CAISSE NATIONALE DES AUTOROUTES

ÉTABLISSEMENT PUBLIC GÉRÉ PAR LA CAISSE DES DÉPÔTS

RAPPORT
ANNUEL
2013

LONGUEUR AU 31 DÉCEMBRE 2013
DU RÉSEAU DES AUTOROUTES
CONCÉDÉES AUX SEMCA ET EX-SEMCA
LIÉES À LA CNA

7 376,3 KM

(SOURCE ASFA)

ENCOURS DES PRÊTS DE LA CNA
AU 31 DÉCEMBRE 2013

9,093

MILLIARDS D'EUROS

SOMMAIRE

1 **PRÉSENTATION GÉNÉRALE DE LA CNA AU SEIN DU SECTEUR AUTOROUTIER FRANÇAIS** 4

- Organisation et missions 7
- Modalités de financement 7
- Historique 8

2 **ACTIVITÉ DES SOCIÉTÉS CONCESSIONNAIRES D'AUTOROUTES EN 2013** 12

- Construction et exploitation 15
- Résultats financiers 17
- Perspectives d'évolution 17

3 **ACTIVITÉ DE LA CNA EN 2013** 18

- Contexte économique et financier de l'année 2013 20
- Politique d'emprunts 22
- Programme d'emprunts 22
- Gestion de la dette 23

4 **ÉLÉMENTS FINANCIERS POUR 2013** 24

5 **TEXTES LÉGISLATIFS ET RÉGLEMENTAIRES** 42

Trafic sur linéaire

CONSEIL D'ADMINISTRATION
En fonction au 26 mars 2014

PRÉSIDENT

- **M. Christophe Saintillan**
  Directeur des infrastructures de transport
  au ministère de l'écologie, du développement
  durable et de l'énergie

VICE-PRÉSIDENT

- **M. François Champarnaud**
  représentant le ministère de l'économie
  et des finances

ADMINISTRATEURS

- **M. Gilles Orzoni**
  représentant le ministère de l'écologie,
  du développement durable et de l'énergie
- **M. Antoine Seillan**
  représentant le ministère de l'économie
  et des finances
- **M. Éric Azoulay**
  représentant le ministère de l'intérieur
- **M. Dominique Auverlot**
  représentant le Commissaire général
  à la stratégie et à la prospective
- **Mme Nathalie Gilly**
  représentant le Directeur général
  de la Caisse des dépôts
- **M. N.**
  Président de SEMCA
  représentant les sociétés d'économie mixte
  concessionnaires d'autoroutes

LE MOT DU PRÉSIDENT

En 2013, la CNA a levé 167 M€ de dette afin d'assurer le financement des sociétés concessionnaires d'autoroutes. Dans le même temps, elle remboursait près de 1,4 Md€ de titres arrivés à échéance.

La décroissance de la dette de l'établissement s'est donc poursuivie en 2013, l'encours s'établissant à 9,09 Md€ en fin d'année soit à son niveau au début de la décennie 90.

Le besoin de financement de l'année a été couvert tout d'abord au moyen d'une nouvelle émission obligataire. Fidèle à sa politique d'abondement de souche, la CNA a abondé pour la troisième fois depuis son émission en juillet 2005 sa ligne « 3,75 % - 2025 » à hauteur de 147 M€ portant ainsi son encours à 598,26 M€.

Par ailleurs, la CNA a également sollicité un premier tirage de 20 M€ sur la ligne de financement de 120 M€ souscrite auprès de la BEI le 8 avril 2013 afin de diversifier ses sources de financement et d'avoir une plus grande souplesse pour répondre aux besoins des sociétés concessionnaires.

Ce programme d'emprunt a bénéficié intégralement à la Société Française du Tunnel Routier du Fréjus (SFTRF).

En effet, depuis fin 2009, seules les deux sociétés concessionnaires de tunnels autoroutiers Autoroute et Tunnel du Mont-Blanc (ATMB) et la Société Française du Tunnel Routier du Fréjus (SFTRF), dont l'encours de dette auprès de la CNA représente désormais plus de 15 % de la dette totale au 31 décembre 2013, peuvent recourir à l'établissement pour financer leurs investissements et, le cas échéant, assurer leur refinancement.

Cependant, les nouvelles opérations ne devraient pas remettre en cause la dynamique d'amortissement de l'encours de dette de plus de 1,6 Md€ en moyenne annuelle d'ici fin 2018.

Christophe Saintillan

Couleurs chaudes et froides s'entremêlent autour de l'autoroute, un jour de février en début de soirée ●

1

PRÉSENTATION GÉNÉRALE DE LA CNA AU SEIN DU SECTEUR AUTOROUTIER FRANÇAIS EN 2013

● *Balisage sur l'autoroute*

I Organisation et missions ..... p 7
I Modalités de financement ..... p 7
I Historique ..... p 8

● *Sainte-Menehould, trafic fluide*

PRÉSENTATION GÉNÉRALE DE LA CNA
ORGANISATION ET MISSIONS / MODALITÉS DE FINANCEMENT

● *Travaux de chaussées du viaduc de Monestier-de-Clermont de l'autoroute A51*

Organisation et missions

Créée en 1963, la Caisse nationale des autoroutes (CNA) est un établissement public à caractère administratif doté de l'autonomie financière qui a pour mission de procurer aux sociétés concessionnaires d'autoroutes les ressources destinées au financement de la construction ou de l'aménagement des autoroutes donnant lieu à la perception de péages. Pour ce faire, elle émet des emprunts sur le marché français et international et contracte des emprunts auprès de certains établissements financiers.

La CNA est régie par les articles R 122-6 à R 122-15 du Code de la voirie routière, qui reprennent les dispositions du décret n° 63-585 du 20 juin 1963 modifié par les décrets n° 68-972 du 5 novembre 1968 et n° 86-910 du 30 juillet 1986.

La CNA est un établissement financièrement autonome, dont les recettes ne proviennent pas du budget de l'État. Elle est dotée d'un Conseil d'administration qui délibère sur le budget, les comptes et le programme d'emprunts ; sa gestion administrative, comptable et financière est assurée, sous le contrôle du conseil d'administration, par la Caisse des dépôts dans les conditions fixées par une convention conclue entre les deux établissements.

Chaque année, la CNA met en œuvre, dans le cadre de sa mission, le programme d'emprunts élaboré en étroite concertation avec les tutelles et les Sociétés concessionnaires d'autoroutes éligibles (SCA). Les ressources financières collectées sont réparties sous forme de prêts entre les huit sociétés concessionnaires :

- Autoroutes Paris-Rhin-Rhône (APRR) ;
- la société des Autoroutes Rhône-Alpes (AREA) ;
- Autoroutes du Sud de la France (ASF) ;
- Autoroutes et Tunnel du Mont-Blanc (ATMB) ;
- la société des autoroutes Estérel, Côte-d'Azur, Provence, Alpes (ESCOTA) ;
- la Société des autoroutes du nord et de l'est de la France (Sanef) ;
- la Société des Autoroutes Paris-Normandie (SAPN) ;
- la Société Française du Tunnel Routier du Fréjus (SFTRF).

Les contrats de prêts conclus entre l'établissement et les sociétés définissent les obligations réciproques des deux parties et notamment l'obligation des bénéficiaires de reverser à la CNA les sommes relatives aux échéances de prêts. Par ailleurs, la CNA verse aux sociétés la totalité des sommes recueillies, aux mêmes conditions de taux et de maturité. De ce fait, l'établissement ne dégage pas de résultat comptable.

Modalités de financement

Une fois les besoins de financement des sociétés arrêtés, un programme d'emprunts est élaboré dans le cadre d'une concertation entre les sociétés concessionnaires et la CNA afin notamment de déterminer des maturités prenant en compte les capacités de remboursement futures de chaque société.

L'essentiel du programme est réalisé via des émissions obligataires. La CNA est, du fait de son ancienneté, de son statut, du volume et de la régularité de ses émissions, un intervenant reconnu sur le marché primaire obligataire des emprunts libellés en euros. Une opération obligataire concerne en général plusieurs sociétés. Ses emprunts, émis sans la garantie de l'État depuis 1991, sont notés AA+ par Fitch Ratings et AA par Standard & Poor's[1].

Par ailleurs, la CNA et la Banque européenne d'investissement (BEI) sont liées par des accords de financement pluriannuels affectés à des opérations de construction de sections d'autoroutes présentant un intérêt communautaire et des programmes de travaux d'amélioration de sections d'autoroutes en service.

En fonction de l'avancement des ouvrages ayant bénéficié de ces accords de financement, la Caisse nationale des autoroutes procède à des tirages de fonds auprès de la BEI sous forme de contrats d'emprunts dont les conditions de durée, de taux et de devise sont négociées ponctuellement.

La CNA bénéficie également de prêts de la Caisse des dépôts dans le cadre des nouveaux emplois des fonds d'épargne ; une enveloppe de 3,5 milliards d'euros destinée au financement des grands travaux d'infrastructures de transports a été mise en place en 2004.

Compte tenu de la nature des investissements des sociétés concessionnaires, les emprunts que recherche la CNA sont situés sur des durées supérieures à 10 ans, et libellés en euros pour éviter tout risque de change.

---

1. Dans le prolongement de la dégradation de la note de la France, le rating de la CNA a été dégradé à AA+ avec perspective stable le 12 juillet 2013 par Fitch Ratings. Suite à l'abaissement de la note de la République française le 8 novembre 2013, Standard & Poor's a baissé la note à long terme de la CNA le 12 novembre 2013 à AA avec perspective stable.

● *L'autoroute Liane A41 Nord entre Annecy et Genève*

PRÉSENTATION GÉNÉRALE DE LA CNA
HISTORIQUE

I Historique

1955-1969

O Démarrage du système et constitution des premières sociétés d'économie mixte concessionnaires

Sur la base de la loi du 18 avril 1955 portant statut des autoroutes, l'État a pu concéder la construction et l'exploitation de sections d'autoroutes à des sociétés dans lesquelles les intérêts publics étaient majoritaires. Cette période a vu la constitution, entre 1956 et 1963, de cinq sociétés d'économie mixte :

- la Société de l'autoroute Estérel / Côte-d'Azur, Alpes (ESCOTA) en 1956 ;
- la Société des Autoroutes du Sud de la France (ASF, ex SAVR) en 1957 ;
- la Société des Autoroutes Paris-Rhin-Rhône (SAPRR, ex SAPL) en 1961 ;
- la Société des Autoroutes Paris-Normandie (SAPN) en 1963 ;
- la Société des Autoroutes du Nord et de l'Est de la France (SANEF) en 1963.

La Société du Tunnel routier sous le Mont-Blanc (STMB) a été créée en 1958. Concessionnaire du tunnel du Mont-Blanc depuis 1959, devenue société des Autoroutes et du Tunnel du Mont-Blanc (ATMB), elle a obtenu en 1977 la concession de « l'Autoroute Blanche » A 40.

La Société Française du Tunnel Routier du Fréjus (SFTRF) a été créée en 1962 et est devenue concessionnaire du tunnel du Fréjus en 1974. Elle a obtenu par la suite, en 1993, la concession de l'autoroute A 43 dite « Autoroute de la Maurienne ».

L'État qui détenait majoritairement le capital de ces deux sociétés a cédé par décret du 7 mai 2012 ses participations à l'EPA « Fonds pour le développement d'une politique intermodale des transports dans le massif alpin ».

1970-1980

Libéralisation du système autoroutier et constitution de sociétés privées concessionnaires

L'État a décidé en 1970 d'attribuer des concessions à des sociétés à capitaux privés, constituées par des entrepreneurs de travaux publics et des banques. Ont été ainsi créées, entre 1970 et 1973, quatre sociétés à capitaux privés :

- la Compagnie Financière et Industrielle des Autoroutes (COFIROUTE) ;
- la Société des Autoroutes Rhône-Alpes (AREA) ;
- la Société de l'Autoroute de la Côte-Basque (ACOBA) ;
- la Société des Autoroutes Paris-Est-Lorraine (APEL).

Par ailleurs, des responsabilités accrues ont été confiées aux sociétés d'économie mixte (SEM), notamment en matière de construction.

1981-1993

Restructuration et instauration d'un mécanisme de péréquation

Confronté depuis 1973 à des conditions économiques nettement moins favorables qu'auparavant, le système autoroutier a dû être restructuré par la reprise par le secteur public des sociétés privées déficitaires (APEL, ACOBA et AREA) et par la création d'un mécanisme de péréquation des ressources entre les sociétés d'économie mixte concessionnaires, assuré par un établissement public appelé « Autoroutes de France » (ADF) créé en 1983.

À la fin 1985, la fusion des sociétés SANEF et APEL sous le sigle SANEF a ramené le nombre total des sociétés à dix dont neuf SEM (y compris ATMB dont le financement n'était pas assuré par la CNA).

En 1987, l'État a décidé de renforcer les sociétés d'économie mixte en leur apportant une dotation en fonds propres. Les avances budgétaires qui avaient été nécessaires au démarrage de la construction du réseau autoroutier ont été parallèlement supprimées.

Le 1er janvier 1991, la société de l'autoroute de la Côte-Basque (ACOBA) a été fusionnée avec la société des Autoroutes du Sud de la France (ASF), sous le sigle ASF.

En 1992, ADF entre à hauteur de 49 % au capital de la SFTRF. À la fin de cette période, certaines sociétés ont remboursé la totalité des avances qui leur avaient été consenties par l'État, l'évolution des recettes de péage leur ayant permis de dégager des résultats de trésorerie excédentaires.

Cette situation ayant fait apparaître la disparité des situations financières des sociétés, une réforme du système autoroutier s'est alors avérée nécessaire compte tenu de la volonté du Gouvernement d'accélérer la réalisation du programme autoroutier français à partir de 1994.

1994

La réforme de 1994

La décision du Gouvernement d'accélérer la réalisation du schéma directeur autoroutier a rendu nécessaire l'adaptation de la structure des sociétés d'économie mixte concessionnaires d'autoroutes, ainsi que la redéfinition des relations entre l'État et le secteur, selon deux objectifs :

a) Assurer la solidité et la solidarité financière des SEMCA par leur recapitalisation et la création de trois pôles régionaux équilibrés

Les six plus grandes SEMCA (AREA, ASF, SAPRR, ESCOTA, SAPN, SANEF), qui disposaient d'un capital social limité (28 millions de francs), ont fait l'objet d'une recapitalisation à l'issue de laquelle elles étaient dotées d'un capital de 1,03 milliard de francs, l'État détenant directement 45 % du capital social des sociétés ASF, SAPRR et SANEF, Autoroutes de France (ADF) 45 %, la Caisse des dépôts 8,5 %, le solde étant détenu par des intérêts locaux.

Simultanément, trois groupes régionaux ont été créés *via* la filialisation de certaines sociétés auprès de celles dont l'assise financière était la plus solide : ainsi, ESCOTA est devenue filiale à 95 % d'ASF, la SAPN filiale à 98 % de la SANEF et AREA filiale à 97 % de la SAPRR.

b) Instaurer des relations contractuelles entre l'État et les SEMCA

Des contrats de plan, conclus pour une durée de cinq ans entre l'État et les sociétés concessionnaires, formalisent les engagements de chacune des parties en matière de travaux et d'investissements, de politique tarifaire, d'objectifs financiers, d'indicateurs de gestion, de politique sociale et d'emploi, de service à l'usager, de qualité architecturale des ouvrages et d'insertion dans l'environnement.

Les premiers contrats de plan ont été conclus pour la période 1995-1999. Depuis, plusieurs contrats de plan ont été conclus et la plupart des sociétés concessionnaires sont ainsi titulaires d'un contrat de plan.

2001

La réforme de 2001

Si le système de financement des autoroutes mis en place en France avec la loi du 18 avril 1955 a permis d'assurer quasiment sans apport budgétaire la construction d'un réseau autoroutier moderne, la nécessité de s'adapter à son environnement juridique et celle de mieux s'inscrire dans le contexte politique et économique actuel l'ont obligé à évoluer.

C'est pourquoi la réforme engagée en 2000 a pour objectifs de renforcer la concurrence pour l'attribution des nouvelles concessions autoroutières, de doter le système autoroutier des moyens financiers lui permettant de mener à bien la réalisation du programme de construction et d'assurer une plus grande neutralité des choix entre types d'investissement et entre modes de transport.

Pour atteindre ces objectifs, deux séries de mesures sont mises en œuvre concernant les procédures d'attribution des concessions d'autoroutes et les conditions de fonctionnement des Sociétés d'économie mixte concessionnaires d'autoroutes (SEMCA).

1. Afin de permettre une large concurrence et l'entrée de nouveaux opérateurs, il a été mis fin au système de l'adossement. Ce système, qui consistait à financer partiellement de nouvelles sections d'autoroutes grâce au péage perçu sur les sections en service d'un même concessionnaire auquel on accordait un prolongement de son contrat, n'était en effet plus formellement compatible avec une concurrence équitable entre candidats pour l'attribution d'une nouvelle concession, car il était susceptible d'avantager les sociétés disposant déjà d'un réseau concédé au détriment de nouveaux opérateurs.

Désormais, les apports publics éventuellement nécessaires à l'équilibre financier des futures concessions d'autoroutes sont effectués sous forme de subventions et les nouvelles sections attribuées conformément aux dispositions de la directive « Travaux »[1] remplacée en 2004 par la directive « Marchés »[2] et aux dispositions de la loi Sapin, font l'objet d'un contrat spécifique. Cette façon de procéder permet de mieux comparer les offres des différents candidats.

2. En second lieu, les conditions de gestion des SEMCA se sont rapprochées de celles des sociétés privées afin de les mettre en mesure de présenter, le cas échéant, des offres comparables pour les nouveaux projets autoroutiers.

Ceci impliqua en particulier de supprimer les avantages dont elles bénéficient (garantie de reprise de passif par l'État en fin de concession, pratiques comptables spécifiques en matière d'amortissements et de report de passif, absence de rémunération des capitaux investis). En contrepartie les SEMCA, dont les durées de concession étaient alors plus courtes que celles de concessionnaires privés, ont bénéficié d'un allongement de la durée de leur concession.

● *Travaux de réfection de chaussées avec un Enrobé basse température (EBT®) sur l'A41 Nord entre*

Compte tenu des implications de la réforme, les autorités françaises avaient décidé de mener une concertation avec les services de la Commission européenne sur les modalités de cette réforme, et en particulier sur le principe de l'allongement de la durée des concessions des SEMCA. Dans un avis du 24 octobre 2000, la Commission a fait savoir qu'elle décidait de ne pas soulever d'objection à la réforme du régime d'exploitation des concessions autoroutières envisagée par le Gouvernement.

Après cette procédure de concertation, le Gouvernement a pris les dispositions de droit interne nécessaires à la mise en œuvre de la réforme autoroutière.

La loi n° 2000-1 du 3 janvier 2001, publiée au Journal officiel du 4 janvier 2001, portant habilitation du Gouvernement à transposer par ordonnances des directives communautaires, a permis au Gouvernement de prendre les dispositions relatives à la modernisation du régime d'exploitation des autoroutes.

L'ordonnance n° 2000-273 du 28 mars 2001 relative à la réforme d'exploitation des SEMCA a fixé notamment les nouveaux termes des contrats de concession des SEMCA tels qu'ils avaient été notifiés à la Commission européenne et a prévu l'effectivité des prolongations pour l'établissement des comptes de l'exercice 2000, de façon à appliquer la réforme comptable aux comptes de l'exercice 2000.

Cette ordonnance a été ratifiée par la loi n° 2001-1011 du 5 novembre 2001.

---

1 Directive 93/37/CEE du Conseil du 14 juin 1993 portant coordination des procédures de passation des marchés publics de travaux.

2 Directive 2004/18/CE du Parlement européen et du Conseil du 31 mars 2004 relative à la coordination des procédures de passation des marchés publics de travaux, de fournitures et de services.

Chambéry et Aix-les-Bains

2002

Ouvertures successives du capital de certaines sociétés

C'est dans ce contexte que le régime juridique et financier des SEMCA ayant été adapté au droit commun des sociétés, le Gouvernement a annoncé, le 16 octobre 2001, l'ouverture minoritaire du capital d'ASF, accompagnée de son introduction en bourse. Il s'agissait de la première opération de ce type.

Cette opération a consisté en une cession sur le marché de la majorité des actions détenues par ADF dans le capital d'ASF, accompagnée d'une augmentation de capital de 800 millions d'euros. Les offres comprenaient une offre à prix ouvert en France, un placement global et une offre réservée aux salariés.

Le produit de l'opération de cession des actions d'ASF détenues par ADF (1,8 milliard d'euros) a été reversé à l'État conformément aux dispositions de l'article 34 de la loi de finances pour 2002 du 28 décembre 2001.

À l'issue de l'opération, ADF conserve 8,84 % du capital d'ASF.

2004

Par ailleurs, ainsi que l'avait annoncé le gouvernement le 29 juillet 2004, le capital de la société des Autoroutes Paris-Rhin-Rhône (APRR) a été ouvert via une augmentation de capital dans le cadre d'une introduction en bourse le 25 novembre 2004.

L'augmentation de capital du groupe APRR s'est élevée à 1 300 millions d'euros, souscrits par le biais d'une offre à prix ouvert en France et d'un placement global garanti ouvert à tous les investisseurs, français et étrangers. Parallèlement, une offre réservée aux salariés a été souscrite à hauteur de 34 millions d'euros.

Par cette opération, la part cumulée de l'État et de son établissement public Autoroutes de France (ADF) dans le capital d'APRR est passée de 98,92 % à 70,22 %.

2005 - 2006

Ces ouvertures de capital, suivies en mars 2005 par celle du groupe Sanef, ont permis ainsi aux principales SEMCA de renforcer leur structure financière. Elles leur ont également permis d'accroître leur capacité de distribution de dividendes, conformément à l'un des objectifs fixés par le Gouvernement dans le cadre du CIADT 2003, les dividendes versés à l'État étant alors affectés au financement de nouveaux projets d'infrastructures de transport d'envergure nationale par l'intermédiaire de l'Agence nationale de financement des infrastructures de transports de France (AFITF) créée par décret n° 2004-1317 du 26 novembre 2004.

Cessions au secteur privé

Par un communiqué du 18 juillet 2005, le Gouvernement a annoncé sa décision de privatiser totalement les groupes APRR, ASF et Sanef par la voie d'un appel d'offres. Un cahier des charges a été publié le 22 août 2005. Après consultation de la Commission des participations et des transferts, le Gouvernement a retenu comme acquéreurs le 14 décembre 2005 Vinci pour ASF, le consortium composé d'Eiffage et de Macquarie pour APRR, le consortium composé d'Abertis, AXA, Caisse des Dépôts, CNP, FFP et Prédica pour Sanef. Les décrets de privatisations ont été respectivement publiés au *Journal officiel* des 2 février pour Sanef, 20 février pour APRR et 8 mars 2006 pour ASF. Le produit de ces cessions s'est élevé à 14 803 149 725 €, décomposés comme suit :

- 9 326 827 816 € pour l'État ;
- 5 476 321 909 € pour ADF.

Les cahiers des charges des contrats de concession ont été modifiés en parallèle du processus de privatisation afin d'y introduire les engagements souscrits par les repreneurs. Les conseils d'administration des trois sociétés ont confirmé les engagements pris et ont approuvé les dispositions contenues dans les avenants, lesquels ont ensuite dûment été approuvés par décrets en Conseil d'État.

Par ailleurs, pour chacune des sociétés concessionnaires, en parallèle du cahier des charges de concession, les contrats de plan quinquennaux fixent les investissements à réaliser et les objectifs de niveau de service à atteindre sur des périodes de 5 ans, et, en contrepartie de ces aménagements, déterminent les hausses des tarifs des péages à mettre en œuvre sur la période.

Dans ce cadre, l'année 2013 a permis la conclusion des contrats de plan avec les sociétés APRR et AREA pour la période 2014-2018. Les sociétés Sanef et Cofiroute quant à elles possèdent un contrat de plan sur la période 2010-2014. Les sociétés ASF et Escota possèdent un contrat de plan sur la période 2012-2016.

2

ACTIVITÉ DES SOCIÉTÉS CONCESSIONNAIRES D'AUTOROUTES EN 2013

● *Personnel de maintenance à Senlis*

PRÉAMBULE SUR L'ACTUALITÉ DU SECTEUR AUTOROUTIER FRANÇAIS

Il faut souligner en préambule que le système autoroutier français, essentiellement fondé sur le principe de la concession de la construction et de l'exploitation des autoroutes (par lequel des sociétés concessionnaires sont chargées de la construction, de l'exploitation et de l'entretien des infrastructures, moyennant des recettes de péage qui sont affectées à la couverture des dépenses d'exploitation ainsi qu'à l'amortissement des emprunts nécessaires au financement des travaux de construction), a connu un profond bouleversement en 2006. Sur les huit sociétés d'économie mixte concessionnaires d'autoroutes qui ont eu historiquement recours au système de financement CNA pour leurs investissements, six ont été totalement privatisées. À l'issue du processus de privatisation initié en juillet 2005 et finalisé au premier trimestre 2006, le système autoroutier français est depuis constitué de dix-sept sociétés concessionnaires dont quinze au capital entièrement privé et deux sociétés d'économie mixte dont la majorité du capital est détenue par l'EPA « Fonds pour le développement d'une politique intermodale des transports dans le massif alpin ».

I Construction et exploitation ..... p 15

I Résultats financiers ..... p 17

I Perspectives d'évolution ..... p 17

● *Barrière de péage de Val-de-Loing sur l'A77*

ACTIVITÉ DES SOCIÉTÉS CONCESSIONNAIRES D'AUTOROUTES EN 2013
CONSTRUCTION ET EXPLOITATION
RÉSULTATS FINANCIERS / PERSPECTIVES D'ÉVOLUTION

● *Sainte-Menehould, ouvrier autoroutier*

I Construction et exploitation

Les quinze sociétés à capitaux privés sont :

- ASF et ESCOTA[4] ;
- APRR et AREA[5] ;
- Sanef et SAPN[6] ;
- la Compagnie financière et industrielle des autoroutes (Cofiroute) ;
- la Compagnie Eiffage du Viaduc de Millau (CEVM) ;
- la société de l'autoroute de liaison Seine-Sarthe (ALIS, concessionnaire de l'autoroute A28 entre Rouen et Alençon) ;
- la société Arcour (concessionnaire de l'autoroute A 19 entre Artenay et Courtenay) ;
- la société Adelac (concessionnaire de l'autoroute A 41 entre Annecy et Genève) ;
- la société A'liénor (concessionnaire de l'autoroute A 65 entre Langon et Pau) ;
- la société Alicorne (concessionnaire de l'autoroute A 88 entre Falaise et Sées) ;
- la société Atlandes (concessionnaire de l'autoroute A 63 entre Salles et Saint-Geours-de-Maremne) ;
- la société Albéa (concessionnaire de l'autoroute A 150 entre Ecalles-Alix et Barentin).

Les six premières sociétés (ex-SEMCA) sont les seules sociétés désormais privées à avoir recouru au système CNA pour financer leurs investissements ; leur encours historique de dette auprès de l'établissement s'élevait au 31 décembre 2013 à 7,590 Md€ (soit 84,63 % de l'encours total).

Conformément aux engagements pris lors de leurs ouvertures de capital respectives en mars 2002, novembre 2004 et mars 2005[7], les groupes ASF, APRR et Sanef sont sortis progressivement du dispositif CNA.

Ainsi, les groupes ASF/ESCOTA et APRR/AREA et Sanef/SAPN ne peuvent plus recourir aux emprunts CNA depuis respectivement fin 2005, fin 2008 et fin 2009.

Les neuf dernières sociétés privées n'ont jamais recouru au système de financement CNA.

Les deux dernières sociétés d'économie mixte concessionnaires d'autoroutes sont :

- la société Autoroutes et Tunnel du Mont-Blanc (ATMB) concessionnaire du tunnel du Mont-Blanc et de l'Autoroute Blanche (A 40) qui permet d'y accéder depuis la France ;
- la société française du Tunnel Routier du Fréjus (SFTRF), concessionnaire du tunnel routier du Fréjus et de l'autoroute de la Maurienne (A 43) qui permet d'y accéder depuis la France.

Ces deux SEMCA demeurent dans le paysage autoroutier concédé français et se financent via la CNA (1,378 Md€ d'encours historique de dette au 31 décembre 2013, soit 15,37 % de la dette totale de l'établissement).

Par ailleurs, interviennent également au sein du système routier et autoroutier français la Chambre de commerce et d'industrie du Havre, concessionnaire du Pont de Tancarville et du Pont de Normandie ainsi que les collectivités locales concédantes d'ouvrages d'art, dont les redevances sont fixées par décret en Conseil d'État (article L 153-5 du Code de la voirie routière).

4 Autoroutes du Sud de la France (maison mère) et Société des autoroutes Estérel, Côte d'Azur, Provence et Alpes (filiale).

5 Société des Autoroutes Paris-Rhin-Rhône (maison mère) et Société des autoroutes Rhône- Alpes (filiale).

6 Société des Autoroutes du Nord et de l'Est de la France (maison mère) et Société des Autoroutes Paris-Normandie (filiale).

7 Ces ouvertures de capital ayant en effet considérablement amélioré la structure financière des trois groupes, leur permettant ainsi de se financer directement sur le marché.

● *Opération de maintenance des feux d'affectation des voies au péage de Voiron (A48)*

● *Morainvilliers, panneau d'information*

I Sections nouvelles d'autoroutes mises en service en 2013

AR	SOCIÉTÉ	SECTION	LONGUEUR (KM)
A89	ASF	Balbigny-La Tour de Salvagny	53
A63	ATLANDES	Salles-Saint Geours de Maremme	104

En 2013, la circulation sur l'ensemble du réseau autoroutier concédé en service s'établit à 85,2 milliards de kilomètres parcourus, soit une hausse de +1,8 % par rapport à 2012.

Source : ASFA (Association professionnelle des sociétés françaises concessionnaires ou exploitantes d'autoroutes ou d'ouvrages routiers).

I Croissance annuelle du trafic sur le réseau « stable » des sociétés concessionnaires d'autoroutes liées à la CNA.

Moyenne mobile de janvier à décembre (en kilomètres parcourus)

ÉVOLUTION en %	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
ASF	4,7	1,75	3	0,5	1,9	3,2	- 1,5	1,3	2,0	0,5	- 1,6	0,8
ESCOTA			2	0,5	2,5	2,6	- 1,3	0,8	1,7	0,6	- 1,2	0,6
APRR	2,5	1,3	0,8	0,1	1,2	2,4	- 1,7	- 0,1	2,5	1,2	- 2,1	0,6
AREA	2	1,8	2,4	- 1,4	2,1	4,2	0,4	2,2	2,9	2,5	- 0,5	1,5
Sanef	3,5	1,1	2,2	2,3	1	2,9	- 1,4	- 0,8	1,7	1,8	- 2,3	0,3
SAPN	2,8	5,5	3	2,5	1,6	2,9	- 1,3	1,4	0,7	2,2	- 2,5	0,5
Moyenne Ex-SEMCA	**3,1**	**2,4**	**2,2**	**0,7**	**1,6**	**3**	**- 1,4**	**0,7**	**2,1**	**1,1**	**- 1,8**	**0,7**
Évolution des kilomètres parcourus sur les réseaux ATMB et SFTRF (en tenant compte des passages dans les tunnels alpins du Mont-Blanc et du Fréjus-côté France)								- 1,3	4,0	2,3	- 0,2	2,0
Évolution sur le réseau « stable » concédé total								0,7	2,0	1,1	- 1,8	0,7

Source 2013 : ASFA (Association professionnelle des sociétés françaises concessionnaires ou exploitantes d'autoroutes ou d'ouvrages routiers),
Le Trafic - Autoroutes concédées et ouvrages à péages / 2013.

● *Travaux de réparation de la glissière du terre-plein central (district de Mâcon)*

Résultats financiers

Recettes

Pour l'ensemble des SEMCA et ex-SEMCA liées à la CNA, le chiffre d'affaires total hors prestations de construction et hors taxes 2013 a atteint 7,1 milliards d'euros.

Il est en progression de 3 % par rapport à 2012.

Remboursements d'emprunts

Les remboursements d'emprunts se sont élevés à 1,391 milliards d'euros en 2013, ce qui confirme le désendettement progressif auprès de la CNA des différentes SEMCA.

Perspectives d'évolution

Sur les exercices futurs, et pour ce qui concerne les seules SCA privatisées début 2006 et les deux SEMCA tunnelières demeurant publiques, les perspectives sont les suivantes :

Les sociétés concessionnaires continuent à investir pour diminuer l'impact de l'autoroute sur les milieux naturels et améliorer la sécurité des usagers et de leurs agents.

Le volume d'investissements devrait traduire l'arrivée progressive à maturité du réseau autoroutier. Cependant, la démocratisation des nouvelles technologies pousse les sociétés concessionnaires à investir dans des systèmes d'exploitation toujours plus innovants afin d'améliorer la qualité de service.

Concernant les deux SEMCA tunnelières, ces sociétés sont en période de contrat de plan, ce qui leur permet d'avoir une bonne visibilité sur leurs investissements jusqu'en 2014 pour ATMB et jusqu'en 2016 pour la SFTRF.

Il est à noter que pour l'essentiel, les derniers grands chantiers de constructions neuves en cours ou à venir n'affecteront pas la CNA. Ces travaux, pour la plupart, devraient être réalisés par des sociétés ad hoc désignées à l'issue de procédures d'appel d'offres. Ces sociétés n'étant pas éligibles à la CNA, la réalisation de ces nouveaux projets ne devrait pas avoir d'impact sur l'encours de dette CNA qui devrait diminuer progressivement. Dans le même temps, le chiffre d'affaires des sociétés concessionnaires historiques devrait continuer à progresser du fait de l'augmentation des tarifs et ceci compte tenu de la légère reprise du trafic autoroutier constatée en 2013, afin d'assurer la couverture des charges d'intérêts et le remboursement de la dette contractée auprès de la CNA.

3

ACTIVITÉ DE LA CNA EN 2013

● *Montesson, personnel*

I Contexte économique et financier ..... p 20

I Politique d'emprunts ..... p 22

I Programme d'emprunts ..... p 22

I Gestion de la dette ..... p 23

Contexte économique et financier

La croissance mondiale est restée faible en 2013, autour de 3 %. L'environnement économique mondial se caractérise par une dynamique disparate. D'un côté, les économies émergentes sont confrontées à un ralentissement, parfois accentué par des tensions financières conséquentes à l'annonce, au printemps, de la modification à venir de la politique monétaire américaine. De l'autre, les pays développés voient leur croissance accélérer, la zone euro et la France sortant de récession au printemps. Comparativement aux cycles précédents, la reprise économique qui accompagne la sortie de crise reste faible en termes de commerce mondial et d'investissement productif. L'une des conséquences est une baisse des prix de matières premières qui réduit le revenu et par suite la demande des grands pays exportateurs (de nombreux pays émergents comme le Brésil et l'Afrique du Sud). Les économies qui ont été les plus dynamiques sur les derniers trimestres (États-Unis et Royaume-Uni) sont celles où les ménages peuvent profiter le plus des effets richesse.

La reprise s'est poursuivie aux États-Unis en 2013 avec une croissance qui s'établit à 1,9 %. Celle-ci a été largement tirée par la demande des ménages et le rebond du marché du logement. La croissance a toutefois été freinée par l'ajustement budgétaire (qui a coûté au moins 1 point de croissance), même si la fermeture temporaire des services fédéraux au début de l'automne a finalement été moins pénalisante qu'attendue. Dans ce contexte, le marché du travail s'est amélioré plus rapidement qu'escompté avec 2 186 000 créations d'emplois sur l'année et une baisse du taux de chômage à 7 %, un plus bas depuis fin 2008. Cet environnement a conduit la Fed a annoncé en décembre 2013 qu'elle réduirait progressivement le montant de ses achats de titres sur le marché dès janvier 2014. La politique monétaire continuera toutefois d'être accommodante (avec des taux directeurs maintenus proche de 0) alors que l'inflation reste faible, que le taux de participation ne cesse de reculer et que le taux d'utilisation des capacités de production est en deçà de sa moyenne de long terme.

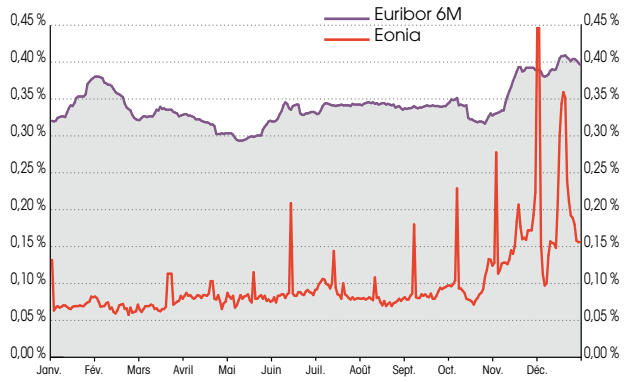
La croissance japonaise a bien résisté, en hausse de 1,7 % en 2013 après 1,4 % en 2012, malgré le ralentissement observé sur la zone asiatique, en Chine et en Inde notamment. L'économie a profité d'une politique monétaire très expansionniste suite à la décision de la BoJ de doubler son bilan en deux ans. Ces mesures ont entraîné un rebond de la consommation, les ménages bénéficiant pleinement des effets de richesse à travers la hausse des actifs immobiliers et boursiers. Parallèlement, l'inflation est revenue au plus haut depuis 2008 à 1,6 %. Mais la sortie de déflation reste à confirmer dans la mesure où la hausse des prix résulte largement de la dépréciation du Yen alors que la progression des salaires est restée très limitée et que la politique budgétaire deviendra restrictive en 2014.

La zone euro est « statistiquement » sortie de récession en 2013 avec une hausse du PIB au deuxième trimestre et au troisième trimestre. Cependant, le PIB a reculé de 0,4 % sur l'ensemble de l'année 2013 et une large part de l'amélioration est due à un allégement de la pression fiscale avec un calendrier de retour à l'équilibre qui a été assoupli pour la plupart des pays. Parallèlement, le rebond des exportations est resté modeste alors que la demande en provenance des pays émergents a été moins forte qu'anticipée. Dans ce contexte, la consommation est en baisse et le taux de chômage a poursuivi sa hausse pour atteindre un plus haut historique à 12 %. Les divergences entre pays ne se sont que marginalement estompées avec une poursuite de la surperformance de l'Allemagne mais également de la récession en Espagne et en Italie (où le PIB a reculé de 1,3 % et 1,8 % en 2013). La politique très accommodante de la BCE qui a maintenu un biais baissier et laissé la porte ouverte à de nouvelles mesures non conventionnelles, a permis de réduire les primes de risque sur les pays périphériques de la zone euro. Toutefois, la transmission de la politique monétaire à l'économie réelle reste très imparfaite, avec une poursuite de la baisse de l'encours de crédit tant à destination des entreprises que des ménages. Dans cet environnement, l'inflation a nettement reculé pour ressortir à 0,8 % l'an fin 2013. La faiblesse de la croissance nominale accroît la contrainte sur les politiques budgétaires avec des taux d'endettement qui continuent de s'accroître.

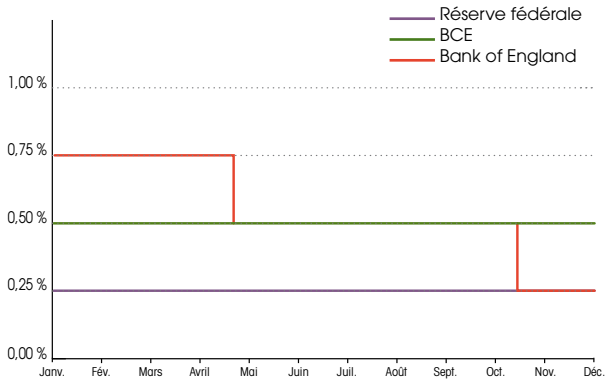
La reprise a été très modeste en France en 2013 avec une croissance qui devrait ressortir à 0,2 % après 0 % en 2012. Cette croissance est restée tirée par la dépense publique alors que l'investissement a accentué son recul (- 2,2 %) suite à un fort ajustement de l'investissement des ménages (- 3,7 % soit la plus forte baisse depuis 2008). La situation du marché du travail a continué de se dégrader (recul de 112 000 postes). Enfin, le commerce extérieur a contribué négativement à la croissance alors que la France a continué de perdre des parts de marché.

L'année 2013, marquée par une réduction du risque européen et une expansion de la liquidité, a été très positive pour l'ensemble des marchés d'actifs des zones développées. Les actions américaines ont progressé de 26 % sur l'année pour atteindre des plus hauts historiques alors que les actions européennes ont gagné 15 %. Les primes de risque se sont réduites à la fois sur le crédit et sur les souverains périphériques européens. Alors que les banques domestiques sont les principaux détenteurs d'obligations d'État dans les pays périphériques, la politique de la BCE visant à refinancer de façon illimitée les banques a réduit considérablement le risque de liquidité sur cette classe d'actifs. Le retour de l'appétit pour le risque, l'amélioration des perspectives économiques et l'anticipation d'un ralentissement des achats de la Fed en 2014 ont pesé sur les marchés d'obligations d'état les moins risqués. Le 10 ans allemand s'est ainsi tendu de 50 pb sur l'année pour revenir à 1,90 %. Le 10 ans français a évolué dans son sillage pour s'établir fin 2013 à 2,55 %. Malgré une divergence de biais dans les politiques monétaires, l'euro-dollar s'est apprécié de façon continue tout au long de 2013 pour s'établir autour de 1,37.

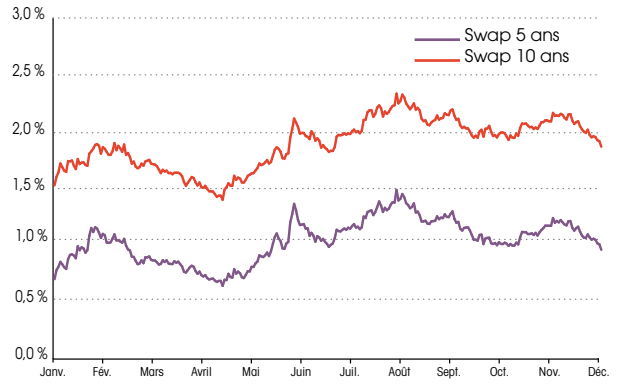
I Évolution des taux courts interbancaires en 2013



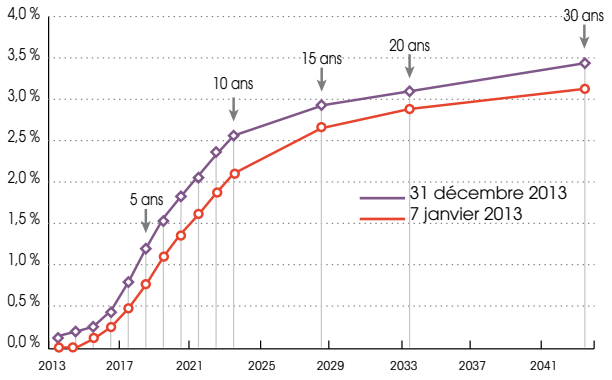
I Évolution des taux directeurs en 2013



I Évolution des taux de swap en 2013

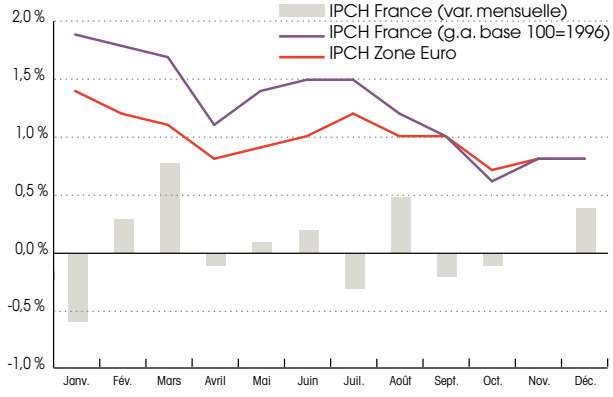


I Taux des emprunts d'État français en 2013



I Évolution du change EUR/USD en 2013

I Évolution de l'inflation en France et en zone euro en 2013



Politique d'emprunts

Le financement des investissements autoroutiers est réalisé par la CNA essentiellement sur le marché obligataire; par ailleurs, des accords de financement pluri-annuels ont été conclus avec la Banque européenne d'investissement pour le financement partiel de projets autoroutiers ou de programmes de travaux d'amélioration sur le réseau existant.

Afin de répondre au souhait des SCA de lisser l'échéancier de leur dette en fonction de leurs capacités de remboursement, la CNA est amenée à émettre sur des durées relativement longues. Le montant des émissions est déterminé par addition des besoins de financement de plusieurs SCA.

Le marché naturel de la CNA, compte tenu de l'activité des sociétés financées, est le marché de l'euro. Les emprunts sont lancés à destination des investisseurs professionnels sans appel public à l'épargne. Ils font l'objet de cotations en Bourse sur Euronext ; les emprunts sous format juridique international sont également cotés à Luxembourg.

Dans le but d'améliorer la liquidité sur le marché secondaire, la CNA construit des lignes de référence par le biais d'abondements successifs.

Ainsi, en 2002, la CNA a émis en une seule fois un emprunt d'un encours d'un milliard d'euros sur la maturité 2017 et a abondé la ligne 2014 portée ainsi à un milliard d'euros. En 2003, la CNA a émis un emprunt obligataire d'un encours de 500 millions d'euros sur la maturité 2018, abondé de 450 M€ en 2004, 300 M€ en 2005, 429 M€ en 2006, 124 M€ en 2007, 133,6 M€ en 2008 et enfin 55,4 M€ en 2009 portant à 1,992 Md€ l'encours sur cette échéance. Enfin, l'emprunt obligataire émis en 2005 à hauteur de 336,26 M€ sur la maturité 2025 fait l'objet d'abondements réguliers depuis 2011 et présente aujourd'hui un encours proche de 600 M€.

Au total, la CNA dispose donc à ce jour de trois lignes d'un encours supérieur ou égal à un milliard d'euros.

Il résulte également de cette politique d'émission que la CNA présente une seule ligne par maturité à partir de 2014.

Il convient de préciser qu'une limite à la taille des lignes est constituée naturellement par la capacité annuelle de remboursement des sociétés financées par la CNA. Par ailleurs, dans la mesure du possible, les nouvelles lignes présentent un minimum d'encours de l'ordre de 500 millions d'euros.

L'encours de dette obligataire est majoritairement à taux fixe. Cependant, une variabilisation d'une partie de la dette est obtenue via des contrats d'échanges de taux d'intérêt conclus lors de l'émission de certains emprunts.

Programme d'emprunts

Le montant des emprunts à émettre en 2013 pour le compte des sociétés concessionnaires d'autoroutes s'est élevé à 167 millions d'euros se répartissant entre :

- **147 millions d'euros levés sur le marché obligataire euro par assimilation à la souche existante juillet 2025 ;**
- **20 millions d'euros sous la forme d'un prêt souscrit auprès de la Banque européenne d'investissement.**

Emprunt obligataire

Cette opération a été lancée le 29 janvier 2013, conformément aux besoins exprimés par la société concessionnaire d'autoroutes bénéficiaire.

Le contexte financier présentait les caractéristiques suivantes :

Suite à la mise en place de politiques monétaires non conventionnelles par la BCE, notamment depuis mi-2012 un programme d'achats de titres publics (Outright Monetary Transactions) par le Mécanisme Européen de Stabilité (MES), le marché obligataire européen s'est fortement détendu et les niveaux de refinancement des dettes souveraines se sont fortement réduits.

Dans un contexte où l'on constate un regain de confiance des investisseurs, la dégradation de la France en fin d'année par l'agence de notation Moody's (dans le sillage de S&P début 2012), largement anticipée par le marché, n'a pas eu d'impact majeur.

Le segment des souverains, supranationaux et agences d'État fait partie des crédits recherchés. De plus, le couple rendement/risque français à la faveur des investisseurs. Les taux des OAT atteignaient un niveau historiquement bas, avec un rendement de 2,10 % à 10 ans et 2,30 % à 12 ans début janvier 2013.

Dans ce contexte, l'emprunt a été émis sur le marché international sous la forme d'une tranche de 147 millions d'euros assimilable à la ligne CNA 3,75 % 2025 émise en juillet 2005 d'un montant de 451,26 millions d'euros. Cette opération porte l'encours de cette ligne à 598,26 millions d'euros, augmentant ainsi la liquidité du titre.

Le lancement de l'emprunt est intervenu le 29 janvier, assorti d'un taux de rendement de 2,625 % calculé par équivalence à 11,5 points de base au-dessus du taux d'interpolation de la courbe des OAT 4,25 % 2023 et 6,00 % 2025, soit 2,51 %. La direction de l'opération a été confiée à SG Cib dans le cadre d'une consultation lancée le 21 janvier 2013.

Le prix de vente aux investisseurs correspondant au taux de rendement pour l'investisseur de 2,61 % s'établissait à 111,9025 % du nominal, avec un coupon couru de 2,39383562 % à la date de règlement fixée au 5 mars 2013.

Emprunt obligataire euro

MARS 2013 – JUILLET 2025

Montant : 147 000 000 €

Taux : fixe

Durée : 12 ans et 132 jours

Amortissement : in fine au pair le 15 juillet 2025

Cotations : Paris

Taux nominal : 3,75 %

Taux actuariel : 2,61 %

Marge par rapport à la courbe des OAT : 10 pb

Prix d'émission : 111,9025 %

Commissions : 0,175 %

Coût émetteur : 111,7275 %

Prix de souscription : 114,296335 % dont 2,393835 % de coupon couru

Date de jouissance : 15 juillet 2012

Date de règlement : 5 mars 2013

Date de paiement des intérêts annuels : 15 juillet

Direction de l'émission : Société Générale

Emprunt auprès de la BEI

Le 24 avril 2013, en accord avec la société bénéficiaire, la CNA a sollicité un premier tirage de 20 M€ en date de versement du 13/05 sur la ligne de financement souscrite auprès de la BEI le 8 avril 2013; ce prêt a été conclu aux conditions suivantes :

- durée totale: 12 ans ;
- remboursement : in fine ;
- périodicité : semestrielle ;
- taux : 0,523% révisable le 13 mai 2016.

Les prêts consentis par la CNA aux sociétés d'économie mixte concessionnaires d'autoroutes sont assortis des mêmes conditions et des mêmes échéances que les emprunts CNA qui les ont financés. Le tableau ci-dessous précise le détail des prêts par société et par nature des ressources.

EMPRUNTS 2013 (en millions d'euros)	ATMB	SFTRF	TOTAL
Obligataire 3,75 %	-	147	147
Contractuel BEI	-	20	20
TOTAL	**-**	**167**	**167**

I Gestion de la dette

Afin de diversifier ses sources de financement et d'avoir une plus grande souplesse dans la disponibilité de ses ressources, la CNA a sollicité en 2012 la mise en place d'une ligne pluriannuelle de financement par la BEI.

Un contrat de financement a été conclu entre la CNA et la BEI le 8 avril 2013 aux conditions suivantes :

- Montant : 120 M€
- Période de tirage : 36 mois
- Nombre de tranches : 6
- Montant minimum d'une tranche : 15 M€
- Amortissement d'une tranche : amortissable / in fine
- Maturité d'une tranche : 12 à 20 ans max
- Type de taux par tranche : fixe / variable / révisable au choix de l'emprunteur

Au 31 décembre 2013, la dette de la CNA s'élevait à 9,093 milliards d'euros (en valeur actualisée) avec un taux moyen pondéré de 4,89 % et une durée moyenne de 3,69 ans (contre respectivement 10,311 milliards d'euros, 5,04 % et 3,69 ans au 31 décembre 2012).

Structure de la dette par type de taux d'intérêt :

- 83, 01 % à taux fixe ;
- 7,53 % à taux révisable (tous les 4, 5 ou 6 ans) ;
- 1,47 % à taux variable (indexation sur le TAG ou l'EURIBOR) ;
- 7,98 % indexées sur l'inflation.

4

ÉLÉMENTS FINANCIERS 2013

● *Montesson, personnel*

A • Comptes de l'exercice 2013

I Bilan au 31/12/2013 ..... p 26
I Compte de résultat au 31/12/2013 ..... p 28
I Annexe au 31/12/2013 ..... p 30

B • Informations complémentaires

I Les emprunts ..... p 32
I Les prêts ..... p 38
I Montant des bilans ..... p 41

I BILAN AU 31 DÉCEMBRE 2013

ACTIF (en euros)	REF. NOTE	MONTANT 31/12/2013	MONTANT 31/12/2012	MONTANT 31/12/2011
ACTIF IMMOBILISÉ				
IMMOBILISATIONS FINANCIÈRES	3.1	9 354 530 944,42	10 633 007 960,88	11 887 882 591,23
Prêts directs aux Sociétés concessionnaires d'autoroutes		9 090 907 929,89	10 311 690 031,98	11 544 219 591,34
Intérêts courus		263 623 014,53	321 317 928,90	343 662 999,89
	Total I	**9 354 530 944,42**	**10 633 007 960,88**	**11 887 882 591,23**
ACTIF CIRCULANT				
CRÉANCES D'EXPLOITATION		2 354 116,37	2 447 181,31	2 239 040,68
Créances Clients et comptes rattachés	3.2	2 354 116,37	2 447 181,31	2 239 040,68
DISPONIBILITÉS		1 224 355,51	1 197 934,25	1 928 617,51
Compte-courant à la Caisse des Dépôts		1 223 730,08	1 134 802,65	1 082 385,00
Intérêts à recevoir		625,43	63 131,60	846 232,51
	Total II	**3 578 471,88**	**3 645 115,56**	**4 167 658,19**
ÉCARTS D'ACTIF	3.3	123 432 000,00	119 754 000,00	107 730 000,00
Écarts sur dettes indexées		123 432 000,00	119 754 000,00	107 730 000,00
	Total III	**123 432 000,00**	**119 754 000,00**	**107 730 000,00**
TOTAL GÉNÉRAL (I + II + III)		**9 481 541 416,30**	**10 756 407 076,44**	**11 999 780 249,42**

PASSIF (en euros)	REF. NOTE	MONTANT 31/12/2013	MONTANT 31/12/2012	MONTANT 31/12/2011
DETTES				
DETTES FINANCIÈRES	3.4	9 354 530 944,42	10 633 007 960,88	11 887 882 591,23
Emprunts obligataires		6 013 762 911,75	6 942 902 047,75	8 148 573 447,75
Intérêts courus		174 595 461,98	220 934 476,86	241 039 825,30
Intérêts contractuels		3 077 145 018,14	3 368 787 984,23	3 395 646 143,59
Intérêts courus		89 027 552,55	100 383 452,04	102 623 174,59
	Total I	**9 354 530 944,42**	**10 633 007 960,88**	**11 887 882 591,23**
DETTES D'EXPLOITATION	3.5	3 578 471,88	3 645 115,56	4 167 658,19
Dettes fournisseurs et comptes rattachés		625,43	63 131,60	847 539,65
Autres dettes		3 577 846,45	3 581 983,96	3 320 118,54
	Total II	**3 578 471,88**	**3 645 115,56**	**4 167 658,19**
ÉCARTS D'ACTIF	3.6	123 432 000,00	119 754 000,00	107 730 000,00
Écarts sur dettes indexées		123 432 000,00	119 754 000,00	107 730 000,00
	Total III	**123 432 000,00**	**119 754 000,00**	**107 730 000,00**
TOTAL GÉNÉRAL (I + II + III)		**9 481 541 416,30**	**10 756 407 076,44**	**11 999 780 249,42**

ENGAGEMENTS HORS BILAN

OPÉRATION D'ÉCHANGE D'EMPRUNTS	REF. NOTE	MONTANT 31/12/2013	MONTANT 31/12/2012	MONTANT 31/12/2011
DE TAUX D'INTÉRÊT	**4.**			
Euros à recevoir (contre euros à livrer)		150 000 000,00	150 000 000,00	165 000 000,00
Euros à livrer (contre euros à recevoir)		150 000 000,00	150 000 000,00	165 000 000,00

La référence note renvoie au paragraphe de l'annexe.

I COMPTE DE RÉSULTAT AU 31 DÉCEMBRE 2013

CHARGES (en euros)	REF. NOTE	MONTANT 31/12/2013	MONTANT 31/12/2012	MONTANT 31/12/2011
CHARGES D'EXPLOITATION				
AUTRES ACHATS ET CHARGES EXTERNES		2 091 926,04	2 195 151,88	2 343 322,08
Rénumérations intermédiaires	5.1	257 250,00	157 500,00	103 888,54
Annonces, études et réalisations publicitaires		21 352,10	22 658,48	35 392,78
Commissions de paiement de service financier	5.2	151 811,25	207 099,48	284 603,91
Remboursement à la CDC des frais de gestion	5.3	1 462 042,20	1 650 330,91	1 720 284,46
Prestations extérieures		199 470,49	157 563,01	199 152,39
	Total I	**2 091 926,04**	**2 195 151,88**	**2 343 322,08**
CHARGES FINANCIÈRES				
AUTRES CHARGES FINANCIÈRES		483 773 312,55	581 128 654,35	659 193 747,64
Intérêts des emprunts et avances		457 678 117,68	570 132 159,85	646 443 699,83
Versement des produits financiers aux SCA	5.4	26 095 194,87	10 996 494,50	12 750 047,81
	Total II	**483 773 312,55**	**581 128 654,35**	**659 193 747,64**
CHARGES EXCEPTIONNELLES				
Autres charges exceptionnelles		213,90	-	-
	Total III	**213,90**	**-**	**-**
TOTAL GÉNÉRAL (I + II + III)		**485 865 452,49**	**583 323 806,23**	**661 537 069,72**

A • COMPTES DE L'EXERCICE 2013

PRODUITS (en euros)	REF. NOTE	MONTANT 31/12/2013	MONTANT 31/12/2012	MONTANT 31/12/2011
PRODUIT D'EXPLOITATION				
PARTICIPATION DES SCA	5.5	2 091 926,04	2 195 151,88	2 343 322,08
- aux frais d'émission d'emprunts		363 347,26	208 002,54	193 837,32
- aux frais de gestion		1 728 578,78	1 987 149,34	2 149 484,76
	Total I	**2 091 926,04**	**2 195 151,88**	**2 343 322,08**
PRODUITS FINANCIERS				
INTÉRÊTS ET PRODUITS		457 678 743,11	570 195 291,45	647 291 239,48
Intérêts sur prêts		457 678 117,68	570 132 159,85	646 443 699,83
Intérêts bancaires		625,43	63 131,60	847 539,65
AUTRES PRODUITS FINANCIERS		26 094 569,44	10 933 362,90	11 902 508,16
Produits financiers divers		26 094 569,44	10 933 362,90	11 902 508,16
	Total II	**483 773 312,55**	**581 128 654,35**	**659 193 747,64**
PRODUITS EXCEPTIONNELS		**213,90**		
Autres produits exceptionnels		213,90	-	-
	Total III	**213,90**	**-**	**-**
TOTAL GÉNÉRAL (I + II + III)		**485 865 452,49**	**583 323 806,23**	**661 537 069,72**

La référence note renvoie au paragraphe de l'annexe.

Annexe au 31 décembre 2013

1. Cadre juridique

La CNA est un établissement public national à caractère administratif doté de la personnalité morale et de l'autonomie financière.

Elle est assujettie aux principes généraux de la comptabilité publique, est dotée d'un agent comptable et, conformément aux dispositions du décret de création, sa gestion administrative est assurée par la Caisse des dépôts sous le contrôle du Conseil d'administration de la CNA.

2. Principes comptables généraux

Les états financiers sont présentés conformément à l'instruction générale M-91 relative à la comptabilité des établissements publics nationaux à caractère administratif.

Les principes comptables ont été appliqués, à savoir :

- continuité de l'exploitation ;
- permanence des méthodes ;
- indépendance des exercices.

La méthode de base retenue est l'évaluation aux coûts historiques des éléments inscrits en comptabilité.

3. Méthodes appliquées aux principaux postes du bilan

Actif

3.1. Immobilisations financières
Le montant qui figure au bilan correspond aux prêts effectivement versés.

Les intérêts courus sont rattachés aux comptes de prêts pour leur montant couru et non échu calculé prorata temporis.

Chaque prêt est comptabilisé pour sa valeur brute, les commissions, primes et frais étant répercutés simultanément sur les SCA.

3.2. Créances Clients
Ce poste retrace principalement les résultats sur intérêts courus des opérations d'échanges d'emprunts à répercuter sur les SCA.

3.3. Écarts d'actif
Ce poste enregistre la perte sur indexation pour les emprunts obligataires indexés.
Du fait de la transparence de la CNA vis-à-vis des SCA, il n'est pas constitué au passif de provisions pour cette rubrique.

Passif

3.4. Dettes financières
Les emprunts sont enregistrés pour leur valeur de remboursement. Les intérêts courus des emprunts obligataires et contractuels sont calculés prorata temporis.

3.5. Dettes d'exploitation
Les dettes d'exploitation correspondent aux avances de trésorerie des SCA, à la répercussion sur ces dernières des résultats sur intérêts courus des opérations d'échanges d'emprunts et aux intérêts du compte des disponibilités courantes à reverser aux SCA.

3.6. Écarts de passif
Ce poste enregistre l'incidence sur les prêts aux SCA de l'indexation pour les emprunts obligataires indexés.

4. Engagements hors bilan

Opérations d'échanges d'emprunts
Elles concernent des opérations d'échange de taux d'intérêts à caractère de couverture.

Pour ces opérations, seuls les montants nominaux sont enregistrés lors de l'initiation des échanges.

5. Principaux commentaires sur le compte de résultat

Charges

5.1. Rémunérations d'intermédiaires
Ce poste comprend les commissions de placement relatives aux émissions obligataires sur les marchés français et étrangers.

5.2. Commissions de paiement de service financier
Elles sont destinées à régler aux teneurs de comptes-titres et aux intermédiaires financiers les commissions de service financier des emprunts obligataires relatives aux coupons échus et aux obligations amorties.

5.3. Remboursement à la CDC des frais de gestion
Ces frais représentent les prestations facturées par la Caisse des dépôts au titre de son concours à la gestion administrative, comptable et financière de l'établissement.

5.4. Versement des produits financiers aux SCA
Du fait de la transparence de la CNA vis-à-vis des SCA, l'établissement reverse à ces dernières les intérêts des fonds placés à la CDC et les produits financiers divers.

Produits

5.5. Participation des SCA
Les sociétés d'autoroutes participent au remboursement à la CNA de l'ensemble des charges d'exploitation et financières. Le résultat de l'exercice est par conséquent systématiquement égal à zéro.

I LES EMPRUNTS

I. RESSOURCES EMPRUNTÉES SUR LE MARCHÉ OBLIGATAIRE FRANÇAIS

CODE ISIN	DÉSIGNATION DE L'EMPRUNT	DATE DE JOUISSANCE	ÉCHÉANCE FINALE	PLACE DE COTATION*	TAUX %*	MONTANT NOMINAL	CAPITAL RESTANT DÛ	DEVISE
EMPRUNTS OBLIGATAIRES NON GARANTIS PAR L'ÉTAT								
FR0010212613	3,75 % 2005-2025 598,26 M EUR	15/07/2005	15/07/2025	FR	3,75	598 263 911,75	598 263 911,75	EUR

II. RESSOURCES EMPRUNTÉES AUPRÈS D'ORGANISMES FRANÇAIS

CODE ISIN	DÉSIGNATION DE L'EMPRUNT	DATE DE JOUISSANCE	ÉCHÉANCE FINALE	TAUX %*	MONTANT NOMINAL	CAPITAL RESTANT DÛ	DEVISE
	5,22 % 2002-2022 20 M EUR ATMB	28/03/2002	28/03/2022	5,22	20 000 000,00	9 000 000,00	EUR
	4,87 % 2004-2027 80,65 M EUR APRR	14/06/2004	01/07/2027	4,87	80 650 000,00	63 885 377,40	EUR

III. RESSOURCES EMPRUNTÉES SUR LE MARCHÉ INTERNATIONAL

CODE ISIN	DÉSIGNATION DE L'EMPRUNT	DATE DE JOUISSANCE	ÉCHÉANCE FINALE	PLACE DE COTATION*	TAUX %*	MONTANT NOMINAL	CAPITAL RESTANT DÛ	DEVISE
EMPRUNTS OBLIGATAIRES NON GARANTIS PAR L'ÉTAT								
FR0000494759	4,375 % 1999-2014 1000 M EUR	19/05/1999	19/05/2014	FR - LU	4,38	1 000 000 000,00	1 000 000 000,00	EUR
FR0000483133	6,00 % 2000-2015 700 M EUR	26/10/2000	26/10/2015	FR - LU	6,00	700 000 000,00	700 000 000,00	EUR
FR0000486706	CNAi 3,90 % 2001-2016 600 M EUR	25/07/2001	25/07/2016	FR - LU	4,70	723 432 000,00	723 432 000,00	EUR
FR0000488017	5,25 % 2002-2017 1000 M EUR	30/01/2002	30/01/2017	FR - LU	5,25	1 000 000 000,00	1 000 000 000,00	EUR
FR0000473217	4,50 % 2003-2018 1992,06 M EUR	28/03/2003	28/03/2018	FR - LU	4,50	1 992 067 000,00	1 992 067 000,00	EUR

** FR : PARIS / LU : LUXEMBOURG / CH : SUISSE / GB : LONDRES*

IV. RESSOURCES EMPRUNTÉES AUPRÈS D'ORGANISMES ÉTRANGERS. EMPRUNTS AUPRÈS DE LA BANQUE EUROPÉENNE D'INVESTISSEMENT

N° DE CONTRAT	DÉSIGNATION DE L'EMPRUNT	DATE DE VERSEMENT	ÉCHÉANCE FINALE	TAUX %	MONTANT NOMINAL	CAPITAL RESTANT DÛ	DEVISE
EMPRUNTS SANS GARANTIE DE L'ÉTAT							
17 632	7,80% 1994-2014 41,16 M EUR SFTRF	12/12/1994	01/12/2014	4,36	41 161 234,65	41 161 234,65	EUR
17 888	7,60% 1995-2015 106,71 M EUR SFTRF	28/04/1995	20/04/2015	3,22	106 714 312,07	106 714 312,07	EUR
8 249	6,59% 1995-2015 37,35 M EUR SFTRF	28/11/1995	20/11/2015	3,39	37 350 009,22	37 350 009,22	EUR
18 585	5,84% 1996-2015 106,71 M EUR SFTRF	15/04/1996	15/04/2015	2,71	106 714 312,07	106 714 312,07	EUR
19 000	5,67% 1996-2015 83,85 M EUR SFTRF	15/10/1996	15/10/2015	2,04	83 846 959,48	83 846 959,48	EUR
19 165	5,47% 1996-2015 13,26 M EUR SFTRF	09/12/1996	30/11/2015	1,86	13 263 064,50	13 263 064,50	EUR
19 347	5,08% 1997-2015 75,92 M EUR SFTRF	28/02/1997	30/11/2015	2,34	75 919 610,58	75 919 610,58	EUR
20 349	5,60% 1999-2014 60 M EUR ASF	10/12/1999	10/12/2014	5,60	60 000 000,00	60 000 000,00	EUR
20 350	5,60% 1999-2014 50 M EUR ASF	10/12/1999	10/12/2014	5,60	50 000 000,00	50 000 000,00	EUR
20 348	5,60% 1999-2014 50 M EUR ASF	10/12/1999	10/12/2014	5,60	50 000 000,00	50 000 000,00	EUR
20 338	4,65% 1999-2014 15 M EUR SANEF	15/12/1999	15/12/2014	4,44	15 000 000,00	15 000 000,00	EUR
20 813	6,09% 2000-2015 40 M EUR ASF	07/12/2000	07/12/2015	6,09	40 000 000,00	40 000 000,00	EUR
20 812	6,09% 2000-2015 30 M EUR ASF	07/12/2000	07/12/2015	6,09	30 000 000,00	30 000 000,00	EUR
20 821	6,02% 2000-2015 60 M EUR SANEF	14/12/2000	14/12/2015	6,02	60 000 000,00	60 000 000,00	EUR
20 826	5,98% 2000-2014 20 M EUR ESCOTA	14/12/2000	12/12/2014	5,98	20 000 000,00	20 000 000,00	EUR
20 347	6,02% 2000-2015 6 M EUR SAPN	14/12/2000	14/12/2015	6,02	6 000 000,00	6 000 000,00	EUR
20 816	EURIBOR 2000-2015 53 M ASF	15/12/2000	15/12/2015	0,41	53 000 000,00	53 000 000,00	EUR
20 347	EURIBOR 2000-2015 64 M EUR APRR	15/12/2000	15/12/2015	0,41	64 000 000,00	64 000 000,00	EUR
20 347	5,48% 2001-2016 13,5 M EUR SAPN	05/09/2001	05/09/2016	5,48	13 500 000,00	13 500 000,00	EUR
21 200	5,51% 2001-2016 30 M EUR ATMB	10/09/2001	10/09/2016	5,51	30 000 000,00	30 000 000,00	EUR
21 288	5,12% 2001-2016 56 M EUR SANEF	21/11/2001	21/11/2016	5,12	56 000 000,00	56 000 000,00	EUR
21 285	5,13% 2001-2016 22 M EUR ASF	21/11/2001	21/11/2016	5,13	22 000 000,00	22 000 000,00	EUR
21 286	5,13% 2001-2016 29 M EUR ASF	21/11/2001	21/11/2016	5,13	29 000 000,00	29 000 000,00	EUR
21 287	5,13% 2001-2016 24 M EUR ASF	21/11/2001	21/11/2016	5,13	24 000 000,00	24 000 000,00	EUR
20 347	5,07% 2001-2016 77 M EUR ASF	23/11/2001	23/11/2016	5,07	77 000 000,00	77 000 000,00	EUR
21 200	5,03% 2001-2016 11 M EUR ATMB	23/11/2001	23/11/2016	5,03	11 000 000,00	11 000 000,00	EUR

IV. RESSOURCES EMPRUNTÉES AUPRÈS D'ORGANISMES ÉTRANGERS. EMPRUNTS AUPRÈS DE LA BANQUE EUROPÉENNE D'INVESTISSEMENT

N° DE CONTRAT	DÉSIGNATION DE L'EMPRUNT	DATE DE VERSEMENT	ÉCHÉANCE FINALE	TAUX %	MONTANT NOMINAL	CAPITAL RESTANT DÛ	DEVISE
EMPRUNTS SANS GARANTIE DE L'ÉTAT							
21 505	6,15% 2002-2017 412,61 M EUR ASF	05/04/2002	05/04/2017	6,15	412 613 235,32	412 613 235,32	EUR
21 506	6,18% 2002-2015 142,74 M EUR ESCOTA	05/04/2002	05/04/2015	6,18	142 742 797,92	95 161 865,28	EUR
21 507	6,56% 2002-2016 459,11 M EUR SANEF	05/04/2002	05/04/2016	6,56	459 105 642,56	459 105 642,56	EUR
21 508	6,68% 2002-2016 186,36 M EUR SAPN	05/04/2002	05/04/2016	6,68	186 357 825,30	186 357 825,30	EUR
21 509	6,35% 2002-2017 453,55 M EUR APRR	05/04/2002	05/04/2017	6,35	453 551 569,71	453 551 569,71	EUR
21 200	3,80% 2002-2017 19 M EUR ATMB	16/10/2002	16/10/2017	2,22	19 000 000,00	19 000 000,00	EUR
20 347	3,77% 2002-2017 33,40 M EUR SANEF	22/10/2002	22/10/2017	4,10	33 400 000,00	33 400 000,00	EUR
20 347	3,94% 2002-2017 3,30 M EUR SAPN	22/11/2002	22/11/2017	4,07	3 300 000,00	3 300 000,00	EUR
21 775	3,83% 2002-2017 15,60 M EUR SANEF	06/12/2002	06/12/2017	4,07	15 600 000,00	15 600 000,00	EUR
21 775	3,83% 2002-2017 13,70 M EUR SAPN	06/12/2002	06/12/2017	4,07	13 700 000,00	13 700 000,00	EUR
21 821	EURIBOR 2002-2017 17 M EUR SANEF	16/12/2002	15/12/2017	0,40	17 000 000,00	17 000 000,00	EUR
21 775	3,48% 2003-2018 10 M EUR SAPN	12/11/2003	12/11/2018	4,50	10 000 000,00	10 000 000,00	EUR
21 775	3,48% 2003-2018 20 M EUR SANEF	12/11/2003	12/11/2018	4,50	20 000 000,00	20 000 000,00	EUR
21 775	3,48% 2003-2018 70 M EUR SANEF	12/11/2003	12/11/2018	4,55	70 000 000,00	70 000 000,00	EUR
21 775	0,523% 2013-2025 20 M EUR SFTRF	13/05/2013	13/05/2025	0,52	20 000 000,00	20 000 000,00	EUR

B • INFORMATIONS COMPLÉMENTAIRES

RÉCAPITULATIF DE L'ENCOURS DES EMPRUNTS AU 31 DÉCEMBRE 2013

TYPE D'EMPRUNTS	TYPE DE TAUX	TOTAL
EMPRUNTS OBLIGATAIRES		**6 013 762 911,75**
Taux fixe	5 290 330 911,75	
Indexe sur l'inflation *	723 432 000,00	
TOTAL EMPRUNTS OBLIGATAIRES	**6 013 762 911,75**	**6 013 762 911,75**
EMPRUNTS CONTRACTUELS		
EMPRUNTS AUPRÈS DE LA CDC-DFE		72 885 377,40
Taux fixe	72 885 377,40	
EMPRUNTS AUPRÈS DE LA BEI		3 004 259 640,74
Taux fixe	2 185 290 138,17	
Taux révisable	684 969 502,57	
Taux variable	134 000 000,00	
TOTAL EMPRUNTS CONTRACTUELS	**3 077 145 018,14**	**3 077 145 018,14**
TOTAL GÉNÉRAL	**9 090 907 929,89**	**9 090 907 929,89**

** La valorisation est réalisée sur la base du dernier coefficient d'indexation connu pour l'emprunt CNAI*

SITUATION DES OPÉRATIONS D'ÉCHANGES DE TAUX D'INTÉRÊTS AU 31 DÉCEMBRE 2013

TAUX DE RÉFÉRENCE	DEVISE	MONTANT
EURIBOR	EUR	115 000 000,00
EURIBOR	EUR	35 000 000,00
TOTAL		**150 000 000,00**

RÉSULTAT DES OPÉRATIONS D'ÉCHANGES DE TAUX D'INTÉRÊTS (en euros)

LIBELLÉ	2011	2012	2013
Charges	-	-	-
Produits	10 816 008,16	8 404 362,90	7 425 552,87
RÉSULTAT	10 816 008,16	8 404 362,90	7 425 552,87

B • INFORMATIONS COMPLÉMENTAIRES

SYNTHÈSE DES MOUVEMENTS DE L'EXERCICE 2013 (en millions d'euros)

	AU 31/12/2012			OPÉRATIONS DE L'EXERCICE			AU 31/12/2013		
	Solde historique	Écarts de conversion	Valeur bilan (A + B)	Réalisations	Amortisse-ments	Net annuel (D-E)	Indexations	Écarts de conversion	Valeur bilan (A+F+G+H)
	A	B	C	D	E	F	G	H	I
Emprunts obligataires	6 823	-	6 823	147	1 080	- 933	123	-	6 013
Emprunts contractuels	3 369	-	3 369	20	311	- 291	-	-	3 078
TOTAL GÉNÉRAL	**10 192**	**-**	**10 192**	**167**	**1 391**	**- 1 224**	**123**	**-**	**9 091**

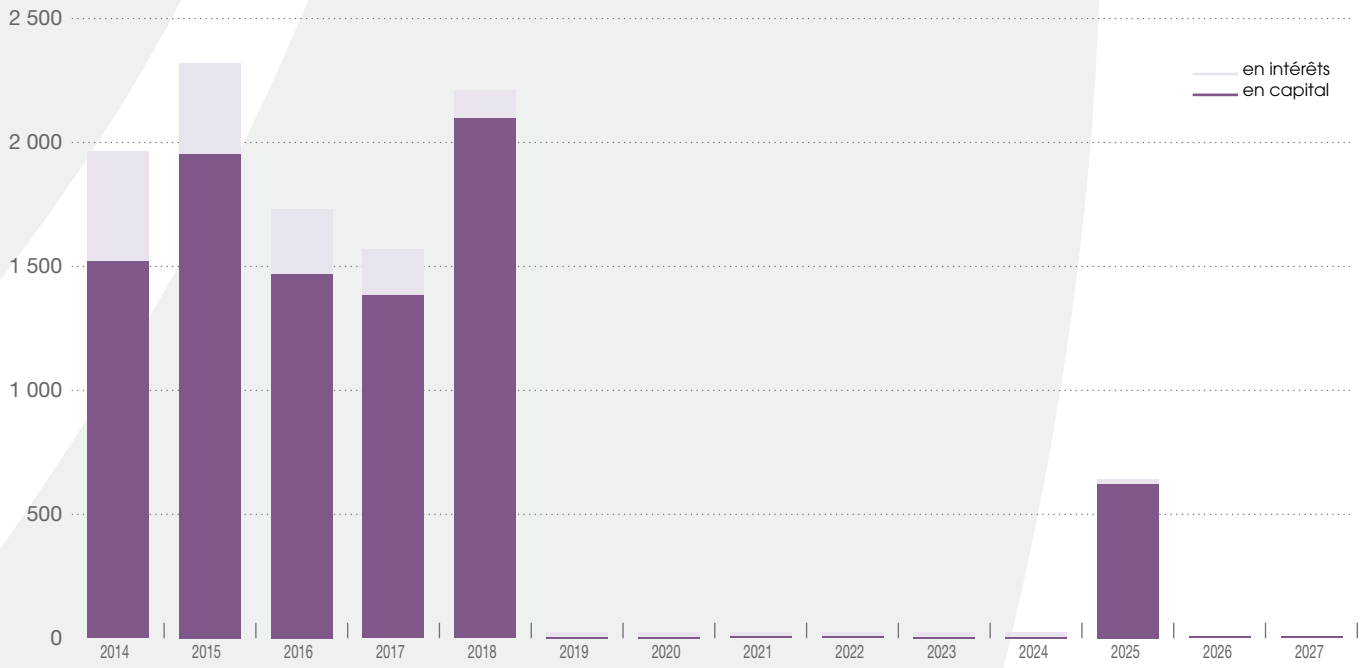
OPÉRATIONS D'ÉCHANGES DE TAUX D'INTÉRÊTS (hors bilan / en millions d'euros)

	AU 31/12/2012			OPÉRATIONS DE L'EXERCICE			AU 31/12/2013		
	Solde historique	Écarts de conversion	Valeur bilan (A + B)	Réalisations	Amortisse-ments	Net annuel (D-E)	Indexations	Écarts de conversion	Valeur bilan (A+F+G+H)
	A	B	C	D	E	F	G	H	I
Euros à recevoir (contre euros à livrer)	150	-	150	-	-	-	-	-	150
Euros à livrer (contre euros à recevoir)	150	-	150	-	-	-	-	-	150

ÉCHELONNEMENT DE LA DETTE COMPTE TENU DES ÉCHANGES DE TAUX D'INTÉRÊTS AU 31 DÉCEMBRE 2013 (en millions d'euros)

ANNÉE	EN CAPITAL	EN INTÉRÊTS
2014	1 517	448
2015	1 953	374
2016	1 473	266
2017	1 383	193
2018	2 097	119
2019	5	25
2020	5	25
2021	6	24
2022	6	24
2023	5	24
2024	5	24
2025	624	23
2026	6	1
2027	6	1
TOTAL	**9 091**	**1 571**

La valorisation est réalisée sur la base du dernier coefficient d'indexation connu pour l'emprunt CNAi.



I LES PRÊTS

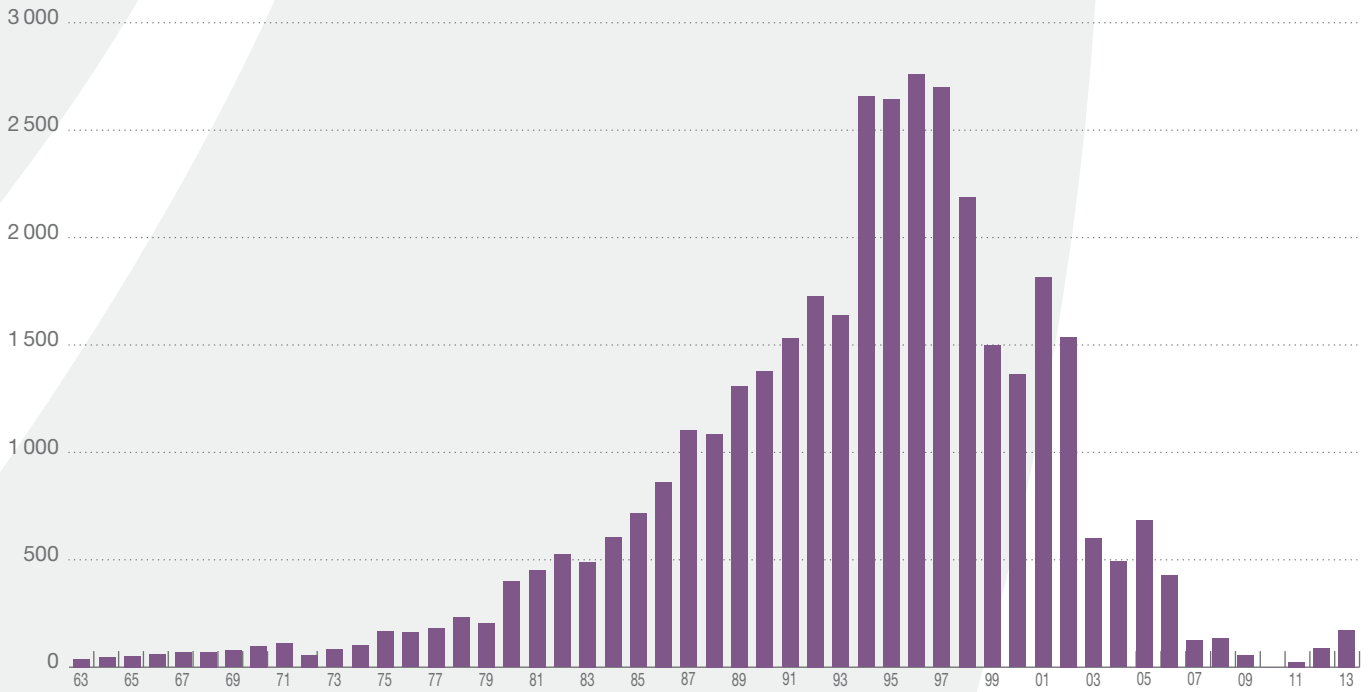
PRÊTS VERSÉS AUX SOCIÉTÉS CONCESSIONNAIRES D'AUTOROUTES DEPUIS L'ORIGINE (en millions d'euros)

ANNÉE	APRR	AREA	ASF	ATMB	ESCOTA	SANEF	SAPN	SFTRF	TOTAL
1963	19	-	10	-	-	5	4	-	**38**
1964	10	-	14	-	-	18	3	-	**45**
1965	13	-	17	-	-	22	-	-	**52**
1966	21	-	22	-	-	13	3	-	**59**
1967	15	-	30	-	8	11	4	-	**68**
1968	26	-	25	-	6	6	8	-	**71**
1969	38	-	17	-	6	9	7	-	**77**
1970	32	-	29	-	18	1	18	-	**98**
1971	6	-	38	-	34	22	10	-	**110**
1972	2	-	15	-	35	1	4	-	**57**
1973	-	-	43	-	28	4	8	-	**83**
1974	7	-	34	-	48	7	8	-	**104**
1975	13	-	59	-	63	26	8	-	**169**
1976	-	-	49	-	51	44	18	-	**162**
1977	22	-	74	-	34	45	8	-	**183**
1978	38	-	131	-	20	42	1	-	**232**
1979	39	-	150	-	13	4	-	-	**206**
1980	74	-	251	-	38	36	1	-	**400**
1981	74	-	272	-	29	75	3	-	**453**
1982	147	-	206	-	60	111	2	-	**526**
1983	233	-	73	-	67	107	9	-	**489**
1984	291	-	122	-	107	74	11	-	**605**
1985	260	17	166	-	107	146	19	-	**715**
1986	381	19	193	-	123	126	20	-	**862**
1987	403	120	210	-	117	222	30	-	**1 102**
1988	318	62	361	-	186	158	1	-	**1 086**
1989	379	156	421	-	249	105	-	-	**1 310**
1990	316	253	408	-	214	187	-	-	**1 378**
1991	406	299	400	-	175	250	-	-	**1 530**
1992	479	159	458	-	136	375	122	-	**1 729**
1993	500	59	366	-	115	336	236	25	**1 637**
1994	950	81	560	-	125	540	313	87	**2 656**
1995	627	92	711	58	127	375	434	220	**2 644**
1996	576	75	747	42	150	449	363	356	**2 758**
1997	731	98	705	56	151	315	270	372	**2 698**

PRÊTS VERSÉS AUX SOCIÉTÉS CONCESSIONNAIRES D'AUTOROUTES DEPUIS L'ORIGINE (en millions d'euros)

ANNÉE	APRR	AREA	ASF	ATMB	ESCOTA	SANEF	SAPN	SFTRF	TOTAL
1998	707	103	618	15	161	205	136	243	**2 188**
1999	397	74	686	-	89	34	83	135	**1 498**
2000	295	25	664	42	75	140	31	91	**1 363**
2001	347	32	1 162	121	35	103	13	-	**1 813**
2002	309	11	796	79	36	274	32	-	**1 537**
2003	300	-	-	50	-	220	30	-	**600**
2004	43	-	450	-	-	-	-	-	**493**
2005	38	-	300	12	-	-	-	336	**686**
2006	210	85	-	-	-	90	44	-	**429**
2007	7	17	-	-	-	75	25	-	**124**
2008	91	-	-	-	-	21	22	-	**134**
2009	-	-	-	-	-	55	-	-	**55**
2010	-	-	-	-	-	-	-	-	**0**
2011	-	-	-	-	-	-	-	25	**25**
2012	-	-	-	-	-	-	-	90	**90**
2013	-	-	-	-	-	-	-	167	**167**

ÉVOLUTION DES PRÊTS VERSÉS AUX SOCIÉTÉS CONCESSIONNAIRES D'AUTOROUTES DEPUIS L'ORIGINE (en millions d'euros)



B • INFORMATIONS COMPLÉMENTAIRES

ÉVOLUTION DE L'ENCOURS DES PRÊTS EN VALEUR HISTORIQUE PAR SCA (en millions d'euros)

SCA	31/12/2011		31/12/2012		31/12/2013	
	MONTANT	%	MONTANT	%	MONTANT	%
APRR	2 888	25,25 %	2 468	24,22 %	2 129	23,74 %
AREA	315	2,75 %	206	2,02 %	197	2,20 %
ASF	3 868	33,82 %	3 624	35,56 %	3 270	36,46 %
ATMB	291	2,54 %	235	2,31 %	194	2,16 %
ESCOTA	413	3,61 %	251	2,46 %	151	1,68 %
SANEF	1 637	14,31 %	1 553	15,24 %	1 392	15,52 %
SAPN	874	7,64 %	691	6,78 %	451	5,03 %
SFTRF	1 150	10,08 %	1 164	11,41 %	1 184	13,21 %
TOTAL	**11 436**	**100,00 %**	**10 192**	**100,00 %**	**8 968**	**100,00 %**

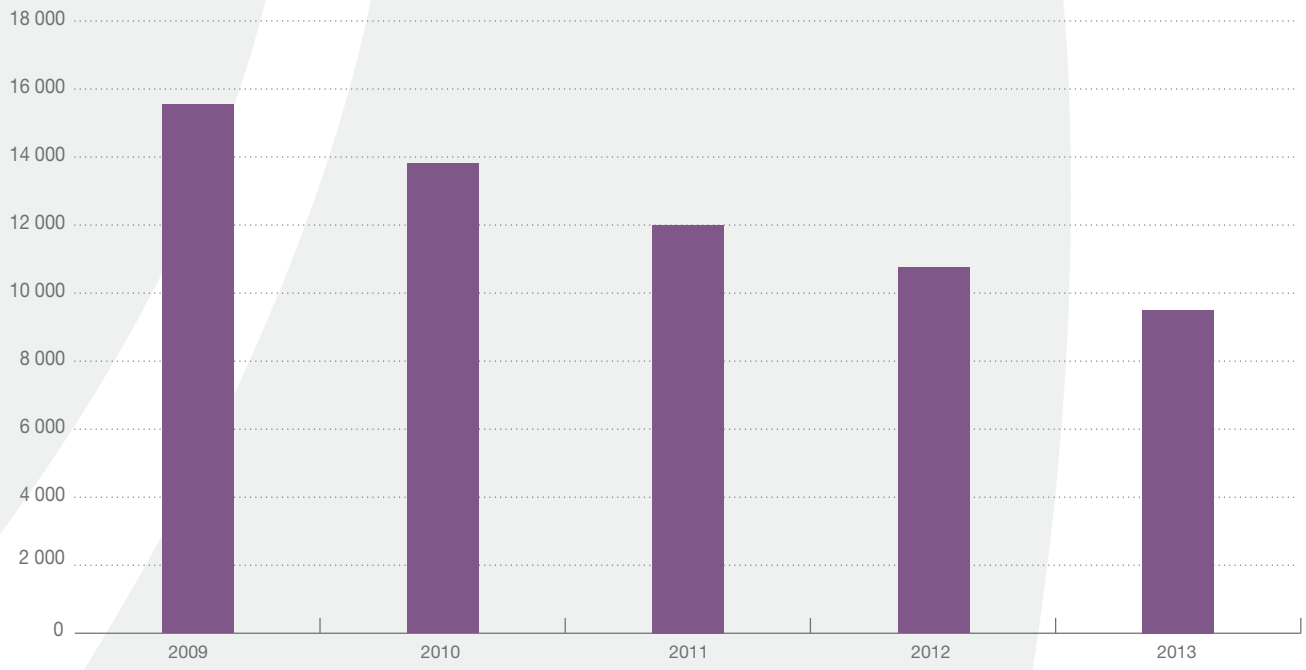
ÉTAT DE L'ACTIF IMMOBILISÉ DES PRÊTS (en millions d'euros)

SOLDE HISTORIQUE (A)		10 192
+ Indexation		120
	Solde au 31/12/2012 (A+B-C+D)	**10 312**
+ Versements (B)		167
- Amortissements (C)		- 1 391
+ Indexation (D)		123
	Solde au 31/12/2013 (A+B-C+D)	**9 091**

I MONTANT DES BILANS

AU 31 DÉCEMBRE (en millions d'euros)	2009	2010	2011	2012	2013
MONTANT	15 541	13 813	12 000	10 756	9 482
Pourcentage (*)	- 9,09	- 11,12	- 13,13	- 10,37	- 11,84

** Pourcentage d'augmentation par rapport à l'année précédente.*



5

TEXTES LÉGISLATIFS ET RÉGLEMENTAIRES

● *Viaducs du Crozet sur l'autoroute A51*

I CODE DE LA VOIRIE ROUTIÈRE

Loi n° 89-413 du 22 juin 1989
(Journal Officiel du 24 juin 1989)

Partie législative

O Titre II - voirie nationale

CHAPITRE II – Autoroutes -
Section 1 - Dispositions générales

Article L. 122-4

L'usage des autoroutes est en principe gratuit.

Toutefois, peuvent être concédées par l'État
soit la construction et l'exploitation d'une autoroute,
soit l'exploitation d'une autoroute, ainsi que la construction et l'exploitation de ses installations annexes telles qu'elles sont définies au cahier des charges.

La convention de concession et le cahier des charges sont approuvés par décret en Conseil d'État.

Ces actes peuvent autoriser le concessionnaire à percevoir des péages en vue d'assurer le remboursement des avances et des dépenses de toute nature faites par l'État et les collectivités ou établissements publics, l'exploitation et, éventuellement, l'entretien et l'extension de l'autoroute, la rémunération et l'amortissement des capitaux investis par le concessionnaire.

Partie réglementaire

Décret n° 89-631 du 4 septembre 1989 (Journal Officiel du 8 septembre 1989) reprenant les dispositions du décret n°63-585 du 20 juin 1963 portant création d'une Caisse nationale des autoroutes

O Titre II - voirie nationale

CHAPITRE II - Autoroutes
Section 2 - Dispositions financières
Sous-section 1 - Caisse nationale des autoroutes

Article R*. 122-6

La Caisse nationale des autoroutes est un établissement public national à caractère administratif doté de l'autonomie financière.

Article R*. 122-7

La Caisse nationale des autoroutes est chargée d'émettre des emprunts affectés au financement de la construction ou de l'aménagement des autoroutes donnant lieu à la perception

des péages et de répartir le produit de ces emprunts entre les collectivités ou sociétés ayant reçu la concession de la construction ou de l'exploitation d'autoroutes en application des dispositions de l'article L. 122.4.

Article R*. 122-8

La Caisse est administrée par un Conseil de huit membres qui comprend :

a) deux représentants du Ministre chargé de la voirie routière nationale ;

b) deux représentants du Ministre de l'économie et des finances ;

c) un représentant du Ministre de l'Intérieur ;

d) le Commissaire général au Plan ou son représentant désigné à titre permanent ;

e) le Directeur général de la Caisse des dépôts et consignations ou son représentant désigné à titre permanent ;

f) un président de société d'économie mixte concessionnaire d'autoroutes désigné par arrêté du Ministre chargé de la voirie routière nationale.

Le Président et le Vice-Président du Conseil d'administration, choisis parmi les membres de celui-ci, sont désignés par arrêté conjoint du Ministre de l'économie et des finances et du Ministre chargé de la voirie routière nationale.

En cas de partage égal des voix, le Président du Conseil d'administration a voix prépondérante.

Article R*. 122-9

Le Conseil d'administration règle les affaires de la Caisse. Il délibère notamment sur les points suivants :

a) budget et compte financier ;

b) montant et caractéristiques des emprunts à émettre ;

c) affectation du produit des emprunts ;

d) établissement des comptes annuels ;

Le Conseil d'administration se réunit sur convocation de son Président et au moins une fois par an.

Article R*. 122-10

Les ressources de la Caisse comprennent :

a) le produit des emprunts qu'elle émet avec l'autorisation du Ministre de l'économie et des finances ;

b) les sommes versées par les concessionnaires mentionnés à l'article R. 122-7 en vue d'assurer le service desdits emprunts et de couvrir les frais de fonctionnement de la Caisse ;

c) des ressources de trésorerie ;

Article R*. 122-11

La Caisse met le produit de ses emprunts à la disposition des concessionnaires d'autoroutes. Après accord du Ministre de l'économie et des finances et du Ministre chargé de la voirie routière nationale, les versements sont effectués sur ordre du Président du Conseil d'administration ou de toute personne mandatée par lui à cet effet.

Article R*. 122-12

Le Président du Conseil d'administration représente la Caisse en justice et dans tous les actes de la vie civile.

Il a la qualité d'ordonnateur.

Article R*. 122-13

Le fonctionnement financier et comptable de la Caisse est assuré dans les conditions prévues par le décret n° 62-1587 du 29 décembre 1962 portant règlement général sur la comptabilité publique selon les modalités définies ci-après.

Article R*. 122-14

Sous le contrôle du Conseil d'administration, la Caisse des dépôts et consignations assure la gestion administrative des opérations de la Caisse nationale des autoroutes dans les conditions fixées par une convention qui est conclue entre les deux établissements.

Article R*. 122-15

L'Agent comptable de la Caisse nationale des autoroutes est nommé par arrêté conjoint du Ministre de l'économie et des finances et du Ministre chargé de la voirie routière nationale.

Arrêté du 13 mars 2014 portant nomination à la présidence et à la vice-présidence du conseil d'administration de la Caisse nationale des autoroutes

NOR : TRAT1402934A

Par arrêté du ministre de l'économie et des finances et du ministre délégué auprès du ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche, en date du 13 mars 2014 :

M. Christophe Saintillan est nommé président du conseil d'administration de la Caisse nationale des autoroutes,

M. François Champarnaud est nommé vice-président du conseil d'administration de la Caisse nationale des autoroutes.

LE RÉSEAU AUTOROUTIER CONCÉDÉ

Juin 2014 - Source ASFA - Département communication - Reproduction autorisée sous licence

LE CONSEIL D'ADMINISTRATION
DE LA CAISSE NATIONALE DES AUTOROUTES
A APPROUVÉ LE RAPPORT D'ACTIVITÉ
ET LES ÉLÉMENTS FINANCIERS DE L'ANNÉE 2013
DANS SA SÉANCE DU 26 MARS 2014

LE PRÉSIDENT,
CHRISTOPHE SAINTILLAN

CRÉDITS PHOTOS
Couverture : Viaduc de Monestier-de-Clermont sur l'autoroute A5 - APRR
APRR : Xavier CHABERT, Alexis Chezière, Christophe Huret, La France vue du ciel Isère, Benoît Michou, Léonard de Serres
Sanef : Matteo, Claude Abron

CRÉATION/RÉALISATION
www.kazoar.fr

Caisse nationale des autoroutes

/ ÉTABLISSEMENT PUBLIC GÉRÉ PAR LA CAISSE DES DÉPÔTS

Siège social : 56, rue de Lille – 75007 Paris
N° SIREN : 180020034 – APE : 6492Z
Siège administratif : 15, quai Anatole France – 75356 Paris 07 SP
Téléphone : 01 58 50 83 87 – Télécopie : 01 58 50 05 66

/ SITE INTERNET : cna-autoroutes.fr