



TRANSPORTS

Après une année 2019 marquée par la performance dynamique du secteur des transports – progression de 4,2 % du trafic aérien de ou vers la France, hausse de plus de 5 % du chiffre d'affaires de la SNCF –, l'année 2020 et le début de l'année 2021 ont été profondément marquées par la crise sanitaire, et la reprise plus ou moins progressive du secteur.

Malgré les restrictions de déplacements internationaux et nationaux du printemps, le secteur a assuré le maintien des fonctions cruciales en matière de rapatriements, de transport urbain et de logistique.

Le secteur aérien a été le plus intensément touché, dès janvier 2020, avec la fermeture des liaisons vers les premiers pays subissant l'épidémie. Cette situation, inédite, s'est ensuite étendue, avec la réduction du trafic au mois de mars et avril 2020 à environ 1 % du niveau habituel.

Pour Air France-KLM, la capacité sur l'année 2020 représente une baisse de 54 % par rapport à l'année 2019, et une baisse de 59 % de son chiffre d'affaires. L'entreprise a, comme toutes les compagnies aériennes, rencontré des difficultés de trésorerie de court terme, dans un secteur à forts coûts fixes. L'État a apporté à l'entreprise un soutien historique de 7 Md€, composé d'un prêt bancaire garanti de 4 Md€ et d'un prêt d'actionnaire de 3 Md€. En contrepartie, l'entreprise a pris des engagements économiques et environnementaux structurants. Cette aide a été confirmée au début de l'année 2021, avec un plan de recapitalisation auquel l'État français a contribué et en convertissant son prêt d'actionnaire de 3 Md€ en instrument obligataire hybride à durée indéterminée.

Les aéroports ont été directement touchés par cette baisse de trafic sans précédent sur une telle durée. Plusieurs infrastructures ont été fermées pendant le premier confinement (aéroports de Paris-Orly, Bordeaux, Montpellier, Strasbourg). Les autres plateformes ont vu leur activité réduite au minimum : liaisons strictement nécessaires et ponts aériens logistiques.

Le Gouvernement a annoncé la suspension du projet de privatisation d'Aéroports de Paris, autorisée par loi PACTE, compte tenu de la crise du Covid-19 et des conditions de marchés qui en résultent.

Le transport terrestre a également été profondément marqué par cette crise. La SNCF, devenue au 1^{er} janvier 2020 une société anonyme et un groupe intégré à la

suite de la réforme ferroviaire, a connu une baisse considérable de son activité (7 % des TGV circulaient au plus fort de la crise, 15 % des trains régionaux), entraînant une baisse de 14,6 % de son chiffre d'affaires sur l'année 2020 par rapport à 2019. En dépit de ce contexte, elle a assuré les déplacements essentiels, ainsi que la mise en place de trains médicalisés. Le 15 décembre 2020, l'État a réalisé une augmentation de capital de la SNCF à hauteur de 4,05 Md€, dans le cadre de l'enveloppe de 4,7 Md€ allouée au secteur ferroviaire dans le plan France Relance.

La RATP a été durablement affectée par la situation sanitaire, tout en restant très mobilisée pour permettre aux usagers qui en avaient l'absolue nécessité de se déplacer. La RATP a ensuite pris part aux mesures de déconfinement, en déployant des moyens humains et logistiques inédits. Le trafic et l'affluence durablement réduits ont mécaniquement pesé sur sa trésorerie en raison de la baisse des recettes.

Le transport maritime assure, en temps normal, 90 % des échanges mondiaux et 78 % des importations françaises. La crise a conduit au ralentissement du commerce international, puis à la réduction du trafic passager, mais son maintien a permis d'assurer les chaînes d'approvisionnement alimentaire et de biens essentiels.

L'ensemble des grands ports maritimes et le port autonome de Paris ont ainsi maintenu leur activité et leur rôle d'animation des entreprises de la place portuaire, certaines parfois en grande difficulté. En dépit de la crise, les ports du Havre, Rouen et Paris ont fusionné le 1^{er} juin 2021, en un établissement portuaire unique: Haropa Port.



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 Ile-de-France et de l'héliport d'Issy-les-Moulineaux. Le Groupe exploite directement ou indirectement 24 autres aéroports dans le monde. Paris-CDG, 22 millions de passagers en 2020

(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 d'ADP SA est détenu majoritairement par l'État (50,6 %), aux côtés notamment de Schiphol Group (8 %), Vinci (8 %),

Predica (5,1 %) et des salariés (1,8 %).

ADP est administré par un conseil d'administration qui comprend 18 administrateurs, dont un tiers de représentants des salariés.

Chiffre d'affaires

2,1 Md€

Effectifs

24 400 personnes en 2020, dont 6 300 en France

Dirigeant

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



La pandémie de Covid-19 a brutalement mis à l'arrêt le transport aérien durant les mois d'avril à juin 2020 du fait des mesures de confinement et de fermetures des frontières. La reprise du trafic est depuis lors très progressive. Sur l'année 2020, le trafic des passagers du Groupe ADP a baissé de 60,4 % par rapport à 2019, et Paris-CDG et Paris-Orly ont accueilli 33 millions de passagers (soit une baisse de 69 % par rapport à 2019). Le trafic des aéroports parisiens devrait rester fortement dégradé en 2021.

Le Groupe ADP a dû adapter son modèle afin de sauvegarder durablement l'entreprise tout en préservant ses compétences, notamment grâce à la signature d'un accord de rupture conventionnelle collective en décembre 2020 qui fixe à 1150 le nombre maximum de départs volontaires dont 700 non remplacés.

L'État continue à veiller à la performance environnementale du Groupe. Les émissions de CO₂ des plateformes parisiennes ont diminué de 63 % entre 2009 et 2019. ADP a pour objectif d'atteindre la neutralité carbone à Paris en 2030. En 2020, 100 % de l'électricité consommée par les plateformes parisiennes est d'origine renouvelable. Le Groupe s'est également engagé avec la filière aéronautique à diviser par deux les émissions de CO₂ du transport aérien en 2050 par rapport à 2005. ADP est impliqué dans 5 projets de production de carburants durables et s'est engagé dans l'arrivée de l'hydrogène dans ses aéroports. Ces orientations s'incarnent dans la raison d'être de l'entreprise : « *accueillir les*

passagers, exploiter et imaginer des aéroports, de manière responsable et à travers le monde. »

En février 2021, à la suite de la demande du Gouvernement d'abandonner le projet de terminal 4 et de présenter un nouveau projet d'évolution de l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle, le groupe ADP s'est publiquement engagé dans un « *projet de transformation de la plateforme qui favorise la transition écologique* ».

S'agissant du développement international du groupe, ADP a réalisé en juillet 2020 la deuxième partie de sa prise de participation de 49 % dans GMR Airports (qui exploite sept aéroports, dont ceux de Delhi et Hyderabad en Inde) dans des conditions financières révisées pour tenir compte de l'impact de la crise sanitaire et ses perspectives à moyen terme pour GMR Airports. En outre, ADP a annoncé en avril 2021, la réalisation par TAV Airports (qu'ADP détient à 46,38 %) de l'acquisition de l'aéroport international d'Almaty au Kazakhstan pour 415 M\$. L'aéroport d'Almaty appartient désormais, en pleine propriété, au consortium dont TAV Airports est actionnaire à 85 %.

Le chiffre d'affaires 2020 du groupe ADP s'élève à 2 Md€ (contre 4,7 Md € en 2019), pour un EBITDA de 168 M€ (1,77 Md€ en 2019), et un résultat net part du groupe de -1,169 Md€ (contre +588 M€ en 2019). La dette financière nette s'élève à 7,48 Md€ (contre 5,39 Md€ en 2019). Le levier calculé (dette nette/ebitda) 2020 réalisé est de 44,5x, avec un objectif de 6x à 7x d'ici fin 2022.


[airfranceklm.com](https://www.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 *low cost* et la maintenance aéronautique. Le Groupe a transporté 34 millions de passagers en 2020, soit 67 % de moins qu'en 2019 du fait des impacts 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 Air France et KLM.

Les principaux actionnaires du Groupe sont l'État français (28,6 % du capital), China Eastern Airlines (9,6 %), l'État néerlandais (9,3 %) et Delta Air Lines (5,8 %). Le Groupe est administré par un conseil d'administration de 19 administrateurs.

Chiffre d'affaires

11 Md€ en 2020

Effectifs

82 167 ETP

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.



Comme l'ensemble des transporteurs aériens, Air France-KLM a été très durement impacté par la crise découlant de la pandémie de Covid-19 et la chute drastique du trafic aérien. Le chiffre d'affaires 2020 s'élève à 11 Md€ (contre 27 Md€ en 2019), l'EBITDA est de -1,7 Md€ (contre +4,1 Md€ en 2019) et le résultat net part du groupe est de -7,1 Md€ (contre +290 M€ en 2019). La dette nette s'élève à - 11 Md€ (contre 6,1 Md€ en 2019).

Pour remédier à l'urgence de la situation de trésorerie d'Air France, l'État français et des institutions bancaires ont accordé en avril 2020 un mécanisme de soutien d'urgence. Ce soutien, validé par la Commission européenne, est constitué d'un prêt bancaire garanti par l'État de 4 Md€ et d'un prêt d'actionnaire de l'État de 3 Md€. En complément, le conseil d'administration du groupe Air France-KLM a approuvé le 25 juin 2020 un financement pour KLM d'un montant de 3,4 Md€ soutenu par l'État néerlandais.

Au premier semestre 2021, le CA s'élève à 4,9 Md€, l'EBITDA à -0,9 Md€ et le résultat net part du groupe à -3 Md€. Pour le troisième trimestre 2021, AFKLM prévoit un niveau de capacités pour l'activité passagers entre 60 % et 70 % du niveau de 2019 (contre 48 % au deuxième trimestre), et un retour à EBITDA positif.

En 2021, l'État français a réaffirmé son soutien à Air France-KLM et à Air France en

participant massivement à la 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 1,036 Md€, à laquelle l'État a souscrit à hauteur de 593 M€. Cette souscription conforte le rôle d'actionnaire de référence de l'État, premier actionnaire du Groupe ;
- la conversion du prêt d'actionnaire de 3 Md€ accordé par l'État en 2020 en fonds propres, à travers un instrument obligataire hybride à durée indéterminée. Cette conversion permet 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. Différentes mesures de soutien se sont accompagnées d'engagements du Groupe, incluant la mise en œuvre d'un plan de transformation, amorcé dès l'été 2020 et visant le redressement de la compétitivité du Groupe pour assurer sa soutenabilité économique et financière, et des engagements environnementaux ambitieux, incluant la réduction de 50 % des émissions de CO2 sur le réseau domestique à horizon 2024, la fermeture de routes présentant une alternative ferroviaire en moins de 2 h 30 ou le développement de l'usage des carburants alternatifs durables.



sncf.com

SNCF est une société anonyme détenue à 100 % par l'État, dotée d'un conseil d'administration de 12 membres dont un tiers de représentants des salariés. SNCF est la maison-

mère d'un groupe de transports principalement ferroviaires de voyageurs et de marchandises.

Chiffre d'affaires

29 975 M€ en 2020 (dont un tiers à l'international avec une présence dans 120 pays)

Effectifs

Plus de 271 500 salariés

Dirigeant

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



Depuis 2020, SNCF est la maison-mère de l'un des premiers groupes mondiaux de mobilités avec des activités de transport ferroviaire de voyageurs (TGV, TER, Transilien, Eurostar, Thalys...), de transport urbain (Keolis) et de transport de marchandises et de logistique (Géodis, Rail Logistics Europe). SNCF détient également la société SNCF Réseau, gestionnaire du réseau ferré national français, et sa filiale SNCF Gares & Connexions en charge de la gestion des gares. La période comprise entre juin 2020 et juin 2021 a été principalement marquée pour SNCF par :

- la poursuite des efforts de transformation du groupe pour rendre son modèle compétitif et ses activités durables, accompagnés par les changements de statut, de direction et de gouvernance mis en œuvre conformément au nouveau pacte ferroviaire en 2020 ;
- l'ouverture à la concurrence des activités de transport ferroviaire de voyageurs en France avec de premiers appels d'offres organisés par les Régions. Dans ce nouvel univers concurrentiel, SNCF fait valoir ses atouts et bénéficie également de nouvelles opportunités avec le lancement d'une offre TGV Ouigo en Espagne ;
- les impacts opérationnels et économiques majeurs de la crise du Covid-19. Les activités du groupe SNCF ont fait preuve d'une très forte adaptabilité et ont contribué à la continuité de la vie du pays et des approvisionnements ainsi qu'à

la lutte contre l'épidémie, avec par exemple les TGV sanitaires et l'acheminement de masques ;

- la relance du secteur ferroviaire auquel l'État consacre 4,7 Md€ via le plan France Relance ainsi que de nouveaux moyens de soutien à l'exploitation de fret ferroviaire en loi de finances 2021. En décembre 2020, l'État a souscrit à une augmentation de capital de SNCF de plus de 4 Md€ pour soutenir les investissements de SNCF Réseau en faveur de la régénération du réseau ferré national, du renforcement de la sécurité et du développement durable de ses activités. En contrepartie, le groupe SNCF intègre de manière exemplaire des objectifs de responsabilité sociale, sociétale et environnementale dans sa stratégie avec en particulier une réduction de ses émissions de gaz à effet de serre. Ce soutien financier massif s'ajoute à l'engagement pris lors du nouveau pacte ferroviaire de reprise de 35 Md€ de dette par l'État. France Relance financera également les investissements nécessaires à la relance de deux lignes de trains de nuit dont Paris-Nice.

En 2020, l'EBITDA s'élève à 1,9 Md€ soit 6,5 % du CA (contre 5,7 Md€ soit 16,1 % du CA en 2019) ; le résultat net part du Groupe est de -3,0 Md€ (contre -0,8 Md€ en 2019) ; les *cash-flows* libres sont de -2,8 Md€ ; la dette nette s'élève à 38,1 Md€ à fin 2020 (contre 60,3 Md€ à fin 2019) grâce notamment à la reprise de 25 Md€ de dette par l'État au 1^{er} janvier 2020.



ratp.fr

Le groupe RATP est le cinquième acteur du transport public urbain dans le monde. 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 13 pays. Composé de 27 membres, le conseil d'administration de la RATP réunit à parts égales représentants de l'État, administrateurs salariés et personnalités externes.

Chiffre d'affaires

5,5 Md€ en 2020

Effectifs

65 000 salariés

Dirigeante

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



La RATP a été touchée, comme la plupart des entreprises du secteur des transports par la crise sanitaire et les périodes de confinement successifs. L'année 2020 a vu une baisse historique du trafic en Ile-de-France (-43 %). L'impact de la crise sanitaire sur le chiffre d'affaires est de l'ordre de 414M€ 2020, avec un impact négatif de -356 M€ sur le résultat net. A cela s'ajoute pour l'EPIC l'impact du conflit social de janvier 2020 à hauteur de -51 M€. Pour amortir l'impact de la crise sanitaire, un plan d'économies de +50 M€ a été mis en œuvre au sein de l'EPIC. Ces différents événements ont pesé sur la performance économique de la RATP, dont le résultat opérationnel est de 99 M€, et le résultat net part du groupe de -134 M€ (contre 131 M€ en 2019). La dette nette du groupe s'élève à la fin de l'année 2020 à 5,54 Md€, en augmentation de 7 % par rapport à 2019.

Le premier semestre 2021 a été l'occasion de conclure le nouveau contrat d'exploitation et d'investissements pour la période 2021 – 2024 entre IDF Mobilités et RATP. Ce contrat permet de sécuriser la trajectoire financière de la RATP, notamment en ce qui concerne ses investissements (8,4 Md€ d'investissements sur la période). Ce contrat comporte en outre des évolutions permettant de préparer l'ouverture des activités de la RATP à la concurrence, et

met l'accent sur des objectifs de performance opérationnelle et économique (en particulier au bénéfice des usagers).

RATP poursuit la mise en œuvre du plan stratégique « Défis 2025 » articulé autour de trois grandes priorités : l'excellence au service des voyageurs, la promotion de l'innovation dans tous les domaines d'activité du Groupe, l'affirmation de RATP comme un acteur essentiel de la ville durable.

L'ouverture des marchés historiques de la RATP à la concurrence, prévue à l'horizon 2024 pour le bus, 2029 pour le tramway et 2039 pour le métro et le RER, est activement anticipée, tant par le Groupe que par les pouvoirs publics.

Afin de préparer au mieux cette ouverture progressive à la concurrence, la RATP poursuit ses gains de compétitivité, en particulier sur le réseau du bus et a ouvert plusieurs chantiers importants de transformation (organisation interne, fonctions support, transformation de l'ingénierie, etc.).

Le développement des activités du groupe RATP en dehors de son périmètre historique, notamment via les contrats gagnés par RATP DEV, contribue à promouvoir une culture concurrentielle au sein du Groupe tout en valorisant ses missions de service public.



haropaports.com

Depuis le 1^{er} juin 2021, les grands ports maritimes du Havre et de Rouen (GPMH et GPMR), le port autonome de Paris (PAP) ont fusionné en un établissement public unique, HAROPA Port, administré par un conseil de surveillance de 17 membres. 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 constituera le 1^{er} port de France.

Chiffre d'affaires

168,42 M€ (GPMH) ; 68,3 M€ (GPMR) et 106,7 M€ (PAP)

Effectifs

Environ 1800 personnes

Dirigeant

Daniel Havis est président du conseil de surveillance.

Stéphane Raison est président du directoire de HAROPA Port.



Sous l'effet du mouvement social lancé suite à la réforme des retraites puis de la crise sanitaire, le trafic 2020 des trois ports de l'axe Seine est en baisse de 6 %, s'établissant à 108Mt dont 33 Mt de trafic fluvial. Les vrac solides progressent de 5,1 %, portés par les exports de céréales à 8 Mt (+5,8 %) et les imports de granulats (+34,2 %), alors que le trafic de vrac liquides enregistre une baisse de 20,9 % avec une chute des imports/exports de pétrole brut de 36,6 %. Le trafic conteneur se dégrade de 14,4 %. Le trafic roulier subit une baisse de 15,5 % sur l'année. Quant à l'activité passagers, elle subit de plein fouet la crise sanitaire qui a mis à l'arrêt le secteur des croisières tant maritimes que fluviales (6 escales de paquebots sur 202 initialement prévues sur les GPMH et GPMR).

En 2020, les chiffres d'affaires du GPMH et du PAP baissent respectivement de 15 % (à 168,42 M€) et de 4,2 % (106,7 M€), alors que celui du GPMR reste stable (à 68,3 M€). Les droits de ports de l'ensemble s'élèvent à 130,6 M€ et les recettes domaniales à 183 M€, dont 103,8 M€ pour le seul PAP. Ayant réalisé un excédent brut d'exploitation respectif de 47,7 M€, 18 M€ et 61 M€, les GPMH, GPMR et PAP présentent une trésorerie nette de 45,9 M€ pour le PAP et 36,4 M€ pour le GPMR et une dette nette de 15,2 M€ pour le GPMH.

Les GPMH et GPMR et le PAP ont fusionné le 1^{er} juin 2021 en un établissement public unique, HAROPA Port. Avec plus de 1800 salariés et un trafic de plus de 100 Mt, ce nouvel établissement portuaire, constitue le premier port français en termes de trafic.

Le conseil de surveillance du nouvel établissement a tenu sa réunion d'installation le 9 juillet 2021. Avant la fin de l'année 2021, il approuvera le projet stratégique du nouvel établissement élaboré en lien avec le directoire, le conseil d'orientation et les conseils de développement territoriaux, qui doit notamment prévoir un programme d'investissement 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 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.

Le GPMM reste le premier port français par le trafic global et le 2^e Port de Méditerranée.

Chiffre d'affaires

145,2 M€ en 2020

Effectifs

1 038 personnes

Dirigeant

Elisabeth Ayrault est présidente par interim du conseil de surveillance.

Hervé Martel est président du directoire du GPMM depuis le 12 mars 2019.



Le GPMM a vu son activité durement frappée par les effets de la crise sanitaire. Sans surprise, le trafic total du GPMM pour 2020 est en net recul (-13 %) et atteint 68,9 Mt. Les vracs solides sont en baisse de 22 % passant de 12,7 Mt à 9,9 Mt, les vracs liquides et les marchandises diverses également, à respectivement 40,7 Mt (-11 %) et 18,3 Mt (-11 %). Le trafic passager se contracte fortement avec une diminution du trafic de 76 % (à 742Kpax), principalement du fait de l'arrêt du secteur croisière et de la baisse d'activité importante des lignes internationales et Corse.

Le chiffre d'affaires du GPMM est en baisse de 14 % à 145 M€, sous l'influence de la diminution des droits de ports de 19,51 % (73,8 M€). Les redevances domaniales ne baissent que de 2,23 % (52,7 M€) et les recettes de réseaux de 1,47 % (12,3 M€). L'excédent brut d'exploitation chute à 35,3 M€ en baisse de 20,1 M€ à cause de la perte de chiffre d'affaires. La CAF se dégrade de plus de 50 % passant de 54,6 M€ à 25,2 M€. La dette financière nette d'élève à 136 M€.

Afin d'accompagner au mieux ses clients face à la crise sanitaire, le port a adopté des mesures commerciales qui ont consisté en la réduction des droits de port pour les filières conteneurs et roulier dont l'impact sur le CA 2020 est de l'ordre de 3 M€ et en des reports d'échéance compris pour un montant total de 8 M€ dont il restait 2,5 M€ à recouvrer au 31 décembre 2020.

Enfin, le GPMM a adopté son projet stratégique pour les années 2020 à 2024 début mars 2021, lequel présente une trajectoire d'investissement de 342 M€, réaliste et conforme à la tendance passée.



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

78,4 M€ en 2020

Effectifs

373 personnes

Dirigeant

Emmanuelle Verger est présidente du conseil de surveillance.

Maurice Georges est président du directoire du GPMD depuis le 2 juin 2021.



Impacté par la crise sanitaire et le déploiement opérationnel des mesures induites par les négociations relatives au Brexit, le GPMD a vu son trafic baisser de 14 % par rapport à 2019, à 45,13 Mt. Les vracs liquides et solides subissent respectivement un recul de 19 % (à 7,58 Mt) et 22 % (à 18,14Mt). Les trafics de céréales (3,3 Mt, + 63%), de fret Transmanche (607 413 unités, + 4%) et de conteneurs (462 693 EVP, + 2%) en hausse ne suffisent pas à atténuer la baisse d'activité.

Le chiffre d'affaires du GPMD est en baisse de 9,4 % à 78 M€, sous l'influence de la diminution des droits de ports de 20,3 % par rapport à 2019 (à 33,9 M€), les redevances domaniales restant stables à 36,5 M€ (+ 1,9%). L'excédent brut d'exploitation régresse de 16,3 % à 34,2 M€ principalement en raison de la baisse du chiffre d'affaires. La CAF se dégrade de 14,1 % passant de 39,2 M€ à 33,7 M€. La dette financière nette d'élève à 31 M€.

Des efforts conséquents de maîtrise des dépenses de fonctionnement (-6M€) ont permis de limiter la dégradation de la situation financière du port.

En juin 2021, le conseil de surveillance du GPMD a validé le projet stratégique du port pour la période 2020-2024, élaboré au terme d'une large concertation avec les personnels de l'établissement, les entreprises de la place portuaire ainsi que les collectivités locales et les représentants des milieux associatifs et professionnels intéressés au développement du port. Ce conseil a également procédé à la nomination de Maurice Georges en tant que président du directoire.



www.atmb.com
www.sftrf.fr

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 du massif alpin (FDPITMA).

ATMB est administré par un conseil d'administration de 13 membres, dont 6 représentants de l'État et 6 représentants des autres actionnaires. SFTRF est administré par un conseil d'administration de 18 membres, dont 10 représentants de l'État et 8 représentants des collectivités territoriales.

Chiffre d'affaires

179 M€ pour ATMB et 124 M€ pour SFTRF en 2020.

Effectifs

340 salariés pour ATMB et 295 salariés pour SFTRF

Dirigeants

Thierry Repentin est président commun des conseils d'administration d'ATMB et de SFTRF depuis respectivement juin et mai 2017. Philippe Redoulez est directeur général d'ATMB depuis 2011 et Alain Chabert de SFTRF depuis 2021.



Malgré une diminution du trafic en 2020 (-20 % sur le réseau routier et -33 % pour le tunnel par rapport à 2019), la solidité financière d'ATMB n'a pas été remise en question. Si le résultat d'exploitation (68 M€) diminue par rapport à 2019, le résultat net demeure largement positif (52,6 M€). L'endettement financier de la société (44 M€ au 31 décembre 2020) lui permet en outre de disposer d'une capacité future d'investissement et de modernisation.

C'est dans cette perspective qu'ont été menés des investissements accélérés, à hauteur de 39,7 M€, pour plusieurs projets structurants (le renouvellement des chaussées, l'extension et aménagement de l'aire de Bonneville, l'écopont de Viry, etc.). Des projets de diversification ont été engagés, avec la participation d'ATMB au projet de construction d'un ascenseur valléen (Funiflaine). ATMB s'est engagée dans une réflexion sur sa stratégie d'entreprise et a adopté sa raison d'être en juin 2021.

SFTRF a présenté en 2020 un compte de résultat dégradé par rapport à l'exercice précédent mais qui demeure positif avec un résultat net de 24,8 M€ (contre 35,1 M€ en 2019). Les concessions de l'autoroute et du tunnel restent toutefois déséquilibrées, la première étant structurellement moins rentable depuis la création de l'autoroute A43, en comparaison à la concession du tunnel frontalier. La société demeure aussi endettée, avec une dette totale

cumulée supérieure à 1 Md€ au 31 décembre 2020. Elle conserve néanmoins une dynamique d'investissement et de savoir-faire pour deux chantiers complexes : la création d'un second tube de circulation du tunnel et la reconstruction du viaduc du Charmaix.

ATMB et SFTRF mettent l'accent sur leurs capacités d'aménagement durable du territoire, de ciblage des clients locaux et de promotion des nouvelles mobilités. En 2020, l'État a soutenu les efforts de dialogue menés avec les contreparties italiennes d'ATMB et SFTRF afin de poursuivre la coordination et la gouvernance partagée des deux tunnels frontaliers.

Depuis le début de la crise sanitaire en 2020, les deux infrastructures ont été marquées par la forte chute constatée des volumes de véhicules individuels sur leurs réseaux. Les trafics franco-italiens de poids lourds ont été en revanche 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.