chiffre d'affaires) réalisé sur l'exercice et le trafic (ou le chiffre d'affaires) prévisionnel sur la durée de la concession.

Impôt sur les sociétés

Il est possible de distinguer :

- l'impôt exigible, c'est-à-dire l'impôt payable au titre du bénéfice fiscal de l'exercice ;
- l'impôt différé, c'est-à-dire l'impôt correspondant au résultat économique de l'exercice ; il tient compte des opérations de l'exercice qui généreront dans le futur un impôt exigible ou une économie d'impôt¹².

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

Marge nette

Elle correspond au ratio du résultat net sur le chiffre d'affaires.

Ratio d'endettement

Il correspond au quotient de la dette nette par la somme de la dette nette et des capitaux propres.

Redevances d'installations commerciales

Elles sont acquittées par les gestionnaires d'aires de services, qui assurent des activités de distribution de carburants, de mise à disposition de bornes de recharge électriques, de restauration, etc.

Redevance domaniale (RD)

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

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

Où :

- V est la valeur locative de 1 mètre de voie autoroutière ;
- L_{N-1} correspond au nombre de kilomètres de voies autoroutières exploitées par le concessionnaire au 31 décembre de l'année N-1 ;
- CA_{N-1} représente le montant du chiffre d'affaires de l'année N-1.

Le produit de cette redevance est intégralement affecté à l'AFITF.

Le décret n° 2013-436 du 28 mai 2013 a modifié la composante R2 en portant le taux appliqué au chiffre d'affaires de 1,5 % à 5,5 %.

Le Gouvernement a fait le choix de traiter différemment les conséquences financières de l'entrée en vigueur du décret du 28 mai 2013 en fonction de la situation de chacune des SCA.

Les sociétés présentant une situation économique et financière incertaine (« petites sociétés » telles que Alicorne, Alis, SFTRF, etc.) bénéficient d'une compensation par voie budgétaire correspondant strictement au montant des charges supplémentaires liées à la hausse de la redevance domaniale.

¹² Par exemple, les provisions pour indemnité de départ en retraite. L'impôt différé tient compte de l'économie d'impôt future qui sera réalisée lorsque l'indemnité de départ en retraite sera versée.

Les autres sociétés ont été compensées par voie tarifaire des effets de la hausse de la redevance domaniale¹³. Des avenants *ad hoc* ont été conclus avec les sociétés CEVM, Atlandes et ATMB tandis que, pour les sociétés historiques privées, ces dispositions tarifaires ont été intégrées dans le cadre des avenants approuvés par décrets d'août 2015 mettant en œuvre le PRA et l'accord du mois d'avril 2015 conclu avec l'État.

Résultat d'exploitation

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

Résultat net

Il traduit le bénéfice ou la perte de l'exercice. Dernier solde du compte de résultat, il est sujet à d'importantes variations annuelles, liées à des événements singuliers (résultat exceptionnel), à des changements de nature fiscale (évolution du taux d'impôt sur les sociétés, par exemple) et à des évolutions en termes de financement (évolutions du coût de l'endettement). Son interprétation, en tant qu'indicateur de mesure de la performance économique du secteur, appelle une certaine prudence.

Société « historique »

Les sociétés « historiques » sont les sociétés concessionnaires de réseaux autoroutiers aujourd'hui matures. Il s'agit de Cofiroute, des six sociétés ayant fait l'objet d'un processus de privatisation en 2006 (APRR, Area, ASF, Escota, Sanef et SAPN) et de deux sociétés à capitaux publics, ATMB et SFTRF. Ces sociétés se sont développées depuis les années 1950 en procédant à des extensions successives de leur réseau grâce à la pratique de l'« adossement » (adjonction, sans procédure de mise en concurrence, de nouvelles sections autoroutières aux contrats existants). L'introduction de règles communautaires imposant une procédure de mise en concurrence pour l'attribution de chaque nouvelle opération et la décision du Conseil d'État du 20 février 1998¹⁴ sont venues encadrer strictement cette pratique.

Société « récente »

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

Taux de marge d'EBITDA

Il correspond au rapport entre l'EBITDA et le chiffre d'affaires, et est structurellement élevé pour les sociétés concessionnaires d'autoroutes, s'agissant d'un secteur fortement capitalistique nécessitant un financement de l'infrastructure sur une durée longue.

Tarifs de péage et tarif kilométrique moyen (TKM)

Les tarifs de péage et leur évolution sont définis dans les contrats des sociétés concessionnaires d'autoroute. Les principes de cette tarification sont précisés sur le site du ministère de la Transition écologique à la page consacrée aux sociétés concessionnaires d'autoroute¹⁵.

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

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

¹³ Par le biais d'augmentations supplémentaires des tarifs en 2016, 2017, et 2018 pour toutes ces SCA, sauf pour CEVM (hausses tarifaires en 2016 et 2017) et pour ATMB (hausses tarifaires de 2019 à 2023).

¹⁴ Le Conseil d'État a annulé, par cette décision, les décrets du 21 avril 1994 et du 26 septembre 1995 approuvant les avenants à la convention passée le 26 mars 1970 entre l'État et Cofiroute en tant qu'ils concernent la construction et l'exploitation du tronçon de l'autoroute A86 compris entre Versailles et Rueil-Malmaison pour non-respect des obligations de publicité prévues par le décret du 31 mars 1992.

¹⁵ <https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/societes-concessionnaires-dautoroutes-sca>

Dans le cas d'autres concessions, qui correspondent généralement à des réseaux de dimension plus importante, le TKM correspond à une moyenne, pondérée par les distances parcourues, des taux kilométriques de chaque section, qui correspondent eux-mêmes à une moyenne des tarifs des différents trajets de la section, pondérée par leur longueur¹⁶.

¹⁶ Pour plus de précisions sur le TKM, consulter le rapport sur l'économie générale des concessions publié par l'ART le 4 novembre 2020 (page 122 à 125).

Annexe 5 : 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 concessions¹⁷.

L'évolution des TKM entre 2023 et 2024 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.

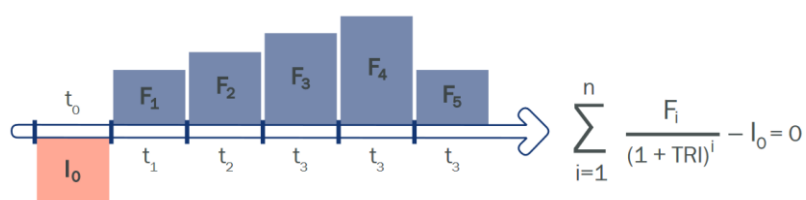
¹⁷ Pour plus de précisions sur les contrats d'entreprise et les contrats de plan, consulter le premier rapport sur l'économie générale des concessions publié par l'ART le 4 novembre 2020 (page 42).

Annexe 6 : rappel des grands principes du suivi annuel de la rentabilité

La rentabilité est mesurée au travers d'un TRI calculé à partir d'éléments historiques et de données prospectives

Dans une définition assez générale, le taux de rentabilité interne est une mesure de la rentabilité d'un investissement qui s'appuie sur les flux de trésorerie. Il correspond au taux d'actualisation qui annule la somme des flux de trésorerie actualisés sur la durée de vie de l'investissement.

Illustration du principe de calcul du TRI



Source : ART

Si, usuellement, le TRI se calcule en début de concession, à partir de flux de trésorerie anticipés devenant ainsi un critère de décision, il peut aussi être estimé en fin de concession, en s'appuyant sur des flux de trésorerie observés. Le TRI est alors un indicateur de la performance *ex post* de l'investissement.

Dans le cadre du suivi annuel du TRI des concessions autoroutières, c'est une troisième approche dite hybride qui est retenue, mobilisant ainsi des éléments historiques (flux de trésorerie réalisés sur les années passées) et prospectifs (flux de trésorerie attendus sur les années restantes).

La rentabilité est mesurée aux bornes de la concession

Comme le précise l'article L.122-9 du code de la voirie routière, le TRI est estimé du point de vue de la concession : on parle alors de « TRI projet », au sens où les flux de trésorerie sont estimés aux bornes d'une concession autoroutière. Ce TRI correspond ainsi à la rémunération des capitaux engagés pour financer l'investissement (fonds propres et dettes) supportée par les usagers de l'autoroute à travers les péages.

Si l'estimation du TRI ne pose pas de difficultés particulières pour les SCA récentes, le calcul pour les sociétés historiques nécessite le recours à un TRI « tronqué »

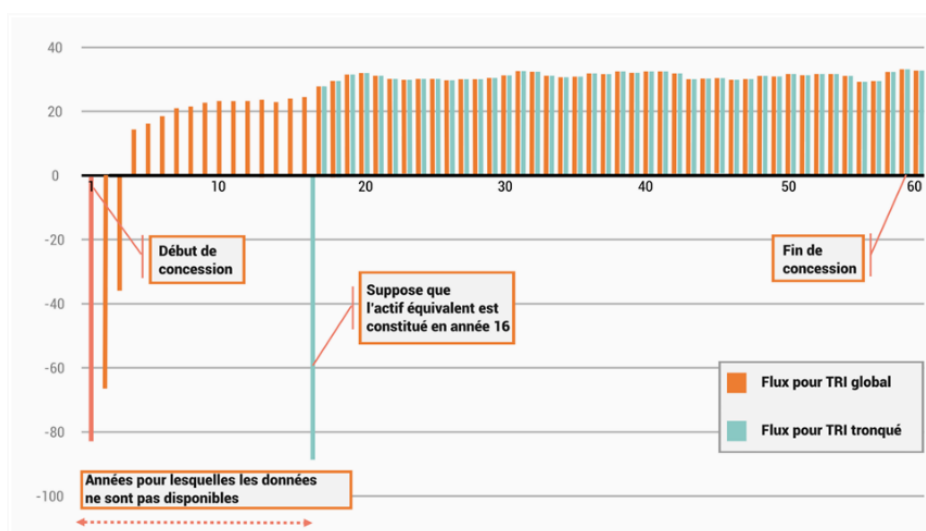
Le TRI est défini sur la durée de vie de l'investissement et mesuré sur la base des flux de trésorerie annuels de la même période. Ainsi, à une date donnée, l'évaluation du TRI nécessite de connaître, pour chaque année depuis le début de la concession et jusqu'à cette date, les flux de trésorerie générés, et de disposer de projections fiables et objectives pour les années futures jusqu'à la fin de la concession.

Si le calcul du TRI ne pose pas de problème méthodologique substantiel pour les SCA récentes, il se heurte à une difficulté fondamentale pour les SCA historiques. Les contrats de concession les plus anciens remontent en effet à 1957 et ont connu de nombreuses évolutions, notamment du point de vue des règles comptables applicables. Cette circonstance pose de véritables difficultés en matière de disponibilité, d'homogénéité et de comparabilité des données comptables, rendant en pratique impossible la reconstitution des flux de trésorerie réalisés depuis le début des concessions.

Pour contourner cette difficulté, l'Autorité a recours à la méthode du TRI « tronqué » pour évaluer la rentabilité des SCA historiques. Le TRI « tronqué » permet de mesurer la rentabilité globale d'un projet lorsque la profondeur temporelle des données disponibles ne couvre pas toute la durée de vie du projet. Elle repose sur l'hypothèse qu'il est possible de synthétiser l'ensemble des flux (recettes et dépenses) antérieurs à une certaine date (la date de troncature) à travers un flux d'investissement unique à cette date.

La principale difficulté technique consiste à estimer la valeur de troncature. L'Autorité n'ayant pu collecter des données fiables qu'à partir de 2003, la date de troncature retenue est le 31 décembre 2002. L'approche retenue, sur la recommandation d'un conseil spécialisé externe et à la suite d'une consultation des parties prenantes, consiste d'abord à estimer la valeur de remplacement à neuf comme celle de l'actif moderne équivalent (« Modern Equivalent Asset » ou MEA). Le prix de construction est ainsi évalué en tenant compte des coûts contemporains (l'actif est « moderne ») pour une infrastructure présentant les mêmes caractéristiques, notamment en termes de normes techniques (l'actif est « équivalent »). Cette valeur est ensuite amortie selon l'âge des actifs en concession, pour simuler les recettes de péage perçues avant la troncature¹⁸.

Principe du TRI tronqué



¹⁸ Voir le premier rapport sur l'économie générale des concessions, pages 99 à 101.