



RAPPORT ANNUEL 2014

CAISSE NATIONALE DES AUTOROUTES

ÉTABLISSEMENT PUBLIC GÉRÉ PAR LA CAISSE DES DÉPÔTS



LONGUEUR AU 31 DÉCEMBRE 2014
DU RÉSEAU DES AUTOROUTES CONCÉDÉES

9 048,1 km

DONT

7 359,8 km

CONCÉDÉES AUX SEMCA ET EX-SEMCA HISTORIQUES
LIÉES À LA CNA
(source ASFA)



SOMMAIRE

ENCOURS DES PRÊTS DE LA CNA
AU 31 DÉCEMBRE 2014
7,647 MILLIARDS D'EUROS

EMPLACEMENT CARTE

1	<u>PRÉSENTATION GÉNÉRALE DE LA CNA AU SEIN DU SECTEUR AUTOROUTIER FRANÇAIS</u>	4
	Organisation et missions	7
	Modalités de financement	7
	Historique	8
2	<u>ACTIVITÉ DES SOCIÉTÉS CONCESSIONNAIRES D'AUTOROUTES EN 2014</u>	12
	Construction et exploitation	15
	Résultats financiers	17
	Perspectives d'évolution	17
3	<u>ACTIVITÉ DE LA CNA EN 2014</u>	18
	Contexte économique et financier de l'année 2014	20
	Politique d'emprunts	22
	Programme d'emprunts	22
	Gestion de la dette	23
4	<u>ÉLÉMENTS FINANCIERS POUR 2014</u>	24
5	<u>TEXTES LÉGISLATIFS ET RÉGLEMENTAIRES</u>	42



CONSEIL D'ADMINISTRATION

AU 23 MARS 2015

LE MOT DU PRÉSIDENT

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 des finances et des comptes publics

ADMINISTRATEURS

- **M. GILLES ORZONI,**
représentant le ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie
- **M. FRANCK LIRZIN**
représentant le ministère des finances et des comptes publics
- **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

En 2014, la CNA a levé 70 M€ de dette afin d'assurer le financement des sociétés concessionnaires d'autoroutes. Dans le même temps, elle remboursait plus de 1,5 Md€ de titres arrivés à échéance.

La décroissance de la dette de l'établissement s'est donc poursuivie en 2014, l'encours s'établissant à 7,65 Md€ en fin d'année soit à son niveau fin de la décennie 80.

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 quatrième fois depuis son émission en juillet 2005 sa ligne «3,75%-2025» à hauteur de 45 M€ portant ainsi son encours à 643,26 M€.

Par ailleurs la CNA a également sollicité un second tirage de 25 M€ sur la ligne de financement de 120 M€ (consommée désormais à hauteur de 45 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 17 % de la dette totale au 31 décembre 2014, 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 près de 1,7 Md€ en moyenne annuelle d'ici fin 2018.

CHRISTOPHE SAINTILLAN



01



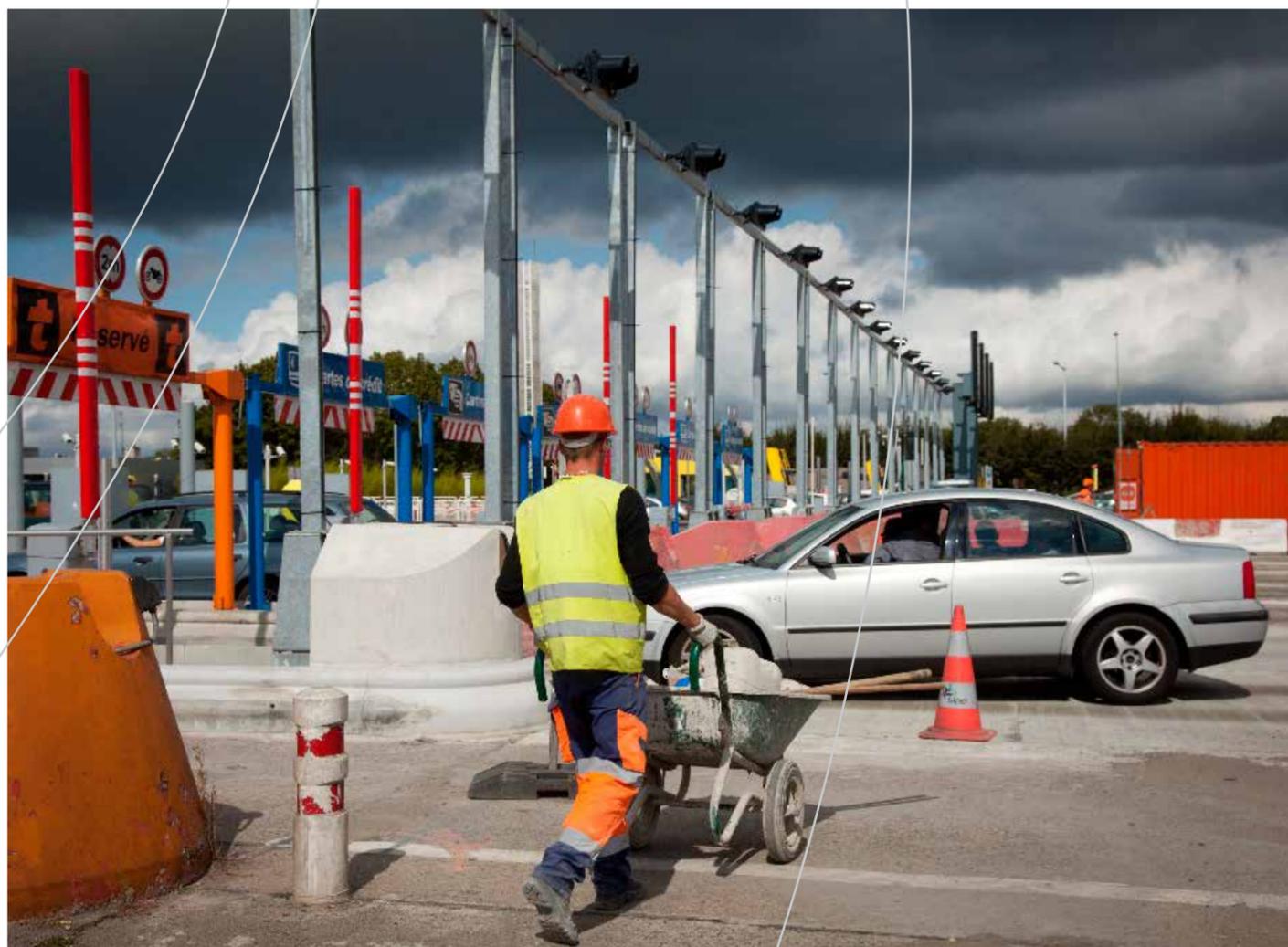
PRÉSENTATION GÉNÉRALE DE LA CNA AU SEIN DU SECTEUR AUTOROUTIER FRANÇAIS EN 2014



7
ORGANISATION ET MISSIONS
MODALITÉS DE FINANCEMENT
8
HISTORIQUE



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



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 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 révision de la perspective de la France, *Standard and Poor's* a confirmé le 14 octobre 2014 la note à long terme de la CNA à AA mais a révisé sa perspective de stable à négative. Suite à la dégradation de la note de la France, le rating de la CNA a été dégradé à AA avec perspective stable le 17 décembre 2014 par *Fitch Ratings*.



PRÉSENTATION GÉNÉRALE DE LA CNA HISTORIQUE

1955-1969

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 (ACOBBA) ;
- 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 1^{er} janvier 1991, la société de l'autoroute de la Côte-Basque (ACOBBA) 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'utilisateur, 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 « Travaux¹ » remplacée en 2004 par la directive « Marchés² » 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 bénéficiaient (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.

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.

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, les sociétés Sanef et Cofiroute possèdent un contrat de plan sur la période 2010-2014, les sociétés ASF et Escota sur la période 2012-2016, et les sociétés APRR et AREA pour la période 2014-2018.



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.



02



ACTIVITÉ DES SOCIÉTÉS CONCESSIONNAIRES D'AUTOROUTES EN 2014



15
CONSTRUCTION ET EXPLOITATION

17
RÉSULTATS FINANCIERS
PERSPECTIVES D'ÉVOLUTION

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».



ACTIVITÉ DES SOCIÉTÉS CONCESSIONNAIRES D'AUTOROUTES EN 2014 CONSTRUCTION ET EXPLOITATION RÉSULTATS FINANCIERS • PERSPECTIVE D'ÉVOLUTION



CONSTRUCTION ET EXPLOITATION

LES QUINZE SOCIÉTÉS À CAPITAUX PRIVÉS SONT :

- la Société de l'autoroute Estérel / Côte-d'Azur, Alpes (ESCOTA) ASF et ESCOTA⁴ ;
- APRR et AREA⁵ ;
- Sanef et SAPN⁶ ;
- 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 Adelaç (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 2014 à 6,216 Md€ (soit 82,65 % de l'encours total).

Conformément aux engagements pris lors de leurs ouvertures de capital respectives en mars 2002, novembre 2004 et mars 2005⁷, 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 :

- 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 (1,305 Md€ d'encours historique de dette au 31 décembre 2014, soit 17,35 % 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.

SECTIONS NOUVELLES D'AUTOROUTES MISES EN SERVICE EN 2014

Aucune nouvelle section d'autoroute n'a été mise en service en 2014.

ÉVOLUTION DU TRAFIC ENTRE 2013 ET 2014

En 2014, la circulation sur l'ensemble du réseau autoroutier concédé en service s'établit à 87,3 milliards de kilomètres parcourus, soit une hausse de +2,4 % par rapport à 2013. (Source ASFA)

CROISSANCE ANNUELLE DU TRAFIC SUR LE RÉSEAU « STABLE » DES SOCIÉTÉS CONCESSIONNAIRES D'AUTOROUTES LIÉES À LA CNA

ÉVOLUTION en %	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
ASF	1,75	3	0,5	1,9	3,2	-1,5	1,3	2,0	0,5	-1,6	0,8	2,1
ESCOTA		2	0,5	2,5	2,6	-1,3	0,8	1,7	0,6	-1,2	0,6	1,5
APRR	1,3	0,8	0,1	1,2	2,4	-1,7	-0,1	2,5	1,2	-2,1	0,6	1,6
AREA	1,8	2,4	-1,4	2,1	4,2	0,4	2,2	2,9	2,5	-0,5	1,5	1,8
Sanef	1,1	2,2	2,3	1	2,9	-1,4	-0,8	1,7	1,8	-2,3	0,3	2,4
SAPN	5,5	3	2,5	1,6	2,9	-1,3	1,4	0,7	2,2	-2,5	0,5	2,4
Moyenne Ex-SEMCA	2,4	2,2	0,7	1,6	3	-1,4	0,7	2,1	1,1	-1,8	0,7	2,0

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)	4,0	2,3	-0,2	2,0	2,1
Évolution sur le réseau « stable » concédé total	2,0	1,1	-1,8	0,7	2,0

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 2014 a atteint 7,4 milliards d'euros.

Il est en progression de 3 % par rapport à 2013.

REMBOURSEMENTS D'EMPRUNTS

Les remboursements d'emprunts se sont élevés à 1,516 milliards d'euros en 2014, ce qui confirme le désendettement progressif auprès de la CNA des différentes sociétés concessionnaires.

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, la SFTRF est actuellement en période de contrat de plan, ce qui permet d'avoir une bonne visibilité sur ses investissements jusqu'en 2016 tandis que la société ATMB a vu son contrat s'achever fin 2014 et est actuellement en négociation avec l'État en vue de la conclusion d'un nouveau contrat pour la période 2015-2019.

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 reprise de 2,0 % du trafic autoroutier constatée en 2014, afin d'assurer la couverture des charges d'intérêts et le remboursement de la dette contractée auprès de la CNA.



03



ACTIVITÉ DE LA CNA EN 2014



20
CONTEXTE ÉCONOMIQUE ET FINANCIER

22
POLITIQUE D'EMPRUNTS
PROGRAMME D'EMPRUNTS

23
GESTION DE LA DETTE

CONTEXTE ÉCONOMIQUE ET FINANCIER

La croissance mondiale a été moins forte qu'attendue avec une performance à la baisse des pays émergents. La réorientation de la croissance chinoise vers un modèle soutenu par la demande domestique s'est traduite par un PIB en baisse à 7,3 % (un plus bas depuis 2009), et une moindre demande de matières premières, contribuant au ralentissement des échanges mondiaux de biens. Dans ce contexte, l'OPEP n'a pas réduit ses quotas de production ce qui a amplifié la baisse des prix du pétrole qui se sont réduits de moitié. Les pays exportateurs de matières premières ont également fortement souffert au second semestre suite à l'amplification de la récession en Russie et à la chute de la production au Brésil. Finalement, la croissance a été tirée par les États-Unis et le Royaume-Uni où les ménages ont profité de gains de pouvoir d'achat liés au pétrole et aux politiques monétaires toujours très accommodantes.

En effet, en 2014 la reprise s'est poursuivie aux États-Unis avec un PIB de 2,4 % (plus haut depuis 2010), tirée par la demande des ménages et l'accélération de l'investissement productif. Le marché du travail a poursuivi son amélioration en termes de créations d'emplois avec une baisse du taux de chômage à 5,7 % (plus bas depuis mi-2008). La faiblesse de l'inflation, autour de 0,8 % en tendance, a été amplifiée sur la deuxième partie de l'année par la baisse du pétrole et des autres matières premières. La Réserve Fédérale a progressivement cessé ses achats de titres, mais elle est restée très prudente face à la faiblesse de l'inflation et au ralentissement mondial en laissant ses taux inchangés.

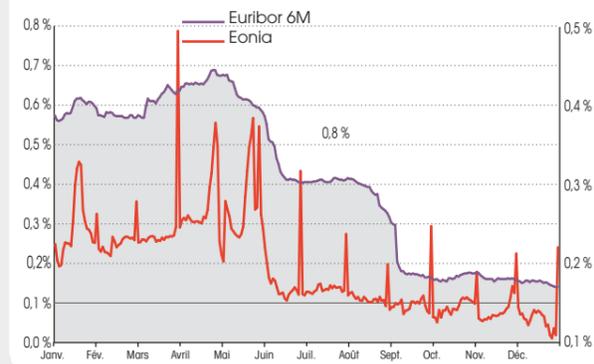
En Asie, la reprise japonaise aura été de courte durée, ne résistant pas à la hausse de la TVA en début d'année. Le PIB a reculé de 0,03 % en 2014 dans le sillage d'une chute de la consommation (-1,2 %). Le recul a toutefois été modéré par le commerce extérieur bénéficiant de la baisse du Yen. Dans ce contexte, la hausse de l'inflation à 2,8 % (plus haut depuis 1992) reste liée à la hausse de la TVA ainsi qu'à celle des prix importés et non à une reprise des salaires.

En zone euro, la reprise est restée faible avec un PIB de 0,9 %. Une hausse tirée par l'Allemagne (+1,6 %) alors que la récession s'est poursuivie en Italie et en Finlande. La croissance a été tirée par le commerce extérieur sur fond de baisse de l'euro alors que la demande des ménages a progressé de 0,9 %. L'ajustement budgétaire s'est poursuivi mais a pesé plus faiblement sur la croissance qu'au cours des trois années passées. Au global cette croissance fragile n'a généré ni reprise de crédit ni hausse de l'inflation. Au contraire, l'inflation a fortement baissé pour s'établir en territoire négatif à -0,2 % en décembre, tout comme en Espagne avec -1,1 %, en Italie -0,1 %, au Portugal -0,3 %. Face à la faiblesse de la croissance et à l'amplification du risque de déflation, la Banque centrale européenne a réduit ses taux directeurs en juin et en septembre à 0,05 %. Du côté des mesures non conventionnelles, elle a lancé un programme d'achat d'actifs (ABS et titres sécurisés) et en novembre, elle a également ouvert la porte à une extension de ce programme aux dettes souveraines.

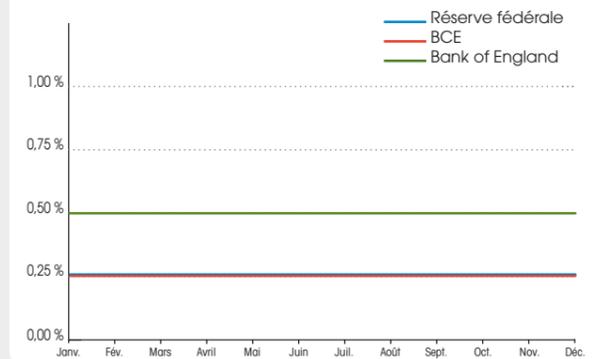
En France, la croissance a très faiblement augmenté en 2014 à 0,4 % (0,3 % en 2012 et 2013), soutenue par la dépense publique et la consommation, en parallèle, l'investissement a chuté de 1,7 % sur l'année avec un ajustement marqué de l'investissement immobilier. La baisse du pétrole a soutenu le pouvoir d'achat des ménages en fin d'année mais la baisse de l'euro n'a pas empêché une contribution négative du commerce extérieur à la croissance. La faiblesse de la croissance nominale a ainsi pesé sur les recettes de l'état, accroissant le déficit à -4,4 % du PIB (contre -4,1 % en 2013).

L'année 2014 a été marquée par une nouvelle réduction des primes de risque en Europe, à la fois sur le crédit et sur les souverains périphériques européens. Les annonces de la BCE en fin d'année sur une possible extension sur programme d'achat aux dettes souveraines a amplifié le mouvement de baisse des primes de risque sur l'ensemble des souverains. Les taux ont atteint des plus bas historiques en fin d'année à 0,54 % sur le 10 ans allemand, 0,82 % sur le 10 ans français, 1,61 % sur le 10 ans espagnol et 1,98 % sur le 10 ans italien. Parallèlement, les courbes de taux se sont largement aplaties. La divergence de politique monétaire de part et d'autre de l'Atlantique s'est en revanche traduite par une nette baisse de l'euro contre dollar (-12,8 %) et les actions européennes, avec une hausse d'à peine 1,2 % sur l'Eurostoxx 50, sont restées en retrait par rapport aux actions américaines (+11,4 % sur le S&P).

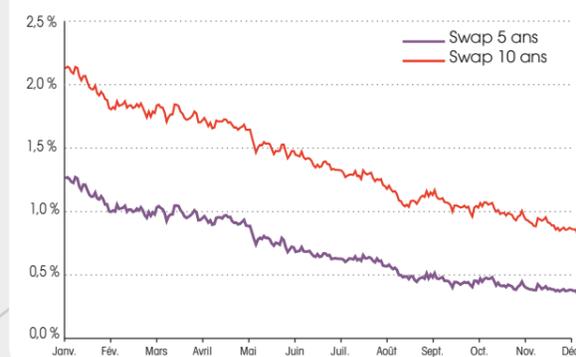
ÉVOLUTION DES TAUX COURTS INTERBANCAIRES EN 2014



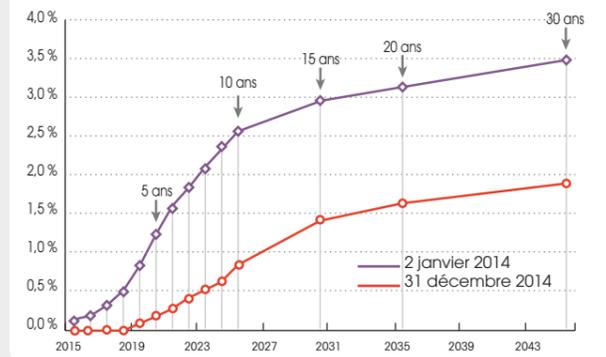
ÉVOLUTION DES TAUX DIRECTEURS EN 2014



ÉVOLUTION DES TAUX DE SWAP EN 2014



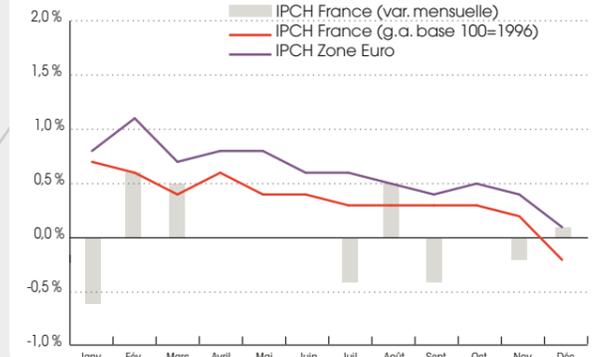
TAUX DES EMPRUNTS D'ÉTAT FRANÇAIS EN 2014



ÉVOLUTION DU CHANGE EUR/USD EN 2014



ÉVOLUTION DE L'INFLATION EN FRANCE ET EN ZONE EURO EN 2014



POLITIQUE D'EMPRUNTS

Le financement des investissements autoroutiers est réalisé par la CNA essentiellement sur le marché obligataire; par ailleurs, des accords de financement pluriannuels 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 650 M€

Au total, la CNA dispose donc à ce jour de deux 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 2015.

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 2014 pour le compte des sociétés concessionnaires d'autoroutes s'est élevé à 70 millions d'euros se répartissant entre :

- 45 millions d'euros levés sur le marché obligataire euro par assimilation à la souche existante juillet 2025 ;
- 25 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 1^{er} avril 2014, conformément aux besoins exprimés par la société concessionnaire d'autoroutes bénéficiaire.

LE CONTEXTE FINANCIER PRÉSENTAIT LES CARACTÉRISTIQUES SUIVANTES :

Les principales banques centrales ont maintenu une politique accommodante de taux bas. La BCE a effectué une nouvelle baisse de 25 point de base du taux de refinancement le 7 novembre 2013 à 0,25 %. À cette inflexion des taux directeurs s'est ajouté depuis mi-2012 une politique monétaire non conventionnelle pour pallier aux dysfonctionnements du marché interbancaire (Programme d'achats de titres publics - *Outright Monetary Transactions* - par le Mécanisme Européen de Stabilité - MES), et des déclarations invitant à de « nouvelles actions si nécessaire ».

Ces mesures ont permis de réduire drastiquement les tensions financières qui pesaient sur la zone Euro : l'OAT 10 ans est à 2,13 % le 14 mars 2014 après un plus bas historique de 1,662 % le 2 mai 2013. Mais surtout l'Espagne et l'Italie ont vu leurs taux d'emprunts revenir à des niveaux historiquement bas.

Parallèlement, le contexte géopolitique en Syrie et en Ukraine a focalisé l'attention des marchés. Ces tensions ont provoqué un mouvement de *flight to quality* qui a permis aux émetteurs souverains, supranationaux et aux agences d'État des pays les mieux notés de voir leurs émissions obligataires privilégiées.

Dans ce contexte, l'emprunt a été émis sur le marché international sous la forme d'une tranche de 45 millions d'euros assimilable à la ligne CNA 3,75 % 2025 émise en juillet 2005 d'un montant de 598,26 millions d'euros. Cette opération porte l'encours de cette ligne à 643,26 millions d'euros, augmentant ainsi la liquidité du titre.

Le lancement de l'emprunt est intervenu le 1^{er} avril, assorti d'un taux de rendement de 2,312 % calculé par équivalence à 8 points de base au-dessus du taux d'interpolation de la courbe des OAT 4,25 % 2023 et 6,00 % 2025, soit 2,23 %. La direction de l'opération a été confiée à Natixis dans le cadre d'une consultation lancée le 25 mars 2014.

Le prix de vente aux investisseurs correspondant au taux de rendement pour l'investisseur de 2,312 % s'établissait à 114,035 % du nominal, avec un coupon couru de 3,020 % à la date de règlement fixée au 5 mai 2014.

EMPRUNT OBLIGATAIRE EURO

AVRIL 2014 – JUILLET 2025

Montant : 45 000 000 €

Taux : fixe

Durée : 11 ans et 71 jours

Amortissement : in fine au pair le 15 juillet 2025

Cotations : Paris

Taux nominal : 3,75 %

Taux actuariel : 2,312 %

Marge par rapport à la courbe des OAT : 8 pb

Prix d'émission : 114,035 %

Commissions : 0,175 % + 40,05 K€ (Legal Fees)

Coût émetteur : 113,771 %

Prix de souscription : 117,055548 % dont 3,020547 % de coupon couru

Date de jouissance : 15 juillet 2013

Date de règlement : 5 mai 2014

Date de paiement des intérêts annuels : 15 juillet

Direction de l'émission : Natixis

EMPRUNT AUPRÈS DE LA BEI

Le 6 juin 2014, en accord avec la société bénéficiaire, la CNA a sollicité un second tirage de 25 M€ en date de versement du 26/06 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 : 0,479 % révisable le 26 juin 2017.

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 %	-	45	45
Contractuel BEI	-	25	25
TOTAL	-	70	70

GESTION DE LA DETTE

Certains emprunts contractés par la CNA auprès de la BEI sont à taux révisable contractuellement par période de 4, 5 ou 6 ans.

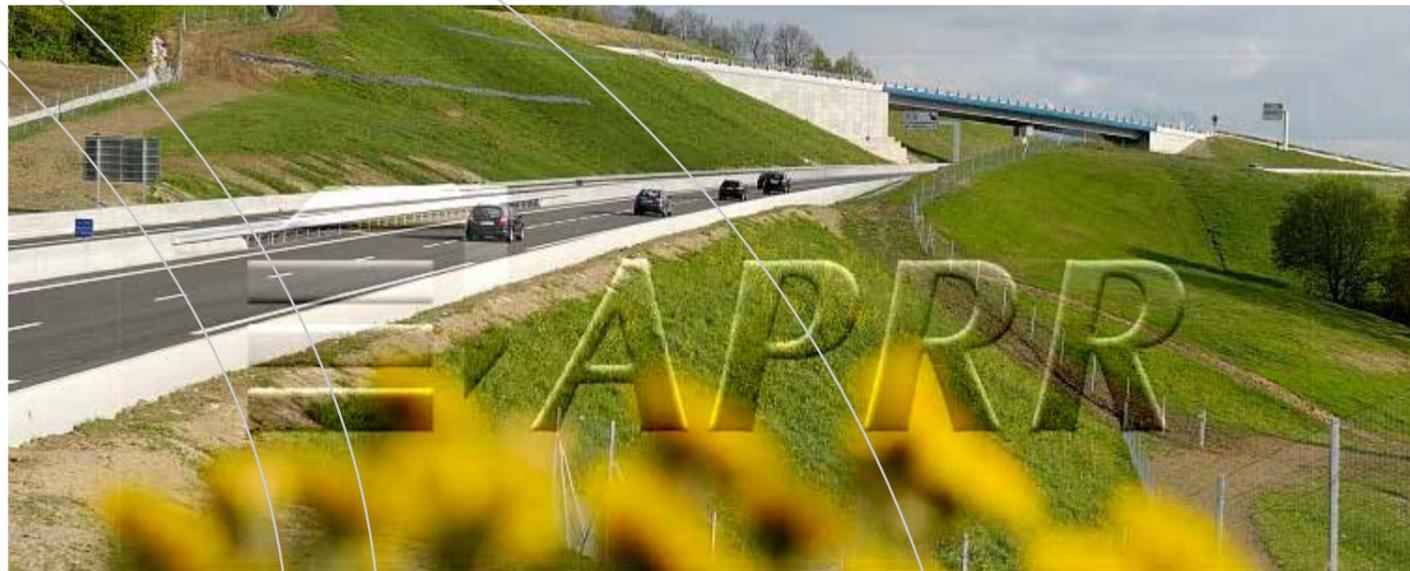
La CNA a ainsi procédé en 2014 à trois révisions de taux d'emprunts auprès de la Banque européenne d'investissement:

- un prêt de 10 millions d'euros au profit de SAPN consenti en 2003 au taux de 3,48 % porté à 4,50 % en 2007 a été révisé à 0,515 % jusqu'à l'échéance fixée au 12/11/2018 ; un prêt de 20 millions d'euros au profit de Sanef consenti en 2003 au taux de 3,48 % porté à 4,50 % en 2007 a été révisé à 0,515 % jusqu'à l'échéance fixée au 12/11/2018 ;
- un prêt de 70 millions d'euros au profit de Sanef consenti en 2003 au taux de 3,48 % porté à 4,55 % en 2007 a été révisé à 0,515 % jusqu'à l'échéance fixée au 12/11/2018.

Au 31 décembre 2014, la dette de la CNA s'élevait à 7,647 milliards d'euros (en valeur actualisée) avec un taux moyen pondéré de 4,87 % et une durée moyenne de 2,96 ans contre respectivement 9,093 milliards d'euros, 4,89 % et 3,37 ans au 31 décembre 2013.

STRUCTURE DE LA DETTE PAR TYPE DE TAUX D'INTÉRÊT

- 80,20 % à taux fixe ;
- 8,55 % à taux révisable (tous les 4, 5 ou 6 ans) ;
- 1,75 % à taux variable (indexation sur le TAG ou l'EURIBOR) ;
- 9,50 % indexée sur l'inflation.



04



ÉLÉMENTS FINANCIERS 2014



A • COMPTES DE L'EXERCICE 2014

26

BILAN AU 31/12/2014

28

COMPTE DE RÉSULTAT AU 31/12/2014

30

ANNEXE

B • INFORMATIONS COMPLÉMENTAIRES

32

LES EMPRUNTS

38

LES PRÊTS

41

MONTANT DES BILANS

ÉLÉMENTS FINANCIERS 2014

A • COMPTES DE L'EXERCICE 2014

BILAN

AU 31 DÉCEMBRE 2014

ACTIF (en euros)	REF. NOTE	MONTANT 31/12/2014	MONTANT 31/12/2013	MONTANT 31/12/2012
ACTIF IMMOBILISÉ				
IMMOBILISATIONS FINANCIÈRES	3.1	7 869 683 927,86	9 354 530 944,42	10 633 007 960,88
Prêts directs aux Sociétés concessionnaires d'autoroutes		7 646 785 402,03	9 090 907 929,89	10 311 690 031,98
Intérêts courus		222 898 525,83	263 623 014,53	321 317 928,90
Total I		7 869 683 927,86	9 354 530 944,42	10 633 007 960,88
ACTIF CIRCULANT				
CRÉANCES D'EXPLOITATION		2 316 716,42	2 354 116,37	2 447 181,31
Créances Clients et comptes rattachés	3.2	2 316 716,42	2 354 116,37	2 447 181,31
DISPONIBILITÉS		1 370 851,86	1 224 355,51	1 197 934,25
Compte-courant à la Caisse des Dépôts		1 298 488,37	1 223 730,08	1 134 802,65
Intérêts à recevoir		72 363,49	625,43	63 131,60
Total II		3 687 568,28	3 578 471,88	3 645 115,56
ÉCARTS D'ACTIF	3.3	126 162 000,00	123 432 000,00	119 754 000,00
Écarts sur dettes indexées		126 162 000,00	123 432 000,00	119 754 000,00
Total III		126 162 000,00	123 432 000,00	119 754 000,00
TOTAL GÉNÉRAL (I + II + III)		7 999 533 496,14	9 481 541 416,30	10 756 407 076,44

ÉLÉMENTS FINANCIERS 2014

A • COMPTES DE L'EXERCICE 2014

PASSIF (en euros)	REF. NOTE	MONTANT 31/12/2014	MONTANT 31/12/2013	MONTANT 31/12/2012
DETTES				
DETTES FINANCIÈRES	3.4	7 869 683 927,86	9 354 530 944,42	10 633 007 960,88
Emprunts obligataires		5 061 492 911,75	6 013 762 911,75	6 942 902 047,75
Intérêts courus		148 243 530,47	174 595 461,98	220 934 476,86
Intérêts contractuels		2 585 292 490,28	3 077 145 018,14	3 368 787 984,23
Intérêts courus		74 654 995,36	89 027 552,55	100 383 452,04
Total I		7 869 683 927,86	9 354 530 944,42	10 633 007 960,88
DETTES D'EXPLOITATION	3.5	3 687 568,28	3 578 471,88	3 645 115,56
Dettes fournisseurs et comptes rattachés		72 363,49	625,43	63 131,60
Autres dettes		3 615 204,79	3 577 846,45	3 581 983,96
Total II		3 687 568,28	3 578 471,88	3 645 115,56
ÉCARTS DE PASSIF	3.6	126 162 000,00	123 432 000,00	119 754 000,00
Écarts sur dettes indexées		126 162 000,00	123 432 000,00	119 754 000,00
Total III		126 162 000,00	123 432 000,00	119 754 000,00
TOTAL GÉNÉRAL (I + II + III)		7 999 533 496,14	9 481 541 416,30	10 756 407 076,44

ENGAGEMENTS HORS BILAN

OPÉRATION D'ÉCHANGE D'EMPRUNTS	REF. NOTE	MONTANT 31/12/2014	MONTANT 31/12/2013	MONTANT 31/12/2012
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.

↑
ATTENTION NE CORRESPOND
PAS AUX CHIFFRES DU
RAPPORT 2013 :
2012 : 150 000,00

ÉLÉMENTS FINANCIERS 2014

A • COMPTES DE L'EXERCICE 2014

COMPTES DE RÉSULTAT

CHARGES (en euros)	REF. NOTE	MONTANT 31/12/2014	MONTANT 31/12/2013	MONTANT 31/12/2012
CHARGES D'EXPLOITATION				
AUTRES ACHATS ET CHARGES EXTERNES		1 685 325,76	2 091 926,04	2 195 151,88
Rénumérations intermédiaires	5.1	118 800,00	257 250,00	157 500,00
Annonces, études et réalisations publicitaires		13 798,00	21 352,10	22 658,48
Commissions de paiement de service financier	5.2	-	151 811,25	207 099,48
Remboursement à la CDC des frais de gestion	5.3	1 397 212,43	1 462 042,20	1 650 330,91
Prestations extérieures		155 515,33	199 470,49	157 563,01
Total I		1 685 325,76	2 091 926,04	2 195 151,88
CHARGES FINANCIÈRES				
AUTRES CHARGES FINANCIÈRES		413 513 845,89	483 773 312,55	581 128 654,35
Intérêts des emprunts et avances		398 569 260,58	457 678 117,68	570 132 159,85
Versement des produits financiers aux SCA	5.4	14 944 585,31	26 095 194,87	10 996 494,50
Total II		413 513 845,89	483 773 312,55	581 128 654,35
CHARGES EXCEPTIONNELLES				
Autres charges exceptionnelles		-	213,90	-
Total III		-	213,90	-
TOTAL GÉNÉRAL (I + II + III)		415 199 171,65	485 865 452,49	583 323 806,23

ÉLÉMENTS FINANCIERS 2014

A • COMPTES DE L'EXERCICE 2014

PRODUITS (en euros)	REF. NOTE	MONTANT 31/12/2014	MONTANT 31/12/2013	MONTANT 31/12/2012
PRODUIT D'EXPLOITATION				
PARTICIPATION DES SCA	5.5	1 685 325,76	2 091 926,04	2 195 151,88
- aux frais d'émission d'emprunts		169 654,13	363 347,26	208 002,54
- aux frais de gestion		1 515 671,63	1 728 578,78	1 987 149,34
Total I		1 685 325,76	2 091 926,04	2 195 151,88
PRODUITS FINANCIERS				
INTÉRÊTS ET PRODUITS		398 641 624,07	457 678 743,11	570 195 291,45
Intérêts sur prêts		398 569 260,58	457 678 117,68	570 132 159,85
Intérêts bancaires		72 363,49	625,43	63 131,60
AUTRES PRODUITS FINANCIERS		14 872 221,82	26 094 569,44	10 933 362,90
Produits financiers divers		14 872 221,82	26 094 569,44	10 933 362,90
Total II		413 513 845,89	483 773 312,55	581 128 654,35
PRODUITS EXCEPTIONNELS				
Autres produits exceptionnels		-	213,90	-
Total III		-	213,90	-
TOTAL GÉNÉRAL (I + II + III)		415 199 171,65	485 865 452,49	583 323 806,23

La référence note renvoie au paragraphe de l'annexe.

ANNEXE

AU 31 DÉCEMBRE 2014

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 appliqués sont :

- 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 *pro rata 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 *pro rata 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 financière. Le résultat de l'exercice est par conséquent systématiquement égal à zéro.

ÉLÉMENTS FINANCIERS 2014

B • INFORMATIONS COMPLÉMENTAIRES

LES EMPRUNTS

AU 31 DÉCEMBRE 2014

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 643,26 M EUR	15/07/2005	15/07/2025	FR	3,75	643 263 911,75	643 263 911,75	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	98 000 000,00	EUR
	4,87% 2004-2027 80,65 M EUR APRR	14/06/2004	01/07/2027	4,87	80 650 000,00	60 596 172,79	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								
FR000048133	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	4,72	726 162 000,00	726 162 000,00	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

ÉLÉMENTS FINANCIERS 2014

B • INFORMATIONS COMPLÉMENTAIRES

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							
17 888	7,60 % 1995-2015 106,71 M EUR SFTRF	28/04/1995	20/04/15	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
20 813	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
20 347	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	0,21	53 000 000,00	53 000 000,00	EUR
20 347	EURIBOR 2000-2015 64 M EUR APRR	15/12/2000	15/12/2015	0,21	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	20 000 000,00	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	7 333 333,33	EUR
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	47 580 932,64	EUR

ÉLÉMENTS FINANCIERS 2014

B • INFORMATIONS COMPLÉMENTAIRES

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

N° DE CONTRAT	DÉSIGNATION DE L'EMPRUNT	DATE DE VERSEMENT	ÉCHÉANCE FINALE	TAUX %	MONTANT NOMINAL	CAPITAL RESTANT DÛ	DEVISE
21 507	6,56 % 2002-2016 459,11 M EUR SANEF	05/04/2002	05/04/2016	6,56	459 105 642,56	306 070 428,37	EUR
21 508	6,68 % 2002-2016 186,36 M EUR SAPN	05/04/2002	05/04/2016	6,68	186 357 825,30	124 238 550,20	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	16/10/02	16/10/17	2,22	19 000 000,00	19 000 000,00	EUR
20 347	3,77 % 2002-2017 33,40 M EUR SANEF	22/10/02	22/10/17	4,10	33 400 000,00	33 400 000,00	EUR
20 347	3,94 % 2002-2017 3,30 M EUR SAPN	22/11/02	22/11/17	4,07	3 300 000,00	3 300 000,00	EUR
21 775	3,83 % 2002-2017 15,60 M EUR SANEF	06/12/02	06/12/17	4,07	15 600 000,00	15 600 000,00	EUR
21 775	3,83 % 2002-2017 13,70 M EUR SAPN	06/12/02	06/12/17	4,07	13 700 000,00	13 700 000,00	EUR
21 821	EURIBOR 2002-2017 17 M EUR SANEF	16/12/02	15/12/17	0,20	17 000 000,00	17 000 000,00	EUR
21 775	3,48 % 2003-2018 10 M EUR SAPN	12/11/03	12/11/18	0,52	10 000 000,00	10 000 000,00	EUR
21 775	3,48 % 2003-2018 20 M EUR SANEF	12/11/03	12/11/18	0,52	20 000 000,00	20 000 000,00	EUR
21 775	3,48 % 2003-2018 70 M EUR SANEF	12/11/03	12/11/18	0,52	70 000 000,00	70 000 000,00	EUR
82 544	0,523 % 2013-2025 20 M EUR SFTRF	13/05/13	13/05/25	0,52	20 000 000,00	20 000 000,00	EUR
82 544	0,479 % 2014-2025 25 M EUR SFTRF	26/06/16	26/06/26	0,48	25 000 000,00	25 000 000,00	EUR

ÉLÉMENTS FINANCIERS 2014

B • INFORMATIONS COMPLÉMENTAIRES

RÉCAPITULATIF DE L'ENCOURS DES EMPRUNTS AU 31 DÉCEMBRE 2014

TYPE D'EMPRUNTS	TYPE DE TAUX	TOTAL
EMPRUNTS OBLIGATAIRES		5 061 492 911,75
Taux fixe	4 335 330 911,75	
Indexe sur l'inflation *	726 162 000,00	
TOTAL EMPRUNTS OBLIGATAIRES		5 061 492 911,75
EMPRUNTS CONTRACTUELS		
EMPRUNTS AUPRÈS DE LA CDC-DFE		68 596 172,79
Taux fixe	68 596 172,79	
EMPRUNTS AUPRÈS DE LA BEI		2 516 696 317,49
Taux fixe	1 728 888 049,57	
Taux révisable	653 808 267,92	
Taux variable	134 000 000,00	
TOTAL EMPRUNTS CONTRACTUELS		2 585 292 490,28
TOTAL GÉNÉRAL		7 646 785 402,03

* 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 2014

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	2012	2013	2014
Charges	-	-	-
Produits	8 404 362,90	7 425 552,87	8 556 471,82
RÉSULTAT	8 404 362,90	7 425 552,87	8 556 471,82

ÉLÉMENTS FINANCIERS 2014

B • INFORMATIONS COMPLÉMENTAIRES

SYNTHÈSE DES MOUVEMENTS DE L'EXERCICE 2014 (en millions d'euros)

	AU 31/12/2013			OPÉRATIONS DE L'EXERCICE			AU 31/12/2014		
	Solde historique	Écarts de conversion	Valeur bilan (A + B)	Réalisations	Amortissements	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	5 891	-	5 891	45	1 000	- 955	126	-	5 062
Emprunts contractuels	3 077	-	3 077	25	517	- 492	-	-	2 585
TOTAL GÉNÉRAL	8 968	-	8 968	70	1 517	- 1 447	126	-	7 647

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

	AU 31/12/2013			OPÉRATIONS DE L'EXERCICE			AU 31/12/2014		
	Solde historique	Écarts de conversion	Valeur bilan (A + B)	Réalisations	Amortissements	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

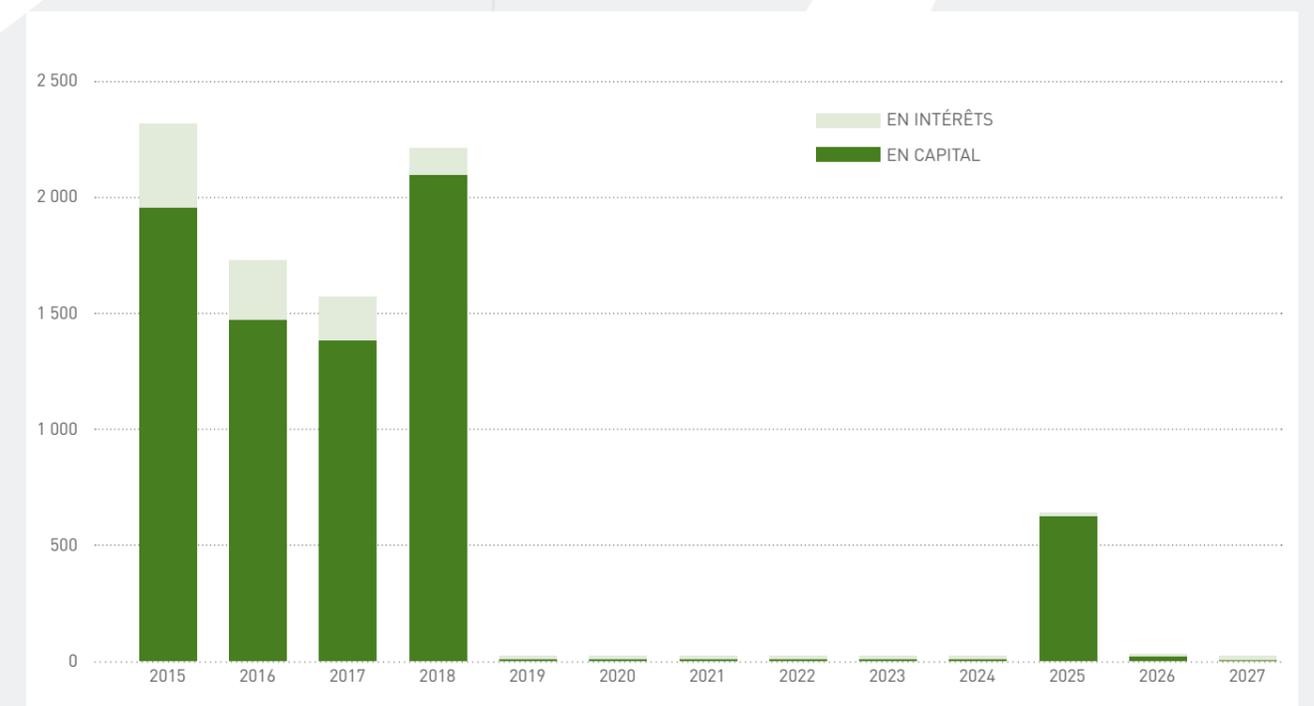
ÉLÉMENTS FINANCIERS 2014

B • INFORMATIONS COMPLÉMENTAIRES

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
2015	1 953	371
2016	1 476	264
2017	1 383	191
2018	2 097	117
2019	5	27
2020	5	27
2021	6	26
2022	6	26
2023	5	246
2024	5	25
2025	669	25
2026	6	1
2027	6	1
TOTAL	7 647	1 127

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



ÉLÉMENTS FINANCIERS 2014

B • INFORMATIONS COMPLÉMENTAIRES

LES PRÊTS

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

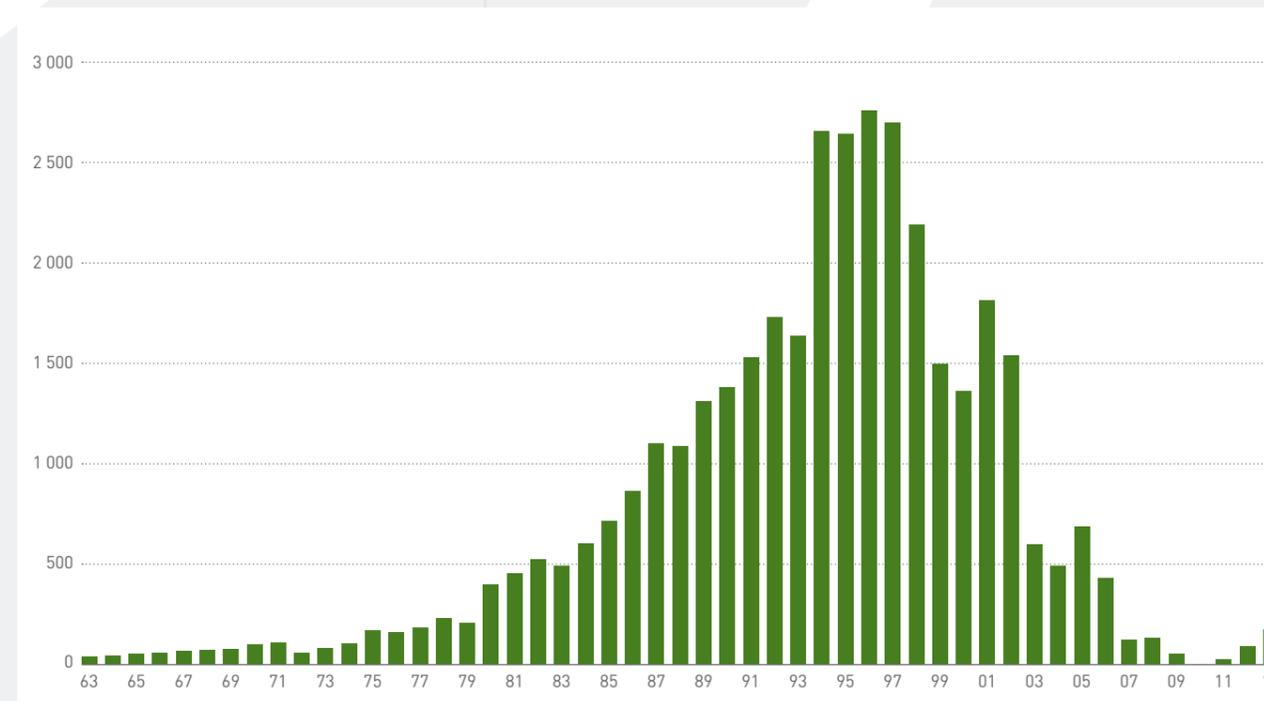
ANNÉE	APRR	AREA	ASF	ATMB	ESCOTA	SANEF	SAPN	SFTRF	TOTAL
1963	19	-	10	-	-	5	4	-	38
1964	10	-	14	-	-	18	3	-	45
1965	13	-	17	-	-	22	-	-	52
1966	21	-	22	-	-	13	3	-	59
1967	15	-	30	-	8	11	4	-	68
1968	26	-	25	-	6	6	8	-	71
1969	38	-	17	-	6	9	7	-	77
1970	32	-	29	-	18	1	18	-	98
1971	6	-	38	-	34	22	10	-	110
1972	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
1998	707	103	618	15	161	205	136	243	2 188

ÉLÉMENTS FINANCIERS 2014

B • INFORMATIONS COMPLÉMENTAIRES

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

ANNÉE	APRR	AREA	ASF	ATMB	ESCOTA	SANEF	SAPN	SFTRF	TOTAL
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
2014	-	-	-	-	-	-	-	70	70

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

ÉLÉMENTS FINANCIERS 2014

B • INFORMATIONS COMPLÉMENTAIRES

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

SCA	31/12/2012		31/12/2013		31/12/2014	
	MONTANT	%	MONTANT	%	MONTANT	%
APRR	2 468	24,22 %	2 129	23,74 %	1 838	24,44 %
AREA	206	2,02 %	197	2,20 %	123	1,64 %
ASF	3 624	35,56 %	3 270	36,46 %	2 660	35,37 %
ATMB	235	2,31 %	194	2,16 %	163	2,17 %
ESCOTA	251	2,46 %	151	1,68 %	84	1,12 %
SANEF	1 553	15,24 %	1 392	15,52 %	1 205	16,02 %
SAPN	691	6,78 %	451	5,03 %	306	4,07 %
SFTRF	1 164	11,41 %	1 184	13,21 %	1 142	15,17 %
TOTAL	10 192	100,00 %	8 968	100,00 %	7 521	100,00 %

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

SOLDE HISTORIQUE (A)	8968
+ Indexation	123
Solde au 31/12/2013 (A+B-C+D)	9 091
+ Versements (B)	70
- Amortissements (C)	- 1 517
+ Indexation (D)	126
Solde au 31/12/2014 (A+B-C+D)	7 647

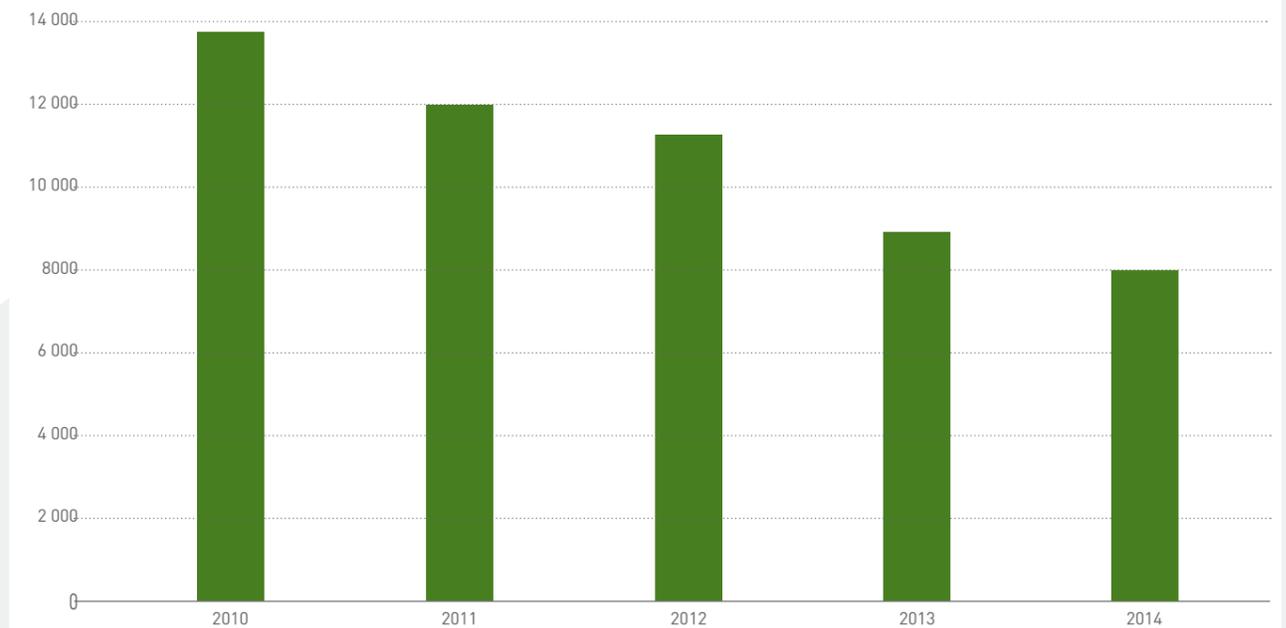
ÉLÉMENTS FINANCIERS 2014

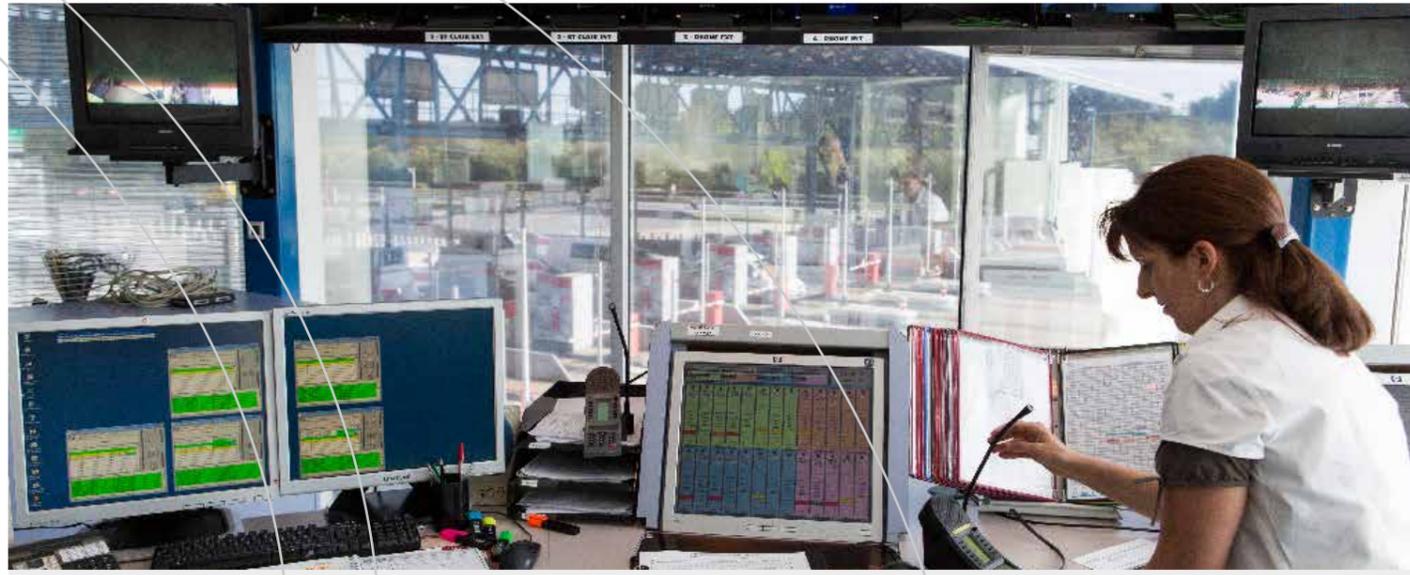
B • INFORMATIONS COMPLÉMENTAIRES

MONTANT DES BILANS

AU 31 DÉCEMBRE (en millions d'euros)	2010	2011	2012	2013	2014
MONTANT	13 813	12 000	10 756	9 482	8 000
Pourcentage (*)	- 11,12	- 13,13	- 10,37	- 11,84	- 15,63

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





05

TEXTES LÉGISLATIFS ET RÉGLEMENTAIRES

CODE DE LA VOIRIE ROUTIÈRE

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

PARTIE LÉGISLATIVE

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.

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 :

- Deux représentants du Ministre chargé de la voirie routière nationale ;
- Deux représentants du Ministre de l'Économie et des Finances ;
- Un représentant du Ministre de l'Intérieur ; désigné à titre permanent ;
- Le Directeur général de la Caisse des dépôts et consignations ou son représentant désigné à titre permanent ;
- 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 :

- budget et compte financier ;
- montant et caractéristiques des emprunts à émettre ;
- affectation du produit des emprunts ;
- 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 :

- le produit des emprunts qu'elle émet avec l'autorisation du Ministre de l'Économie et des Finances ;
- 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 ;
- 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 PRÉSIDENTENCE ET À LA VICE-PRÉSIDENTENCE 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



LE CONSEIL D'ADMINISTRATION
DE LA CAISSE NATIONALE DES AUTOROUTES A APPROUVÉ LE RAPPORT D'ACTIVITÉ
ET LES ÉLÉMENTS FINANCIERS DE L'ANNÉE 2014
DANS SA SÉANCE DU 23 MARS 2015

**LE PRÉSIDENT,
CHRISTOPHE SAINTILLAN**

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

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 : cnawwautoroutes.fr