



**CAISSE NATIONALE
DES
AUTOROUTES**

**Rapport
annuel
2019**

SOMMAIRE

PRÉSENTATION GÉNÉRALE DE LA CNA AU SEIN DU SECTEUR AUTOROUTIER FRANÇAIS

Organisation et missions

Modalités de financement

Historique

ACTIVITÉ DES SOCIÉTÉS CONCESSIONNAIRES D'AUTOROUTES EN 2019

Construction et exploitation

Résultats financiers

Perspectives d'évolution

ACTIVITÉ DE LA CNA EN 2019

Contexte économique et financier de l'année 2019

Politique d'emprunts

Programme d'emprunts

Gestion de la dette

ÉLÉMENTS FINANCIERS POUR 2019

TEXTES LÉGISLATIFS ET RÉGLEMENTAIRES

Caisse nationale des autoroutes

Etablissement public géré par la Caisse des dépôts

Siège social : 56, rue de Lille – 75007 Paris

N° SIREN : 180020034 – APE : 6492Z – LEI : 9698500T6CCMW0KJ76U69

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

LE MOT DE LA PRESIDENTE

L'année 2019 marquera une nouvelle étape pour la CNA dans le financement des infrastructures autoroutières.

Après avoir connu pendant plusieurs années une période d'amortissement important de la dette (amortie à plus de 80 % en 3 ans) et corrélativement de faibles investissements, la CNA est depuis le début de l'année rentrée dans une phase nouvelle de grande stabilité de ses encours et de ses contreparties.

En effet, le prochain amortissement significatif d'emprunt est prévu en 2025.

Sur la même période, il n'est pas envisagé à ce stade de nouveaux financements.

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

En outre 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.

Depuis l'amortissement quasi-définitif à fin 2018 de la dette des 3 groupes privatisés en 2006, APRR restant redevable jusqu'en 2027 d'un encours résiduel d'environ 40 M€, la CNA n'a donc désormais que trois contreparties à ses financements, la SFTRF portant l'essentiel de la dette.

Sandrine Bernabei Chinzi

POINTS DE REPÈRES

Longueur au 31 décembre 2019 du réseau des autoroutes concédées 9 186,2 km
dont 7 485,3 km concédées 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 2019
1,15 milliards d'euros

CONSEIL D'ADMINISTRATION

au 31 décembre 2019

Présidente

Mme 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. Tomas Hidalgo,
représentant le ministère de la transition écologique et solidaire

M. Adrien Bichet,
représentant le ministère de l'action et des comptes publics

Mme Magali Roques,
représentant le ministère de l'intérieur

Mme Bérengère Mesqui,
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

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.

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.

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'Etat 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.

A 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.

A 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.

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'usager, de qualité architecturale des ouvrages et d'insertion dans l'environnement.

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

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 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.

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.

A 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.

ACTIVITÉ DES SOCIÉTÉS CONCESSIONNAIRES D'AUTOROUTES

EN 2019

PREAMBULE SUR L'ACTUALITE DU SECTEUR AUTOROUTIER FRANCAIS

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.

A 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* ;
- APRR et AREA† ;
- Sanef et SAPN ‡ ;
- 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-Maremmes) ;
- 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 41,6 M€ au 31 décembre 2019 (soit 3,62 % de l'encours total).

Conformément aux engagements pris lors de leurs ouvertures de capital respectives en mars 2002, novembre 2004 et mars 2005§, 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.

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

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

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

§ 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 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 (1,108 Md€ d'encours historique de dette au 31 décembre 2019, soit 96,38 % 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 2019 :

<u>AR</u>	<u>Société</u>	<u>Section</u>	<u>Longueur (Km)</u>
A16	SANEF	Prolongement de l'A16 entre L'Isle Adam et la Francilienne	8 km
A406	APRR	Prolongement du contournement Sud de Mâcon	4,5 km

Evolution du trafic entre 2018 et 2019 :

En 2019, la circulation sur l'ensemble du réseau autoroutier concédé en service s'établit à 97,0 milliards de kilomètres parcourus, soit une hausse de + 2,1 % par rapport à 2018. (Source ASFA)

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 2019 a atteint environ 8,55 milliards d'euros (contre 8,34 milliards d'euros en 2018). Il est donc en progression d'environ 2,5 % par rapport à 2018.

Remboursements d'emprunts

Les remboursements d'emprunts se sont élevés à 12,68 millions d'euros en 2019. Depuis 2018, 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 moins de 42 millions d'euros.

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 3,2Md€ 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. Les négociations entre l'État et la société ATMB pour la mise en place d'un nouveau contrat d'une durée de 5 ans (2021-2025) se sont achevées en 2019.

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 indexée 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. Il convient de noter que la loi de finances pour 2020 a modifié le code général des impôts afin d'indexer à 70 % de l'inflation le tarif de la taxe d'aménagement du territoire due par les sociétés concessionnaires d'autoroutes.

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.

Contexte économique et financier 2019

Les marchés financiers ont fortement rebondi en 2019, effaçant l'intégralité des pertes de l'année précédente. La plupart des actifs ressortent en forte hausse, avec des performances à 2 chiffres pour les marchés actions. Le CAC 40 réalise ainsi sa meilleure année depuis 1999, en hausse de plus de 29 %.

Sur les marchés de taux, les obligations ont également signé une excellente année, soutenues par des politiques monétaires ultra accommodantes. Depuis 2000, 2019 est la première année au cours de laquelle tant les marchés actions qu'obligataires ont progressé de concert. L'explication de cette performance des marchés financiers n'est pas à mettre sur le compte de la santé de l'économie mondiale ou des fondamentaux des entreprises, mais plutôt sur l'action des banques centrales devenues des acteurs majeurs des marchés.

Ainsi, l'année a été marquée par le changement inattendu de la politique monétaire aux États-Unis. Après avoir remonté plusieurs fois les taux directeurs en 2018, la Réserve fédérale américaine (FED) a d'abord annoncé une pause dans le cycle de hausse de taux, puis a ensuite procédé à trois baisses de taux d'affilée afin de soutenir l'économie américaine, pourtant déjà bien orientée.

En zone euro, la Banque centrale européenne (BCE) a maintenu sa politique monétaire ultra accommodante en laissant son principal taux directeur à 0 %. Par ailleurs, elle a relancé son programme d'achats d'actifs sur le marché et a lancé une nouvelle vague de prêts au secteur bancaire à des conditions très favorables.

Conséquence sur les marchés obligataires, les taux d'intérêt des emprunts d'État ont fortement chuté jusqu'à la fin de l'été, atteignant des niveaux historiquement bas. La France et l'Allemagne ont ainsi vu leurs taux à 10 ans passer en territoire négatif pour la première fois de leur histoire.

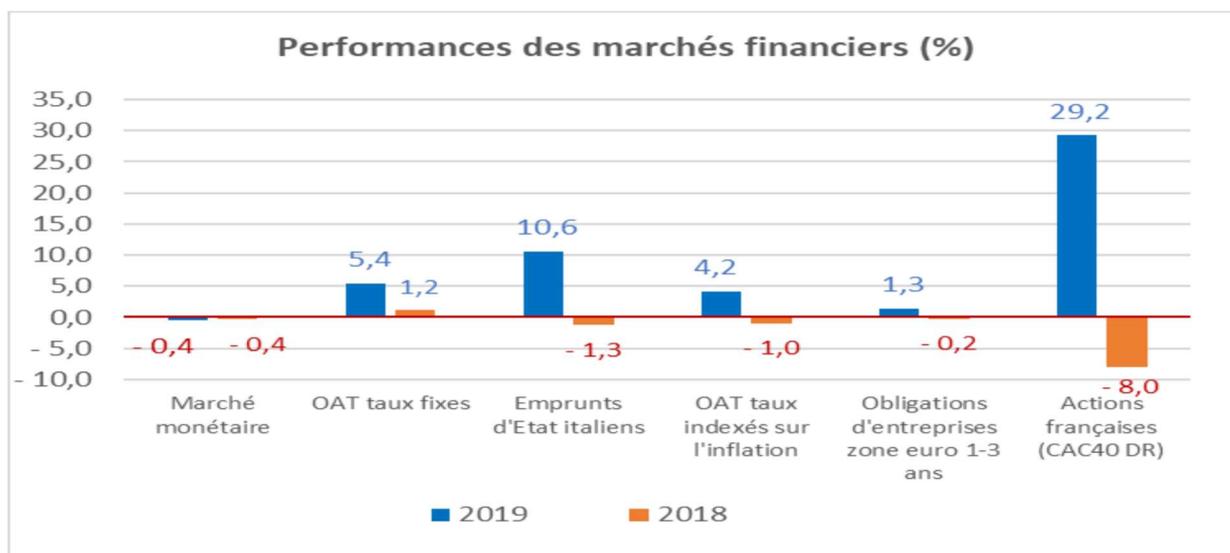
Malgré un ralentissement de la croissance mondiale, les craintes d'une récession se sont largement dissipées en fin d'année. Elles ont fait place à des anticipations de reprise et de remontée (encore modeste) de l'inflation qui ont, sur la dernière partie de l'année, poussé les taux obligataires à la hausse.

Les taux de chômage sont en repli dans l'ensemble des zones géographiques (Europe, Japon, Royaume-Uni, États-Unis) et la bonne tenue de la consommation des ménages a soutenu les économies. Si les services sont restés bien orientés, le secteur industriel a, en revanche, été pénalisé tout au long de l'année par la guerre commerciale sino-américaine et par les doutes quant à la pérennité de certains modèles économiques (secteur des véhicules thermiques par exemple).

Enfin, comme chaque année, les événements politiques ont influé sur les marchés, alimentant la volatilité par intermittences. Au Royaume-Uni, l'issue du Brexit se clarifie après la large victoire du Parti Conservateur mené par Boris Johnson aux dernières élections législatives (même si les futures négociations avec l'UE risquent d'être tendues). Aux États-Unis, une procédure de destitution a été enclenchée par les Démocrates à l'encontre de D. Trump. Celle-ci a cependant peu de chance d'aboutir. Les relations acrimonieuses entre les États-Unis et l'Iran ont également contribué à la nervosité des marchés en fin d'année, les investisseurs craignant un embrasement au Moyen-Orient.

Performances des différents marchés :

Performances totales en EUR (%)	2019	2018
Marché monétaire	-0,4	-0,4
OAT taux fixes	5,4	1,2
Emprunts d'Etat italiens	10,6	-1,3
OAT taux indexés sur l'inflation	4,2	-1,0
Obligations d'entreprises zone euro 1-3 ans	1,3	-0,2
Actions françaises (CAC40 DR)	29,2	-8,0



Source : Bloomberg

Taux d'intérêt à court terme

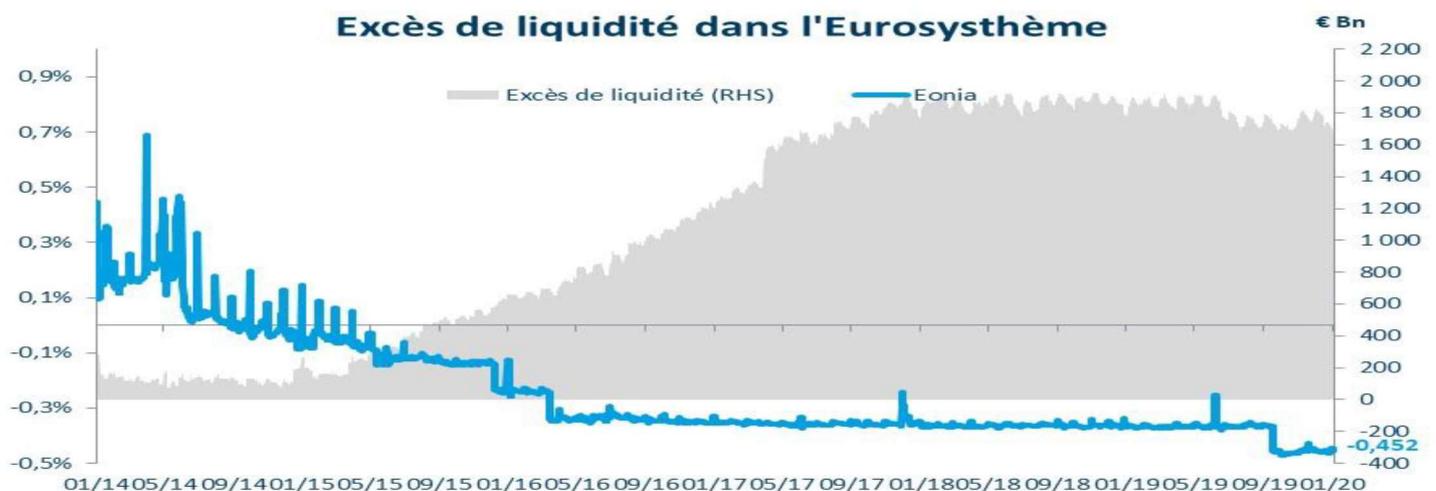
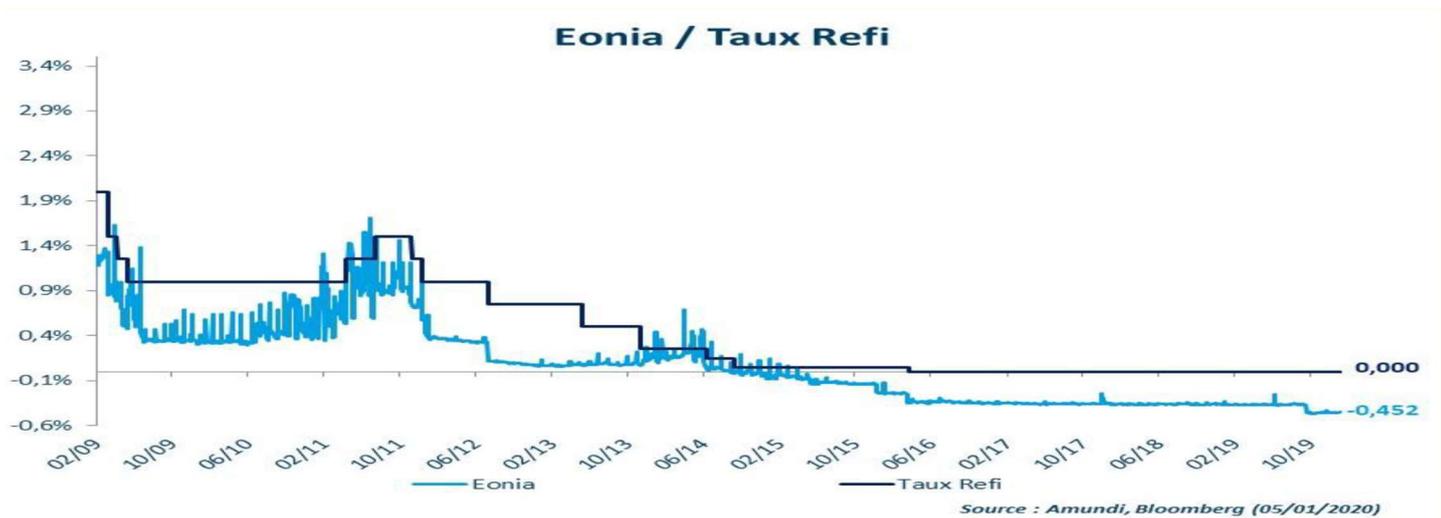
La BCE a laissé ses taux directeurs inchangés sur le trimestre :

- Taux de refinancement (principal taux directeur) à 0 %, niveau le plus bas où il campe depuis trois ans,
- 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 -0,50 % (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 4ème trimestre 2019, le marché monétaire a continué d'offrir une rémunération négative (- 0,10 %). Ainsi, pour la 5ème année consécutive, la performance de l'EONIA a été négative : - 0,40 % en 2019.

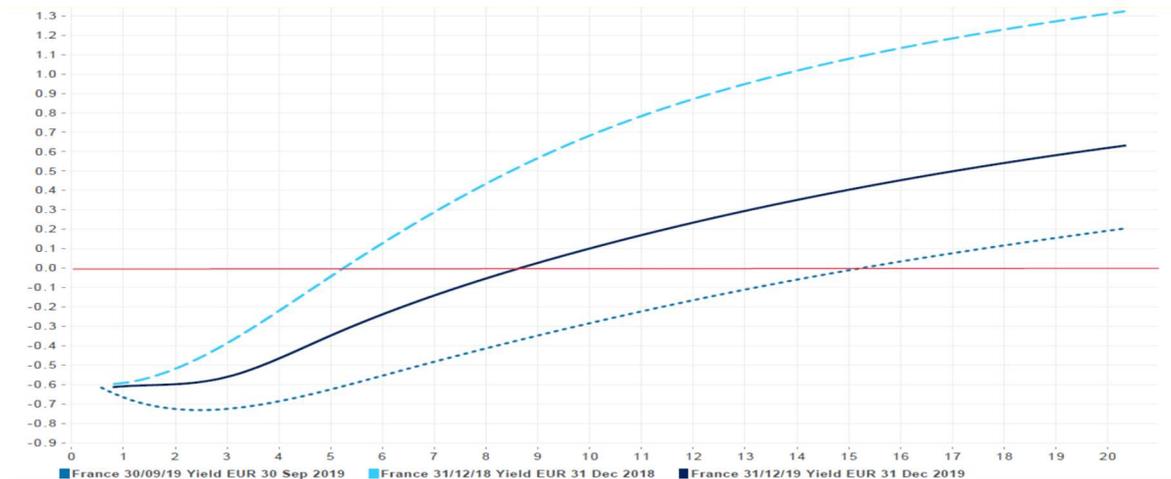
Un relèvement des taux directeurs de la BCE ne devrait pas intervenir avant fin 2020 / début 2021, ce qui signifie que les actifs monétaires subiront une nouvelle fois des performances négatives en 2020.



Taux d'intérêt à long terme : tendance haussière sur le trimestre

Sur l'obligataire souverain peu risqué (France et Allemagne essentiellement), les taux d'intérêt ont poursuivi la tendance haussière initiée à la fin de l'été. Le taux OAT 10 ans a ainsi atteint un point haut trimestriel de 0,12 % le 31/12/2019, alors qu'il n'était que de -0,28 % au 30/09/2019. Ce mouvement de hausse (+40 pb sur le 10 ans français) est attribuable au maintien de politiques monétaires très accommodantes incitant les investisseurs à se reporter sur des actifs risqués, et à des anticipations d'inflation légèrement revues à la hausse au cours des derniers mois.

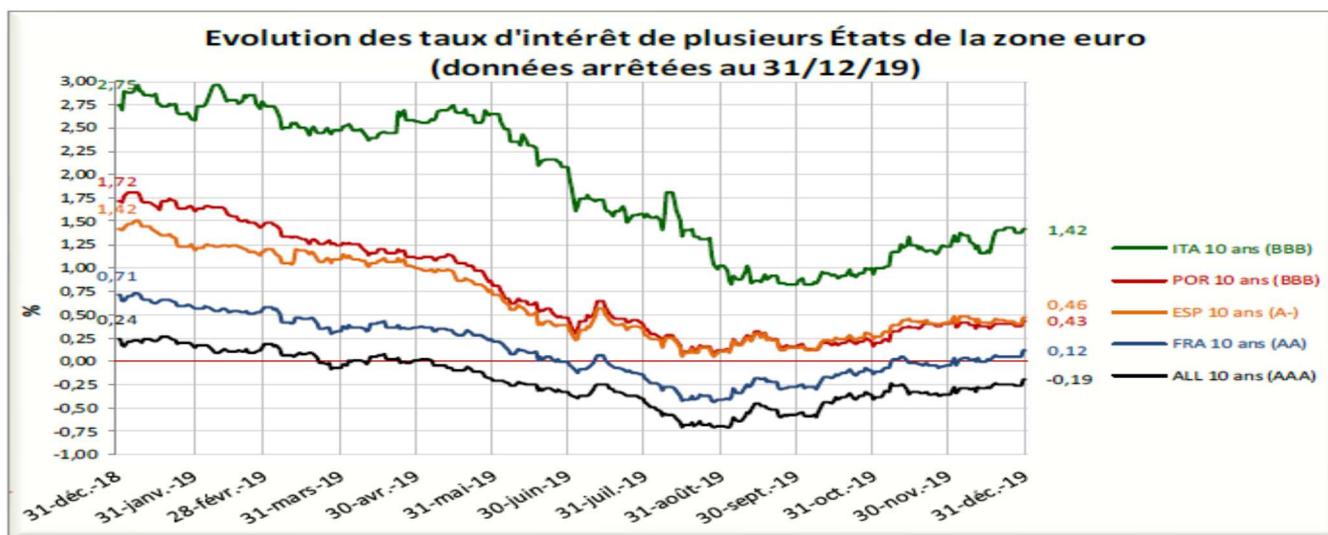
À fin 2019, la courbe des taux français reste donc ancrée sur des rendements négatifs jusqu'à la maturité 8 ans, mais apparaît moins aplatie qu'à la fin du 3ème trimestre.



Dans ce contexte de tension assez marquée des rendements nominaux sur l'ensemble de la courbe des taux français (sauf à très court terme), la performance en valeur de marché de l'ensemble des obligations de l'État français sur le 4ème trimestre 2019 ressort négative à -3,08 %, (mais reste positive sur 2019 grâce à une première partie d'année très porteuse : +5,41 %).

Sur l'obligataire souverain un peu plus risqué, les dettes des pays périphériques ont également subi des remontées de leurs rendements sur la fin de l'année : si le taux à 10 ans espagnol s'est tendu de seulement 32 pb (passant de 0,14 % à 0,46 %) au cours du trimestre, celui de la dette italienne (jugée plus fragile et davantage exposée aux risques d'instabilité politique) a plus fortement augmenté (de 0,82 % à 1,42 % sur la période).

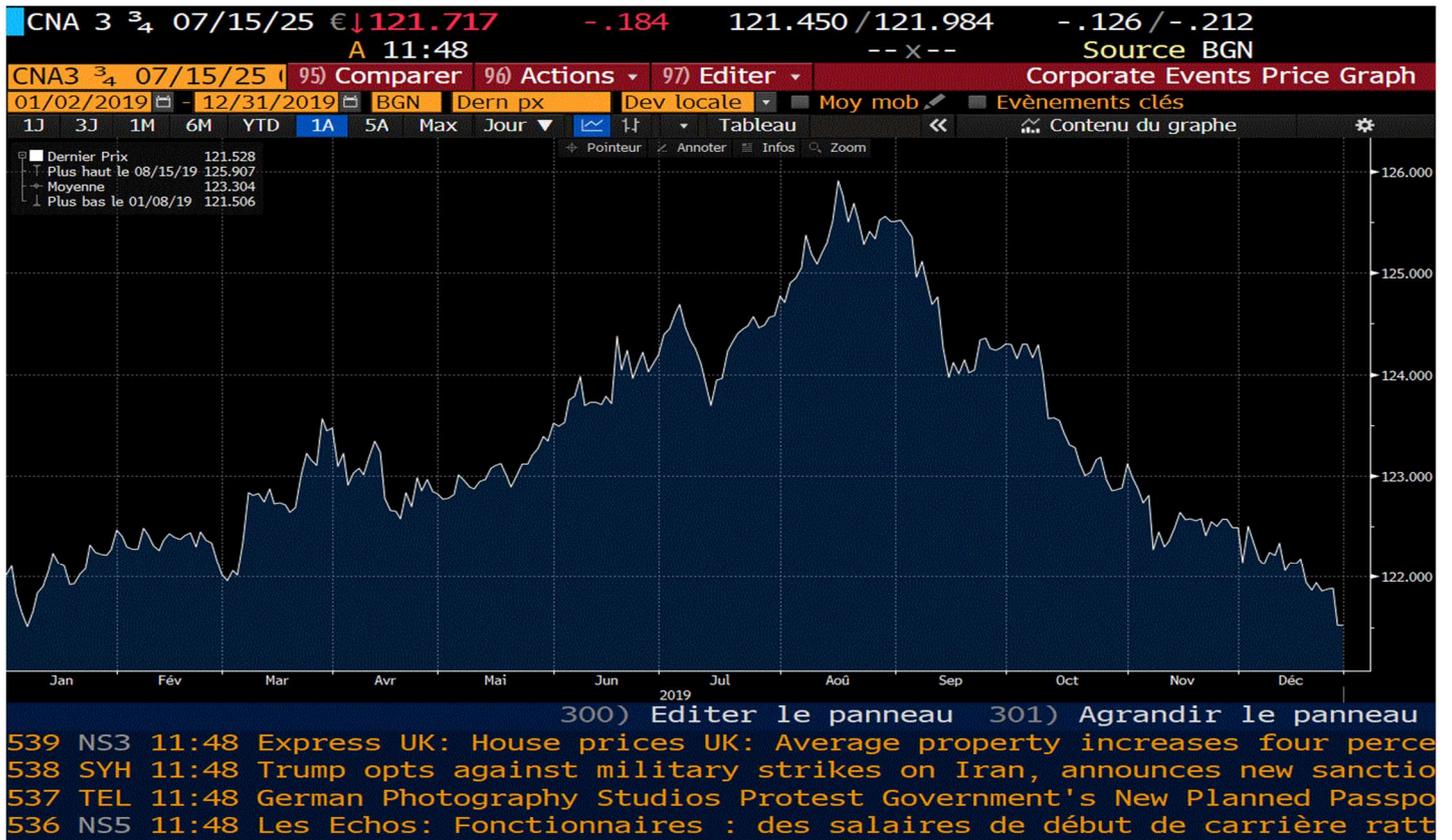
Le graphique ci-dessous retrace l'évolution des emprunts d'Etat à 10 ans des principaux pays de la zone euro sur l'année 2019 :



(Source : Telekurs)

A titre de comparaison voici l'évolution des deux emprunts obligataires CNA sur l'exercice 2019.

Echéance 2025 :



Echéance 2030 :



L'inflation

En zone euro, les chiffres diffusés par Eurostat pour le 4ème trimestre 2019 font état d'une légère hausse des prix de +0,13 % sur le trimestre (**hausse des prix de 1,3 % sur l'année 2019**, soit un chiffre inférieur à la progression de 1,6 % enregistrée en 2018 et encore très éloigné de la cible de 2 % de la BCE).

La dynamique est cependant orientée à la hausse (la variation annuelle à fin septembre 2019 n'était que de +0,8 %) grâce au récent rebond des prix de l'énergie (le prix du pétrole Brent exprimé en USD s'adjugeant 8,7 % sur le trimestre).

En France, le trimestre a été marqué par une accélération plus marquée des prix à la consommation (+0,5 % des prix sur 3 mois). **Sur un an, les prix en France augmentent de +1,5 %** (contre +1,6 % en 2018), alors que ce chiffre n'était que de 0,9 % à fin septembre (source : Insee).

Le taux de l'inflation sous-jacente française sur 12 mois s'établit à fin 2019 à +1,1 % (contre +0,7 % en 2018). Hors éléments volatils comme le pétrole, la tendance structurelle des prix à la consommation en France est donc à une modeste accélération.

POLITIQUE DE FINANCEMENT

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.

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 2005, la CNA a émis un emprunt obligataire d'un encours de 336,26 M€ sur la maturité 2025 qui 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 DE FINANCEMENT

La CNA n'a pas été sollicitée en 2019.

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.

Sur l'exercice 2019, il n'y a pas eu de révision de taux de prêts

Au 31 décembre 2019, la dette de la CNA s'élevait à 1,150 milliards d'euros avec un taux moyen pondéré de 3,17 % et une durée moyenne de 6,33 ans contre respectivement 1,162 milliards d'euros, 3,17 % et 7,33 ans au 31 décembre 2018.

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

91,57 % à taux fixe,
8,43 % à taux révisable (tous les 3 à 5 ans),

ELEMENTS FINANCIERS 2019

A. Comptes de l'exercice 2019

Bilan au 31/12/2019
Compte de résultat au 31/12/2019.....
Annexe.....

B. Informations complémentaires

1. les emprunts.....
2. les prêts.....
3. montant des bilans.....

BILAN AU 31 DECEMBRE 2019

ACTIF				
	REF. NOTE	MONTANT 31/12/2019	MONTANT 31/12/2018	MONTANT 31/12/2017
ACTIF IMMOBILISE				
IMMOBILISATIONS FINANCIERES	3.1	1 167 266 086,12 €	1 180 129 423,50 €	3 353 430 822,32 €
Prêts directs aux Sociétés concessionnaires d'autoroutes		1 149 793 911,97 €	1 162 465 940,12 €	3 267 011 225,76 €
Intérêts courus		17 472 174,15 €	17 663 483,38 €	86 419 596,56 €
TOTAL I :		1 167 266 086,12 €	1 180 129 423,50 €	3 353 430 822,32 €
ACTIF CIRCULANT				
CREANCES D'EXPLOITATION		267 599,23 €	316 881,19 €	413 612,02 €
Créances Clients et comptes rattachés	3.2	267 599,23 €	316 881,19 €	413 612,02 €
DISPONIBILITES		3 128 604,78 €	3 280 513,22 €	508 781 895,06 €
Comptes courant et à terme à la Caisse des Dépôts		3 128 604,78 €	3 280 513,22 €	508 781 895,06 €
Intérêts à recevoir		- €	- €	- €
TOTAL II :		3 396 204,01 €	3 597 394,41 €	509 195 507,08 €
TOTAL GENERAL (I+II)		1 170 662 290,13 €	1 183 726 817,91 €	3 862 626 329,40 €
PASSIF				
	REF. NOTE	MONTANT 31/12/2019	MONTANT 31/12/2018	MONTANT 31/12/2017
FONDS PROPRES				
Report à nouveau	3.3	2 901 204,01 €	3 166 204,01 €	- €
Résultat de l'exercice		2 901 204,01 €	- €	- €
TOTAL I :		2 901 204,01 €	3 166 204,01 €	- €
DETTES				
DETTES FINANCIERES	3.4	1 167 266 086,12 €	1 180 129 423,50 €	3 353 430 822,32 €
Emprunts obligataires		1 008 263 911,75 €	1 008 263 911,75 €	3 000 330 911,75 €
Intérêts courus		16 306 850,92 €	16 351 527,23 €	84 873 174,31 €
Emprunts contractuels		141 530 000,22 €	154 202 028,37 €	266 680 314,01 €
Intérêts courus		1 165 323,23 €	1 311 956,15 €	1 546 422,25 €
TOTAL II :		1 167 266 086,12 €	1 180 129 423,50 €	3 353 430 822,32 €
DETTES NON FINANCIERES	3.5	495 000,00 €	431 190,40 €	509 195 507,08 €
Dettes fournisseurs et comptes rattachés		- €	- €	- €
Autres dettes		495 000,00 €	431 190,40 €	509 195 507,08 €
TOTAL III :		495 000,00 €	431 190,40 €	509 195 507,08 €
TOTAL GENERAL (I+II+III)		1 170 662 290,13 €	1 183 726 817,91 €	3 862 626 329,40 €

La référence note renvoie au paragraphe de l'annexe.

RESULTAT AU 31 DECEMBRE 2019

C H A R G E S		REF. NOTE	MONTANT 31/12/2019	MONTANT 31/12/2018	MONTANT 31/12/2017
CHARGES DE FONCTIONNEMENT					
ACHATS ET CHARGES EXTERNES			502 273,66 €	698 375,49 €	950 044,66 €
- Rémunérations intermédiaires			- €	- €	74 640,00 €
- Annonces, études et réalisations publicitaires			10 752,00 €	11 232,00 €	11 514,00 €
- Commissions de paiement de service financier			- €	- €	- €
- Remboursement à la CDC des frais de gestion	4.1		464 986,38 €	635 763,01 €	689 144,74 €
- Honoraires			26 535,28 €	51 380,48 €	174 745,92 €
AUTRES CHARGES DE FONCTIONNEMENT			- €	131 883,27 €	616 966,11 €
- Pénalités sur contrats			- €	- €	1 375,00 €
- Autres charges de fonctionnement			- €	131 883,27 €	615 591,11 €
TOTAL I :			502 273,66 €	830 258,76 €	1 567 010,77 €
CHARGES FINANCIERES					
AUTRES CHARGES FINANCIERES :		4.2	36 570 552,88 €	58 498 910,59 €	144 906 582,26 €
- Intérêts des emprunts et avances			36 570 552,88 €	58 498 910,59 €	135 888 622,26 €
- Versement des produits financiers aux SCA			- €	- €	9 017 960,00 €
TOTAL II :			36 570 552,88 €	58 498 910,59 €	144 906 582,26 €
TOTAL DES CHARGES			37 072 826,54 €	59 329 169,35 €	146 473 593,03 €
SOLDE CREDITEUR = BENEFICE			- €	3 166 204,01 €	- €
TOTAL GENERAL			37 072 826,54 €	62 495 373,36 €	146 473 593,03 €
P R O D U I T S		REF. NOTE	MONTANT 31/12/2019	MONTANT 31/12/2018	MONTANT 31/12/2017
PRODUITS DE FONCTIONNEMENT					
PARTICIPATION DES SCA :		4.3	502 273,66 €	698 375,49 €	950 044,66 €
- aux frais d'émission d'emprunts			- €	- €	127 329,76 €
- aux frais de gestion			502 273,66 €	698 375,49 €	822 714,90 €
- aux frais de service financier			- €	- €	- €
AUTRES PRODUITS DE GESTION		4.4	- €	3 298 087,28 €	616 966,11 €
- Pénalités perçues sur contrats			- €	- €	1 375,00 €
- Autres produits de gestion			- €	3 298 087,28 €	615 591,11 €
TOTAL I :			502 273,66 €	3 996 462,77 €	1 567 010,77 €
PRODUITS FINANCIERES					
INTERETS ET PRODUITS :			36 570 552,88 €	58 498 910,59 €	135 888 622,26 €
- Intérêts sur prêts			36 570 552,88 €	58 498 910,59 €	135 888 622,26 €
- Intérêts bancaires			- €	- €	- €
AUTRES PRODUITS FINANCIERES :			- €	- €	9 017 960,00 €
- Produits financiers divers			- €	- €	9 017 960,00 €
TOTAL II :			36 570 552,88 €	58 498 910,59 €	144 906 582,26 €
TOTAL GENERAL			37 072 826,54 €	62 495 373,36 €	146 473 593,03 €

La référence note renvoie au paragraphe de l'annexe.

ANNEXE

au 31 décembre 2019

1. CADRE JURIDIQUE

La Caisse Nationale des Autoroutes (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 GENERAUX

Depuis le 1^{er} janvier 2019, la réglementation financière et comptable appliquée est celle fixée par le décret du 7 novembre 2012 relatif à la gestion budgétaire et comptable publique (organisme non soumis à la comptabilité budgétaire).

Les états financiers sont présentés conformément à l'instruction comptable commune.

Les principes comptables appliqués sont :

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

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

3. METHODES APPLIQUEES 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

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

PASSIF

3.3. Fonds propres

Ce poste enregistre les réserves, le report à nouveau et le résultat de l'exercice.

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 non financières

Les dettes non financières ou de fonctionnement 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 RESULTAT

CHARGES

4.1. 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.

4.2. Charges financières

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

PRODUITS

4.3. Participation des SCA

Les sociétés concessionnaires d'autoroutes participent au remboursement à la CNA de l'ensemble des charges de fonctionnement et financières à proportion de leurs encours respectifs.

4.4. Autres produits de gestion

Ce poste retrace notamment les produits pouvant résulter d'une rupture partielle d'adossement entre les emprunts souscrits et les prêts consentis.

En 2019, le résultat de l'exercice est égal à zéro.

1 - LES EMPRUNTS

LISTE DES EMPRUNTS AU 31 DECEMBRE 2019

I - RESSOURCES EMPRUNTÉES SUR LE MARCHE OBLIGATAIRE FRANÇAIS.

CODE	DATE DE	ÉCHÉANCE	PLACE DE	TAUX	MONTANT	CAPITAL		
	DÉSIGNATION DE L'EMPRUNT	JOUISSANCE	FINALE	COTATION	%	NOMINAL	RESTANT DÛ	DEVISE
ISIN				(*)				

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	DATE DE	ÉCHÉANCE	PLACE DE	TAUX	MONTANT	CAPITAL		
	DÉSIGNATION DE L'EMPRUNT	JOUISSANCE	FINALE		%	NOMINAL	RESTANT DÛ	DEVISE
ISIN								

	5,22% 2002-2022 20 M EUR ATMB	28/03/2002	28/03/2022		5,22	20 000 000,00	3 000 000,00	EUR
--	-------------------------------	------------	------------	--	------	---------------	--------------	-----

	4,87% 2004-2027 80,65 M EUR APRR	14/06/2004	01/07/2027		4,87	80 650 000,00	41 585 555,78	EUR
--	----------------------------------	------------	------------	--	------	---------------	---------------	-----

III- RESSOURCES EMPRUNTÉES SUR LE MARCHE INTERNATIONAL.

CODE	DATE DE	ÉCHÉANCE	PLACE DE	TAUX	MONTANT	CAPITAL		
------	---------	----------	----------	------	---------	---------	--	--

ISIN	DÉSIGNATION DE L'EMPRUNT	JOUISSANCE	FINALE	COTATION	%	NOMINAL	RESTANT DÛ	DEVISE
------	--------------------------	------------	--------	----------	---	---------	------------	--------

EMPRUNTS OBLIGATAIRES NON GARANTIS PAR L'ÉTAT

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 EMPRUNTEES AUPRÈS D'ORGANISMES ÉTRANGERS.

EMPRUNTS AUPRÈS DE LA BANQUE EUROPÉENNE D'INVESTISSEMENT.

NUMÉRO	DÉSIGNATION DE L'EMPRUNT	DATE DE	ÉCHÉANCE	TAUX	MONTANT	CAPITAL		
DE		VERSEMENT	FINALE	%	NOMINAL	RESTANT DÛ	DEVISE	
CONTRAT								

EMPRUNTS SANS GARANTIE DE L'ÉTAT

82 544	0,523% 2013-2025 20 M EUR SFTRF	13/05/2013	13/05/2025	0,030	20 000 000,00	12 222 222,23	EUR
82 544	0,479% 2014-2026 25 M EUR SFTRF	26/06/2014	26/06/2026	0,560	25 000 000,00	18 055 555,55	EUR
82 544	0,300% 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	17 708 333,31	EUR
82 544	0,170% 2017-2029 5 M EUR SFTRF	28/02/2017	28/02/2029	0,170	5 000 000,00	3 958 333,35	EUR

RECAPITULATIF DE L'ENCOURS DES EMPRUNTS AU 31 DECEMBRE 2019

TYPE D'EMPRUNTS	TYPE DE TAUX	TOTAL
EMPRUNTS OBLIGATAIRES		
TAUX FIXE	1 008 263 911,75	1 008 263 911,75
TOTAL EMPRUNTS OBLIGATAIRES	1 008 263 911,75	1 008 263 911,75
EMPRUNTS CONTRACTUELS		
EMPRUNTS AUPRES DE LA CDC-DFE		
TAUX FIXE	44 585 555,78	44 585 555,78
EMPRUNTS AUPRES DE LA BEL.		
TAUX REVISABLE	96 944 444,44	96 944 444,44
TOTAL EMPRUNTS CONTRACTUELS	141 530 000,22	141 530 000,22
TOTAL GENERAL	1 149 793 911,97	1 149 793 911,97

SYNTHESE DES MOUVEMENTS DE L'EXERCICE 2019

(en millions d'euros)

	AU 31/12/2018			OPERATIONS DE L'EXERCICE			AU 31/12/2019		
	Solde historique	Écarts de conversion	Valeur bilan (A + B)	Réali-sations	Amortis-sements	Net annuel (D-E)	Index-ations	Écarts de conversion	Valeur bilan (A+F+G+H)
	A	B	C	D	E	F	G	H	I
EMPRUNTS OBLIGATAIRES	1 008	-	1 008	0	0	0	-	-	1 008
EMPRUNTS CONTRACTUELS	154	-	154	0	13	-13	-	-	142
TOTAL GENERAL	1162	-	1162	0	13	-13	-	-	1 150

2 - LES PRETS

PRETS VERSES AUX SOCIETES CONCESSIONNAIRES D'AUTOROUTES DEPUIS L'ORIGINE

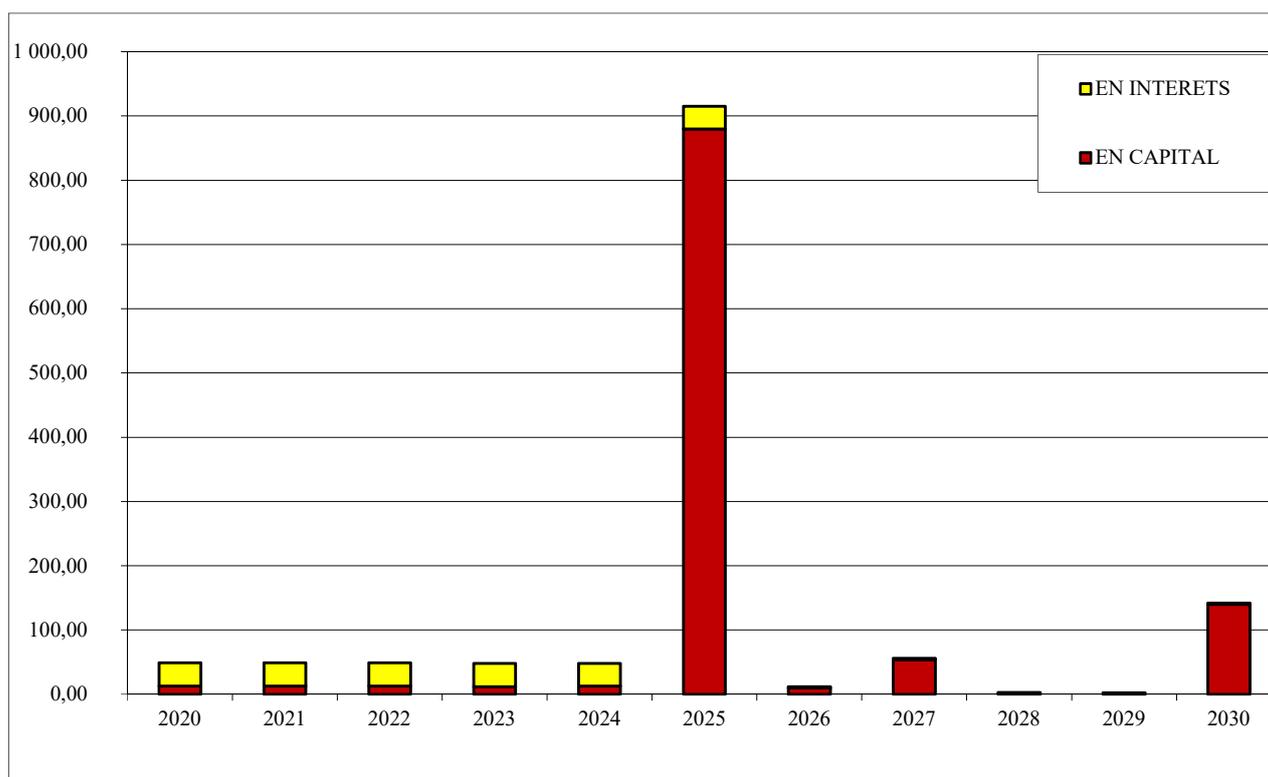
(en millions d'euros)

ANNEE	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

ECHELONNEMENT DE LA DETTE AU 31 DECEMBRE 2019

(en millions d'euros)

ANNEE	EN CAPITAL	EN INTERETS
2020	13,00	36
2021	13,00	36
2022	13,00	36
2023	12,00	36
2024	13,00	35
2025	880,00	35
2026	10,00	2
2027	54,00	2
2028	1,00	2
2029	0,20	2
2030	140,00	2
TOTAL	1 149	224



REPARTITION DE L'ENCOURS DES PRETS EN VALEUR HISTORIQUE PAR SCA

SCA	31/12/2017		31/12/2018		31/12/2019	
	MONTANT	%	MONTANT	%	MONTANT	%
APRR	658	20,14%	46	3,94%	42	3,62%
AREA	102	3,12%	0	0,00%	0	0,00%
ASF	750	22,96%	0	0,00%	0	0,00%
ATMB	95	2,91%	44	3,79%	43	3,74%
ESCOTA	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
SANEF	90	2,75%	0	0,00%	0	0,00%
SAPN	10	0,31%	0	0,00%	0	0,00%
SFTRF	1 080	33,06%	1 073	92,28%	1 065	92,64%
NON AFFECTE	482	14,75%	0	0,00%	0	0,00%
TOTAL	3 267	100,00%	1 162	100,00%	1 150	100,00%

ETAT DE L'ACTIF IMMOBILISE DES PRETS

(en millions d'euros)

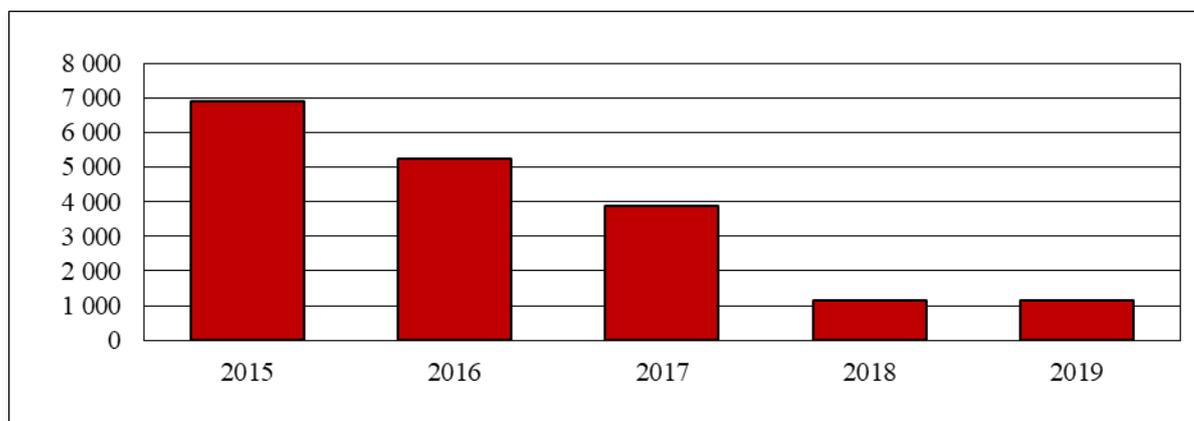
Solde au 31/12/2018	1 162
+ versements	0
- Amortissements	-13
Solde au 31/12/2019	1 150

3 - MONTANT DES BILANS

Au 31 décembre *(en millions d'euros)*

	2015	2016	2017	2018	2019
MONTANT	6 900	5 240	3 863	1 162	1 150
Pourcentage (*)	-13,75	-24,06	-26,28	-69,92	-1,10

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



TEXTES LÉGISLATIFS ET RÉGLEMENTAIRES

CODE DE LA VOIRIE ROUTIÈRE

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

PARTIE LÉGISLATIVE

TITRE II - VOIRIE NATIONALE

CHAPITRE II – Autoroutes - Section 1 - Dispositions générales

Article L. 122-4

L'usage des autoroutes est en principe gratuit.

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

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

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

PARTIE RÉGLEMENTAIRE

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

TITRE II - VOIRIE NATIONALE

CHAPITRE II - Autoroutes

Section 2 - Dispositions financières

Sous-section 1 - Caisse nationale des autoroutes

Article R*. 122-6

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

Article R*. 122-7

La Caisse nationale des autoroutes est chargée d'émettre des emprunts affectés au financement de la construction ou de l'aménagement des autoroutes donnant lieu à la perception des péages et de répartir le produit de ces emprunts entre les collectivités ou sociétés ayant reçu la concession de la construction ou de l'exploitation d'autoroutes en application des dispositions de l'article L. 122.4.

Article R*. 122-8

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

- a) Deux représentants du Ministre chargé de la voirie routière nationale ;
- b) Deux représentants du Ministre de l'économie et des finances ;
- c) Un représentant du Ministre de l'Intérieur ;
- d) Le Commissaire général au Plan ou son représentant désigné à titre permanent ;
- e) Le Directeur général de la Caisse des dépôts et consignations ou son représentant désigné à titre permanent ;
- f) Un Président de société d'économie mixte concessionnaire d'autoroutes désigné par arrêté du Ministre chargé de la voirie routière nationale.

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

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

Article R*. 122-9

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

- a) Budget et compte financier ;
- b) Montant et caractéristiques des emprunts à émettre ;
- c) Affectation du produit des emprunts ;
- d) Établissement des comptes annuels ;

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

Article R*. 122-10

Les ressources de la Caisse comprennent :

- a) Le produit des emprunts qu'elle émet avec l'autorisation du Ministre de l'économie et des finances ;
- b) Les sommes versées par les concessionnaires mentionnés à l'article R. 122-7 en vue d'assurer le service 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 Ier et III du [décret n° 2012-1246 du 7 novembre 2012](#) relatif à la gestion budgétaire et comptable publique à l'exception des 1° et 2° 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'Etat, ministre de la transition écologique et solidaire, le ministre de l'économie et des finances, la ministre auprès du ministre d'Etat, 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 Conseil d'administration
de la Caisse nationale des autoroutes a approuvé le rapport d'activité
et les éléments financiers de l'année 2019
dans sa séance du 10 mars 2020

La Présidente,

Sandrine Bernabei Chinzi