



TRANSPORTS

L'année 2021 et le début de l'année 2022 ont été marqués par la poursuite de la crise sanitaire mais aussi par la reprise progressive des activités de transports vers leur niveau d'avant-crise.

En 2021, le secteur aérien est resté le plus touché par les mesures sanitaires mises en place face aux vagues successives de l'épidémie de Covid-19. L'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) a comptabilisé 2,3 milliards de passagers en 2021, soit encore seulement 51% du trafic mondial de 2019. L'OACI anticipe le retour du trafic mondial au niveau de 2019 en 2024.

Pour Air France-KLM, le nombre de passagers transportés sur l'année 2021 augmente de 31% par rapport à l'année 2020, mais reste en baisse de 57% par rapport à 2019 du fait des impacts de la crise sanitaire. À la suite de la mise en place par l'État en 2020 d'un plan de soutien d'Air France en trésorerie – constitué d'un prêt garanti par l'État de 4 Md€ et d'une avance d'actionnaire de 3 Md€ –, suivi la même année d'un plan de soutien de l'État néerlandais à hauteur de 3,4 Md€ au bénéfice de KLM, l'État a réaffirmé en 2021 son soutien au groupe avec la conversion de son avance d'actionnaire en instrument obligataire hybride et de sa participation, pour un montant de 600 M€, à une augmentation de capital de 1 Md€ d'Air France-KLM. Le 24 mai 2022, Air France-KLM a annoncé une nouvelle augmentation de capital à hauteur de 2,3 Md€, à laquelle l'État a participé à hauteur de son niveau de participation au capital du groupe (28,6%). Cette opération a permis un remboursement accéléré des instruments hybrides souscrits par l'État en 2021, pour un montant de 1,65 Md€. La performance du groupe au premier trimestre 2022 confirme la reprise, malgré un contexte sanitaire encore difficile, la situation en Ukraine et la forte hausse des prix du carburant. Air France-KLM affiche une nouvelle fois un EBITDA positif (221 M€ au premier trimestre 2022) et a engrangé un volume important de réservations pour les trimestres à venir.

Le trafic du groupe ADP a atteint 160 millions de passagers en 2021, soit 46% du niveau de 2019. Le trafic de Paris Aéroport (CDG et Orly) a atteint 42 millions de passagers, soit 39% du niveau de 2019. La crise sanitaire a également conduit le Gouvernement à abandonner début 2021 le projet de Terminal 4 à CDG qui n'était plus justifié sur le plan du trafic et des objectifs environnementaux.

Les cinq aéroports régionaux du portefeuille de l'APE (31 millions de passagers en 2019 soit 15% du trafic national) ont été lourdement affectés par la crise et dans des proportions similaires. Le trafic total des cinq aéroports a chuté de 68% en 2020 (contre 69% pour Paris Aéroport). Le rebond en 2021 a été de +30% (contre +27% pour Paris Aéroport). Enfin, le trafic des aéroports régionaux est marqué par

l'essor des compagnies *low cost*, qui jouent un rôle de premier plan dans la reprise des activités aériennes post crise sanitaire en Europe.

Le transport terrestre a connu un fort rebond en 2021 et au premier semestre 2022 malgré des modifications encore marquées des habitudes de déplacement. La concurrence dans le transport ferroviaire de voyageurs en France est par ailleurs devenue effective tant pour l'*open access* que pour le transport conventionné. Pour le transport « longue distance », SNCF a su capter la reprise de la demande des voyageurs après la levée des restrictions mi-2021 et développer de nouvelles offres (par exemple, les trains de nuit Paris-Vienne). À l'international, les trafics ont progressivement repris pour Eurostar et Thalys, et SNCF a réussi son implantation en Espagne avec une offre remplie à 95% depuis son lancement.

Le soutien massif de l'État au secteur ferroviaire s'est poursuivi en 2021 et début 2022, avec notamment l'achèvement de la reprise partielle de dette de SNCF par l'État au 1^{er} janvier 2022 (pour 35 Md€ au total, conformément à la réforme du « Nouveau pacte ferroviaire ») ainsi que le déploiement de France Relance (consacrant 4,7 Md€ de financements pour ce secteur).

Pour RATP, le trafic voyageurs dans le réseau d'Île-de-France a connu un net rebond en 2021 sans toutefois retrouver encore pleinement son niveau d'avant-crise (-29% en moyenne sur l'année 2021 comparée à 2019, et environ -20% au dernier trimestre 2021). La reprise dynamique des activités est toutefois enclenchée et RATP a été en mesure de poursuivre son développement notamment à l'international.

Sans retrouver leur niveau de 2019, les trafics maritimes ont connu une reprise notable en 2021. Fort de la fusion réussie des ports du Havre, Rouen et Paris en un établissement portuaire unique « HAROPA Port », le Premier ministre a confié au préfet coordonnateur une mission de structuration de l'axe Méditerranée-Rhône-Saône, en vue de traduire la volonté du Président de la République de constituer un grand port fluvio-maritime. En mars 2022, les premières conclusions ont été présentées : un projet d'axe industriel, logistique et économique et des schémas d'organisation - tenant compte tenu des différences de statuts des établissements concernés - ont été définis. Une mission complémentaire est en cours en vue d'organiser le déploiement de ce projet.



parisaeroport.fr

Groupe ADP est l'exploitant des aéroports de Paris-Charles de Gaulle, Paris-Orly et Paris-Le Bourget ainsi que de 10 aérodromes en Île-de-France et de l'héliport d'Issy-les-Moulineaux. Avec ses filiales et participations via ADP International, TAV Airports et GMR Airports, il exploite directement ou indirectement 25 autres aéroports dans le monde et forme l'un des principaux groupes aéroportuaires

internationaux (160 millions de passagers en 2021, 243 millions en 2019). Paris-CDG, 26 millions de passagers en 2021 (77 millions en 2019), est le deuxième aéroport européen, derrière Londres-Heathrow (81 millions en 2019) et devant Amsterdam-Schiphol (72 millions en 2019).

Le capital est détenu majoritairement par

l'État (50,6%), aux côtés notamment de Royal Schiphol Group (8%), Vinci (8%), Predica (5,1%) et des salariés (1,8%).

Chiffre d'affaires

2,8 Md€

Effectifs

25 720 personnes, dont 5 750 en France

Dirigeant

En mai 2019, Augustin de Romanet a été reconduit pour 5 ans dans ses fonctions de président-directeur général d'ADP SA.



La pandémie de Covid-19 a brutalement mis à l'arrêt le transport aérien d'avril à juin 2020 du fait des mesures de confinement et de fermetures des frontières.

La reprise du trafic est, depuis lors, progressive. Le trafic du groupe a atteint 160 millions de passagers en 2021, soit 46 % du niveau de 2019 à périmètre constant (contre 34 % en 2020). Il pourrait retrouver les niveaux de 2019 en 2023-2024. Le trafic de Paris Aéroport (CDG et Orly) a atteint 42 millions de passagers en 2021, soit 39 % du niveau de 2019 (contre 31 % en 2020), le retour au trafic pré-crise étant attendu entre 2024 et 2026.

Le groupe ADP a continué à adapter son modèle afin de sauvegarder durablement l'entreprise, notamment grâce à la signature en juillet 2021 d'un plan d'adaptation des contrats de travail, venant compléter l'accord de rupture conventionnelle collective signé en décembre 2020.

ADP a présenté son plan stratégique 2022-2025 en février 2022 aux investisseurs, qui contient 20 objectifs centrés sur l'excellence opérationnelle, la protection de l'environnement, l'expérience passagers, l'intermodalité et les actifs internationaux. En particulier, le déploiement d'une franchise de Retail et Hospitalité (Extime) vise à améliorer l'expérience passagers via les commerces.

S'agissant du développement international du groupe, le groupement formé par TAV Airports (51%), membre du Groupe ADP, et Fraport (49%) a remporté, en décembre 2021, l'appel d'offres

pour le renouvellement de la concession de l'aéroport d'Antalya.

Le chiffre d'affaires 2021 du groupe ADP s'élève à 2,8 Md€ (contre 2,1 Md€ en 2020), pour un EBITDA de 751 M€ (168 M€ en 2020). La dette financière nette s'élève à 8 Md€ et le levier (dette nette/EBITDA) 2021 s'établit à 10,7x.

En 2022, le trafic du Groupe ADP est attendu entre 74 % et 84 % du niveau de 2019 et celui de Paris Aéroport entre 72 % et 82 %. L'EBITDA est attendu entre 32 % et 37 % du chiffre d'affaires et le ratio de dette nette/EBITDA entre 5,5x et 6,5x.

La coopération industrielle entre ADP et Royal Schiphol Group a pris fin le 30 novembre 2021. L'arrivée à terme de la coopération marque le début d'un processus de cession ordonnée des participations croisées entre ADP et Royal Schiphol Group sur une période maximale de 18 mois, soit au plus tard jusqu'au 30 mai 2023, durant laquelle Royal Schiphol Group cédera en premier les titres qu'elle détient dans le capital social d'ADP.

AIRFRANCE KLM

airfranceklm.com

Acteur majeur du transport aérien mondial, les principales activités d'Air France-KLM sont le transport de passagers et de fret, le transport aérien *low cost* et la maintenance aéronautique. Le groupe a transporté 45 millions de passagers en 2021, soit 31 % de plus qu'en 2020 mais 57 % de moins qu'en 2019 du fait de la poursuite des effets de la crise sanitaire.

L'ambition d'Air France-KLM est de devenir le premier transporteur aérien en Europe en s'appuyant sur les atouts de ses deux marques historiques. À la suite de la réalisation d'une nouvelle augmentation de capital achevée en juin 2022, les principaux actionnaires du groupe sont l'État français (28,6 % du capital), l'État néerlandais (9,3 %),

CMA-CGM (9%), China Eastern Airlines (4,7 %) et Delta Air Lines (2,9 %). Le groupe est administré par un conseil d'administration de 20 administrateurs.

Chiffre d'affaires

14 Md€

Effectifs

71 469 salariés

Dirigeants

Anne-Marie Couderc est présidente du conseil d'administration depuis le 15 mai 2018 et Benjamin Smith est directeur général depuis le 16 août 2018.

Air France-KLM a annoncé le 31 mars 2022 le renouvellement anticipé du mandat de Benjamin Smith en tant que directeur général du groupe, pour une durée de cinq ans.



Air France-KLM a continué d'être très durement affecté en 2021 par la crise découlant de la pandémie de Covid-19 et la chute du trafic aérien qui s'en est suivi. En 2021, le chiffre d'affaires du groupe s'élève à 14 Md€ (contre 11 Md€ en 2020 et 27 Md€ en 2019). L'EBITDA est repassé à un niveau positif, et se situe à +0,7 Md€ (contre -1,7 Md€ en 2020 et +4,1 Md€ en 2019). La dette nette s'élève à 8,2 Md€ (contre 11 Md€ en 2020 et 6,1 Md€ en 2019). Air France-KLM prévoit un résultat d'exploitation à l'équilibre pour le deuxième trimestre 2022, et nettement positif pour le troisième trimestre. Le groupe prévoit également un résultat d'exploitation positif pour l'année 2022 dans son ensemble.

L'État français a réaffirmé son soutien à Air France-KLM et à Air France en participant massivement à une première étape de recapitalisation annoncée et mise en œuvre par le groupe en avril 2021, composée de deux volets : une augmentation de capital d'un volume de 1,04 Md€, à laquelle l'État a souscrit à hauteur de 593 M€ ; et la conversion du prêt d'actionnaire de 3 Md€ accordé par l'État en 2020 en fonds propres. Cette conversion a permis d'améliorer le bilan de l'entreprise et de faciliter son accès aux marchés financiers.

L'intervention de l'État français à cette opération a fait l'objet d'une autorisation de la Commission européenne.

Les différentes mesures de soutien de l'État se sont accompagnées d'engagements du groupe, incluant la mise en œuvre d'un plan de transformation, amorcé dès l'été 2020. L'ambition du groupe est double : le

redressement de la compétitivité pour assurer sa soutenabilité économique et financière, mais aussi la définition d'une stratégie de développement durable, avec notamment la réduction de 50% des émissions de CO₂ sur le réseau domestique à horizon 2024, la modernisation de la flotte moyen et long-courrier pour diminuer son impact écologique, et le développement de l'usage des carburants alternatifs durables.

Le 24 mai 2022, Air France-KLM a annoncé une nouvelle augmentation de capital à hauteur de 2,26 Md€, à laquelle l'État français a participé au prorata, maintenant ainsi son niveau de participation à 28,6% du capital. L'État néerlandais a également souscrit à cette opération pour maintenir sa participation à 9,3%. CMA-CGM, partenaire stratégique d'Air France-KLM sur le cargo, figure également parmi les principaux investisseurs de cette opération, et est ainsi entré au capital du groupe à hauteur de 9%. Cette alliance capitalistique se double d'un partenariat commercial stratégique exclusif de 10 ans dans le fret aérien. Le produit de cette augmentation de capital a été principalement affecté au remboursement accéléré des instruments hybrides souscrits par l'État en 2021, pour un montant de 1,65 Md€.



sncf.com

SNCF est une société anonyme détenue à 100 % par l'État.

Depuis 2020, SNCF est la maison-mère de l'un des premiers groupes mondiaux de mobilités qui exerce des activités de transport ferroviaire de voyageurs (TGV, TER, Transilien, Intercités, Eurostar, Thalys), de transport urbain (Keolis) et de transport de marchandises et de logistique (Géodis, Rail

Logistics Europe). SNCF détient également SNCF Réseau (en charge de la gestion du réseau ferré national français) et sa filiale SNCF Gares & Connexions (en charge de la gestion des gares).

Chiffre d'affaires

34 752 M€ en 2021 dont un tiers à l'international avec une présence dans 120 pays

Effectifs

Près de 270 300 salariés

Dirigeants

Jean-Pierre Farandou est président-directeur général de la société SNCF depuis la création de la société anonyme au 1^{er} janvier 2020.



SNCF est la maison-mère de l'un des premiers groupes mondiaux de transport de voyageurs et de logistique de marchandises avec en son sein la gestion du réseau ferré français et des gares.

Avec un chiffre d'affaires de 34,8 Md€ en 2021, SNCF a quasiment retrouvé son niveau d'activité pré-crise Covid-19 (35,1 Md€ en 2019). L'activité a, en revanche, été davantage portée par la logistique, avec une année record pour Géodis (10,9 Md€ de chiffre d'affaires, soit +33 % par rapport à 2019) tandis que les activités ferroviaires ont connu une situation contrastée en 2021 mais accélèrent leur redressement en 2022. La concurrence pour le transport ferroviaire domestique de voyageurs est devenue effective en 2021 tant en *open access* (avec l'arrivée de Trenitalia sur le Paris-Lyon) qu'en conventionné (avec les premières attributions de lots pour le transport régional en Région Sud).

Au 1^{er} janvier 2022, l'État a achevé la reprise de 35 Md€ de dette de SNCF Réseau, conformément à la réforme ferroviaire de 2018, permettant de poursuivre le désendettement du groupe et de diminuer substantiellement ses frais financiers. En complément, le groupe SNCF poursuit ses plans de performance avec l'objectif de générer à fin d'année 2022 des flux de trésorerie positifs, ainsi qu'un programme de cessions d'actifs non stratégiques. Ainsi, la société Ermewa (location de wagons et de conteneurs-citernes) a été cédée en 2021 et la société Akiem (location et maintenance de locomotives) est en cours de cession.

En 2021, le groupe a généré une marge opérationnelle (EBITDA) de 4,3 Md€ et un résultat net positif de 0,9 Md€ porté par la plus-value de cession de la société Ermewa. Les investissements bruts du groupe (10,3 Md€, tous financements confondus) ont dépassé leurs niveaux d'avant-crise, notamment soutenu par le plan de relance de 2020 (4,7 Md€ au bénéfice du secteur ferroviaire, dont plus de 4 Md€ via une augmentation de capital de SNCF).

Le 6 juin 2022, un nouveau contrat de performance a été signé par l'État et SNCF Réseau, couvrant la période 2021-2030. Ce contrat fixe les grands axes stratégiques de la politique de gestion du réseau ferroviaire et détermine notamment les objectifs de performance, de qualité et de sécurité assignés à SNCF Réseau, les orientations en matière d'exploitation, d'entretien et de renouvellement du réseau ainsi que la trajectoire financière du gestionnaire d'infrastructure.



ratp.fr

Le groupe RATP est un acteur important du transport public urbain (opérateur de transports et gestionnaire d'infrastructures). Sa maison-mère est un établissement public à caractère industriel et commercial (EPIC) créé par la loi du 21 mars 1948, qui a notamment pour objet l'exploitation des lignes de transports public de voyageurs en Île-de-France.

Pionnier des automatismes et des nouvelles mobilités, le groupe RATP met ses multiples expertises au service de la ville intelligente et durable en France et, à travers sa filiale RATP DEV, dans 14 pays.

Chiffre d'affaires

5 854 M€ en 2021

Effectifs

60 000 salariés

Dirigeante

Catherine Guillouard est présidente-directrice générale de la RATP depuis le 2 août 2017.

Elle a informé l'État actionnaire début septembre 2022 de son souhait de mettre fin à ses fonctions pour raisons personnelles, son mandat prenant fin le 30 septembre 2022.



L'exercice 2021 permet à la RATP de renouer avec une tendance opérationnelle et financière positive. Le groupe a réalisé un chiffre d'affaires de 5,8 Md€, proche de celui de 2019. Son activité a été portée à la fois par la reprise progressive du trafic voyageurs en Île-de-France – qui reste toutefois encore inférieur au niveau d'avant-crise – et par la dynamique commerciale des principales filiales. Le résultat opérationnel (EBIT) s'élève à fin d'année à plus de 330 M€ (contre 100 M€ en 2020). Dans le cadre de son nouveau contrat d'exploitation et d'investissements 2021-2024, la RATP a été fortement mobilisée pour mener à bien le programme contractualisé avec Île-de-France Mobilités (plus de 2,3 Md€ d'investissements en 2021) afin de moderniser et d'étendre les réseaux et d'améliorer la qualité de service.

La filiale RATP DEV a poursuivi son développement avec des contrats structurants comme celui de l'exploitation du réseau de Toscane ou au Moyen-Orient (Le Caire et Riyad notamment).

RATP Solutions Ville, filiale nouvellement créée pour développer l'activité dans les services urbains, a remporté (en partenariat) ses deux premiers contrats majeurs avec la concession du réseau de fibre optique du Grand Paris Express et celle du réseau de froid de la Ville de Paris. Enfin, outre le lancement de la nouvelle application « Bonjour RATP », RATP poursuit sa stratégie de développement d'une offre de service MaaS (*Mobility as a Service*) et l'intégration de Mappy.

L'ouverture à la concurrence des marchés historiques de la RATP, prévue à l'horizon 2024 pour le bus, 2029 pour le tramway et 2039 pour le métro et le RER, est activement préparée par le groupe qui mène des chantiers importants de transformation pour gagner en compétitivité (organisation interne, fonctions support, transformation de l'ingénierie).

Le développement des activités du groupe RATP en dehors de son périmètre historique, notamment via les contrats gagnés par RATP DEV à l'étranger, contribue à promouvoir une culture concurrentielle au sein du groupe tout en valorisant ses missions de service public. En outre, la refonte du décret statutaire de la RATP, publié en février 2022, participe à la modernisation de la gouvernance et du fonctionnement du groupe.



haropaports.com

L'établissement public unique, HAROPA Port, résultant de la fusion, effective au 1^{er} juin 2021, des grands ports maritimes du Havre et de Rouen (GPMH et GPMR) et du port autonome de Paris (PAP) est administré par un conseil de surveillance.

L'établissement est chargé de la réalisation, l'exploitation et l'entretien de ses accès maritimes, la police, la sûreté et la sécurité sur son périmètre, la valorisation de son

domaine, la préservation des espaces publics dont il a la charge, la construction et l'entretien de l'infrastructure portuaire, l'aménagement et la gestion des zones portuaires ou logistiques liées à son activité et l'exploitation des installations portuaires pour son secteur fluvial.

HAROPA Port est le 1^{er} port de France en termes de trafic, de chiffre d'affaires et d'effectifs.

Chiffre d'affaires

352 M€ en 2021 (cumul des comptes financiers des 3 ports de janvier à mai 2021 et comptes financiers de l'établissement unique de juin à décembre 2021)

Effectifs

1870 personnes

Dirigeant

Daniel Havis est président du conseil de surveillance.
Stéphane Raison est président du directoire.



Le trafic maritime 2021 des trois ports de l'axe Seine fusionnés au 1^{er} juin 2021 est en hausse de 12% et le trafic fluvial en Île-de-France de 4%, s'établissant respectivement à 83,6 Mt et 22,5 Mt. Les vracs solides reculent de 4% (13,8 Mt), marqués par une campagne céréalière en retrait, que la hausse de 25,5% des trafics d'agrégats ne suffit pas à compenser. Le trafic de vracs liquides enregistre une hausse de 6%, portés par une augmentation de 16% du trafic de pétrole brut (15,4 Mt), et malgré le recul de 1,5% des produits raffinés (17,3 Mt). Le trafic conteneurs dépasse le cap symbolique des 3 millions d'équivalent-vingt-pieds, soit une croissance de 28%, poussée par l'augmentation de 15% du trafic *inland* et la hausse spectaculaire de 79% du transbordement. Le trafic roulier repart à la hausse avec 294 000 véhicules, soit une augmentation de 14% sur l'année. Quant au trafic de ferries, il continue de subir la crise sanitaire et les conséquences du Brexit, tant sur les passagers et leurs véhicules que sur le fret, alors que l'activité croisière connaît un redémarrage avec 49 escales et 45 500 passagers.

En 2021, le chiffre d'affaires de l'établissement public unique augmente de presque 4% entre 2020 et 2021, s'établissant à 352 M€. Les droits de ports de l'ensemble passent de 130,6 M€ à 139,1 M€ et les recettes domaniales de 183 M€ à 191 M€. Ayant réalisé un excédent brut d'exploitation de 126 M€, HAROPA Port présente une trésorerie nette de 120,5 M€ à fin 2021.

Avec presque 1900 salariés et un trafic de plus de 100 Mt, HAROPA Port constitue le premier port français en termes de trafic, de chiffre d'affaires et d'effectifs.

Le conseil de surveillance a approuvé le projet stratégique du nouvel établissement lors de sa séance du 25 mars 2022. Comme prévu lors de la fusion des trois ports, le plan stratégique fixe un programme d'investissements ambitieux de 1,3 Md€ sur la période 2020-2025.



marseille-port.fr

Le Grand port maritime de Marseille (GPMM) est un établissement public administré par un conseil de surveillance.

Il est chargé de la réalisation, l'exploitation et l'entretien de ses accès maritimes, la police, la sûreté et la sécurité sur son périmètre, la valorisation de son domaine, la préservation

des espaces publics dont il a la charge, la construction et l'entretien de l'infrastructure portuaire, l'aménagement et la gestion des zones portuaires ou logistiques liées à son activité.

Depuis la fusion des trois ports de l'axe Seine, le GPMM est le 2^e port français.

Chiffre d'affaires

163,2 M€ en 2021

Effectifs

1030 personnes

Dirigeant

Elisabeth Ayrault est présidente par interim du conseil de surveillance. Hervé Martel est président du directoire depuis mars 2019.



En 2021, le GPMM a vu son activité se redresser avec un trafic total qui a progressé de +9% pour atteindre 75 Mt. L'activité conteneurisée a également connu une croissance record avec près d'1,5 million d'équivalent-vingt-pieds traités. Les vracs solides et les vracs liquides sont aussi en hausse, respectivement de +18% (passant de 9,9 Mt à 11,7 Mt) et de +5% (passant de 40,7 Mt à 42,9 Mt). Sans pour autant retrouver son niveau de 2019, le trafic passager reprend avec une progression globale de +63% par rapport à 2020, année marquée par l'arrêt du secteur croisière et la baisse d'activité importante des lignes internationales et Corse.

Le chiffre d'affaires du GPMM est en hausse de 12% par rapport à 2020 à 163,2 M€, portée par la croissance des droits de ports de +16% (85,8 M€) et celle des redevances domaniales qui progressent de +6,5% (56,1 M€). L'excédent brut d'exploitation s'établit à 44,4 M€ en hausse de +26% par rapport à 2020. La dette financière nette s'élève à 129 M€.

À la suite de l'annonce du Président de la République visant à constituer un grand port fluvio-maritime de l'axe Rhône-Saône, le GPMM participe activement aux discussions avec ses partenaires et les services de l'État en vue de construire un projet d'axe adapté au territoire et à la diversité des acteurs impliqués, visant à élaborer une stratégie qui puisse répondre aux besoins des opérateurs fluviaux et maritimes dans une logique de performance et de compétitivité d'un outil logistique au service de la transition écologique.



dunkerque-port.fr

Le Grand port maritime de Dunkerque (GPMD) est le 3^e port français en termes de trafic et de chiffre d'affaires. C'est un établissement public administré par un conseil de surveillance composé de 18 administrateurs. Il est chargé de la réalisation, l'exploitation et l'entretien de ses accès maritimes,

la police, la sûreté et la sécurité sur son périmètre, la valorisation de son domaine, la préservation des espaces publics dont il a la charge, la construction et l'entretien de l'infrastructure portuaire, l'aménagement et la gestion des zones portuaires ou logistiques liées à son activité.

Chiffre d'affaires

84,2 M€ en 2021

Effectifs

363 personnes

Dirigeant

Emmanuelle Verger est présidente du conseil de surveillance.

Maurice Georges est président du directoire depuis juin 2021.



Après une année 2020 en net recul, le trafic annuel 2021 du port de Dunkerque atteint 48,37 Mt, en hausse de +7%. La crise sanitaire et le Brexit ont impacté l'activité transmanche, en baisse tant sur le nombre de passagers (35%), de voitures de tourisme (54%) que sur le fret (15%). Toutefois, les autres secteurs portuaires sont en nette progression: le trafic conteneurisé bondit de +41%, passant de 462 693 équivalent vingt pieds (EVP) à 652 079 EVP; les vracs liquides sont en hausse prononcée de +15%, passant de 7,6 Mt à 8,7 Mt; les vracs solides progressent de +11% à 20,1 Mt, la hausse de +29% du trafic de minerais permet de compenser largement une campagne céréalière médiocre.

Le chiffre d'affaires 2021 du GPMD est en progression de +7,4% à 84,2 M€, porté par la croissance des droits de ports de +13,4% par rapport à 2020 (à 38,5 M€), les redevances domaniales restant stables à 37,1 M€ (+1,7%). L'excédent brut d'exploitation progresse de +13% à 39 M€. La dette financière nette s'élève à 21 M€, en baisse de plus de 30%.

La dérégulation du transport maritime consécutive à la crise sanitaire et l'engorgement qu'ont connu les ports du Range Nord ont constitué une opportunité pour le GPMD qui a su s'adapter pour offrir une solution de traitement de presque 200 000 EVP supplémentaires, et ce, à infrastructures constantes.



www.sftrf.fr

www.atmb.com

Les sociétés Autoroute et Tunnel du Mont-Blanc (ATMB) et Société française du tunnel routier du Fréjus (SFTRF) exploitent jusqu'en 2050 les parties françaises du tunnel du Mont-Blanc et du Fréjus, ainsi que leurs accès autoroutiers. L'État détient indirectement 67,3 % du capital d'ATMB et 99,9 % du capital de SFTRF, à travers un établissement public administratif holding, le Fonds pour le Développement d'une

Politique Intermodale des Transports dans le Massif Alpin (FDPITMA).

ATMB et SFTRF sont administrés chacun par un conseil d'administration.

Chiffre d'affaires

203 M€ pour ATMB et 144 M€ pour SFTRF en 2021

Effectifs

330 salariés pour ATMB et 297 salariés pour SFTRF

Dirigeants

Thierry Repentin est président du conseil d'administration de SFTRF depuis mai 2017. Son mandat de président du conseil d'administration d'ATMB est arrivé à échéance en mai 2022.

Philippe Redoulez est directeur général d'ATMB depuis 2011 et Alain Chabert de SFTRF depuis 2021.



Depuis le début de la crise sanitaire en 2020, les deux infrastructures ont été affectées par la forte chute des volumes de véhicules individuels sur leurs réseaux. Les trafics franco-italiens de poids lourds ont en revanche été relativement préservés en raison du maintien des chaînes d'approvisionnement logistique.

Dans l'ensemble, ces deux sociétés ont montré une grande résilience aussi bien financière qu'opérationnelle.

Le trafic 2021 d'ATMB est en augmentation sur un an (+14% pour le tunnel et +15% sur l'autoroute). Les résultats financiers demeurent robustes et sont en amélioration : 203 M€ de chiffre d'affaires (179 M€ en 2020), 124 M€ d'EBE (104 M€ en 2020). L'endettement financier de la société (43 M€ au 31 décembre 2021) lui permet de disposer d'une capacité future d'investissement et de modernisation. ATMB s'est par ailleurs engagée dans une réflexion sur sa stratégie d'entreprise et a adopté sa raison d'être en juillet 2021.

SFTRF a présenté en 2021 un compte de résultat en amélioration par rapport à 2020 : 144 M€ de chiffre d'affaires (125 M€ en 2020), 100 M€ d'EBE (83 M€ en 2020).

Les concessions de l'autoroute et du tunnel restent toutefois déséquilibrées, la première étant structurellement moins rentable depuis le début d'exploitation de l'autoroute A43, en comparaison avec la concession du tunnel frontalier.

La société demeure endettée, avec une dette totale cumulée supérieure à 1 Md€ au

31 décembre 2021. La société a adopté sa raison d'être en juin 2022.

Outre les aspects financiers, les deux sociétés sont engagées dans des travaux importants de génie civil, avec d'une part la construction d'un second tube (en voie d'achèvement, mise en service en 2023) et la reconstruction du viaduc du Charmaix pour la SFTRF, et d'autre part des travaux de grande ampleur de réfection de la route du tunnel du Mont-Blanc pour ATMB.