

RAPPORT ANNUEL 2017



CAISSE NATIONALE
DES AUTOROUTES

ÉTABLISSEMENT PUBLIC GÉRÉ PAR LA CAISSE DES DÉPÔTS



**LONGUEUR DU RÉSEAU
DES AUTOROUTES CONCÉDÉES
AU 31 DÉCEMBRE 2017**

9 161,2 KM

DONT

**7 470,3 KM
CONCÉDÉS AUX SEMCA*
ET EX-SEMCA HISTORIQUES
LIÉES À LA CNA**

SOURCE ASFA

* ASF, ESCOTA, SANEF, SAPN, APRR, AREA, ATMB, SFTRF

**ENCOURS DES PRÊTS
DE LA CNA AU 31 DÉCEMBRE 2017**

**3,267
MILLIARDS D'EUROS**





SOMMAIRE

PRÉSENTATION GÉNÉRALE DE LA CNA AU SEIN DU SECTEUR AUTOROUTIER FRANÇAIS EN 2017

ORGANISATION ET MISSIONS—P. 6
MODALITÉS DE FINANCEMENT—P. 7
HISTORIQUE—P. 8

ACTIVITÉS DES SOCIÉTÉS CONCESSIONNAIRES D'AUTOROUTES EN 2017

PRÉAMBULE SUR L'ACTUALITÉ DU
SECTEUR AUTOROUTIER FRANÇAIS—P. 14
RÉSULTATS FINANCIERS—P. 16
PERSPECTIVES D'ÉVOLUTION—P. 17

ACTIVITÉS DE LA CNA EN 2017

CONTEXTE ÉCONOMIQUE ET FINANCIER—P. 20
L'INFLATION—P. 26
POLITIQUE D'EMPRUNTS—P. 27
PROGRAMME D'EMPRUNTS—P. 28
GESTION DE LA DETTE—P. 29

ÉLÉMENTS FINANCIERS 2017

BILAN AU 31/12/2017—P. 32
COMPTE DE RÉSULTAT AU 31/12/2017—P. 33
ANNEXE AU 31/12/2017—P. 34
LES EMPRUNTS AU 31/12/2017—P. 35
LES PRÊTS—P. 38
MONTANT DES BILANS—P. 39

TEXTES LÉGISLATIFS ET TEXTES RÉGLEMENTAIRES

CODE DE LA VOIRIE ROUTIÈRE—P. 42



LE MOT DE LA PRÉSIDENTE

En 2017, la CNA a levé 45 millions d'euros de dette afin d'assurer le financement des sociétés concessionnaires d'autoroutes. Dans le même temps, elle remboursait 1,325 milliard d'euros de titres arrivés à échéance.

La décroissance de la dette de l'établissement s'est donc poursuivie en 2017, l'encours s'établissant à 3,27 milliards d'euros en fin d'année.

Le besoin de financement de l'année a été couvert tout d'abord au moyen d'émission sur le marché obligataire. Fidèle à sa politique d'abondement de souche, la CNA a procédé à un nouvel abondement de sa ligne « 3,75 %-2025 » pour un nominal global de 40 millions d'euros portant ainsi son encours à 868,26 millions d'euros.

La CNA a également sollicité un cinquième et dernier tirage de 5 millions d'euros sur la ligne de financement de 120 millions d'euros (désormais totalement consommée) 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.

Ces emprunts ont bénéficié aux deux sociétés concessionnaires de tunnels autoroutiers Autoroute et Tunnel du Mont-Blanc (ATMB) et la Société Française du Tunnel Routier du Fréjus (SFTRF).

En effet, depuis fin 2009, seules ces deux sociétés concessionnaires dont l'encours de dette auprès de la CNA représente désormais plus de 35 % de la dette totale au 31 décembre 2017 peuvent recourir à l'établissement pour financer leurs investissements et, le cas échéant, assurer leur refinancement.

Par ailleurs, l'année a été également marquée par une évolution réglementaire de la CNA. En effet, depuis l'arrêté du 14 août 2017, l'établissement n'a plus la capacité de lever sur le marché obligataire les ressources nécessaires au financement à plus d'un an des sociétés concessionnaires éligibles. Cette interdiction est consécutive à l'intégration en 2014 par l'Insee de la dette CNA dans la dette publique.

Sandrine Bernabei Chinzi



LE CONSEIL D'ADMINISTRATION

AU 05 AVRIL 2018

PRÉSIDENTE

M^{ME} SANDRINE BERNABEI CHINZI,
Directrice des infrastructures de transport
au ministère de la Transition écologique et solidaire

ADMINISTRATEURS

M. SÉBASTIEN JUSTUM,
représentant le ministère de l'Économie et des Finances

M. GILLES ORZONI,
représentant le ministère de la Transition écologique et solidaire

M. LAURENT PICHARD,
représentant le ministère de l'Action et des Comptes publics

M^{ME} 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

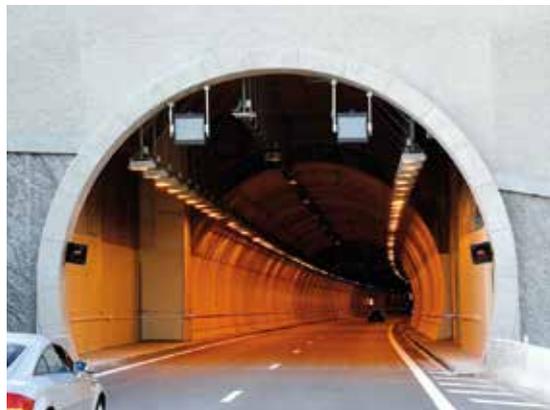
M. N...
Président de SEMCA
représentant les sociétés d'économie mixte concessionnaires d'autoroutes



**PRÉSENTATION
GÉNÉRALE DE LA CNA
AU SEIN DU SECTEUR
AUTOROUTIER FRANÇAIS
EN 2017**



ORGANISATION ET MISSIONS—P. 6
MODALITÉS DE FINANCEMENT—P. 7
HISTORIQUE—P. 8



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.



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

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

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

Elle a obtenu par la suite, en 1993, la concession de l'autoroute A 43 dite « Autoroute de la Maurienne ».

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

1970 / 1980

**LIBÉRALISATION DU SYSTÈME
AUTOROUTIER ET CONSTITUTION
DE SOCIÉTÉS PRIVÉES
CONCESSIONNAIRES**

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

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

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



1981 / 1993

RESTRUCTURATION ET INSTAURATION D'UN MÉCANISME DE PÉRÉQUATION

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

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

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

Le 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.



PRÉSENTATION GÉNÉRALE DE LA CNA AU SEIN DU SECTEUR AUTOROUTIER FRANÇAIS EN 2017

2001 > LA RÉFORME DE 2001

Si le système de financement des autoroutes mis en place en France avec la loi du 18 avril 1955 a permis d'assurer quasiment sans apport budgétaire la construction d'un réseau autoroutier moderne, la nécessité de s'adapter à son environnement juridique et celle de mieux s'inscrire dans le contexte politique et économique actuel l'ont obligé à évoluer. C'est pourquoi la réforme engagée en 2000 a pour objectifs de renforcer la concurrence pour l'attribution des nouvelles concessions autoroutières, de doter le système autoroutier des moyens financiers lui permettant de mener à bien la réalisation du programme de construction et d'assurer une plus grande neutralité des choix entre types d'investissement et entre modes de transport. Pour atteindre ces objectifs, deux séries de mesures sont mises en œuvre concernant les procédures d'attribution des concessions d'autoroutes et les conditions de fonctionnement des sociétés d'économie mixte concessionnaires d'autoroutes (SEMCA).

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

Désormais, les apports publics éventuellement nécessaires à l'équilibre financier des futures concessions d'autoroutes sont effectués sous forme de subventions et les nouvelles sections attribuées conformément aux dispositions de la directive « Travaux »* 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.

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.



02

**ACTIVITÉ
DES SOCIÉTÉS
CONCESSIONNAIRES
D'AUTOROUTES
EN 2017**





PRÉAMBULE SUR L'ACTUALITÉ
DU SECTEUR AUTOROUTIER FRANÇAIS—P. 14
RÉSULTATS FINANCIERS—P. 16
PERSPECTIVES D'ÉVOLUTION—P. 17

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 ESCOTA⁽¹⁾ ;
- APRR et AREA⁽²⁾ ;
- Sanef et SAPN⁽³⁾ ;
- 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 A 28 entre Rouen et Alençon) ;
- la société Arcour (concessionnaire de l'autoroute A 19 entre Artenay et Courtenay) ;
- la société Adelac (concessionnaire de l'autoroute A 41 entre Annecy et Genève) ;
- la société A'liénor (concessionnaire de l'autoroute A 65 entre Langon et Pau) ;

- la société Alicorne (concessionnaire de l'autoroute A 88 entre Falaise et Sées) ;
- la société Atlandes (concessionnaire de l'autoroute A 63 entre Salles et Saint-Geours-de-Maremne) ;
- la société Albéa (concessionnaire de l'autoroute A 150 entre Ecalles-Alix et Barentin).

Les six premières sociétés (ex-SEMCA) sont les seules sociétés désormais privées à avoir recouru au système CNA pour financer leurs investissements ; leur encours historique de dette auprès de l'établissement s'élevait au 31 décembre 2017 à 1,610 milliard d'euro (soit 49,28 % de l'encours total).

Conformément aux engagements pris lors de leurs ouvertures de capital respectives en mars 2002, novembre 2004 et mars 2005⁽⁴⁾, les groupes ASF, APRR et SANEF sont sortis progressivement du dispositif 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.

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

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

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

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

Ces deux SEMCA demeurent dans le paysage autoroutier concédé français et se financent via la CNA (1,175 milliard d'euros d'encours historique de dette au 31 décembre 2017, soit 35,96 % 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).

Section nouvelle d'autoroute mise en service en 2017

Sur le réseau ASF, l'autoroute A 709 d'une longueur de 24 km a été intégrée en dédoublement de l'A 9 permettant la desserte de l'agglomération de Montpellier.

Évolution du trafic entre 2016 et 2017

En 2017, la circulation sur l'ensemble du réseau autoroutier concédé en service s'établit à 94,4 milliards de kilomètres parcourus, soit une hausse de +1,9 % par rapport à 2016.

Source ASFA

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	2017
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	1,3
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	1,6
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	1,7
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	2,1
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	1,2
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	1,3
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	1,5
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	2,0
Évolution sur le réseau « stable » concédé total								1,1	-1,8	0,7	2,0	2,7	3,1	1,4

Source (2018) : ASFA (Association professionnelle des sociétés françaises concessionnaires ou exploitantes d'autoroutes ou d'ouvrages routiers). « Le trafic - Autoroutes concédées et ouvrages à péages / 2017 »

O2

ACTIVITÉ DES SOCIÉTÉS CONCESSIONNAIRES D'AUTOROUTES EN 2017



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 2017 a atteint environ 6,78 milliards d'euros (contre 6,55 milliards d'euros en 2016). Il est donc en progression d'environ 3,43 % par rapport à 2016.

Remboursements d'emprunts

Les remboursements d'emprunts se sont élevés à 1,325 milliard d'euros en 2017, 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.

Dans le cadre du plan de relance autoroutier, l'État a confié à ces sociétés la réalisation de 3,2 milliards d'euros 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. La société ATMB est en négociation avec l'État depuis 2017 en vue de la conclusion d'un nouveau contrat d'une durée de 5 ans.

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 - en lien entre 2019 et 2023 avec la compensation du gel de la hausse tarifaire de 2015, et avec le plan d'investissement autoroutier en cours de finalisation sur 2019-2021 puis indexée sur l'inflation à partir de 2023 - et compte tenu de la reprise de 1,9 % du trafic autoroutier constatée en 2017, 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 2017



CONTEXTE ÉCONOMIQUE ET FINANCIER—P. **20**
L'INFLATION—P. **26**
POLITIQUE D'EMPRUNTS—P. **27**
PROGRAMME D'EMPRUNTS—P. **28**
GESTION DE LA DETTE—P. **29**

CONTEXTE ÉCONOMIQUE ET FINANCIER

Les risques géopolitiques (Corée du Nord, Brexit, élections en Europe) qui avaient été redoutés par les investisseurs n'ont eu finalement que peu d'effets sur les marchés financiers en 2017.

Les principales banques centrales ont lentement fait évoluer leurs politiques : la Fed a entamé la normalisation de son bilan, et la BCE la réduction de ses achats d'actifs.

La volatilité sur les emprunts d'État en France et en Espagne s'est rapidement résorbée après les échéances politiques (respectivement en mai et octobre).

La reprise de l'activité économique en Europe s'est confirmée dans la plupart des pays ; l'inflation a légèrement progressé (+1,2 % en France en 2017 contre +0,6 % en 2016) mais devrait accélérer si l'on en croit les anticipations de marché.

Du fait de rendements « écrasés » et des faibles variations de taux sur l'année, les marchés obligataires « core » soit l'Allemagne, France, Autriche, Pays-Bas, Belgique et Finlande de la zone euro affichent de modestes performances absolues (a fortiori quand on les compare aux marchés actions qui ont signé des gains substantiels). Grâce à la hausse des anticipations d'inflation, les obligations indexées sur l'inflation ont cependant réussi à surperformer les titres à taux fixes en 2017 (et ce pour la 3^e année consécutive) :

Taux d'intérêt à court terme

La BCE a laissé ses taux directeurs inchangés sur le 4^e trimestre 2017 :

- Taux de refinancement (principal taux directeur) à 0 % ;
- Taux de facilité de prêt marginal auquel les banques peuvent se procurer des liquidités au jour le jour à 0,25 % ;
- Taux de facilité de dépôt à -0,40 % (taux négatif destiné à dissuader les banques de la zone euro de laisser leurs excédents de liquidités à la BCE).

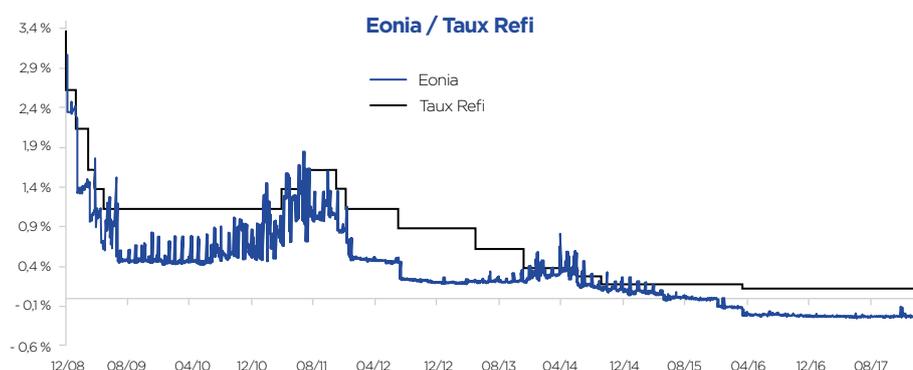
Performance du marché monétaire

Sur le 4^e trimestre 2017, le marché monétaire a continué de produire une rémunération négative -0,09 %. Ainsi, pour la 3^e année consécutive, la performance de l'EONIA a été négative : -0,36 % en 2017.

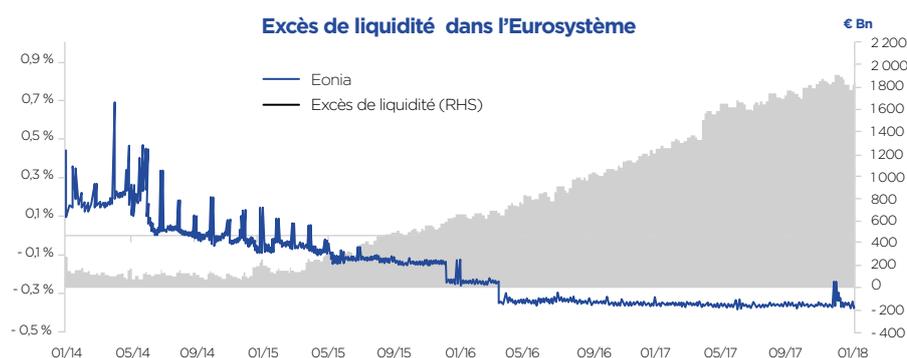
Un relèvement des taux directeurs de la BCE ne devrait pas intervenir avant fin 2018, les actifs monétaires risquant de signer une nouvelle fois des performances négatives sur l'année.

Année 2017	Toutes maturités	Maturités 1 à 10 ans
OAT taux fixes (inflation zone euro)	0,45 %	0,14 %
OATi (inflation française)	0,45 %	0,14 %
OAT€i (inflation zone euro)	1,60 %	1,42 %

Source : Bloomberg



Source : Bloomberg (07/01/2018)



Source : Bloomberg (07/01/2018)

Il ressort de la réunion BCE d'octobre une prolongation du QE associé à une réduction du rythme dès janvier 2018. En effet, à partir de janvier, les achats continueront au rythme mensuel de 30 milliards d'euros jusque fin septembre, ou au-delà si nécessaire. Le réinvestissement des tombées devient le nouvel outil de pilotage de la BCE : celle-ci procédera au réinvestissement des titres arrivant à échéance acquis dans le cadre des programmes APP (« asset purchase programmes ») aussi longtemps que nécessaire.

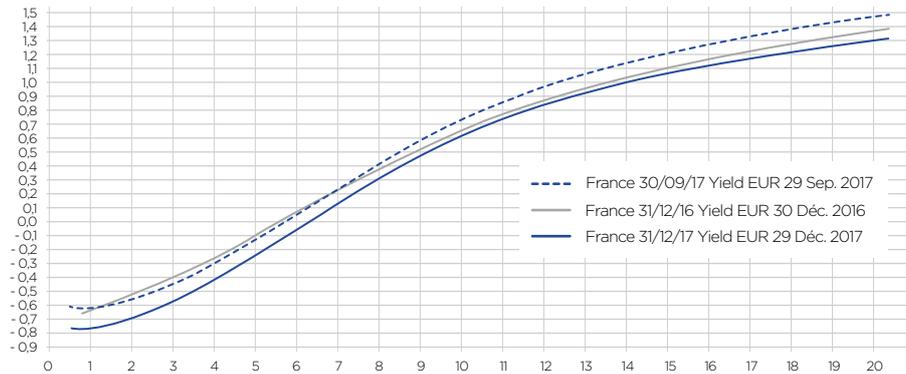
Par ailleurs, les programmes de financement évolueront à la marge sur 2018. Le volume des émissions M/LT baissera de 20 milliards, passant à 887 milliards. La France et l'Italie resteront les plus gros émetteurs avec respectivement 220 milliards et 240 milliards de titres à l'offre. Toutefois, alors que l'AFT augmentera son recours au marché de 10 milliards, le Trésor italien réduirait son volume d'émissions de 20 milliards.

Taux d'intérêt à long terme : légère tension sur le dernier trimestre 2017

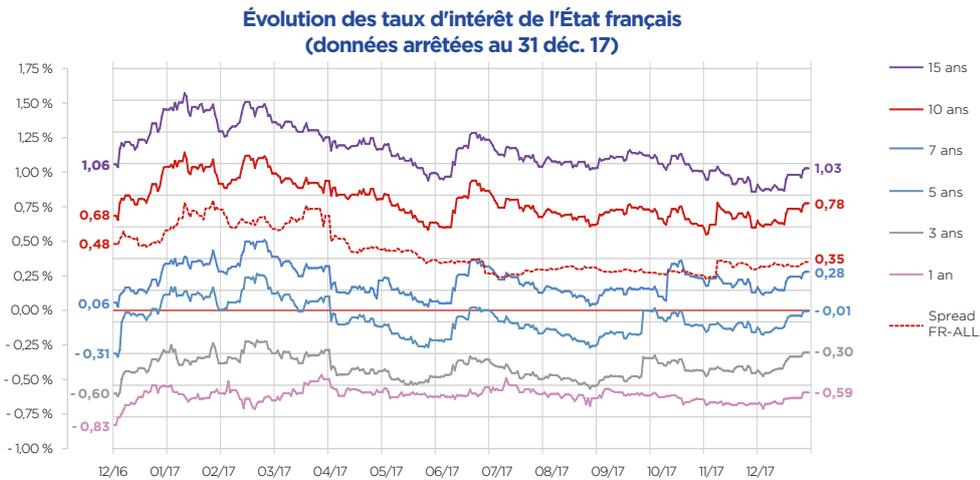
Sous l'effet de publication de chiffres solides de croissance économique et de l'annonce par la BCE du début de la réduction de sa politique d'assouplissement, les taux à court et moyen terme ont entamé une remontée mais qui s'avère modeste dans son ampleur.

Ainsi, les taux à 6 et 7 ans se sont tous deux tendus de 13 points de base sur le trimestre. En revanche, les taux longs ont baissé sur le trimestre, se traduisant par un aplatissement de la courbe des taux.

À fin 2017, la courbe des taux français reste donc ancrée sur des rendements négatifs jusqu'à la maturité 5 ans, mais présente toujours un fort aplatissement de ces maturités longues (au-delà de 10 ans).



Le graphique suivant présente l'évolution des principales échéances de taux français sur l'année 2017 :



Source : Telexurs

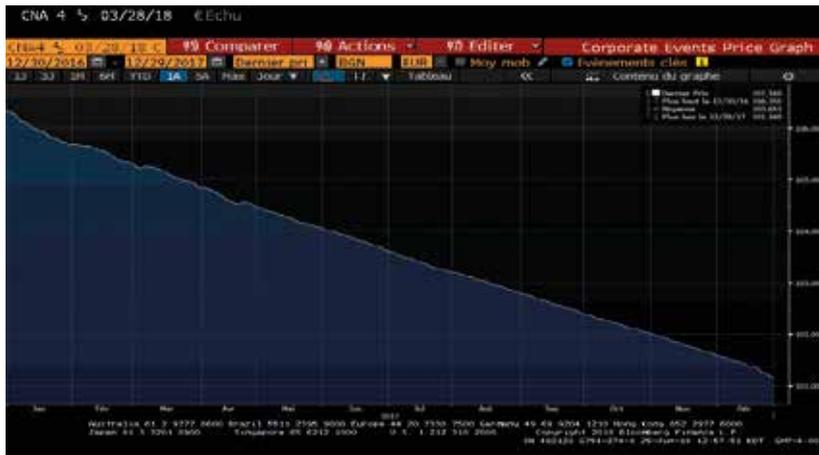
Dans ce contexte d'aplatissement de la courbe des taux français on observe une modeste remontée des taux de court et moyen terme, la performance en valeur de marché de l'ensemble des obligations de l'État français sur le 4^e trimestre 2017 ressort à +0,65 %, (+0,45 % sur l'année).

Le taux de l'OAT 10 ans a terminé l'année sur un niveau de 0,78 % (contre 0,68 % début janvier), il n'a pas été sensiblement influencé par l'annonce récente de la BCE de la réduction des achats obligataires dès janvier 2018. Ce début de normalisation de la politique monétaire de la BCE n'a pas eu d'effet majeur sur le cours des obligations (et donc sur les taux d'intérêt de long terme) dans la mesure où la présence de la BCE reste encore très prépondérante.

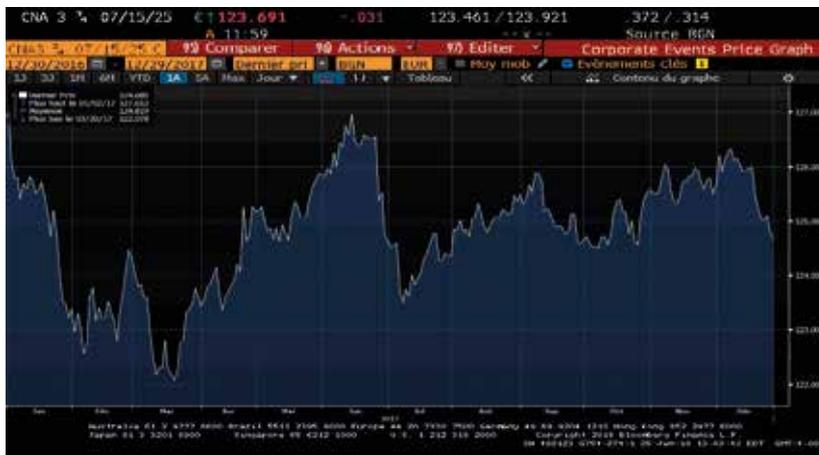
Source : Bloomberg Barclays

À titre de comparaison voici l'évolution des trois emprunts obligataires CNA sur l'exercice 2017.

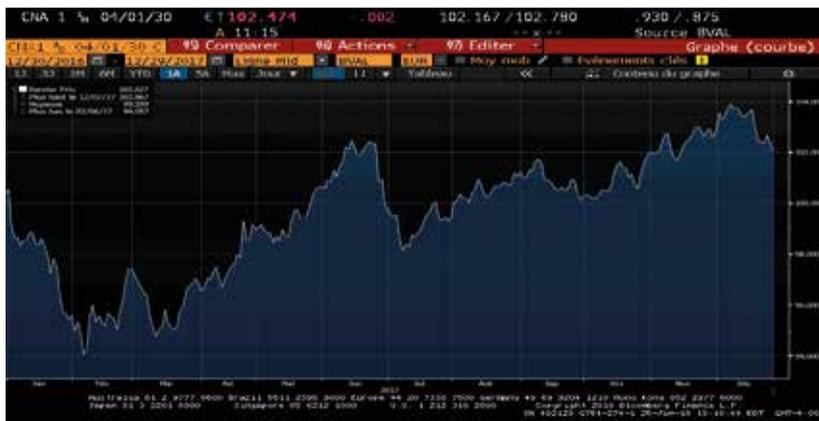
Échéance 2018



Échéance 2025



Échéance 2030

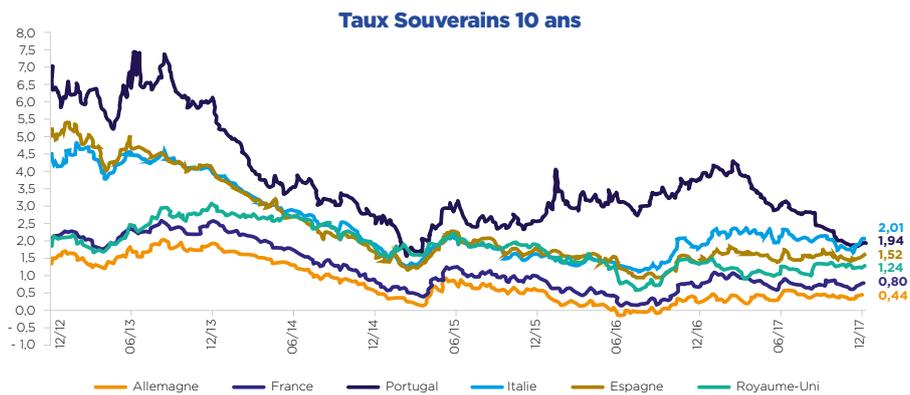


2017 : Plutôt un bon millésime pour la périphérie

Après une année 2016 caractérisée par une poursuite du cycle de dégradation (perte du AAA pour l'Autriche et la Finlande et une dégradation pour la Belgique de AA en AA-), 2017 marque un tournant.

En effet, à l'exception de l'Italie dont le rating semble plus instable (perte de son BBB+ chez Fitch en avril, perspective négative chez Moody's mais un « upgrade » surprise chez S&P) toutes les décisions marquantes de l'année ont été des « upgrades ».

- La Grèce comptabilise à elle seule quatre hausses avec une note moyenne qui est passée de CCC à B-.
- Le Portugal est repassé en « Investment Grade » chez Moody's en septembre dernier et affiche pas moins de deux perspectives positives sur la note long terme (chez Moody's et Fitch).
- Enfin, si l'Espagne n'a pas bénéficié du même traitement de faveur (effet Catalogne), les perspectives sont passées à positive chez S&P et Fitch en juin et septembre dernier.



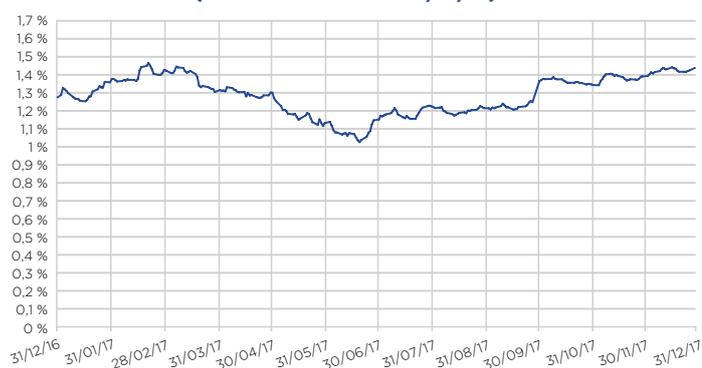
Source : Bloomberg (07/01/2018)



Les obligations indexées sur l'inflation

Évolution sur un an des points morts d'inflation de la dette de l'État français :

Point mort d'inflation française (OAT 10 ans vs OATi 10 ans)
(données arrêtées au 31/12/17)



Pour rappel, le point-mort d'inflation (calculé comme la différence entre rendement d'une obligation nominale et celui d'une obligation indexée de maturité similaire à un instant T) reflète l'anticipation d'inflation moyenne du marché sur la durée de vie de ces titres.

Source : Bloomberg

Le point mort d'inflation à 10 ans pour la France a continué sur le 4^e trimestre sa remontée entamée fin juin, passant sur la période de 1,25 % à 1,43 %. Cette hausse est en grande partie attribuable à la progression continue des prix du pétrole depuis mi-juin. Parallèlement, les coefficients d'indexation appliqués aux indexés (décalés de deux mois par rapport aux observations) ont légèrement augmenté (inflation enregistrée entre août et octobre : +0,44 % au total).

En conséquence, sur ce 4^e trimestre, l'indice de marché des OATi (inflation française, maturité moyenne de 9,5 années) a fortement rebondi : il progresse sur le T4 de 1,6 %, soit une nette surperformance par rapport aux obligations nominales. Les seuls titres de maturité inférieure à 10 ans affichent pour leur part une évolution de +0,85 %. Les OATi ont ainsi enchaîné 7 mois consécutifs de surperformance par rapport aux titres à taux fixes.

Les obligations indexées sur l'inflation de la zone euro (OAT€i) affichent une performance encore meilleure sur le trimestre (+1,9 %).

Malgré des chiffres d'inflation réalisée encore largement inférieurs aux cibles fixées par les autorités monétaires, les OATi et OAT€i ont pour la 3^e année consécutive surperformé les obligations nominales. Cette surperformance est avant tout attribuable au raffermissement des anticipations d'inflation au cours du 2^e semestre de l'année.



L'INFLATION

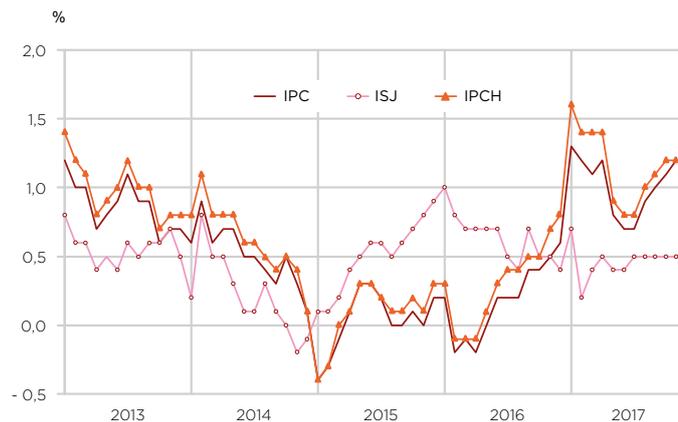
En zone euro, les chiffres diffusés par Eurostat pour le 4^e trimestre 2017 font état d'une hausse des prix de +0,44 % sur le trimestre (hausse des prix de 1,3 % sur l'année 2017, soit un chiffre encore éloigné de la cible de 2 % fixée par la BCE, mais supérieur à la progression de 1,1 % enregistrée en 2016).

En France, le 4^e trimestre a été marqué par une légère accélération des prix à la consommation (hausse de +0,5 % concentrée sur le mois de décembre). Sur un an, les prix en France ont augmenté de +1,2 % (contre seulement +0,6 % en 2016).

Source : Insee.

France : glissements annuels de l'indice des prix à la consommation (IPC), de l'inflation sous-jacente (ISJ), et de l'indice des prix à la consommation harmonisés (IPCH).

Données arrêtées au 31/12/2017



Source : Insee - indices des prix à la consommation

L'indice d'inflation sous-jacente (ISJ) est un indice désaisonnalisé qui permet de dégager une tendance de fond de l'évolution des prix. Il traduit l'évolution profonde des coûts de production et la confrontation de l'offre et de la demande. Il exclut les prix soumis à l'intervention de l'État (électricité, gaz, tabac...), et les produits à prix volatils (produits pétroliers, produits frais...) qui subissent des mouvements très variables dus à des facteurs climatiques ou à des tensions sur les marchés mondiaux.

Le taux de l'inflation sous-jacente française sur 12 mois s'établit à fin 2017 à +0,6 %. Hors éléments volatils comme le pétrole, la tendance structurelle des prix à la consommation en France est donc à une progression encore modeste.

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 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 milliard d'euros l'encours sur cette échéance. Enfin, l'emprunt obligataire émis en 2005 à hauteur de 336,26 millions d'euros sur la maturité 2025 a fait l'objet d'abondements réguliers depuis 2011 et présente aujourd'hui un encours supérieur à 860 millions d'euros.

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.



PROGRAMME D'EMPRUNTS

Le montant des emprunts à émettre en 2017 pour le compte des sociétés concessionnaires d'autoroutes s'est élevé à 45 millions d'euros se répartissant entre :

- 40 millions d'euros levés sur le marché obligataire ;
- 5 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 7 mars 2017 conformément aux besoins exprimés par la société concessionnaire d'autoroutes bénéficiaire.

Le contexte financier présentait les caractéristiques suivantes :

Depuis le dernier trimestre 2016, la courbe des taux en euro s'était pentifiée de 20 pb dans le sillage de la remontée des taux américains. Les taux d'État français avaient connu leur plus bas niveau historique pour la maturité 10 ans à 0,10 % pendant l'été 2016 et s'établissaient désormais autour de 1,10 %. La volatilité du marché dans le contexte électoral a provoqué un élargissement des rendements souverains entre la France et l'Allemagne. Cet écart s'est creusé atteignant les niveaux de 2014 autour de 80 pb ce qui a provoqué un écartement de la courbe d'État français contre swap de 20 pb.

Avec les données de marché du 21 février 2017, le taux interpolé au 15 juillet 2025 de la courbe des swaps s'établit à 0,58 %. Le taux de rendement actuariel d'une émission en assimilation sur l'emprunt CNA 3,75 % 15 juillet 2025 serait de l'ordre de 0,83 % (équivalent à 0,58 % de taux de swap + 25 pb de marge). Le spread contre OAT interpolée s'établirait autour de +25 pb.

Le lancement de l'emprunt sur le marché est intervenu le 7 mars 2017 assorti d'un taux de rendement de 0,91 % calculé par équivalence à 19 points de base au-dessus du taux d'interpolation de la courbe des OAT 0,50 % 2025 et 6,00 % 2025.

La direction de l'opération a été confiée à SGCib dans le cadre d'une consultation lancée le 27 février 2017.

Le prix de vente aux investisseurs correspondant au taux de rendement pour l'investisseur de 0,9095 % s'établissait à 122,5449 % du nominal, avec un coupon couru de 2,7123 % à la date de règlement fixée au 5 avril 2017.

Emprunt auprès de la BEI

Le 13 février 2017, en accord avec la société bénéficiaire, la CNA a sollicité un 5^e tirage de 5 millions d'euros en date de versement du 28/02 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 : amortissable
- Périodicité : semestrielle
- Taux : 0,17 % révisable le 28/02/2021

L'enveloppe souscrite le 8 avril 2013 est donc totalement consommée à fin 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 2017 (en millions d'euros)	ATMB	SFTRF	TOTAL
Obligataire	40	-	40
Contractuel BEI	-	5	5
TOTAL	40	5	45



GESTION DE LA DETTE

CARACTÉRISTIQUES DE L'EMPRUNT OBLIGATAIRE EURO

NOVEMBRE 2015 - JUILLET 2025

Montant : 40 000 000 €

Taux : fixe

Durée : 8 ans et 101 jours

Amortissement :
in fine au pair le 15 juillet 2025

Cotations : Paris

Taux nominal : 3,75 %

Taux actuariel : 0,9095 %

**Marge par rapport à la courbe
des OAT :** 19 pb

Prix d'émission : 122,5449 %

Commissions et frais : 0,179 %

Coût émetteur : 122,3658 %

Prix de souscription : 125,25723 %
dont 2,712 % de coupon couru

Date de jouissance : 15 juillet 2016

Date de règlement : 7 avril 2017

Date de paiement des intérêts annuels :
le 15 juillet

Direction de l'émission : SGCib

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 2017 à une révision de taux d'emprunt auprès de la Banque européenne d'investissement. Un prêt d'un montant de 25 millions d'euros remboursable sur 12 ans consenti en 2014 à la SFTRF au taux de 0,479 % sur les 3 premières années a été révisé à 0,557 % jusqu'à maturité le 26/06/2026.

Au 31 décembre 2017, la dette de la CNA s'élevait à 3,267 milliards d'euros avec un taux moyen pondéré de 3,90 % et une durée moyenne de 3,17 ans contre respectivement 4,544 milliards d'euros, 4,33 % et 2,97 ans au 31 décembre 2016.

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

- 93,51 % à taux fixe ;
- 6,49 % à taux révisable (tous les 4, 5 ou 6 ans).





4



**ÉLÉMENTS
FINANCIERS 2017**



BILAN AU 31 DÉCEMBRE 2017—P. **32**
RÉSULTAT AU 31 DÉCEMBRE 2017—P. **33**
ANNEXE AU 31 DÉCEMBRE 2017—P. **34**
LES EMPRUNTS—P. **35**
LES PRÊTS—P. **38**
MONTANT DES BILANS—P. **39**



ÉLÉMENTS FINANCIERS 2017

BILAN AU 31 DÉCEMBRE 2017

ACTIF	REF. NOTE	MONTANT 31/12/2017	MONTANT 31/12/2016	MONTANT 31/12/2015
ACTIF IMMOBILISÉ				
IMMOBILISATIONS FINANCIÈRES	3.1	3 353 430 822,32 €	4 692 399 200,14 €	6 183 904 126,44 €
Prêts directs aux Sociétés concessionnaires d'autoroutes		3 267 011 225,76 €	4 544 762 478,78 €	5 998 466 721,62 €
Intérêts courus		86 419 596,56 €	147 636 721,36 €	185 437 404,82 €
TOTAL I		3 353 430 822,32 €	4 692 399 200,14 €	6 183 904 126,44 €
ACTIF CIRCULANT				
CRÉANCES D'EXPLOITATION		413 612,02 €	434 054,58 €	688 737,48 €
Créances Clients et comptes rattachés	3.2	413 612,02 €	434 054,58 €	688 737,48 €
DISPONIBILITÉS		508 781 895,06 €	546 940 207,81 €	588 875 921,52 €
Comptes courants et à terme à la Caisse des dépôts		508 781 895,06 €	546 940 207,81 €	588 875 921,52 €
Intérêts à recevoir		- €	- €	- €
TOTAL II		509 195 507,08 €	547 374 262,39 €	589 564 659,00 €
ÉCARTS D'ACTIF	3.3	- €	- €	126 558 000,00 €
Écarts sur dettes indexées		- €	- €	126 558 000,00 €
TOTAL III		- €	- €	126 558 000,00 €
TOTAL GÉNÉRAL (I + II + III)		3 862 626 329,40 €	5 239 773 462,53 €	6 900 026 785,44 €
PASSIF				
DETTES				
DETTES FINANCIÈRES	3.4	3 353 430 822,32 €	4 692 399 200,14 €	6 183 904 126,44 €
Emprunts obligataires		3 000 330 911,75 €	3 960 330 911,75 €	4 686 888 911,75 €
Intérêts courus.		84 873 174,31 €	132 522 423,44 €	144 719 227,84 €
Emprunts contractuels		266 680 314,01 €	584 431 567,03 €	1 311 577 809,87 €
Intérêts courus		1 546 422,25 €	15 114 297,92 €	40 718 176,98 €
TOTAL I		3 353 430 822,32 €	4 692 399 200,14 €	6 183 904 126,44 €
DETTES D'EXPLOITATION		509 195 507,08 €	547 374 262,39 €	589 564 659,00 €
Dettes fournisseurs et comptes rattachés	3.5	- €	- €	- €
Autres dettes		509 195 507,08 €	547 374 262,39 €	589 564 659,00 €
TOTAL II		509 195 507,08 €	547 374 262,39 €	589 564 659,00 €
ÉCARTS D'ACTIF	3.6	- €	- €	126 558 000,00 €
Écarts sur dettes indexées		- €	- €	126 558 000,00 €
TOTAL III		- €	- €	126 558 000,00 €
TOTAL GÉNÉRAL (I + II + III)		3 862 626 329,40 €	5 239 773 462,53 €	6 900 026 785,44 €

RÉSULTAT AU 31 DÉCEMBRE 2017

CHARGES	REF. NOTE	MONTANT 31/12/2017	MONTANT 31/12/2016	MONTANT 31/12/2015
CHARGES D'EXPLOITATION				
AUTRES ACHATS ET CHARGES EXTERNES		950 044,66 €	867 443,16 €	2 285 355,11 €
Rémunérations intermédiaires	5.1	74 640,00 €		599 750,00 €
Annonces, études et réalisations publicitaires		11 514,00 €	12 480,00 €	12 480,00 €
Commissions de paiement de service financier	5.2			20 000,00 €
Remboursement à la CDC des frais de gestion	5.3	689 144,74 €	743 595,44 €	1 354 678,28 €
Prestations extérieures		174 745,92 €	111 367,72 €	298 446,83 €
TOTAL		950 044,66 €	867 443,16 €	2 285 355,11 €
CHARGES FINANCIÈRES				
AUTRES CHARGES FINANCIÈRES :		144 906 582,26 €	232 086 511,67 €	387 241 234,40 €
Intérêts des emprunts et avances		135 888 622,26 €	232 086 511,67 €	331 055 178,11 €
Versement des produits financiers aux SCA	5.4	9 017 960,00 €	- €	56 186 056,29 €
TOTAL		144 906 582,26 €	232 086 511,67 €	387 241 234,40 €
CHARGES EXCEPTIONNELLES				
Pénalités sur contrats		1 375,00 €	5 305,56 €	- €
Autres charges exceptionnelles		615 591,11 €	722 546,79 €	- €
TOTAL		616 966,11 €	727 852,35 €	- €
TOTAL GÉNÉRAL		146 473 593,03 €	233 681 807,18 €	389 526 589,51 €
PRODUITS				
PRODUITS D'EXPLOITATION				
PARTICIPATION DES SCA :	5.5	950 044,66 €	867 443,16 €	2 265 355,11 €
aux frais d'émission d'emprunts		127 329,76 €	- €	785 653,63 €
aux frais de gestion		822 714,90 €	867 443,16 €	1 479 701,48 €
aux frais de service financier		- €	- €	20 000,00 €
TOTAL		950 044,66 €	867 443,16 €	2 285 355,11 €
PRODUITS FINANCIERS				
INTÉRÊTS ET PRODUITS :		135 888 622,26 €	232 086 511,67 €	331 055 178,11 €
Intérêts sur prêts		135 888 622,26 €	232 086 511,67 €	331 055 178,11 €
Intérêts bancaires		- €	- €	- €
AUTRES PRODUITS FINANCIERS :		9 017 960,00 €	- €	56 186 056,29 €
Produits financiers divers		9 017 960,00 €	- €	56 186 056,29 €
TOTAL		144 906 582,26 €	232 086 511,67 €	387 241 234,40 €
PRODUITS EXCEPTIONNELS				
Pénalités perçues sur contrats		1 375,00 €	5 305,56 €	- €
Autres produits exceptionnels		615 591,11 €	722 546,79 €	- €
TOTAL		616 966,11 €	727 852,35 €	- €
TOTAL GÉNÉRAL		146 473 593,03 €	233 681 807,18 €	389 526 589,51 €

ANNEXE AU 31 DÉCEMBRE 2017

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

LES EMPRUNTS

LISTE DES EMPRUNTS AU 31 DÉCEMBRE 2017

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 868,26 M EUR	15/07/2005	15/07/2025	FR	3,75	868 263 911,75	868 263 911,75	EUR

(*) FR : Paris

II - RESSOURCES EMPRUNTÉES AUPRÈS D'ORGANISMES FRANÇAIS

CODE ISIN	DÉSIGNATION DE L'EMPRUNT	DATE DE JOUISSANCE	ÉCHÉANCE FINALE	PLACE DE COTATION	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	5 000 000,00	EUR
	4,87 % 2004-2027 80,65 M EUR APRR	14/06/2004	01/07/2027		4,87	80 650 000,00	49 735 869,57	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								
FR0000473217	4,50 % 2003-2018 1 992,06 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

**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 DÛ	DEVISE
EMPRUNTS SANS GARANTIE DE L'ÉTAT							
21 775	3,48 % 2003-2018 10 M EUR SAPN	12/11/2003	12/11/2018	0,515	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	0,515	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	0,515	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	16 666 666,67	EUR
82 544	0,479 % 2014-2026 25 M EUR SFTRF	26/06/2014	26/06/2026	0,56	25 000 000,00	23 611 111,11	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	0,015	25 000 000,00	21 874 999,99	EUR
82 544	0,17 % 2017-2029 5 M EUR SFTRF	28/02/2017	28/02/2029	0,17	5 000 000,00	4 791 666,67	EUR

RÉCAPITULATIF DE L'ENCOURS DES EMPRUNTS AU 31 DÉCEMBRE 2017

TYPE D'EMPRUNTS	TYPE DE TAUX	TOTAL
EMPRUNTS OBLIGATAIRES		
TAUX FIXE	3 000 330 911,75	
TOTAL EMPRUNTS OBLIGATAIRES	3 000 330 911,75	3 000 330 911,75
EMPRUNTS CONTRACTUELS		
EMPRUNTS AUPRÈS DE LA CDC-DFE		54 735 869,57
TAUX FIXE	54 735 869,57	
EMPRUNTS AUPRÈS DE LA BEI		211 944 444,44
TAUX RÉVISABLE	211 944 444,44	
TOTAL EMPRUNTS CONTRACTUELS	266 680 314,01	266 680 314,01
TOTAL GÉNÉRAL	3 267 011 225,76	3 267 011 225,76

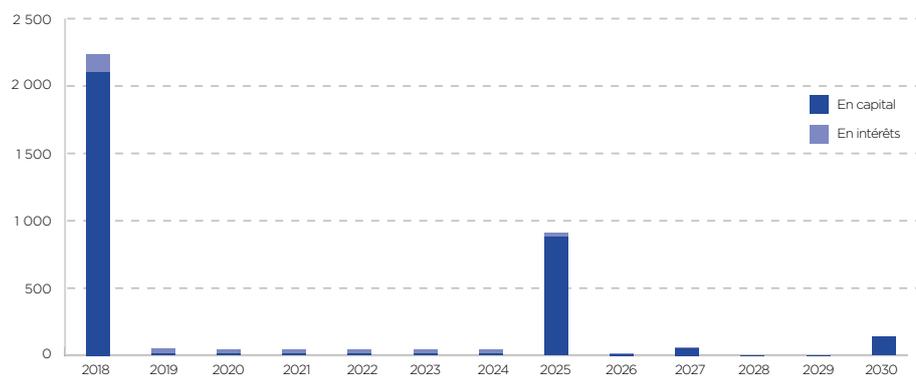
CAISSE NATIONALE DES AUTOROUTES
RAPPORT ANNUEL 2017

SYNTHÈSE DES MOUVEMENTS DE L'EXERCICE 2017

<i>(en millions d'euros)</i>	AU 31/12/2016			Opérations de l'exercice			Au 31/12/2017		
	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	3 960	-	3 960	40	1 000	-960	-	-	3 000
EMPRUNTS CONTRACTUELS	585	-	585	5	323	-318	-	-	267
TOTAL GÉNÉRAL	4 545	-	4 545	45	1 323	-1 278	-	-	3 267

ÉCHELONNEMENT DE LA DETTE AU 31 DÉCEMBRE 2017

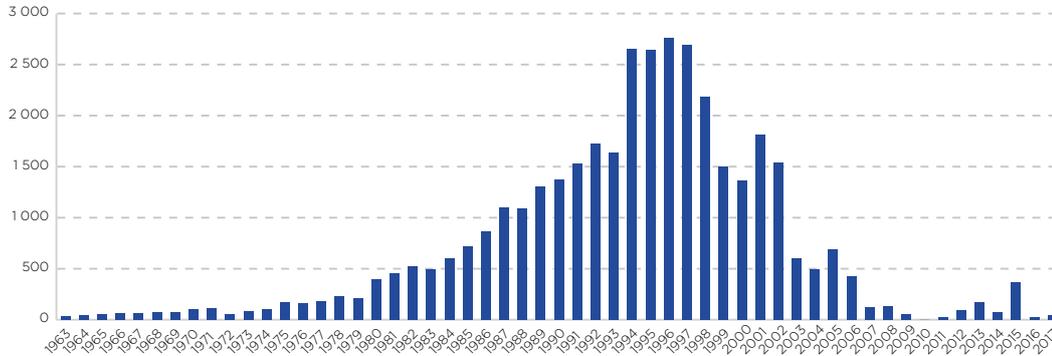
ANNÉE	EN CAPITAL <i>(en millions d'euros)</i>	EN INTÉRÊTS <i>(en millions d'euros)</i>
2018	2 105	127
2019	13	37
2020	13	36
2021	13	36
2022	13	36
2023	12	36
2024	13	35
2025	880	35
2026	10	2
2027	54	2
2028	1	2
2029	0,2	2
2030	140	2
TOTAL	3 267	388



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	-	1102
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	1162	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
2017	-	-	-	40	-	-	-	5	45



RÉPARTITION DE L'ENCOURS DES PRÊTS EN VALEUR HISTORIQUE PAR SCA

(en millions d'euros)	31/12/2015		31/12/2016		31/12/2017	
SCA	MONTANT	%	MONTANT	%	MONTANT	%
APRR	1 424	24,25 %	1 038	22,84 %	658	20,14 %
AREA	113	1,92 %	113	2,49 %	102	3,12 %
ASF	2 017	34,35 %	1 384	30,45 %	750	22,96 %
ATMB	102	1,74 %	71	1,56 %	95	2,91 %
ESCOTA	36	0,61 %	36	0,79 %	0	0,00 %
SANEF	524	8,92 %	315	6,93 %	90	2,75 %
SAPN	86	1,46 %	10	0,22 %	10	0,31 %
SFTRF	1 058	18,02 %	1 081	23,78 %	1 080	33,06 %
NON AFFECTE	512	8,73 %	497	10,94 %	482	14,75 %
TOTAL	5 872	100,00 %	4 545	100,00 %	3 267	100,00 %

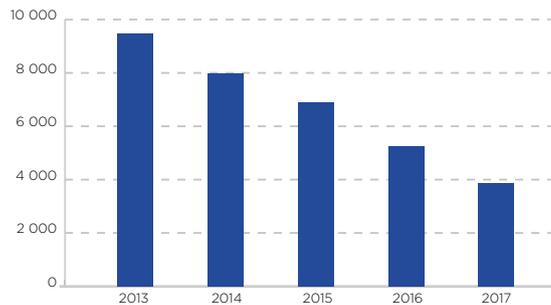
ÉTAT DE L'ACTIF IMMOBILISÉ DES PRÊTS (en millions d'euros)

Solde au 31/12/2016	4 545
+ versements	45
- Amortissements	- 1 323
Solde au 31/12/2017	3 267

MONTANT DES BILANS

Au 31 décembre (en millions d'euros)	2013	2014	2015	2016	2017
MONTANT	9 482	8 000	6 900	5 240	3 863
Pourcentage (*)	- 11,84	- 15,63	- 13,75	- 24,06	- 26,28

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







CODE DE LA VOIRIE ROUTIÈRE—P. **42**

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 desdits emprunts et de couvrir les frais de fonctionnement de la Caisse ;
- c. Des ressources de trésorerie.

Article R*. 122-11

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

Article R*. 122-12

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

Article R*. 122-13

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

Article R*. 122-14

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

Article R*. 122-15

L'Agent comptable de la Caisse nationale des autoroutes est nommé par arrêté conjoint du Ministre de l'Économie et des Finances et du Ministre chargé de la Voirie routière nationale.

Arrêté du 28 mars 2018 portant nomination à la présidence du Conseil d'administration de la Caisse nationale des autoroutes

NOR : TRAT1804049A

Par arrêté de la ministre d'État, ministre de la Transition écologique et solidaire, le ministre de l'Économie et des Finances, la ministre auprès du ministre d'État, ministre de la Transition écologique et solidaire, chargé des Transports, en date du 28 mars 2018, Mme Sandrine Bernabei Chinzi est nommée Présidente du Conseil d'administration de la Caisse nationale des autoroutes.

LE RÉSEAU AUTOROUTIER CONCÉDÉ



Autoroutes non concédées
 Routes de type autoroutier

*Le Conseil d'administration de la Caisse nationale des autoroutes
a approuvé le rapport d'activité et les éléments financiers de l'année 2017
dans sa séance du 5 avril 2018*

*La Présidente,
Sandrine Bernabei Chinzi*

CRÉDITS PHOTOS

Couverture > APRR/PAUL Véronique, La France vue du ciel Isère
Intérieur > APRR/La France vue du ciel Isère, MORAUD Samuel (2^e de couverture, P. 1) ; LEIMDORFER Gilles, ROBIN Nicolas (P. 2, 3) ;
La France vue du ciel Isère, LEIMDORFER Gilles (P. 4, 5) ; PAYAN Mathieu, PAUL Véronique (P. 6), MORAUD Samuel, PAUL Véronique,
LEIMDORFER Gilles (P. 7) ; ROBIN Nicolas, CALVET Sébastien (P. 8) ; La France vue du ciel Isère, COMBE Ludovic (P. 12, 13) ;
CAMUS Christophe, COMBE Ludovic, PAUL Véronique, LEIMDORFER Gilles (P. 16), La France vue du ciel Isère, CALVET Sébastien (P. 17) ;
LEIMDORFER Gilles, CHABERT Xavier (P. 18, 19) ; RENARD Julian, PAUL Véronique (P. 24), HURET Christophe (P. 25) ;
PAUL Véronique, La France vue du ciel Isère (P. 27) ; PAUL Véronique (P. 28), ROBIN Nicolas, Photec (P. 29) ;
LEIMDORFER Gilles, CAMUS Christophe (P. 30, 31) ; LEIMDORFER Gilles, CHABERT Xavier (P. 40, 41).

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 - LEI : 9698500T6CCMWOKJ76U69

Siège administratif : 12 avenue Pierre Mendès-France - 75914 Paris cedex 13

Téléphone : 01 58 50 83 87 - Courriel : cna@caissedesdepots.fr

Site internet : cna-autoroutes.fr