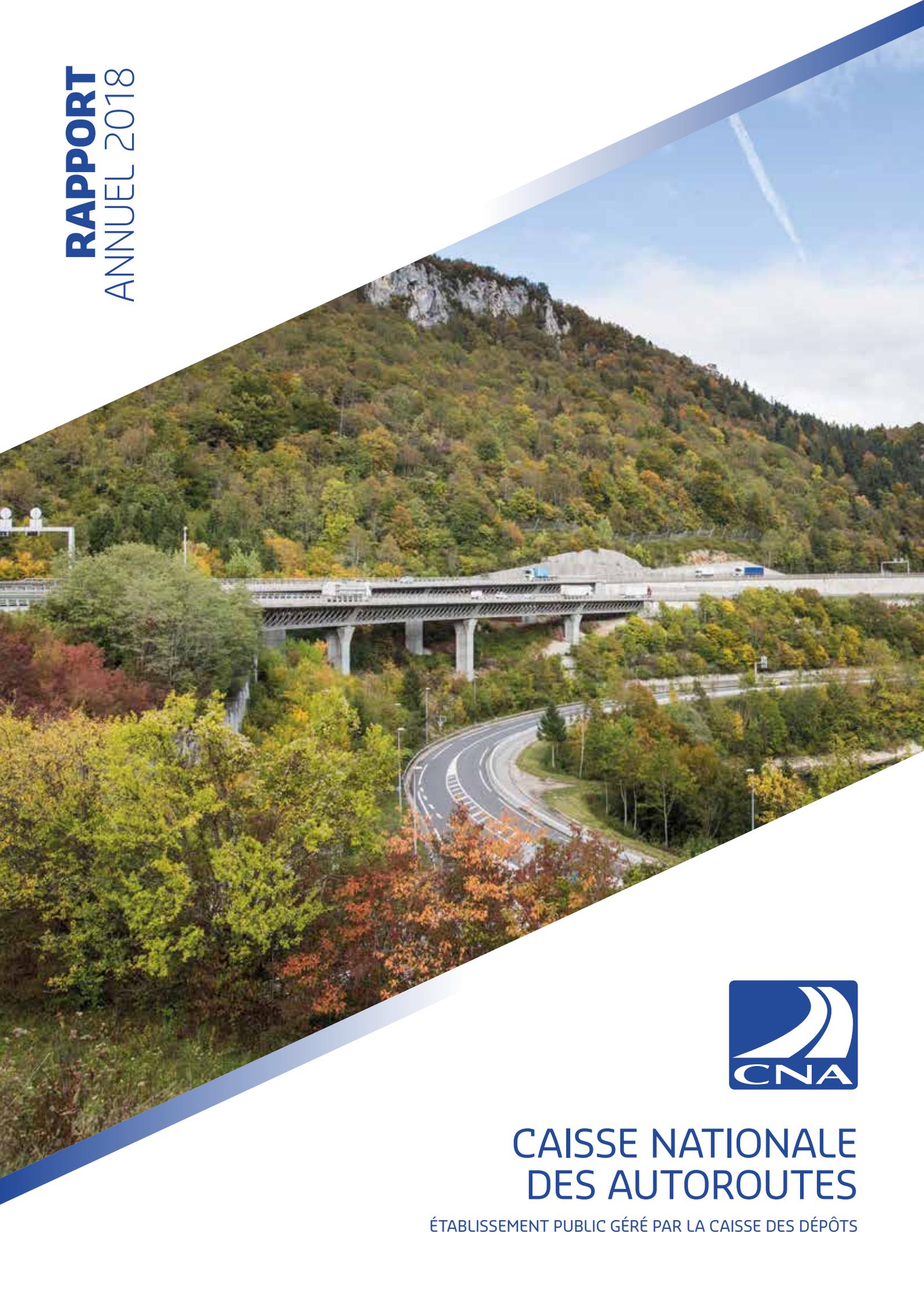


# RAPPORT ANNUUEL 2018



CAISSE NATIONALE  
DES AUTOROUTES

ÉTABLISSEMENT PUBLIC GÉRÉ PAR LA CAISSE DES DÉPÔTS



**LONGUEUR DU RÉSEAU  
DES AUTOROUTES CONCÉDÉES**  
AU 31 DÉCEMBRE 2018

**9 166,9 KM**

DONT

**7 476,0 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 2018**

**1,162 MILLIARD  
D'EUROS**

SOMMAIRE

**ACTIVITÉS  
DE LA CNA EN 2018**

CONTEXTE ÉCONOMIQUE ET FINANCIER	P. 22
POLITIQUE D'EMPRUNTS	P. 28
PROGRAMME D'EMPRUNTS	P. 28
GESTION DE LA DETTE	P. 29

**PRÉSENTATION GÉNÉRALE DE LA CNA  
AU SEIN DU SECTEUR AUTOROUTIER  
FRANÇAIS EN 2018**

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

**ACTIVITÉS DES SOCIÉTÉS  
CONCESSIONNAIRES D'AUTOROUTES EN 2018**

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

**ÉLÉMENTS  
FINANCIERS 2018**

BILAN AU 31/12/2018	P. 32
COMPTE DE RÉSULTAT AU 31/12/2018	P. 33
ANNEXE AU 31/12/2018	P. 34
LES EMPRUNTS AU 31/12/2018	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

L'année 2018 marquera une nouvelle étape pour la CNA dans le financement des infrastructures autoroutières.

Tout d'abord, 5 sur les 6 sociétés des 3 groupes privatisés en 2006 ont définitivement amorti leur dette auprès de la CNA et n'ont donc plus de relation financière avec l'établissement.

Seule APRR reste redevable jusqu'en 2027 d'un prêt sur fonds d'épargne souscrit en 2004 pour le financement de travaux de sécurité du Tunnel Maurice Lemaire.

On rappelle que ces 3 groupes ne sont plus éligibles depuis respectivement 2006, 2009 et 2010 aux nouveaux financements de la CNA et ont dû faire appel aux marchés pour assurer depuis le financement de leurs investissements.

La CNA n'a donc plus désormais que trois contreparties à ses financements, la SFTRF portant l'essentiel de la dette.

En termes de perspectives, l'encours de la CNA devrait rester stable sur les prochaines années dans la mesure où il n'est pas prévu d'amortissement significatif d'emprunt avant 2025.

Par ailleurs, les deux sociétés concessionnaires de tunnels autoroutiers, Autoroute et Tunnel du Mont-Blanc (ATMB) et la Société Française du Tunnel Routier du Fréjus (SFTRF), ne devraient pas avoir besoin de solliciter à court terme des financements ou refinancements d'investissements auprès de la CNA.

On rappelle en outre que depuis l'arrêt 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.

Sandrine Bernabei Chinzi





# LE CONSEIL D'ADMINISTRATION

AU 31 DÉCEMBRE 2018

## Présidente

**M<sup>me</sup> 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<sup>me</sup> 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

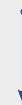




# 1

## **PRÉSENTATION GÉNÉRALE DE LA CNA AU SEIN DU SECTEUR AUTOROUTIER FRANÇAIS EN 2018**

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



**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.**

## ORGANISATION ET MISSIONS

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.



**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.**

## MODALITÉS DE FINANCEMENT

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.

En vertu d'un 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.

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

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

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

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



### » 1970\_1980

#### **Libéralisation du système autoroutier et constitution de sociétés privées concessionnaires**

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

- » la Compagnie Financière et Industrielle des Autoroutes (COFIROUTE) ;
- » la Société des Autoroutes Rhône-Alpes (AREA) ;
- » la Société de l'Autoroute de la Côte Basque (ACOBAS) ;
- » 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<sup>er</sup> 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.

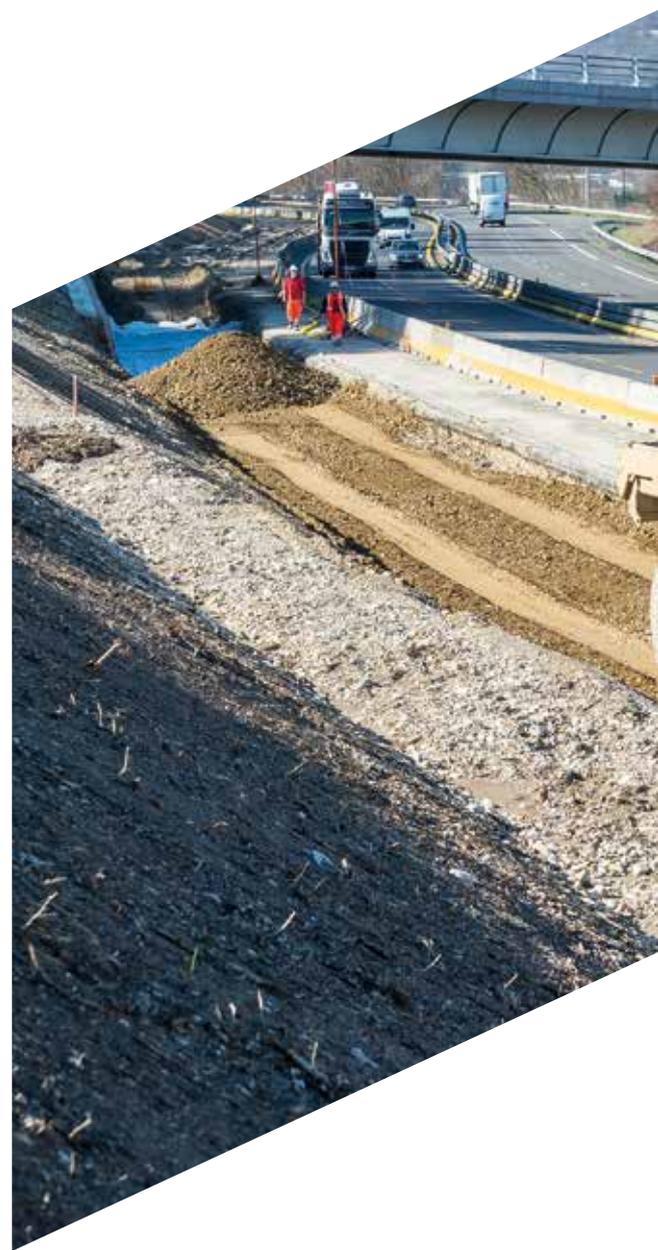
Les premiers contrats de plan ont été conclus pour la période 1995-1999. Depuis, plusieurs contrats de plan ont été conclus et la plupart des sociétés concessionnaires sont ainsi titulaires d'un contrat de plan.

## » 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).

**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 »<sup>(1)</sup> remplacée en 2004 par la directive « Marchés »<sup>(2)</sup> et aux dispositions de la loi Sapin, font l'objet d'un contrat spécifique. Cette façon de procéder permet de mieux comparer les offres des différents candidats.

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

Ceci impliqua en particulier de supprimer les avantages dont elles bénéficiaient (garantie de reprise de passif par l'État en fin de concession, pratiques comptables spécifiques en matière d'amortissements et de report de passif, absence de rémunération des capitaux investis). En contrepartie les SEMCA, dont les durées de concession étaient alors plus courtes que celles de concessionnaires privés, ont bénéficié d'un allongement de la durée de leur concession. Compte tenu des implications de la réforme, les autorités françaises avaient décidé de mener une concertation avec les services de la Commission européenne sur les modalités de cette réforme, et en particulier sur le principe de l'allongement de la durée des concessions des SEMCA. Dans un avis du 24 octobre 2000, la Commission a fait savoir qu'elle décidait de ne pas soulever d'objection à la réforme du régime d'exploitation des concessions autoroutières envisagée par le Gouvernement. Après cette procédure de concertation, le Gouvernement a pris les dispositions de droit interne nécessaires à la mise en œuvre de la réforme autoroutière.

La loi n° 2000-1 du 3 janvier 2001, publiée au *Journal officiel* du 4 janvier 2001, portant habilitation du Gouvernement à transposer par ordonnances des directives communautaires, a permis au Gouvernement de prendre les dispositions relatives à la modernisation du régime d'exploitation des autoroutes. L'ordonnance n° 2000-273 du 28 mars 2001 relative à la réforme d'exploitation des SEMCA a fixé notamment les nouveaux termes des contrats de concession des SEMCA tels qu'ils avaient été notifiés à la Commission européenne et a prévu l'effectivité des prolongations pour l'établissement des comptes de l'exercice 2000, de façon à appliquer la réforme comptable aux comptes de l'exercice 2000. Cette ordonnance a été ratifiée par la loi n° 2001-1011 du 5 novembre 2001.

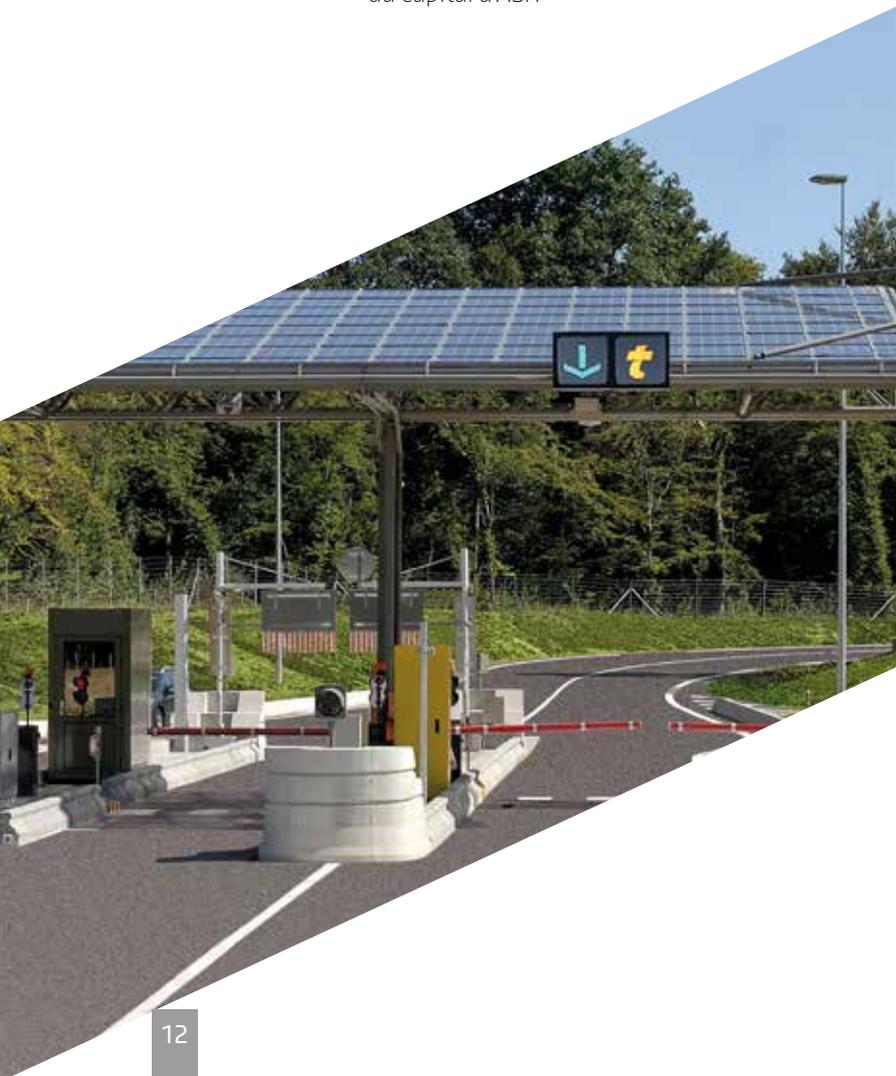
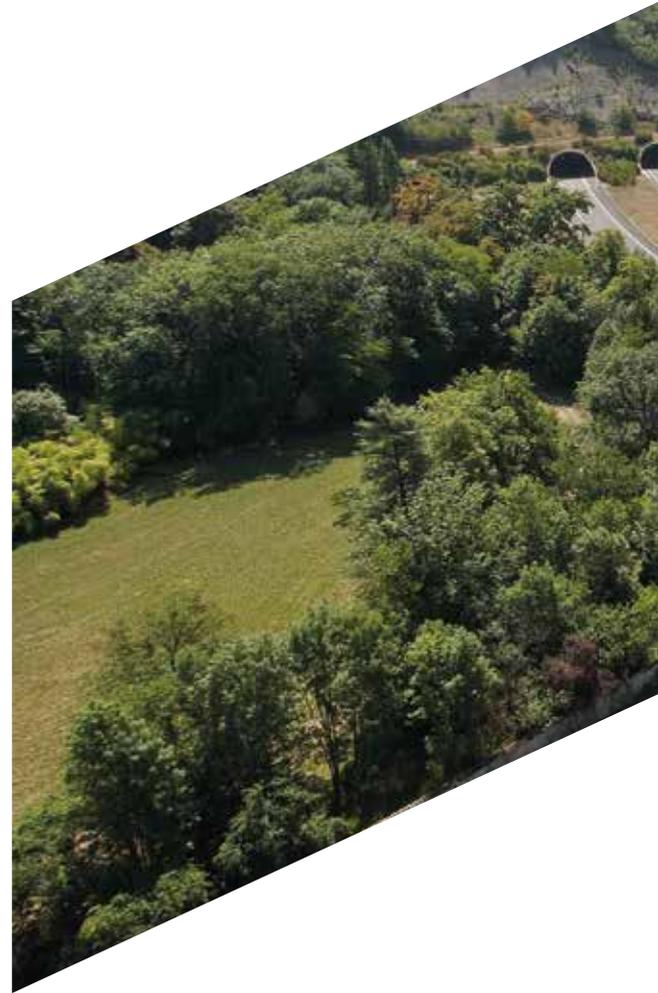
(1) Directive 93/37/CEE du Conseil du 14 juin 1993 portant coordination des procédures de passation des marchés publics de travaux.

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

### **Ouvertures successives du capital de certaines sociétés**

#### » 2002

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 %.



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.

## » 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





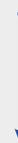


# 2

## ACTIVITÉ DES SOCIÉTÉS CONCESSIONNAIRES D'AUTOROUTES EN 2018

PRÉAMBULE SUR L'ACTUALITÉ  
DU SECTEUR AUTOROUTIER FRANÇAIS  
RÉSULTATS FINANCIERS  
PERSPECTIVES D'ÉVOLUTION

P. 16  
P. 18  
P. 19



**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.**

## PRÉAMBULE SUR L'ACTUALITÉ DU SECTEUR AUTOROUTIER FRANÇAIS

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<sup>(1)</sup> ;
- » APRR et AREA<sup>(2)</sup> ;
- » Sanef et SAPN<sup>(3)</sup> ;
- » la Compagnie financière et industrielle des autoroutes (Cofiroute) ;
- » la Compagnie Eiffage du Viaduc de Millau (CEVM) ;
- » la société de l'autoroute de liaison Seine-Sarthe (ALIS, concessionnaire de l'autoroute A28 entre Rouen et Alençon) ;
- » la société Arcour (concessionnaire de l'autoroute A 19 entre Artenay et Courtenay) ;
- » la société Adelac (concessionnaire de l'autoroute A 41 entre Annecy et Genève) ;
- » la société A'liénor (concessionnaire de l'autoroute A 65 entre Langon et Pau) ;

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

Les six premières sociétés (ex-SEMCA) sont les seules sociétés désormais privées à avoir recouru au système CNA pour financer leurs investissements ; seule APRR a encore un encours de dette résiduelle auprès de l'établissement de 46 M€ au 31 décembre 2018 (soit 3,94 % de l'encours total).

Conformément aux engagements pris lors de leurs ouvertures de capital respectives en mars 2002, novembre 2004 et mars 2005<sup>(4)</sup>, 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 (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 (1,117 Md€ d'encours historique de dette au 31 décembre 2018, soit 96,06 % 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 2018 :

AR	Société	Section	Longueur (km)
A89	APRR	La Tour de Salvagny - Limonest	5,5 km

### Évolution du trafic entre 2017 et 2018 :

En 2018, la circulation sur l'ensemble du réseau autoroutier concédé en service s'établit à 95,0 milliards de kilomètres parcourus, soit une hausse de + 0,7 % par rapport à 2017. (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	2018
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	-0,9
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	-3,2
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	2,1
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	1,7
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	2,0
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	0,7
<b>MOYENNE EX-SEMCA</b>	<b>2,2</b>	<b>0,7</b>	<b>1,6</b>	<b>3</b>	<b>-1,4</b>	<b>0,7</b>	<b>2,1</b>	<b>1,1</b>	<b>-1,8</b>	<b>0,7</b>	<b>2,0</b>	<b>2,6</b>	<b>3,1</b>	<b>1,5</b>	<b>0,3</b>
<b>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)</b>								2,3	-0,2	2,0	2,1	3,8	4,3	2,0	<b>1,3</b>
<b>ÉVOLUTION SUR LE RÉSEAU « STABLE » CONCÉDÉ TOTAL</b>								1,1	-1,8	0,7	2,0	2,7	3,1	1,4	<b>0,5</b>

Source (2019) : ASFA (Association professionnelle des sociétés françaises concessionnaires ou exploitantes d'autoroutes ou d'ouvrages routiers), « Le trafic - Autoroutes concédées et ouvrages à péages / 2018 ».



### Remboursements d'emprunts

Les remboursements d'emprunts se sont élevés à 2,105 milliards d'euros en 2018, ce qui confirme le désendettement progressif auprès de la CNA des différentes sociétés concessionnaires. À cette date, 2 des 3 groupes privatisés en 2006 n'ont plus de dette vis-à-vis de la CNA, APRR restant redevable très marginalement d'un prêt dont le capital restant dû s'élève à 46 millions d'euros.

## 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 2018 a atteint environ 7,03 milliards d'euros (contre 6,78 milliards d'euros en 2017). Il est donc en progression d'environ 3,64 % par rapport à 2017.



## 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.

S'inscrivant dans une logique de grands travaux, le plan de relance autoroutier (PRA) privilégie des opérations d'élargissements visant à améliorer la sécurité et les conditions de circulation sur les autoroutes concédées. Il s'élève à 3,2 Md€ de travaux complémentaires et a été financé par l'allongement de la durée des concessions concernées. Les travaux ont débuté en 2016 et s'étalent sur les dix années à venir.

Le plan d'investissement autoroutier (PIA) constitue le pendant du PRA. Il est centré sur l'amélioration de la desserte des territoires, la mobilité du quotidien et l'insertion environnementale du réseau autoroutier. Contractualisé en 2018, il s'élève à environ 700 M€ et le financement est assuré pour partie par les subventions apportées par les collectivités territoriales et pour partie par une hausse raisonnable des tarifs de péages sur la période 2019-2023. Il comprend 23 opérations, de création ou d'aménagement d'échangeurs ou de diffuseurs ainsi que 20 opérations consistant à diminuer l'impact des autoroutes sur l'environnement (réalisation d'aires de covoiturage et d'ouvrages de franchissement pour la faune, amélioration du traitement des eaux de ruissellement des autoroutes pour répondre aux exigences réglementaires renforcées, mesures ciblées pour supprimer les points noirs bruit, etc.).

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.

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, avec le plan d'investissement autoroutier en cours de finalisation sur 2019-2021 et avec la compensation de la hausse de la redevance domaniale pour la société ATMB sur 2019-2023 puis son indexation sur l'inflation à partir de 2023), afin d'assurer la couverture des charges d'intérêts et le remboursement de la dette contractée auprès de la CNA.

Depuis l'arrêté du 14 août 2017, la CNA 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 ce qui a pour conséquence une diminution progressive jusqu'à extinction de son passif.







# 3

## ACTIVITÉ DE LA CNA EN 2018

CONTEXTE ÉCONOMIQUE ET FINANCIER	P. 22
POLITIQUE D'EMPRUNTS	P. 28
PROGRAMME D'EMPRUNTS	P. 28
GESTION DE LA DETTE	P. 29



**2018 aura été l'année de la peur avec la matérialisation de risques déjà identifiés en 2017 tant du côté économique (normalisation de la politique monétaire aux États-Unis, réduction des achats de dettes souveraines par la BCE, fin du cycle de croissance dans les pays développés) que du côté politique (guerre commerciale sino-américaine, Brexit, élections italiennes et brésiliennes). D'autres risques moins attendus ont aussi joué un rôle déstabilisateur sur les marchés financiers (risques émergents, ralentissement de la zone euro, chute du prix du pétrole).**

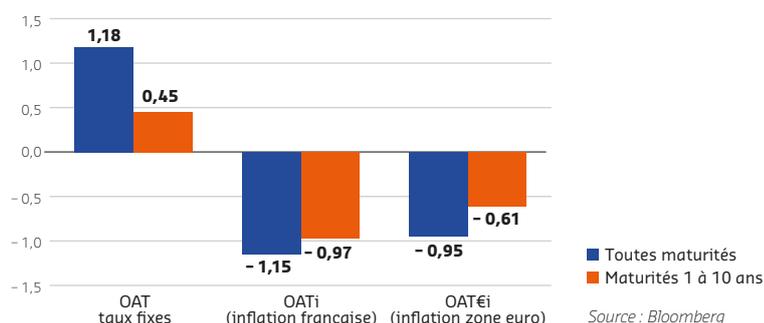
## CONTEXTE ÉCONOMIQUE ET FINANCIER

Dans ce contexte chahuté, seules les classes d'actifs « défensives » ont réussi à tirer leur épingle du jeu : en zone euro, à l'exception de la trésorerie (non placée...), seuls les emprunts d'État à taux fixe (à l'exception notable de l'Italie, voir infra) sont parvenus à rester dans le vert, et ce malgré des rendements actuariels historiquement bas.

Au sein des emprunts d'État de la zone euro, l'année aura été marquée par la crise politique italienne déclenchée en mai par l'élection d'un nouvel exécutif eurosceptique. Cette crise a trouvé son paroxysme au mois d'octobre à l'occasion du rejet par la commission européenne du projet de budget 2019 présenté par le gouvernement italien (le taux à 10 ans italien atteignant alors un sommet annuel de 3,7 %).

Du fait de la baisse (certes d'ampleur modérée) des taux d'intérêt sur l'année, les marchés obligataires « core » de la zone euro affichent de modestes performances positives (mais largement supérieures à celles des marchés actions). La forte chute des anticipations d'inflation au cours du dernier trimestre a en revanche entraîné les obligations indexées sur l'inflation en territoire négatif (première sous-performance par rapport aux taux fixes depuis quatre ans) :

France : performances obligataires 2018 (%)



### Taux d'intérêt à court terme

La BCE a laissé ses taux directeurs inchangés sur le trimestre :

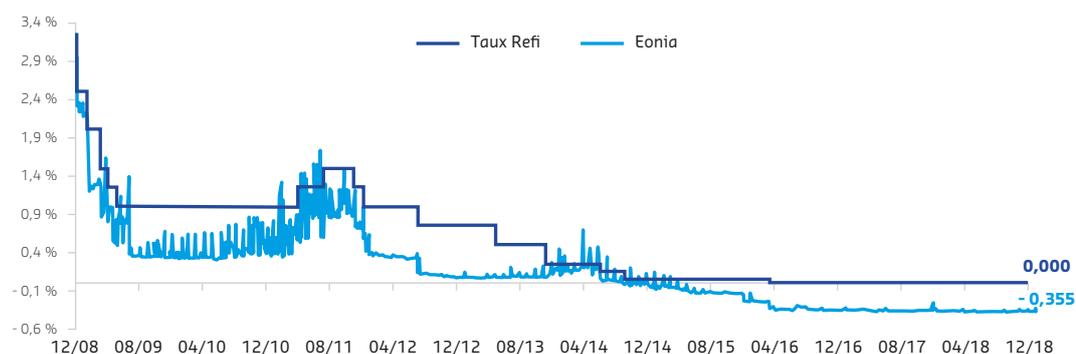
- » taux de refinancement (principal taux directeur) à 0 % ;
- » taux de facilité de prêt marginal auquel les banques peuvent se procurer des liquidités au jour le jour à 0,25 % ;
- » taux de facilité de dépôt à - 0,40 % (taux négatif destiné à dissuader les banques de la zone euro de laisser leurs excédents de liquidités à la BCE et à les inciter à les réinjecter dans le financement de l'économie réelle).

### Performance du marché monétaire

Sur le 4<sup>e</sup> trimestre 2018, le marché monétaire a continué de produire une rémunération négative (- 0,09 %). Ainsi, pour la 4<sup>e</sup> année consécutive, la performance de l'EONIA a été négative: - 0,37 % en 2018.

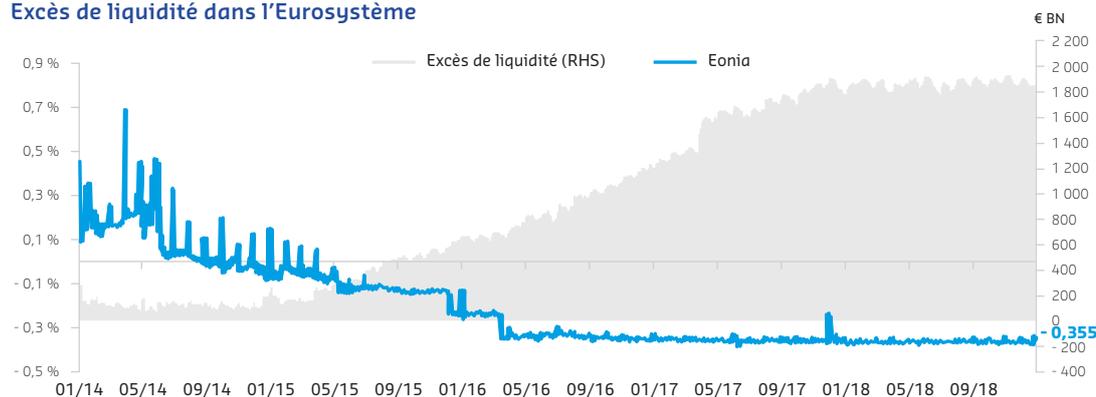
Un relèvement des taux directeurs de la BCE ne devrait pas intervenir avant fin 2019, ce qui signifie que les actifs monétaires risquent de signer une nouvelle fois des performances négatives sur l'année.

#### Eonia / Taux Refi



Source : Bloomberg (30/12/2018)

#### Excès de liquidité dans l'Eurosystème

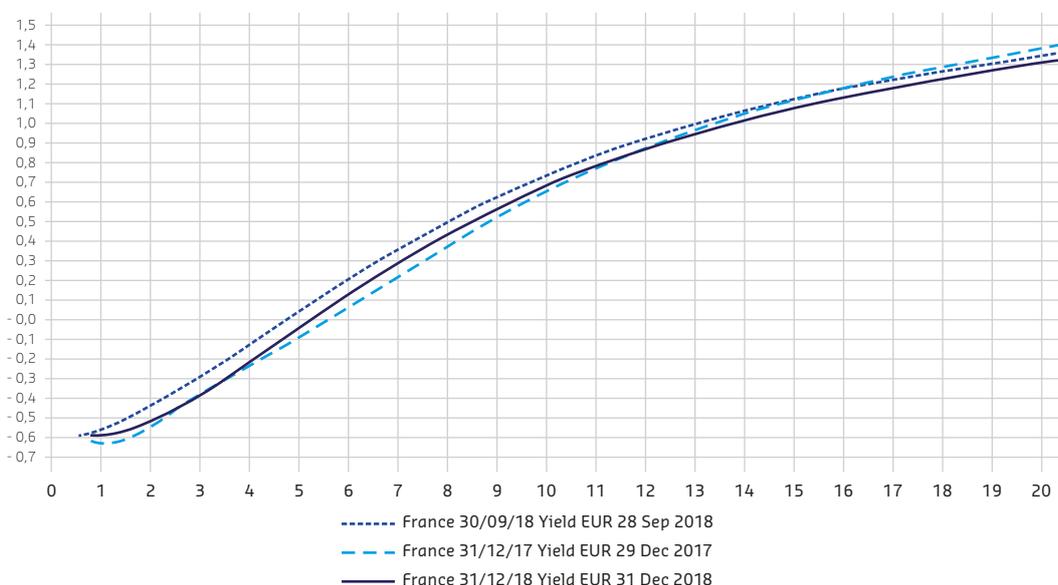


Source : Bloomberg (30/12/2018)

### Taux d'intérêt à long terme : légère détente sur le 4<sup>e</sup> trimestre

Sur l'obligataire souverain peu risqué (dont la France), les taux d'intérêt ont débuté le trimestre en hausse, le taux OAT 10 ans atteignant un point haut de 0,90 % en octobre, avant que la hausse de la perception du risque (Brexit, Italie, hausse des droits de douane, affaissement des actions...) n'engendre des allocations défensives de la part des investisseurs, générant des achats d'obligations et un reflux de leurs rendements. Au total, au 4<sup>e</sup> trimestre, le taux à 10 ans de l'OAT a reflué de 9 pb à 0,71 % à fin décembre.

En outre, ce sont les maturités intermédiaires qui ont connu les détentes les plus fortes. Les taux entre 3 et 5 ans ont ainsi baissé d'environ 14 points de base sur le trimestre. À fin 2018, la courbe des taux français reste donc ancrée sur des rendements négatifs jusqu'à la maturité 5 ans, mais présente toujours un certain aplatissement de ses maturités longues (au-delà de 10 ans). La déformation de la courbe sur l'ensemble de l'année apparaît d'ampleur limitée.

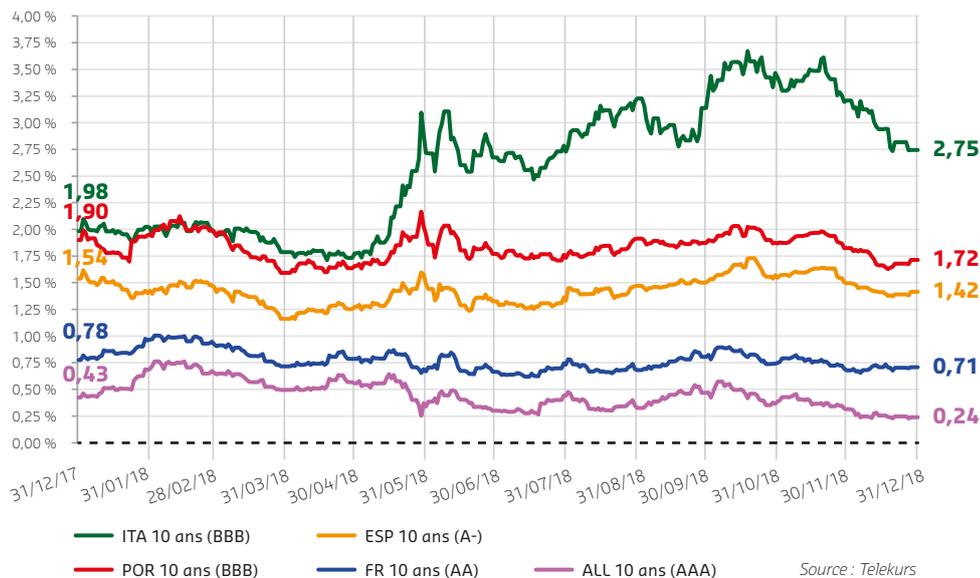


Dans ce contexte de baisse des rendements sur l'ensemble de la courbe des taux français, la performance en valeur de marché de l'ensemble des obligations de l'État français sur le 4<sup>e</sup> trimestre 2018 ressort à + 0,65 %, (+ 1,18 % sur l'année). S'agissant des seuls titres de maturité inférieure à 10 ans, la performance trimestrielle est légèrement réduite, proche de + 0,51 % (+ 0,45 % sur l'année).

Sur l'obligataire souverain un peu plus risqué, les taux italiens se sont sensiblement tendus après la présentation par le gouvernement d'un budget expansionniste remettant en cause ses engagements de réduction du ratio dette/PIB. Le taux italien à 10 ans ainsi a culminé à 3,67 % en octobre. Depuis, la coalition gouvernementale a révisé à la baisse sa cible de déficit budgétaire pour 2019, ce qui a été favorablement accueilli par les investisseurs. Ainsi, le BTP 10 ans finit le trimestre à 2,75 %, sa prime de risque par rapport à l'Allemagne s'établit à 250 pb, en repli de 17 pb par rapport à fin septembre.

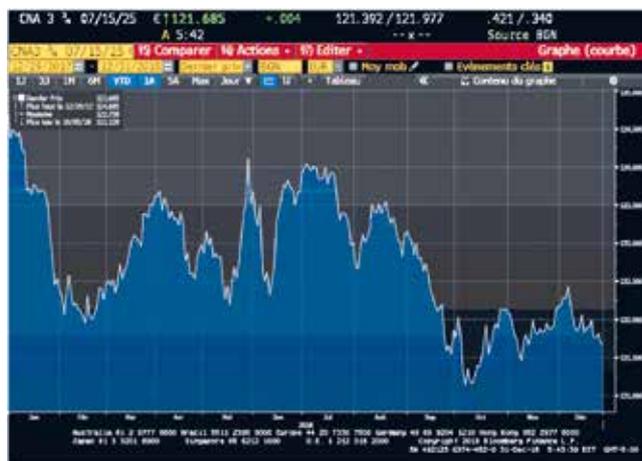
Le graphique ci-dessous retrace l'évolution des emprunts d'État à 10 ans des principaux pays de la zone euro sur l'année 2018 :

**Évolution des taux d'intérêt de plusieurs États de la zone euro  
(données arrêtées au 31/12/18)**



À titre de comparaison voici l'évolution des deux emprunts obligataires CNA sur l'exercice 2018.

**Échéance 2025**



**Échéance 2030**



### Les obligations indexées sur l'inflation

Évolution sur l'année 2018 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 31/12/18)



Source : Bloomberg

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.

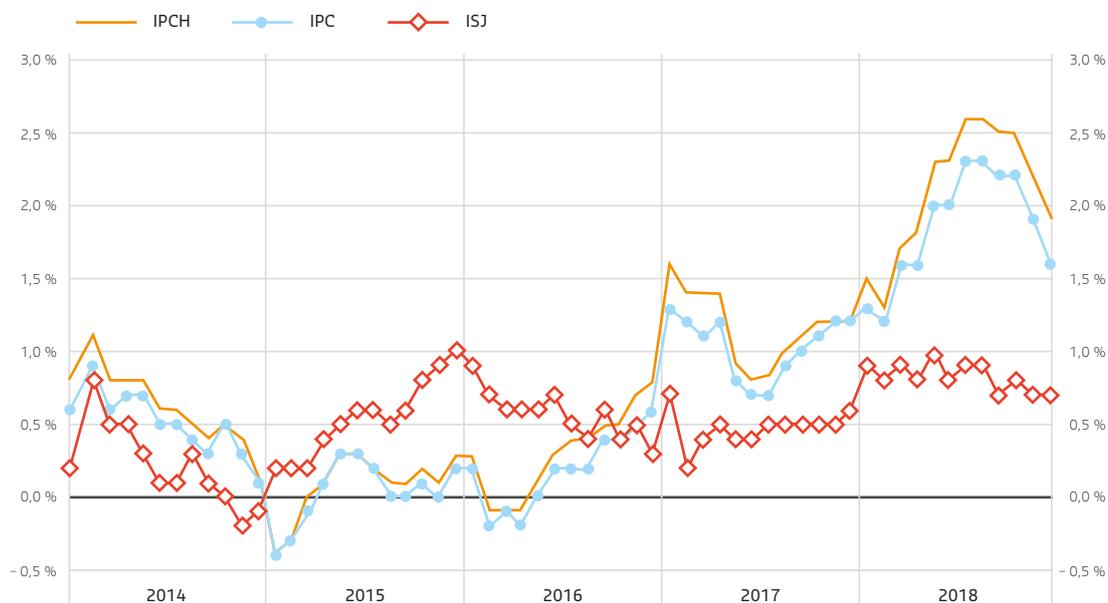
Le point mort d'inflation à 10 ans pour la France a, sur le 4<sup>e</sup> trimestre, fortement reculé, passant sur la période de 1,41 % à 1,00 % (se traduisant par une remontée des taux réels, le taux réel à 10 ans passant sur le trimestre de -0,66 % à -0,37 %). Cette chute violente est en grande partie attribuable à la révision à la baisse des perspectives de croissance par les investisseurs et par le recul continu des prix du pétrole depuis fin septembre (baisse de 38 % du prix du pétrole Brent exprimé en USD). Parallèlement, les coefficients d'indexation appliqués aux indexés et reflétant l'inflation réalisée (décalés de deux mois par rapport aux observations) ont légèrement augmenté (inflation enregistrée entre août et octobre: +0,4 % au total).

En conséquence, sur ce 4<sup>e</sup> trimestre, l'indice de marché des OATi (inflation française, maturité moyenne de 8,9 années) a fortement chuté : il recule sur le T4 de -1,87 %, soit une nette sous-performance par rapport aux obligations nominales (+0,65 %). Les seuls titres de maturité inférieure à 10 ans subissent pour leur part un repli de -1,45 %.

Les obligations indexées sur l'inflation de la zone euro (OAT€i) ont un peu atténué cette tendance baissière sur le trimestre (-1,74 % toutes maturités).



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 31/12/18



Source : Insee



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 2018 à + 0,7 % (contre + 0,6 % en 2017). Hors éléments volatils comme le pétrole, la tendance structurelle des prix à la consommation en France est donc à une progression toujours très modeste.

## POLITIQUE D'EMPRUNTS

Jusqu'à l'entrée en vigueur de l'arrêté du 14 août 2017, le financement des investissements autoroutiers a été 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 a été amenée à émettre sur des durées relativement longues, le montant des émissions étant 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 lancés à destination des investisseurs professionnels sans appel public à l'épargne 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 a 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 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 860 M€.

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

La CNA n'a pas eu à mettre en œuvre de programme d'emprunts en 2018.



## 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 2018 à une révision de taux d'emprunt auprès de la Banque européenne d'investissement. Un prêt d'un montant de 45 millions d'euros remboursable sur 12 ans consenti en 2015 à la SFTRF au taux de 0,30 % sur les 3 premières années a été révisé le 20/08/2018 à 0,14 % jusqu'au 20/08/2021.

Au 31 décembre 2018, la dette de la CNA s'élevait à 1,162 milliard d'euros avec un taux moyen pondéré de 3,17 % et une durée moyenne de 7,33 ans contre respectivement 3,267 milliards d'euros, 3,90 % et 3,17 ans au 31 décembre 2017.

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

- » 91,02 % à taux fixe;
- » 8,98 % à taux révisable (tous les 3 à 5 ans).







# 4

## ÉLÉMENTS FINANCIERS 2018

BILAN AU 31 DÉCEMBRE 2018	P. 32
COMPTE DE RÉSULTAT AU 31 DÉCEMBRE 2018	P. 33
ANNEXE AU 31 DÉCEMBRE 2018	P. 34
LES EMPRUNTS AU 31 DÉCEMBRE 2018	P. 35
LES PRÊTS	P. 38
MONTANT DES BILANS	P. 39

BILAN  
AU 31 DÉCEMBRE 2018

ACTIF	RÉF. NOTE	MONTANT 31/12/2018	MONTANT 31/12/2017	MONTANT 31/12/2016
<b>• ACTIF IMMOBILISÉ</b>				
<b>IMMOBILISATIONS FINANCIÈRES</b>	<b>3.1</b>	<b>1 180 129 423,50 €</b>	3 353 430 822,32 €	4 692 399 200,14 €
Prêts directs aux Sociétés concessionnaires d'autoroutes		1 162 465 940,12 €	3 267 011 225,76 €	4 544 762 478,78 €
Intérêts courus		17 663 483,38 €	86 419 596,56 €	147 636 721,36 €
<b>TOTAL I</b>		<b>1 180 129 423,50 €</b>	3 353 430 822,32 €	4 692 399 200,14 €
<b>• ACTIF CIRCULANT</b>				
<b>CRÉANCES D'EXPLOITATION</b>		<b>316 881,19 €</b>	413 612,02 €	434 054,58 €
Créances clients et comptes rattachés	3.2	316 881,19 €	413 612,02 €	434 054,58 €
<b>DISPONIBILITÉS</b>		<b>3 280 513,22 €</b>	508 781 895,06 €	546 940 207,81 €
Comptes courant et à terme à la Caisse des dépôts		3 280 513,22 €	508 781 895,06 €	546 940 207,81 €
Intérêts à recevoir		- €	- €	72 363,49 €
<b>TOTAL II</b>		<b>3 597 394,41 €</b>	509 195 507,08 €	547 374 262,39 €
<b>TOTAL GÉNÉRAL (I + II)</b>		<b>1 183 726 817,91 €</b>	3 862 626 329,40 €	5 239 773 462,53 €

PASSIF	RÉF. NOTE	MONTANT 31/12/2018	MONTANT 31/12/2017	MONTANT 31/12/2016
<b>• CAPITAUX PROPRES</b>				
Résultat de l'exercice	3.3	3 166 204,01 €	- €	- €
<b>TOTAL I</b>		<b>3 166 204,01 €</b>	- €	- €
<b>• DETTES</b>				
<b>DETTES FINANCIÈRES</b>	<b>3.4</b>	<b>1 180 129 423,50 €</b>	3 353 430 822,32 €	4 692 399 200,14 €
Emprunts obligataires		1 008 263 911,75 €	3 000 330 911,75 €	3 960 330 911,75 €
Intérêts courus		16 351 527,23 €	84 873 174,31 €	132 522 423,44 €
Emprunts contractuels		154 202 028,37 €	266 680 314,01 €	584 431 567,03 €
Intérêts courus		1 311 956,15 €	1 546 422,25 €	15 114 297,92 €
<b>TOTAL II</b>		<b>1 180 129 423,50 €</b>	3 353 430 822,32 €	4 692 399 200,14 €
<b>DETTES D'EXPLOITATION</b>	<b>3.5</b>	<b>431 190,40 €</b>	<b>509 195 507,08 €</b>	<b>547 374 262,39 €</b>
Dettes fournisseurs et comptes rattachés		- €	- €	- €
Autres dettes		431 190,40 €	509 195 507,08 €	547 374 262,39 €
<b>TOTAL III</b>		<b>431 190,40 €</b>	509 195 507,08 €	547 374 262,39 €
<b>TOTAL GÉNÉRAL (I + II + III)</b>		<b>1 183 726 817,91 €</b>	3 862 626 329,40 €	5 239 773 462,53 €

La référence note renvoie au paragraphe de l'annexe.

**COMPTE DE RÉSULTAT**  
AU 31 DÉCEMBRE 2018

CHARGES	REF.NOTE	MONTANT 31/12/2018	MONTANT 31/12/2017	MONTANT 31/12/2016
<b>• CHARGES D'EXPLOITATION</b>				
<b>AUTRES ACHATS ET CHARGES EXTERNES</b>		<b>698 375,49 €</b>	950 044,66 €	867 443,16 €
Rémunérations intermédiaires	4.1	- €	74 640,00 €	- €
Annonces, études et réalisations publicitaires		11 232,00 €	11 514,00 €	12 480,00 €
Commissions de paiement de service financier	4.2	- €	- €	- €
Remboursement à la CDC des frais de gestion	4.3	635 763,01 €	689 144,74 €	743 595,44 €
Prestations extérieures		51 380,48 €	174 745,92 €	111 367,72 €
<b>TOTAL</b>		<b>698 375,49 €</b>	950 044,66 €	867 443,16 €
<b>• CHARGES FINANCIÈRES</b>				
<b>AUTRES CHARGES FINANCIÈRES</b>		<b>58 498 910,59 €</b>	144 906 582,26 €	232 086 511,67 €
Intérêts des emprunts et avances	4.4	58 498 910,59 €	135 888 622,26 €	232 086 511,67 €
Versement des produits financiers aux SCA		- €	9 017 960,00 €	- €
<b>TOTAL</b>		<b>58 498 910,59 €</b>	144 906 582,26 €	232 086 511,67 €
<b>• CHARGES EXCEPTIONNELLES</b>				
Pénalités sur contrats		- €	1 375,00 €	5 305,56 €
Autres charges exceptionnelles		131 883,27 €	615 591,11 €	722 546,79 €
<b>TOTAL</b>		<b>131 883,27 €</b>	616 966,11 €	727 852,35 €
<b>TOTAL DES CHARGES</b>		<b>59 329 169,35 €</b>	146 473 593,03 €	233 681 807,18 €
<b>SOLDE CRÉDITEUR = BÉNÉFICE</b>		<b>3 166 204,01 €</b>	- €	- €
<b>TOTAL GÉNÉRAL</b>		<b>62 495 373,36 €</b>	146 473 593,03 €	233 681 807,18 €

PRODUITS	REF.NOTE	MONTANT 31/12/2018	MONTANT 31/12/2017	MONTANT 31/12/2016
<b>• PRODUITS D'EXPLOITATION</b>				
<b>PARTICIPATION DES SCA</b>	<b>4.5</b>	<b>698 375,49 €</b>	950 044,66 €	867 443,16 €
aux frais d'émission d'emprunts		- €	127 329,76 €	- €
aux frais de gestion		698 375,49 €	822 714,90 €	867 443,16 €
aux frais de service financier		- €	- €	- €
<b>TOTAL</b>		<b>698 375,49 €</b>	950 044,66 €	867 443,16 €
<b>• PRODUITS FINANCIERS</b>				
<b>INTERÊTS ET PRODUITS</b>		<b>58 498 910,59 €</b>	135 888 622,26 €	232 086 511,67 €
Intérêts sur prêts		58 498 910,59 €	135 888 622,26 €	232 086 511,67 €
Intérêts bancaires		- €	- €	- €
<b>AUTRES PRODUITS FINANCIERS</b>		<b>- €</b>	9 017 960,00 €	- €
Produits financiers divers		- €	9 017 960,00 €	- €
<b>TOTAL</b>		<b>58 498 910,59 €</b>	144 906 582,26 €	232 086 511,67 €
<b>• PRODUITS EXCEPTIONNELS</b>				
Pénalités perçues sur contrats		- €	1 375,00 €	5 305,56 €
Autres produits exceptionnels	4.6	3 298 087,28 €	615 591,11 €	722 546,79 €
<b>TOTAL</b>		<b>3 298 087,28 €</b>	616 966,11 €	727 852,35 €
<b>TOTAL GÉNÉRAL</b>		<b>62 495 373,36 €</b>	146 473 593,03 €	232 953 954,83 €

La référence note renvoie au paragraphe de l'annexe.

**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 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 sociétés concessionnaires d'autoroutes (SCA).

**3.2. Créances Clients**

Ce poste retrace principalement les frais de gestion à répercuter sur les SCA.

**PASSIF****3.3. Capitaux propres**

Ce poste enregistre le résultat de l'exercice. Une rupture partielle d'adossement entre les emprunts souscrits et les prêts consentis peut se traduire par un produit ou une charge exceptionnelle et générer un résultat.

**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 principalement aux avances de trésorerie des SCA et aux intérêts du compte des disponibilités courantes à reverser aux SCA.

**4. Principaux commentaires sur le compte de résultat****CHARGES****4.1. Rémunérations d'intermédiaires**

Ce poste comprend les commissions de placement relatives aux émissions obligataires sur les marchés français et étrangers.

**4.2. 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.

**4.3. 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.

**4.4. Intérêts des emprunts et avances**

Ce poste comprend les intérêts payés à l'échéance des emprunts obligataires et contractuels.

**PRODUITS****4.5. Participation des SCA**

Les sociétés d'autoroutes participent au remboursement à la CNA de l'ensemble des charges d'exploitation et financière.

**4.6. Autres produits exceptionnels**

Ce poste retrace notamment les produits pouvant résulter d'une rupture partielle d'adossement entre les emprunts souscrits et les prêts consentis. En 2018, la CNA a enregistré des produits exceptionnels qui ont généré un résultat de 3 166 204 €.

## Liste des emprunts au 31 décembre 2018

### 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
<b>• EMPRUNT OBLIGATAIRE NON GARANTI PAR L'ÉTAT</b>								
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	4 000 000,00	EUR
	4,87 % 2004-2027 80,65 M EUR APRR	14/06/2004	01/07/2027		4,87	80 650 000,00	45 757 583,93	EUR

(\*) FR: PARIS

### 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
<b>• EMPRUNT OBLIGATAIRE NON GARANTI PAR L'ÉTAT</b>								
FR0012591832	1,125 % 2015-2030 140 M EUR	01/04/2015	01/04/2030	FR	1,13	140 000 000,00	140 000 000,00	EUR

(\*) FR: PARIS

### 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
<b>• EMPRUNTS SANS GARANTIE DE L'ÉTAT</b>							
82 544	0,523% 2013-2025 20 M EUR SFTRF	13/05/2013	13/05/2025	0,030	20 000 000,00	14 444 444,45	EUR
82 544	0,479% 2014-2026 25 M EUR SFTRF	26/06/2014	26/06/2026	0,560	25 000 000,00	20 833 333,33	EUR
82 544	0,30% 2015-2027 45 M EUR SFTRF	20/08/2015	20/08/2027	0,140	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	19 791 666,65	EUR
82 544	0,17% 2017-2029 5 M EUR SFTRF	28/02/2017	28/02/2029	0,170	5 000 000,00	4 375 000,01	EUR

(\*) FR: PARIS

## Récapitulatif de l'encours des emprunts au 31 décembre 2018

TYPE D'EMPRUNTS	TYPE DE TAUX	TOTAL
<b>• EMPRUNTS OBLIGATAIRES</b>		
TAUX FIXE	1 008 263 911,75	
<b>TOTAL EMPRUNTS OBLIGATAIRES</b>	<b>1 008 263 911,75</b>	<b>1 008 263 911,75</b>
<b>• EMPRUNTS CONTRACTUELS</b>		
<b>EMPRUNTS AUPRÈS DE LA CDC-DFE</b>		
TAUX FIXE	49 757 583,93	
<b>EMPRUNTS AUPRÈS DE LA BEI</b>		
TAUX RÉVISABLE	104 444 444,44	
<b>TOTAL EMPRUNTS CONTRACTUELS</b>	<b>154 202 028,37</b>	<b>154 202 028,37</b>
<b>TOTAL GÉNÉRAL</b>	<b>1 162 465 940,12</b>	<b>1 162 465 940,12</b>

## Synthèse des mouvements de l'exercice 2018

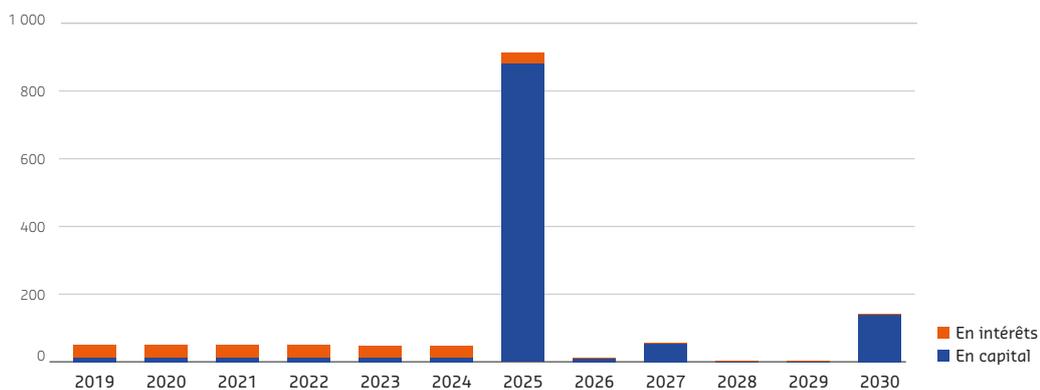
(en millions d'euros)	AU 31/12/2017			OPÉRATIONS DE L'EXERCICE			AU 31/12/2018		
	Solde historique	Écarts de conversion	Valeur bilan (A + B)	Réalisations	Amortissements	Net annuel (D-E)	Indexations	Écarts de conversion	Valeur bilan (A+F+G+H)
	A	B	C	D	E	F	G	H	I
Emprunts obligataires	3 000	-	3 000	0	1 992	- 1 992	-	-	1 008
Emprunts contractuels	267	-	267	0	112	-112	-	-	154
<b>TOTAL GÉNÉRAL</b>	<b>3 267</b>	<b>-</b>	<b>3 267</b>	<b>0</b>	<b>2 104</b>	<b>- 2 104</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>1 162</b>





### Échelonnement de la dette au 31 décembre 2018

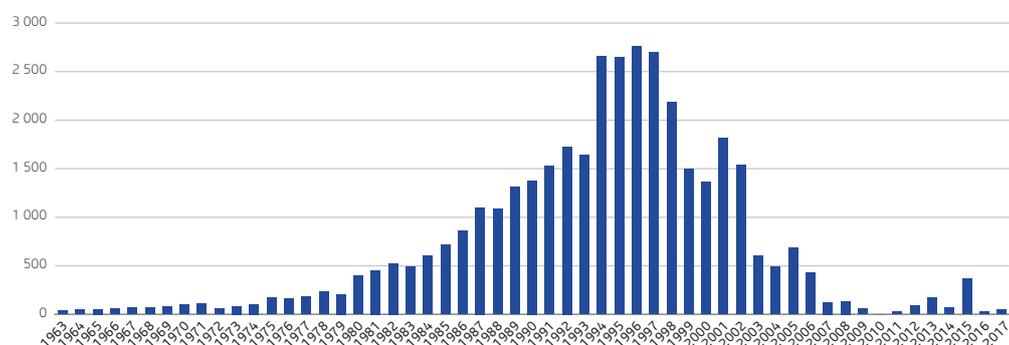
ANNÉE	EN CAPITAL (en millions d'euros)	EN INTÉRÊTS (en millions d'euros)
2019	13	37
2020	13	36
2021	13	36
2022	13	36
2023	12	36
2024	13	35
2025	880	35
2026	10	2
2027	54	2
2028	1	2
2029	0,2	2
2030	140	2
<b>TOTAL</b>	<b>1 162</b>	<b>261</b>



## LES PRÊTS

Prêts versés aux sociétés concessionnaires d'autoroutes depuis l'origine  
(en millions d'euros)

ANNÉE	APRR	AREA	ASF	ATMB	ESCOTA	SANEF	SAPN	SFTRF	TOTAL
1963	19	-	10	-	-	5	4	-	38
1964	10	-	14	-	-	18	3	-	45
1965	13	-	17	-	-	22	-	-	52
1966	21	-	22	-	-	13	3	-	59
1967	15	-	30	-	8	11	4	-	68
1968	26	-	25	-	6	6	8	-	71
1969	38	-	17	-	6	9	7	-	77
1970	32	-	29	-	18	1	18	-	98
1971	6	-	38	-	34	22	10	-	110
1972	2	-	15	-	35	1	4	-	57
1973	-	-	43	-	28	4	8	-	83
1974	7	-	34	-	48	7	8	-	104
1975	13	-	59	-	63	26	8	-	169
1976	-	-	49	-	51	44	18	-	162
1977	22	-	74	-	34	45	8	-	183
1978	38	-	131	-	20	42	1	-	232
1979	39	-	150	-	13	4	-	-	206
1980	74	-	251	-	38	36	1	-	400
1981	74	-	272	-	29	75	3	-	453
1982	147	-	206	-	60	111	2	-	526
1983	233	-	73	-	67	107	9	-	489
1984	291	-	122	-	107	74	11	-	605
1985	260	17	166	-	107	146	19	-	715
1986	381	19	193	-	123	126	20	-	862
1987	403	120	210	-	117	222	30	-	1 102
1988	318	62	361	-	186	158	1	-	1 086
1989	379	156	421	-	249	105	-	-	1 310
1990	316	253	408	-	214	187	-	-	1 378
1991	406	299	400	-	175	250	-	-	1 530
1992	479	159	458	-	136	375	122	-	1 729
1993	500	59	366	-	115	336	236	25	1 637
1994	950	81	560	-	125	540	313	87	2 656
1995	627	92	711	58	127	375	434	220	2 644
1996	576	75	747	42	150	449	363	356	2 758
1997	731	98	705	56	151	315	270	372	2 698
1998	707	103	618	15	161	205	136	243	2 188
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
2017	-	-	-	40	-	-	-	5	45



### Répartition de l'encours des prêts en valeur historique par SCA

SCA (en millions d'euros)	31/12/16		31/12/17		31/12/18	
	MONTANT	%	MONTANT	%	MONTANT	%
APRR	1 038	22,84 %	658	20,14 %	46	3,94 %
AREA	113	2,49 %	102	3,12 %	0	0,00 %
ASF	1 384	30,45 %	750	22,96 %	0	0,00 %
ATMB	71	1,56 %	95	2,91 %	44	3,79 %
ESCOTA	36	0,79 %	0	0,00 %	0	0,00 %
SANEF	315	6,93 %	90	2,75 %	0	0,00 %
SAPN	10	0,22 %	10	0,31 %	0	0,00 %
SFTRF	1 081	23,78 %	1 080	33,06 %	1 073	92,28 %
NON AFFECTÉ	497	10,94 %	482	14,75 %	0	0,00 %
<b>TOTAL</b>	<b>4 545</b>	<b>100,00 %</b>	<b>3 267</b>	<b>100,00 %</b>	<b>1 162</b>	<b>100,00 %</b>

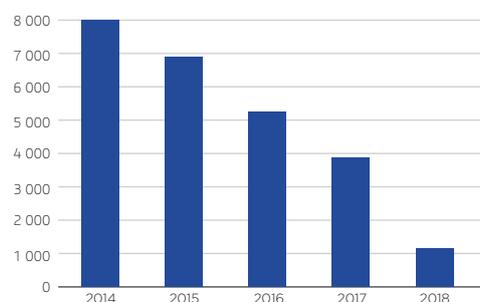
### État de l'actif immobilisé des prêts (en millions d'euros)

<b>SOLDE AU 31/12/2017</b>	<b>3 267</b>
+ Versements	0
- Amortissements	- 2 105
<b>SOLDE AU 31/12/2018</b>	<b>1 162</b>

## MONTANT DES BILANS

Au 31 décembre (en millions d'euros)	2014	2015	2016	2017	2018
Montant	8 000	6 900	5 240	3 863	1 162
Pourcentage (*)	- 15,64	- 13,75	- 24,06	- 26,28	- 69,92

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







# 5

## TEXTES LÉGISLATIFS ET RÉGLEMENTAIRES

CODE DE LA VOIRIE ROUTIÈRE P. 42 ↓

Loi n° 89-413 du 22 juin 1989 (*Journal officiel* du 24 juin 1989).

## CODE DE LA VOIRIE ROUTIÈRE

### 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

La Caisse nationale des autoroutes est soumise aux dispositions des titres I<sup>er</sup> et III du décret n° 2012-1246 du 7 novembre 2012 relatif à la gestion budgétaire et comptable publique à l'exception des 1<sup>o</sup> et 2<sup>o</sup> de l'article 175, des articles 178 à 185, 204 à 208 et 220 à 228 de ce même décret.

#### 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 du Ministre d'État, Ministre de la transition écologique et solidaire, le Ministre de l'économie et des finances, le Ministre auprès du Ministre d'État, Ministre de la transition écologique et solidaire, chargé des transports, en date du 28 mars 2018, M<sup>me</sup> Sandrine Bernabei Chinzi est nommée Présidente du Conseil d'administration de la Caisse nationale des autoroutes.

# LE RÉSEAU AUTOROUTIER CONCÉDÉ



Avril 2018 - Source ASFA - Département communication - Reproduction autorisée sous licence

Le Conseil d'administration de la Caisse nationale des autoroutes  
a approuvé le rapport d'activité et les éléments financiers de l'année 2018  
dans sa séance du 11 mars 2019.

La Présidente,  
Sandrine Bernabei Chinzi

**Crédits photos**

Couverture > APRR/LEIMDORFER Gilles, ouvrage d'art de l'autoroute des Titans  
Intérieur > APRR/Photec (2° de couverture, P. 1); ROBIN Nicolas (P. 2, 3);  
LEIMDORFER Gilles (P. 4, 5); La France vue du ciel Isère, MORAUD Samuel (P. 6), Leimdorfer Gilles (P. 7);  
CHABERT Xavier, SCHWARTZ Jean-Marc (P. 8,9); CHABERT Xavier (P. 10,11);  
HURET Christophe, La France vue du ciel Isère, ROBIN Nicolas (P. 12, 13); ROBIN Nicolas (P. 14, 15),  
AREA/ROBIN Nicolas (P. 17); CAMUS Christophe, GUERRIN Olivier (P. 18, 19); CHABERT Xavier, Viaduc de la Côtière (P. 20, 21),  
CHABERT Xavier (P. 26, 27); SCHWARTZ Jean-Marc, CAMUS Christophe (P. 28, 29);  
ROBIN Nicolas (P. 30, 31), TOUREAU Alexis, ROBIN Nicolas (P. 36, 37);  
CAMUS CHRISTOPHE (P. 40, 41).

**Création-réalisation**  
[www.kazoar.fr](http://www.kazoar.fr)

**Impression**  
MM



## 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](mailto:cna@caissedesdepots.fr)

**Site internet : [cna-autoroutes.fr](http://cna-autoroutes.fr)**