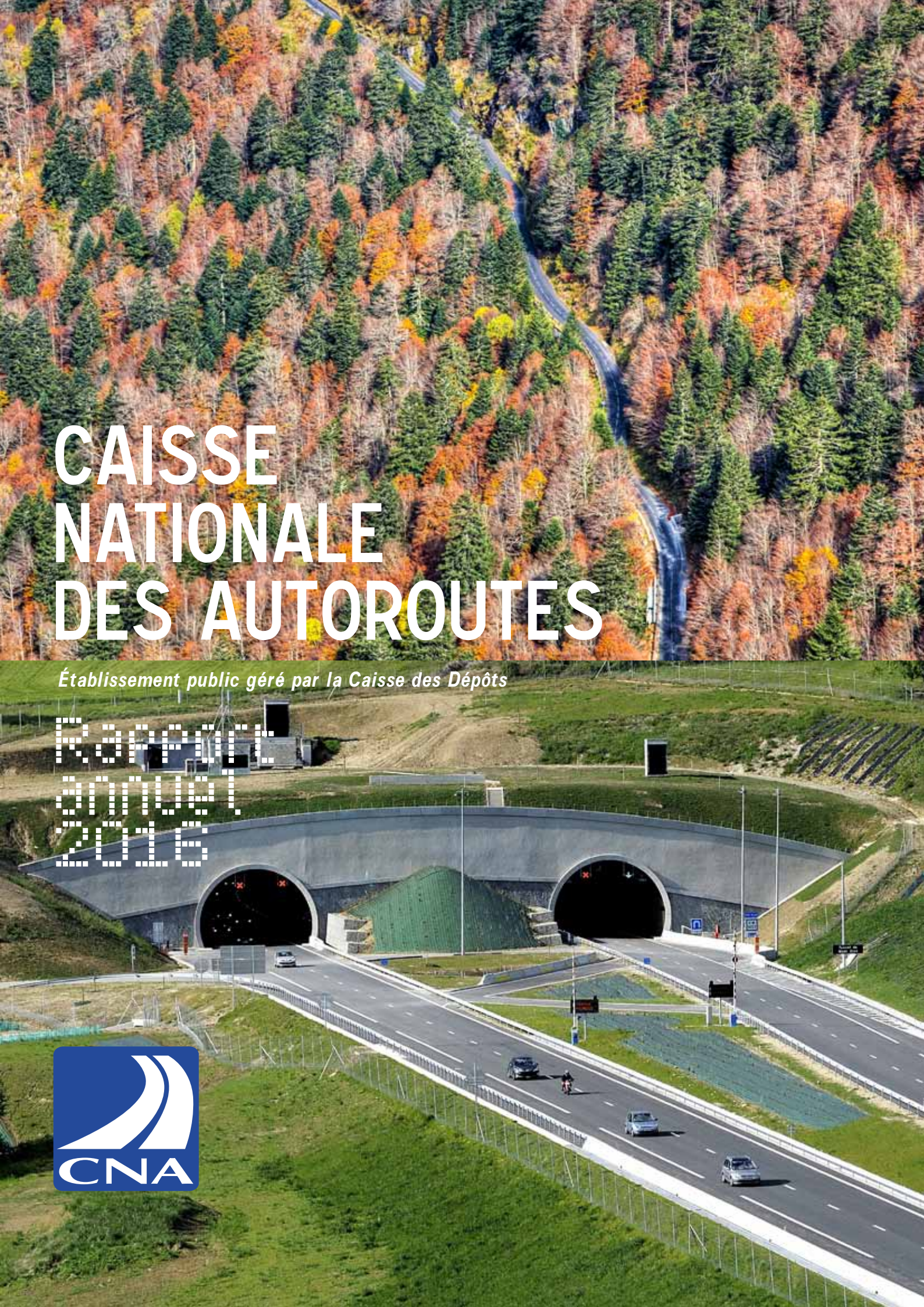


CAISSE NATIONALE DES AUTOROUTES

Établissement public géré par la Caisse des Dépôts

Rapport
annuel
2016



Avec les compliments de
Christine Bouchet,
Présidente du Conseil d'administration



cna-autoroutes.fr

LONGUEUR AU 31 DÉCEMBRE 2016 DU RÉSEAU DES AUTOROUTES CONCÉDÉES

9137,9 km

DONT

7447 km

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

ENCOURS DES PRÊTS DE LA CNA AU 31 DÉCEMBRE 2016

45,44
MILLIARDS D'EUROS

01 PRÉSENTATION GÉNÉRALE DE LA CNA AU SEIN DU SECTEUR AUTOROUTIER FRANÇAIS

ORGANISATION ET MISSIONS

MODALITÉS DE FINANCEMENT

HISTORIQUE

02 ACTIVITÉ DES SOCIÉTÉS CONCESSIONNAIRES D'AUTOROUTES EN 2016

CONSTRUCTION ET EXPLOITATION

RÉSULTATS FINANCIERS

PERSPECTIVES D'ÉVOLUTION

03 ACTIVITÉ DE LA CNA EN 2016

CONTEXTE ÉCONOMIQUE ET FINANCIER DE L'ANNÉE 2016

POLITIQUE D'EMPRUNTS

PROGRAMME D'EMPRUNTS

GESTION DE LA DETTE

04 ÉLÉMENTS FINANCIERS POUR 2016

05 TEXTES LÉGISLATIFS ET RÉGLEMENTAIRES

LE MOT DE LA PRÉSIDENTE

En 2016, la CNA a levé 25 M € de dette afin d'assurer le financement des sociétés concessionnaires d'autoroutes. Dans le même temps, elle remboursait près de 1,480 Md € de titres arrivés à échéance.

La décroissance de la dette de l'établissement s'est donc poursuivie en 2016, l'encours s'établissant à 4,54 Md € en fin d'année.

Le besoin de financement de l'année a été couvert par un quatrième tirage de 25 M € sur la ligne de financement de 120 M € (consommée désormais à hauteur de 115 M €) souscrite par la CNA 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.

Cet 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 25 % de la dette totale au 31 décembre 2016, 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 la dette de 3,4 Mds € sur les 2 prochaines années.

Christine Bouchet

CONSEIL D'ADMINISTRATION AU 23 FÉVRIER 2017

PRÉSIDENTE

→ **Mme Christine Bouchet,**

Directrice des infrastructures de transport au ministère de l'environnement, de l'énergie et de la mer

ADMINISTRATEURS

→ **M. François Champarnaud,**

représentant le ministère des finances et des comptes publics

→ **M. N...,**

représentant le ministère de l'environnement, de l'énergie et de la mer

→ **M. Vincent Chip,**

représentant le ministère des finances et des comptes publics

→ **Mme Magali Roques,**

représentant le ministère de l'intérieur

→ **M. Dominique Auverlot,**

représentant le Commissaire général à la stratégie et à la prospective

→ **M. Vincent Delsart,**

représentant le Directeur général de la Caisse des dépôts

→ **M. N...,**

Président de SEMCA – représentant les sociétés d'économie mixte concessionnaires d'autoroutes



A41 Nord - Nœud autoroutier d'accès à l'autoroute Liane
entre Annecy et Genève.
A49 - Animations estivales pour les enfants sur l'aire
de Porte de la Drôme.

PRÉSENTATION GÉNÉRALE DE LA CNA AU SEIN DU SECTEUR AUTOROUTIER FRANÇAIS EN 2016

- 08 ORGANISATION ET MISSIONS
- 09 MODALITÉS DE FINANCEMENT
- 10 HISTORIQUE



PRÉSENTATION GÉNÉRALE DE LA CNA

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.

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.



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 » A40.

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 A43 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.

1 A6 - 1968, portion en construction vers Dardilly.

2 A43 - La Société Française du Tunnel Routier du Fréjus (SFTRF) a été créée en 1962 et est devenue concessionnaire du tunnel du Fréjus en 1974.

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 (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 :

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.

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).

2001 >

PRÉSENTATION GÉNÉRALE DE LA CNA

2001 >

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 »* remplacée en 2004 par la directive « Marchés »** 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.

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.

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

** 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.





1 A41 Nord - Tunnel du Mont Sion sur l'autoroute Liane entre Annecy et Genève.
2 A13 - Fontaine Bellanger.

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 APRR et AREA possèdent un contrat de plan sur la période 2014-2018.



ENTRETIEN SÉC

AREA

443 BLC 69



ACTIVITÉ DES SOCIÉTÉS CONCESSIONNAIRES D'AUTOROUTES EN 2016

- 16 PRÉAMBULE SUR L'ACTUALITÉ
DU SECTEUR AUTOROUTIER FRANÇAIS
- 18 RÉSULTATS FINANCIERS
- 19 PERSPECTIVES D'ÉVOLUTION



ACTIVITÉ DES SOCIÉTÉS CONCESSIONNAIRES D'AUTOROUTES

Permanent de sécurité au PC circulation d'AREA, CESAR, le centre d'exploitation, de sécurité et d'assistance routière, basé à Nances.

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 ».

LES QUINZE SOCIÉTÉS À CAPITAUX PRIVÉS SONT :

- ASF et ESCOTA¹ ;
- APRR et AREA² ;
- Sanef et SAPN³ ;
- 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 A19 entre Artenay et Courtenay) ;
- la société Adelaç (concessionnaire de l'autoroute A41 entre Annecy et Genève) ;
- la société A'liénor (concessionnaire de l'autoroute A65 entre Langon et Pau) ;
- la société Alicorne (concessionnaire de l'autoroute A88 entre Falaise et Sées) ;
- la société Atlandes (concessionnaire de l'autoroute A63 entre Salles et Saint-Geours-de-Maremne) ;
- la société Albéa (concessionnaire de l'autoroute A150 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 2016 à 2,896 Md € (soit 63,72 % de l'encours total).

Conformément aux engagements pris lors de leurs ouvertures de capital respectives en mars 2002, novembre 2004 et mars 2005⁴, 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.

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

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

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

4 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.

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 (A40) 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 (A43) qui permet d'y accéder depuis la France.

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 %	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
ASF	3	0,5	1,9	3,2	- 1,5	1,3	2,0	0,5	- 1,6	0,8	2,1	3,1	3,3
ESCOTA	2	0,5	2,5	2,6	- 1,3	0,8	1,7	0,6	- 1,2	0,6	1,5	2,8	2,8
APRR	0,8	0,1	1,2	2,4	- 1,7	- 0,1	2,5	1,2	- 2,1	0,6	1,6	2,5	3,7
AREA	2,4	- 1,4	2,1	4,2	0,4	2,2	2,9	2,5	- 0,5	1,5	1,8	2,8	3,6
SANEF	2,2	2,3	1	2,9	- 1,4	- 0,8	1,7	1,8	- 2,3	0,3	2,4	1,7	2,2
SAPN	3	2,5	1,6	2,9	- 1,3	1,4	0,7	2,2	- 2,5	0,5	2,4	2,0	1,9
Moyenne Ex-SEMCA	2,2	0,7	1,6	3	- 1,4	0,7	2,1	1,1	- 1,8	0,7	2,0	2,6	3,1
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)								2,3	- 0,2	2,0	2,1	3,8	4,3
Évolution sur le réseau "stable" concédé total								1,1	- 1,8	0,7	2,0	2,7	3,1

Source (2017) : ASFA (Association professionnelle des sociétés françaises concessionnaires ou exploitantes d'autoroutes ou d'ouvrages routiers).
« Le trafic - Autoroutes concédées et ouvrages à péages / 2016 ».

Ces deux SEMCA demeurent dans le paysage autoroutier concédé français et se financent via la CNA (1,152 Md € d'encours historique de dette au 31 décembre 2016, soit 25,35 % 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).

SECTIONS NOUVELLES D'AUTOROUTES MISES EN SERVICE EN 2016

Sur le réseau APRR, la section Clermont Ferrand Est (A71 I) – La Jonchère d'une longueur de 11 km a été intégrée à la concession APRR.

Sur le réseau AREA, la section Saint Egrève – Claix d'une longueur de 15km a été intégrée à la concession AREA.

ÉVOLUTION DU TRAFIC ENTRE 2015 ET 2016

En 2016, la circulation sur l'ensemble du réseau autoroutier concédé en service s'établit à 92,6 milliards de kilomètres parcourus, soit une hausse de +3,2 % par rapport à 2015.

(Source ASFA).

ACTIVITÉ DES SOCIÉTÉS CONCESSIONNAIRES D'AUTOROUTES



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 2016 a atteint environ 7,56 milliards d'euros (contre 7,4 milliards d'euros en 2015). Il est donc en progression d'environ 2,1 % par rapport à 2015.

REMBOURSEMENTS D'EMPRUNTS

Les remboursements d'emprunts se sont élevés à 1,479 milliards d'euros en 2016, ce qui confirme le désendettement progressif auprès de la CNA des différentes sociétés concessionnaires.

- 1 A5 - Receveuse-péagère en cabine à la barrière des Éprunes.
- 2 A13 - Travaux de rénovation de chaussées entre Oissel et Criquebeuf.



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.

Dans le cadre du plan de relance autoroutier, l'État a confié à ces sociétés la réalisation de 3,2 Md € de travaux complémentaires par trois décrets du 21 août 2015. Ces travaux ont débuté en 2016 et s'étalent sur les dix années à venir ; ils ont été demandés en contrepartie de l'allongement de la durée des concessions concernées.

Concernant les deux SEMCA tunnelières, les deux sociétés ATMB et SFTRF ont vu leurs contrats de plan s'achever respectivement fin 2014 et fin 2016 et la société ATMB est actuellement en négociation avec l'État en vue de la conclusion d'un nouveau contrat pour la période 2017-2021.

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 3,2 % du trafic autoroutier constatée en 2016, afin d'assurer la couverture des charges d'intérêts et le remboursement de la dette contractée auprès de la CNA.



ACTIVITÉ DE LA CNA EN 2016

- 22 CONTEXTE ÉCONOMIQUE ET FINANCIER
- 25 POLITIQUE D'EMPRUNTS
- 26 PROGRAMME D'EMPRUNTS
- 27 GESTION DE LA DETTE



ACTIVITÉ DE LA CNA

CONTEXTE ÉCONOMIQUE ET FINANCIER

La croissance est ressortie en 2016 à 3,1 % selon les dernières estimations du FMI, soit un rythme comparable à celui observé en 2015. La croissance baisse dans les pays développés de 2,1 % à 1,6 % en 2016, en raison d'un net ralentissement aux États-Unis. La croissance est en revanche restée stable dans les pays émergents à 4,1 % alors que la récession s'est poursuivie en Russie et au Brésil.

Depuis la crise, la croissance du commerce mondial reste faible. La dynamique des échanges mondiaux ralentit, passant de 2,7 % en 2015 à 1,9 % en 2016. La Chine contribue nettement à cette tendance alors que le ralentissement de son économie s'accompagne d'un changement de modèle moins orienté vers l'extérieur et davantage basée sur la consommation domestique. Si la Chine arrive à préserver son excédent commercial, sa balance courante se dégrade et les sorties de capitaux de la Chine s'amplifient sur fond de hausse des acquisitions à l'étranger (entreprises & immobiliers).

Le rebond des importations chinoises sur la seconde partie de l'année a entraîné toutefois une hausse marquée des prix des matières premières de près de 30 % pour les prix industriels. Le pétrole est revenu au-dessus de 50\$ le baril soutenu également par la décision de l'OPEP de réduire sa production au moins jusqu'en juillet 2017.

La croissance américaine a été plus faible qu'anticipé en 2016 avec un ralentissement à 1,6 % en 2016 contre 2,6 % en 2015. La consommation a bien résisté ; elle est en

hausse de 1,8 % sur l'année soutenue par une bonne dynamique de l'emploi (80 000 emplois ont été créés en moyenne chaque mois et le taux de chômage s'établit à 4,7 % au plus bas depuis l'été 2007). Mais la croissance est restée faible en investissement productif alors que la production industrielle a reculé de 1 % en 2016. Les taux d'utilisation des capacités de production sont ainsi sensiblement sous la moyenne de long terme. Les promesses du nouveau président d'une forte réduction de la fiscalité sur les entreprises américaines et d'un programme d'investissement en infrastructure se sont traduites par un net regain de confiance notamment des petites entreprises sur la fin de l'année.

Face à la faiblesse de la croissance notamment au premier semestre 2016, la Réserve Fédérale est restée attentiste et n'a relevé ses taux directeurs qu'une seule fois en décembre de 25 pb. Cette décision a été motivée par le retour du taux de chômage sous les 5 %, la tendance haussière de l'inflation ainsi que la hausse des actifs risqués. Si la Banque Centrale Américaine reste inquiète de la faiblesse de la productivité et de la croissance potentielle, elle cherche également à recouvrer des marges de manœuvre en cas de nouveau choc sur l'économie et à éviter une intervention trop marquée sur les taux en cas de hausse brutale de l'inflation.

Sur fond d'appréciation du Yen, jusqu'à l'automne 2016, et de baisse des exportations, la croissance japonaise a ralenti à 0,9 % en 2016. La consommation des ménages a été atone sur l'ensemble de l'année et l'investissement productif est sur une tendance très limitée de 0,8 % l'an. L'inflation sous-jacente (hors énergie & alimentation) ressort proche de 0 % en fin d'année. Dans cet environnement, la Banque centrale du Japon a poursuivi sa politique d'achats de titres avec une cible sur le niveau de taux du 10 ans et non plus une cible en termes de montant d'achat.

Le ralentissement de la croissance en zone euro est resté limité à 1,7 % en 2016 (contre 2 % en 2015). L'activité a même accéléré en Allemagne et en Espagne alors qu'elle est restée atone en France. La croissance française a été tirée par la consommation des ménages et la dépense publique. Les créations d'emplois se sont poursuivies et le chômage est revenu sous les 10 % pour la première fois depuis 2011. La détente des conditions de financement s'est traduite par une hausse de la demande de crédit à l'investissement et une hausse des dépenses d'équipement productif.

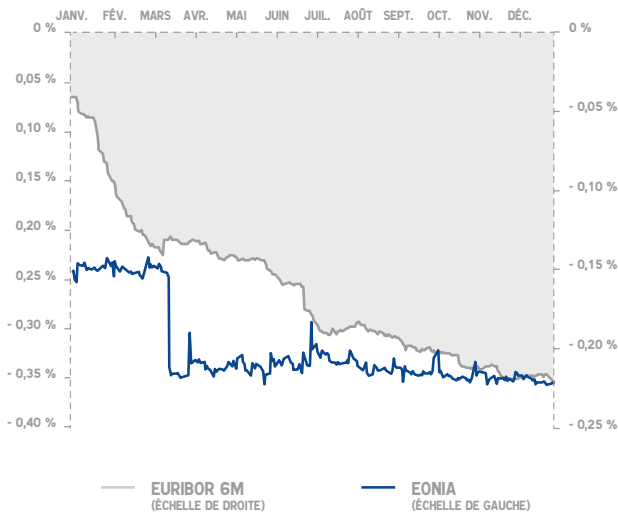
L'inflation est ressortie en hausse sur la fin de l'année à 1,1 % en lien avec une contribution positive de la composante énergétique. L'inflation sous-jacente reste sous les 1 % et la tendance déflationniste est encore présente dans plusieurs économies (comme le Portugal et l'Irlande). Dans cet environnement, la Banque Centrale Européenne a continué d'assouplir sa politique monétaire. Le programme d'achat d'actifs a été étendu aux obligations d'entreprises au printemps 2016 et la Banque Centrale a prévu de poursuivre son programme d'achat jusqu'à décembre 2017. Cette politique a réduit les pressions haussières sur les taux en fin d'année suite à l'élection de Mr. Trump. Les primes de risque sur les souverains restent contenues même si la résurgence du risque bancaire en Italie et du risque politique lié aux élections se sont traduites par des pressions haussières sur les souverains européens hors Allemagne.

1. **A43 - Poids lourds sur l'aire de services de L'Isle-d'Abeau.**
2. **Exercice de sécurité au poste de surveillance du tunnel Maurice Lemaire.**

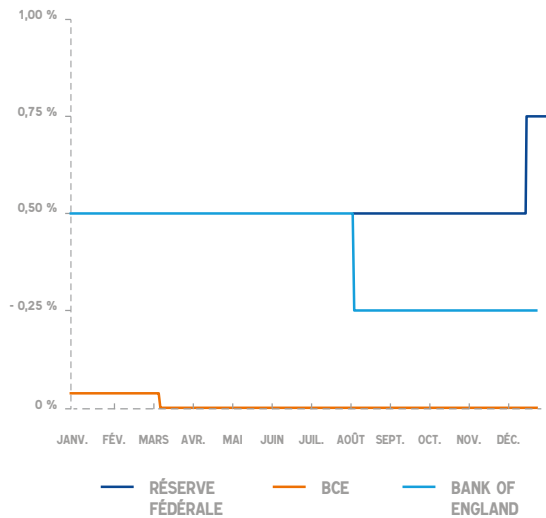


ACTIVITÉ DE LA CNA

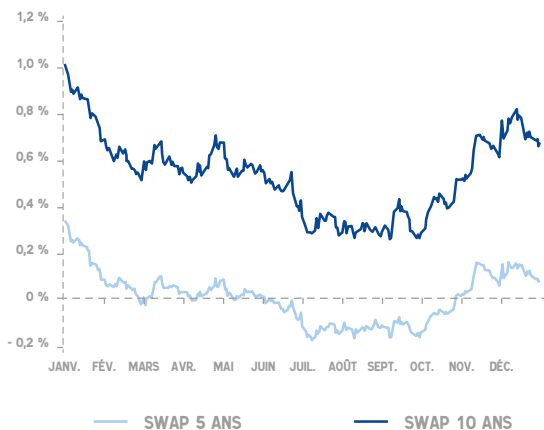
ÉVOLUTION DES TAUX COURTS INTERBANCAIRES EN 2016



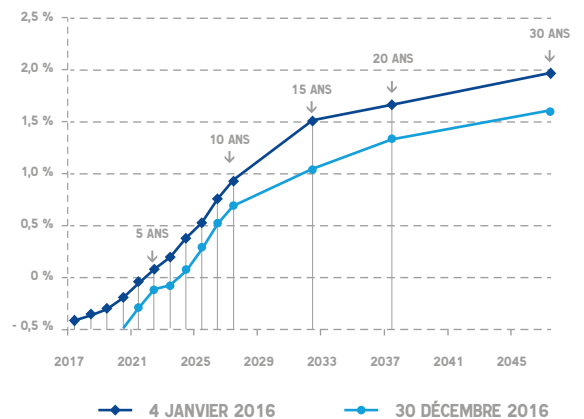
ÉVOLUTION DES TAUX DIRECTEURS EN 2016



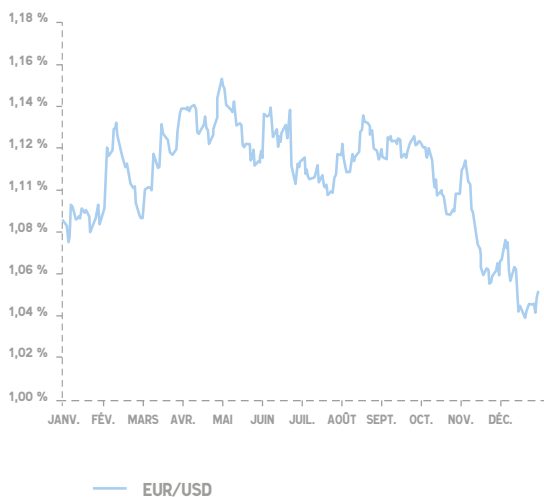
ÉVOLUTION DES TAUX DE SWAP EN 2016



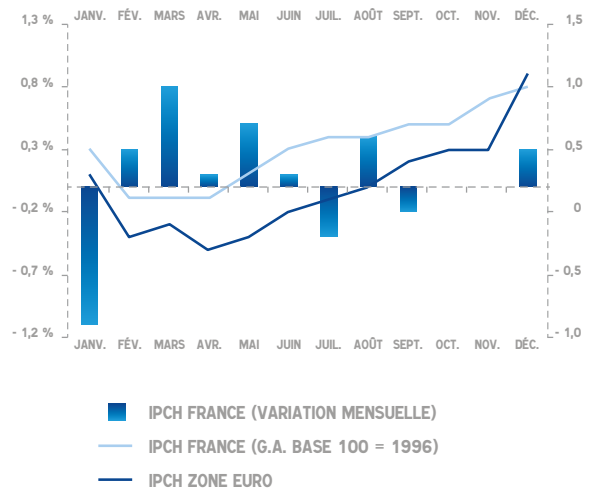
COURBE DE TAUX DES EMPRUNTS D'ÉTAT FRANÇAIS EN 2016



ÉVOLUTION DU CHANGE EUR/USD EN 2016



ÉVOLUTION DE L'INFLATION EN FRANCE ET EN ZONE EURO EN 2016





A40 - Fermeture de l'autoroute entre Bellegarde et Saint-Martin-du-Fresne, permettant la réalisation de travaux sous le tunnel de Saint-Germain.

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 qui a fait l'objet d'abondements de 2004 à 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 a fait l'objet d'abondements réguliers depuis 2011 et présente aujourd'hui un encours supérieur à 800 M €.

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

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.

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



ACTIVITÉ DE LA CNA



PROGRAMME D'EMPRUNTS

Le montant du programme d'emprunt de l'année 2016 pour le compte des sociétés concessionnaires d'autoroutes s'est élevé à 25 millions d'euros ; ce programme d'emprunt a été exécuté intégralement au bénéfice de la SFTRF au moyen d'un nouveau tirage sur ligne de financement BEI.

EMPRUNT AUPRÈS DE LA BEI

Le 21 avril 2016, en accord avec la société bénéficiaire, la CNA a sollicité un quatrième tirage de 25 M € en date de versement du 9 mai 2016 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 : amortissement constant
- Périodicité : semestrielle
- Taux : 0,015 % révisable le 09/05/2020

L'enveloppe souscrite le 8 avril 2013 est consommée à hauteur de 115 M € à fin 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 2016 en millions d'euros	ATMB	SFTRF	TOTAL
Contractuel BEI	-	25	25
TOTAL	-	25	25

GESTION DE LA DETTE

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

La CNA a ainsi procédé en 2016 à une révision de taux d'emprunt auprès de la Banque européenne d'investissement. Un prêt d'un montant de 20 millions d'euros remboursable in fine sur 12 ans consenti en 2013 à la SFTRF au taux de 0,523 % sur les 3 premières années a été révisé à 0,032 % avec amortissement constant du capital pour une nouvelle période de 4 ans à compter du 13/05/2016.

Au 31 décembre 2016, la dette de la CNA s'élevait à 4,544 milliards d'euros avec un taux moyen pondéré de 4,33 % et une durée moyenne de 2,97 ans contre respectivement 5,998 milliards d'euros, 4,59 % et 3,18 ans au 31 décembre 2015.

STRUCTURE DE LA DETTE PAR TYPE DE TAUX D'INTÉRÊT

94,80 % à taux fixe,

4,82 % à taux révisable (tous les 4, 5 ou 6 ans),

0,37 % à taux variable (indexation sur l'EURIBOR).

- 1 A41 Nord entre Chambéry et Aix-les-Bains - Travaux de réfection de chaussées avec un enrobé basse température.
- 2 A49 - Chantier spectaculaire du viaduc sur l'Isère. Eiffage Travaux Publics a équipé trois haubans de nouvelles gaines en polyéthylène haute densité clipsables.





A39 - En plein cœur des forêts jurassiennes, sur l'aire du Jura, ouvrage d'art enjambant l'autoroute pour conduire à l'aire de service.

ÉLÉMENTS FINANCIERS 2016

- 30 BILAN AU 31/12/2016
- 31 COMPTE DE RÉSULTAT AU 31/12/2016
- 32 ANNEXE AU 31/12/2016
- 33 LES EMPRUNTS
- 37 LES PRÊTS
- 39 MONTANT DES BILANS

ÉLÉMENTS FINANCIERS

BILAN AU 31 DÉCEMBRE 2016

ACTIF	RÉF. NOTE	MONTANT 31/12/2016	MONTANT 31/12/2015	MONTANT 31/12/2014
ACTIF IMMOBILISÉ				
IMMOBILISATIONS FINANCIÈRES	3.1	4 692 399 200,14 €	6 183 904 126,44 €	7 869 683 927,86 €
Prêts directs aux Sociétés concessionnaires d'autoroutes		4 544 762 478,78 €	5 998 466 721,62 €	7 646 785 402,03 €
Intérêts courus		147 636 721,36 €	185 437 404,82 €	222 898 525,83 €
TOTAL I		4 692 399 200,14 €	6 183 904 126,44 €	7 869 683 927,86 €
ACTIF CIRCULANT				
CRÉANCES D'EXPLOITATION		434 054,58 €	688 737,48 €	2 316 716,42 €
Créances Clients et comptes rattachés	3.2	434 054,58 €	688 737,48 €	2 316 716,42 €
DISPONIBILITÉS		546 940 207,81 €	588 875 921,52 €	1 370 851,86 €
Comptes courant et à terme à la Caisse des Dépôts		546 940 207,81 €	588 875 921,52 €	1 298 488,37 €
Intérêts à recevoir		- €	- €	72 363,49 €
TOTAL II		547 374 262,39 €	589 564 659,00 €	3 687 568,28 €
ÉCARTS D'ACTIF	3.3	- €	126 558 000,00 €	126 162 000,00 €
Écarts sur dettes indexées		- €	126 558 000,00 €	126 162 000,00 €
TOTAL III		- €	126 558 000,00 €	126 162 000,00 €
TOTAL GÉNÉRAL (I + II + III)		5 239 773 462,53 €	6 900 026 785,44 €	7 999 533 496,14 €

PASSIF	RÉF. NOTE	MONTANT 31/12/2016	MONTANT 31/12/2015	MONTANT 31/12/2014
DETTES				
DETTES FINANCIÈRES	3.4	4 692 399 200,14 €	6 183 904 126,44 €	7 869 683 927,86 €
Emprunts obligataires		3 960 330 911,75 €	4 686 888 911,75 €	5 061 492 911,75 €
Intérêts courus		132 522 423,44 €	144 719 227,84 €	148 243 530,47 €
Emprunts contractuels		584 431 567,03 €	1 311 577 809,87 €	2 585 292 490,28 €
Intérêts courus		15 114 297,92 €	40 718 176,98 €	74 654 995,36 €
TOTAL I		4 692 399 200,14 €	6 183 904 126,44 €	7 869 683 927,86 €
DETTES D'EXPLOITATION	3.5	547 374 262,39 €	589 564 659,00 €	3 687 568,28 €
Dettes fournisseurs et comptes rattachés		- €	- €	72 363,49 €
Autres dettes		547 374 262,39 €	589 564 659,00 €	3 615 204,79 €
TOTAL II		547 374 262,39 €	589 564 659,00 €	3 687 568,28 €
ÉCARTS DE PASSIF	3.6	- €	126 558 000,00 €	126 162 000,00 €
Écarts sur créances indexées		- €	126 558 000,00 €	126 162 000,00 €
TOTAL III		- €	126 558 000,00 €	126 162 000,00 €
TOTAL GÉNÉRAL (I + II + III)		5 239 773 462,53 €	6 900 026 785,44 €	7 999 533 496,14 €

ENGAGEMENTS HORS BILAN

OPÉRATIONS

D'ÉCHANGES D'EMPRUNTS

DE TAUX D'INTÉRÊT

	RÉF. NOTE	MONTANT 31/12/2016	MONTANT 31/12/2015	MONTANT 31/12/2014
Euros à recevoir (contre euros à livrer)	4.	- €	- €	150 000 000,00 €
Euros à livrer (contre euros à recevoir)		- €	- €	150 000 000,00 €

La référence note renvoie au paragraphe de l'annexe.

RÉSULTAT AU 31 DÉCEMBRE 2016

CHARGES	RÉF. NOTE	MONTANT 31/12/2016	MONTANT 31/12/2015	MONTANT 31/12/2014
CHARGES D'EXPLOITATION				
AUTRES ACHATS ET CHARGES EXTERNES		867 443,16 €	2 285 355,11 €	1 685 325,76 €
Rémunérations intermédiaires	5.1		599 750,00 €	118 800,00 €
Annonces, études et réalisations publicitaires		12 480,00 €	12 480,00 €	13 798,00 €
Commissions de paiement de service financier	5.2		20 000,00 €	- €
Remboursement à la CDC des frais de gestion	5.3	743 595,44 €	1 354 678,28 €	1 397 212,43 €
Prestations extérieures		111 367,72 €	298 446,83 €	155 515,33 €
TOTAL I		867 443,16 €	2 285 355,11 €	1 685 325,76 €
CHARGES FINANCIÈRES				
AUTRES CHARGES FINANCIÈRES		232 086 511,67 €	387 241 234,40 €	413 513 845,89 €
Intérêts des emprunts et avances		232 086 511,67 €	331 055 178,11 €	398 569 260,58 €
Versement des produits financiers aux SCA	5.4	- €	56 186 056,29 €	14 944 585,31 €
TOTAL II		232 086 511,67 €	387 241 234,40 €	413 513 845,89 €
CHARGES EXCEPTIONNELLES				
Pénalités sur contrats		5 305,56 €	- €	- €
Autres charges exceptionnelles		722 546,79 €	- €	- €
TOTAL III		727 852,35 €	- €	- €
TOTAL GÉNÉRAL (I + II + III)		233 681 807,18 €	389 526 589,51 €	415 199 171,65 €

PRODUITS	RÉF. NOTE	MONTANT 31/12/2016	MONTANT 31/12/2015	MONTANT 31/12/2014
PRODUITS D'EXPLOITATION				
PARTICIPATION DES SCA	5.5	867 443,16 €	2 265 355,11 €	1 685 325,76 €
aux frais d'émission d'emprunts		- €	785 653,63 €	169 654,13 €
aux frais de gestion		867 443,16 €	1 479 701,48 €	1 515 671,63 €
aux frais de service financier		- €	20 000,00 €	- €
TOTAL I		867 443,16 €	2 285 355,11 €	1 685 325,76 €
PRODUITS FINANCIERS				
INTÉRÊTS ET PRODUITS		232 086 511,67 €	331 055 178,11 €	398 641 624,07 €
Intérêts sur prêts		232 086 511,67 €	331 055 178,11 €	398 569 260,58 €
Intérêts bancaires		- €	- €	72 363,49 €
AUTRES PRODUITS FINANCIERS		- €	56 186 056,29 €	14 872 221,82 €
Produits financiers divers		- €	56 186 056,29 €	14 872 221,82 €
TOTAL II		232 086 511,67 €	387 241 234,40 €	413 513 845,89 €
PRODUITS EXCEPTIONNELS				
Pénalités perçues sur contrats		5 305,56 €	- €	- €
Autres produits exceptionnels		722 546,79 €	- €	- €
TOTAL III		727 852,35 €	- €	- €
TOTAL GÉNÉRAL (I + II + III)		233 681 807,18 €	389 526 589,51 €	415 199 171,65 €

La référence note renvoie au paragraphe de l'annexe.

ANNEXE AU 31 DÉCEMBRE 2016

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 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 financière. Le résultat de l'exercice est par conséquent systématiquement égal à zéro.

1. LES EMPRUNTS

LISTE DES EMPRUNTS AU 31 DÉCEMBRE 2016

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
FR0010212613	3,75 % 2005-2025 828,26 M EUR	15/07/2005	15/07/2025	FR	3,75	828 263 911,75	828 263 911,75	EUR

(*) FR : PARIS / LU : LUXEMBOURG

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	6 000 000,00	EUR
	4,87 % 2004-2027 80,65 M EUR APRR	14/06/2004	01/07/2027	4,87	80 650 000,00	53 529 409,80	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
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
FR0012591832	1,125 % 2015-2030 140 M EUR	01/04/2015	01/04/2030	FR - LU	1,13	140 000 000,00	140 000 000,00	EUR

(*) FR : PARIS / LU : Luxembourg

ÉLÉMENTS FINANCIERS

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

NUMÉRO DE CONTRAT	DÉSIGNATION DE L'EMPRUNT	DATE DE VERSEMENT	ÉCHÉANCE FINALE	TAUX %	MONTANT NOMINAL	CAPITAL RESTANT DÙ	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	137 537 745,10	EUR
21 509	6,35 % 2002-2017 453,55 M EUR APRR	05/04/2002	05/04/2017	6,35	453 551 569,71	151 183 856,57	EUR
21 200	3,80 % 2002-2017 19 M EUR ATMB	16/10/2002	16/10/2017	2,22	19 000 000,00	6 333 333,34	EUR
21 821	EURIBOR 2002-2017 17 M EUR SANEF	16/12/2002	15/12/2017	0,00	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	0,52	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	0,52	20 000 000,00	20 000 000,00	EUR
22 268	3,48 % 2003-2018 70 M EUR SANEF	12/11/2003	12/11/2018	0,52	70 000 000,00	70 000 000,00	EUR
82 544	0,523 % 2013-2025 20 M EUR SFTRF	13/05/2013	13/05/2025	0,03	20 000 000,00	18 888 888,89	EUR
82 544	0,479 % 2014-2026 25 M EUR SFTRF	26/06/2014	26/06/2026	0,48	25 000 000,00	25 000 000,00	EUR
82 544	0,30 % 2015-2027 45 M EUR SFTRF	20/08/2015	20/08/2027	0,30	45 000 000,00	45 000 000,00	EUR
82 544	0,015 % 2016-2028 25 M EUR SFTRF	09/05/2016	09/05/2028	0,02	25 000 000,00	23 958 333,33	EUR



A13 - Travaux d'élargissement du tablier du viaduc de Guerville.

RÉCAPITULATIF DE L'ENCOURS DES EMPRUNTS AU 31 DÉCEMBRE 2016

TYPE D'EMPRUNTS	TYPE DE TAUX	TOTAL
EMPRUNTS OBLIGATAIRES		3 960 330 911,75
Taux fixe	3 960 330 911,75	
TOTAL EMPRUNTS OBLIGATAIRES	3 960 330 911,75	3 960 330 911,75
EMPRUNTS CONTRACTUELS		
EMPRUNTS AUPRÈS DE LA CDC-DFE		59 529 409,80
Taux fixe	59 529 409,80	
EMPRUNTS AUPRÈS DE LA BEI		524 902 157,23
Taux fixe	288 721 601,67	
Taux révisable	219 180 555,56	
Taux variable	17 000 000,00	
TOTAL EMPRUNTS CONTRACTUELS	584 431 567,03	584 431 567,03
TOTAL GÉNÉRAL	4 544 762 478,78	4 544 762 478,78

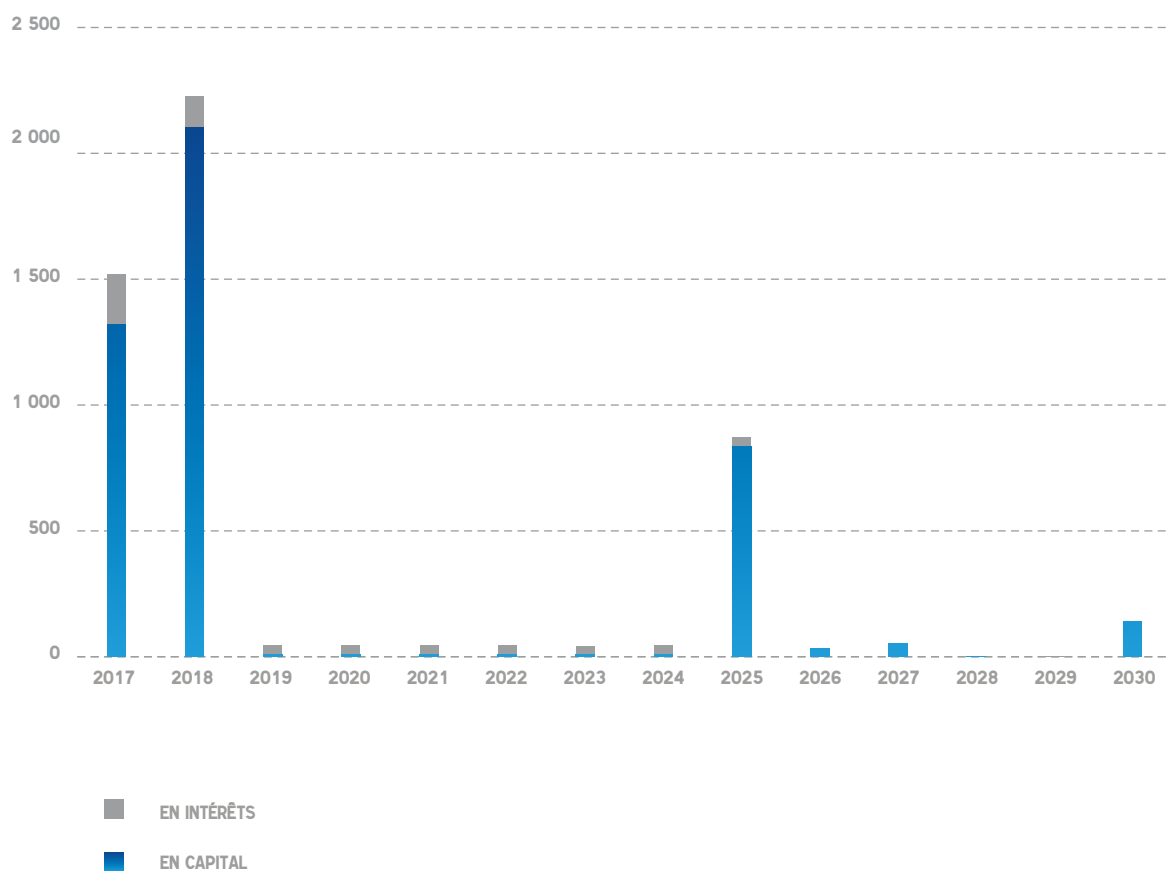
SYNTHÈSE DES MOUVEMENTS DE L'EXERCICE 2016 (EN MILLIONS D'EUROS)

	AU 31/12/2015			OPÉRATIONS DE L'EXERCICE			AU 31/12/2016		
	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	4 560	-	4 560		730	-730	130	-	3 960
EMPRUNTS CONTRACTUELS	1 311	-	1 311	25	751	-726	-	-	585
TOTAL GÉNÉRAL	5 871	-	5 871	25	1 481	-1 456	130	-	4 545

ÉLÉMENTS FINANCIERS

ÉCHELONNEMENT DE LA DETTE AU 31 DÉCEMBRE 2016 (EN MILLIONS D'EUROS)

ANNÉE	EN CAPITAL	EN INTÉRÊTS
2017	1 321	197
2018	2 101	126
2019	10	35
2020	10	35
2021	10	35
2022	10	34
2023	9	34
2024	10	34
2025	837	34
2026	33	2
2027	53	2
2028	1	2
2029	0	2
2030	140	2
TOTAL	4 545	574



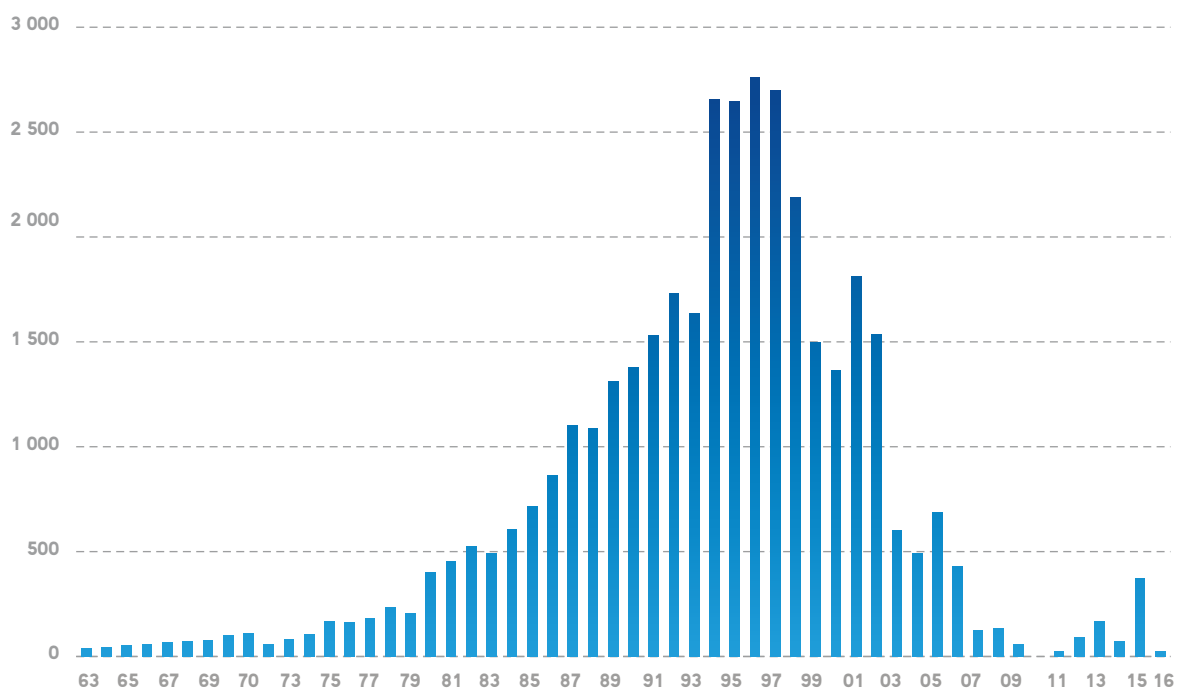
2. LES PRÊTS

PRÊTS VERSES 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
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
2015	-	-	-	-	-	-	-	370	370
2016	-	-	-	-	-	-	-	25	25

ÉLÉMENTS FINANCIERS

ÉVOLUTION DES PRÊTS VERSÉS AUX SOCIÉTÉS CONCESSIONNAIRES D'AUTOROUTES DEPUIS L'ORIGINE (EN MILLIONS D'EUROS)



RÉPARTITION DE L'ENCOURS DES PRÊTS EN VALEUR HISTORIQUE PAR SCA (EN MILLIONS D'EUROS)

SCA	31/12/2014		31/12/2015		31/12/2016	
	MONTANT	%	MONTANT	%	MONTANT	%
APRR	1 838	24,44 %	1 424	24,25 %	1 038	22,84 %
AREA	123	1,64 %	113	1,92 %	113	2,49 %
ASF	2 660	35,37 %	2 017	34,35 %	1 384	30,45 %
ATMB	163	2,17 %	102	1,74 %	71	1,56 %
ESCOTA	84	1,12 %	36	0,61 %	36	0,79 %
SANEF	1 205	16,02 %	524	8,92 %	315	6,93 %
SAPN	306	4,07 %	86	1,46 %	10	0,22 %
SFTRF	1 142	15,17 %	1 058	18,02 %	1 081	23,78 %
Non affecté	0	0,00 %	512	8,73 %	497	10,94 %
TOTAL	7 521	100,00 %	5 872	100,00 %	4 545	100,00 %

ÉTAT DE L'ACTIF IMMOBILISÉ DES PRÊTS (EN MILLIONS D'EUROS)

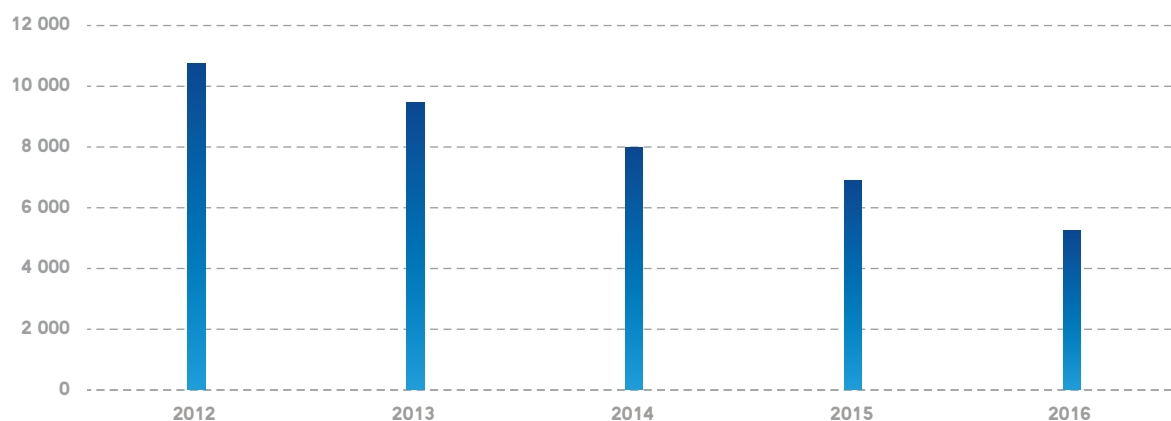
SOLDE HISTORIQUE (A)	5 872
+ Indexation	126
Solde au 31/12/2015 (A+B-C+D)	5 998
+ Versements (B)	25
- Amortissements (C)	-1 482
+ Indexation (D)	130
Solde au 31/12/2016 (A+B-C+D)	4 545

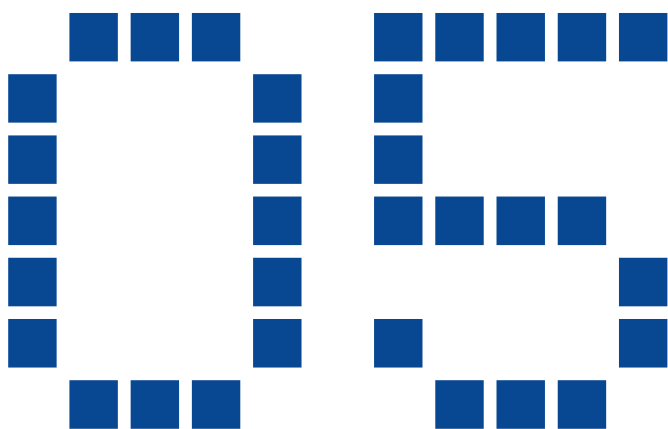
3. MONTANT DES BILANS AU 31 DÉCEMBRE

(en millions d'euros)

	2012	2013	2014	2015	2016
MONTANT	10 756	9 482	8 000	6 900	5 240
Pourcentage (*)	- 10,37	- 11,84	- 15,63	- 13,75	- 24,06

(*) Pourcentage d'augmentation par rapport à l'année précédente





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 :

- 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 des dits 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

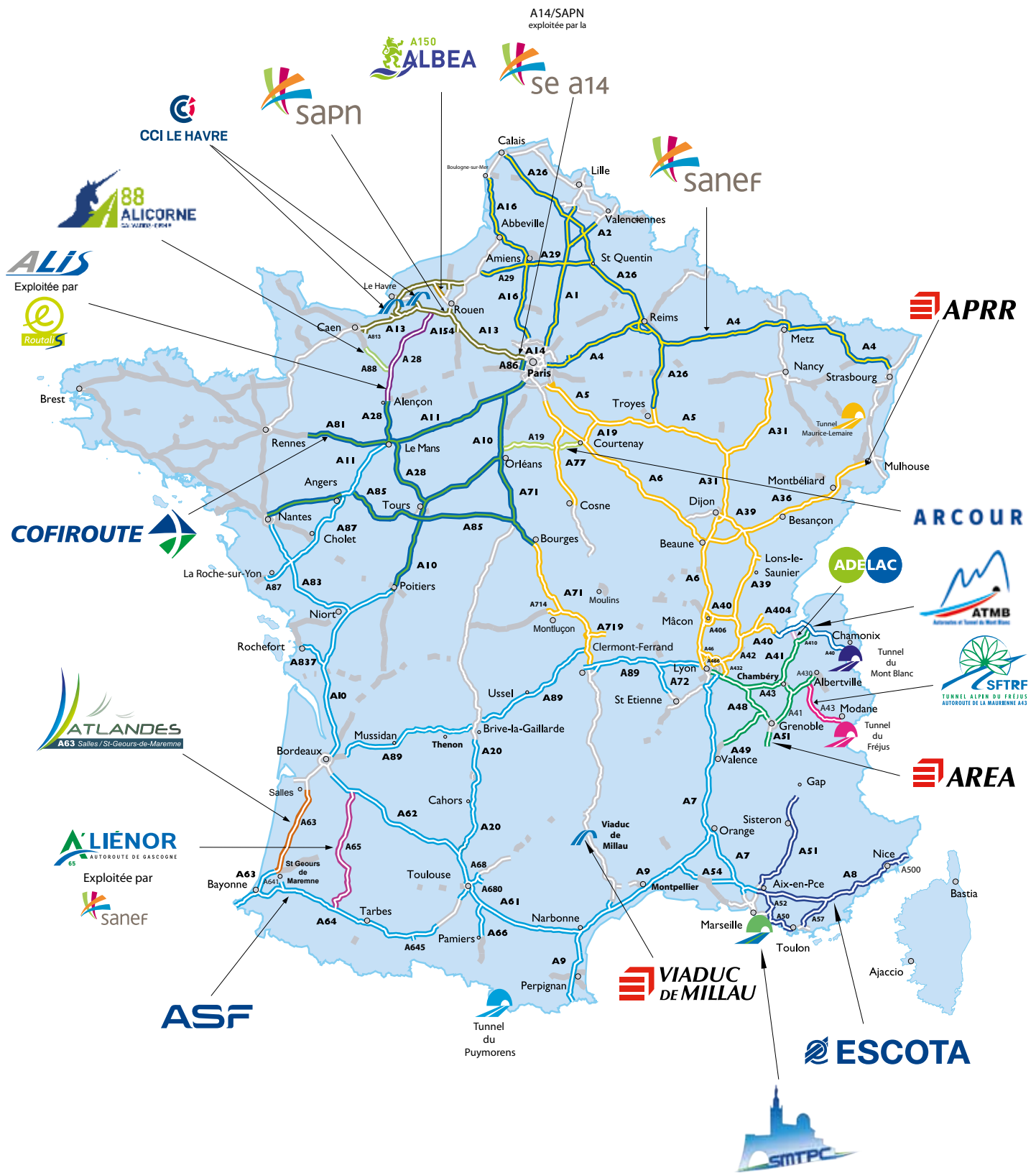
L'Agent comptable de la Caisse nationale des autoroutes est nommé par arrêté conjoint du Ministre de l'économie et des finances et du Ministre chargé de la voirie routière nationale.

ARRÊTÉ DU 1^{ER} SEPTEMBRE 2016 PORTANT NOMINATION À LA PRÉSIDENCE DU CONSEIL D'ADMINISTRATION DE LA CAISSE NATIONALE DES AUTOROUTES

NOR : DEVT1619629A

Par arrêté de la ministre de l'environnement, de l'énergie et de la mer, chargée des relations internationales sur le climat, du ministre de l'économie et des finances et du secrétaire d'État chargé des transports, de la mer et de la pêche en date du 1^{er} septembre 2016, Mme Christine Bouchet est nommée présidente 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 2016
dans sa séance du 23 février 2017.

La Présidente,
Christine Bouchet

PHOTOGRAPHIE DE COUVERTURE
A41 Nord - Tunnel du mont Sion sur l'autoroute Liane entre Annecy et Genève.

Crédits photos

Couverture > Fotolia : Radu Razvan Gheorghe, APRR : Paul Véronique.
Intérieur > Vermard Georges, SFTRF : Defours, Sanef : Drone Press/Sanef, Didier Marc - www.aerophilmpphoto.com.
APRR : Bastien Pascal, Chabert Xavier, Chezeiere Alexis, Galoyer Gilles - JamaisVu !, Huret Christophe, La France vue du ciel Isère,
Leimdorfer Gilles, Michou Benoît, Paul Véronique, Payan Mathieu, Robin Nicolas.

CRÉATION /RÉALISATION
PCA Communication



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

Courriel : CNA@caissedesdepots.fr

Site internet : cna-autoroutes.fr