



**CAISSE NATIONALE  
DES  
AUTOROUTES**

**Rapport  
annuel  
2022**

# 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 2022**

Construction et exploitation

Résultats financiers

Perspectives d'évolution

## **ACTIVITÉ DE LA CNA EN 2022**

Contexte économique et financier de l'année 2022

Politique d'emprunts

Programme d'emprunts

Gestion de la dette

## **ÉLÉMENTS FINANCIERS POUR 2022**

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

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

## **LE MOT DE LA PRESIDENTE**

-----

L'année 2022 marque une nouvelle année de stabilité des encours pour la CNA dans le financement des infrastructures autoroutières.

Après avoir connu pendant plusieurs années une période d'amortissement importante de la dette (amortie à plus de 80 % de 2016 à 2018) et corrélativement de faibles investissements, la CNA est depuis 2019 rentré dans une phase de grande stabilité de ses encours (1 100 M€) et de ses contreparties.

En effet, le prochain amortissement significatif d'emprunt est prévu en juillet 2025 pour 868 M€.

Sur la même période, il n'est pas envisagé, à ce stade, de nouveaux financements. En effet, depuis l'arrêté du 14 août 2017, l'établissement n'a plus la capacité de lever sur le marché obligataire les ressources nécessaires au financement à plus d'un an des sociétés concessionnaires éligibles.

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 pas avoir besoin de solliciter à court-terme des financements ou refinancements d'investissements.

Depuis l'amortissement quasi-définitif à fin 2018 de la dette des 3 groupes privatisés en 2006, seul APRR reste redevable jusqu'en 2027 d'un encours résiduel d'environ 32 M€, la CNA n'a donc désormais que trois contreparties à ses financements, la SFTRF portant l'essentiel de la dette (93%).

**Sandrine Bernabei Chinzi**

## POINTS DE REPÈRES

Longueur au 31 décembre 2022 du réseau des autoroutes concédées **9 221,2 km**  
**dont 7 486,6 km** concédées aux SEMCA et ex-SEMCA historiques liées à la CNA

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

Encours des prêts de la CNA au 31 décembre 2022  
**1,110 milliards d'euros**

# CONSEIL D'ADMINISTRATION

*au 31 décembre 2022*

-----

## **Présidente**

**Mme Sandrine Bernabei Chinzi,**  
Directrice de la Direction des Mobilités Routières  
au ministère de la transition écologique

## **Administrateurs**

**M. Nicolas Jannin,**  
représentant le ministère de l'économie et des finances

**M. Tomas Hidalgo,**  
représentant le ministère de la transition écologique

**M. Frédéric de Carmoy,**  
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

**Mme Myriam Métais,**  
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 jusqu'en 2017, la CNA a mis en œuvre, dans le cadre de sa mission, les programmes d'emprunts élaborés en étroite concertation avec les tutelles et les sociétés concessionnaires d'autoroutes éligibles (SCA). Les ressources financières collectées ont été réparties sous forme de prêts entre les huit sociétés concessionnaires, au travers du temps, en fonction de leur éligibilité (privatisation) :

- 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.

Toutefois, 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.

L'essentiel des programmes passés a été réalisé via des émissions obligataires. La CNA était, 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 concernait en général plusieurs sociétés. Ses emprunts, émis sans la garantie de l'État depuis 1991, sont notés AA par Fitch Ratings et par Standard & Poor's.

Par ailleurs, la CNA et la Banque européenne d'investissement (BEI) sont liées par des accords de financement pluriannuels affectés à des opérations de construction de sections d'autoroutes présentant un intérêt communautaire et des programmes de travaux d'amélioration de sections d'autoroutes en service.

En fonction de l'avancement des ouvrages ayant bénéficié de ces accords de financement, la Caisse nationale des autoroutes a procédé 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 a bénéficié 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 qui 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 (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, ACOBAS 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<sup>er</sup> janvier 1991, la société de l'autoroute de la Côte-Basque (ACOBAS) 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'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.

## La réforme de 2001

Si le système de financement des autoroutes mis en place en France avec la loi du 18 avril 1955 a permis d'assurer quasiment sans apport budgétaire la construction d'un réseau autoroutier moderne, la nécessité de s'adapter à son environnement juridique et celle de mieux s'inscrire dans le contexte politique et économique actuel l'ont obligé à évoluer.

C'est pourquoi la réforme engagée en 2000 a pour objectifs de renforcer la concurrence pour l'attribution des nouvelles concessions autoroutières, de doter le système autoroutier des moyens financiers lui permettant de mener à bien la réalisation du programme de construction et d'assurer une plus grande neutralité des choix entre types d'investissement et entre modes de transport.

Pour atteindre ces objectifs, deux séries de mesures sont mises en œuvre concernant les procédures d'attribution des concessions d'autoroutes et les conditions de fonctionnement des sociétés d'économie mixte concessionnaires d'autoroutes (SEMCA).

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

Désormais, les apports publics éventuellement nécessaires à l'équilibre financier des futures concessions d'autoroutes sont effectués sous forme de subventions et les nouvelles sections attribuées conformément aux dispositions de la directive « Travaux » \* remplacée en 2004 par la directive « Marchés » \* et aux

dispositions de la loi Sapin, font l'objet d'un contrat spécifique. Cette façon de procéder permet de mieux comparer les offres des différents candidats.

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

Ceci impliqua en particulier de supprimer les avantages dont elles bénéficient (garantie de reprise de passif par l'État en fin de concession, pratiques comptables spécifiques en matière d'amortissements et de report de passif, absence de rémunération des capitaux investis). En contrepartie les SEMCA, dont les durées de concession étaient alors plus courtes que celles de concessionnaires privés, ont bénéficié d'un allongement de la durée de leur concession.

Compte tenu des implications de la réforme, les autorités françaises avaient décidé de mener une concertation avec les services de la Commission européenne sur les modalités de cette réforme, et en particulier sur le principe de l'allongement de la durée des concessions des SEMCA. Dans un avis du 24 octobre 2000, la Commission a fait savoir qu'elle décidait de ne pas soulever d'objection à la réforme du régime d'exploitation des concessions autoroutières envisagée par le Gouvernement.

Après cette procédure de concertation, le Gouvernement a pris les dispositions de droit interne nécessaires à la mise en œuvre de la réforme autoroutière.

La loi n° 2000-1 du 3 janvier 2001, publiée au Journal officiel du 4 janvier 2001, portant habilitation du Gouvernement à transposer par ordonnances des directives communautaires, a permis au Gouvernement de prendre les dispositions relatives à la modernisation du régime d'exploitation des autoroutes.

L'ordonnance n° 2000-273 du 28 mars 2001 relative à la réforme d'exploitation des SEMCA a fixé notamment les nouveaux termes des contrats de concession des SEMCA tels qu'ils avaient été notifiés à la Commission européenne et a prévu l'effectivité des prolongations pour l'établissement des comptes de l'exercice 2000, de façon à appliquer la réforme comptable aux comptes de l'exercice 2000.

Cette ordonnance a été ratifiée par la loi n° 2001-1011 du 5 novembre 2001.

## **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 2022

## **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 Aliénor (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-Mareme) ;
- 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.

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

\* 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 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 (1,1 Md€ d'encours historique de dette au 31 décembre 2021, soit 97,10 % 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 2021 :

Société	Section	Longueur (Km)
ARCOS	A4-A352	24
APRR	Nœud de Montmarault	3,9

## Evolution du trafic entre 2021 et 2022 :

En 2022, la circulation sur l'ensemble du réseau autoroutier concédé en service s'établit à 98,4 milliards de kilomètres parcourus, soit une hausse de 7,5 % par rapport à 2021.

***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)***

<i>Evolution en %</i>	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	
ASF	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	3,2	-21,4	22,7	5,8	
ESCOTA	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	3,2	-20,0	19,6	7,6	
APRR	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	1,0	-20,8	19,9	7,5	
AREA	-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	1,4	-21,8	18,1	9,9	
SANEF	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	1,0	-24,5	18,8	11,7	
SAPN	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	0,8	-22,6	18,7	7,5	
<b>Moyenne Ex-SEMCA</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>2,1</b>	<b>-21,7</b>	<b>20,7</b>	<b>7,6</b>	
<b>Evolution 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>									-0,2	2,0	2,1	3,8	4,3	2,0	1,3	2,4	-21,6	14,5	14,8
<b>Evolution sur le réseau "stable" concédé total</b>									-1,8	0,7	2,0	2,7	3,1	1,4	0,5	2,0	-21,7	20,7	7,3

En 2022, la circulation sur l'ensemble du réseau autoroutier concédé en service s'établit à 98,4 milliards de kilomètres parcourus, soit une hausse de +7,5 % par rapport à 2021. Par rapport à l'année 2019 (avant crise COVID), le trafic est en hausse de +3,9 % (Source ASFA et données SCA)

**Source (2022) : ASFA (Association professionnelle des sociétés françaises concessionnaires ou exploitantes d'autoroutes ou d'ouvrages routiers). « Le trafic - Autoroutes concédées et ouvrages à péages / 2022 »**

# Le réseau autoroutier concédé



Navigation toolbar with icons for: pan, zoom in, zoom out, 71% zoom level, print, full screen, home, and share.

Novembre 2022 - Source ASF/A - Département communication - Reproduction autorisée sous licence

## 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 2021 a atteint environ 8,20 milliards d'euros (contre 7,05 milliards d'euros en 2020). Il est en hausse d'environ 16,31 % par rapport à 2020.

### Remboursements d'emprunts

Les remboursements d'emprunts se sont élevés à 13,31 millions d'euros en 2022. Depuis 2018, 2 des 3 groupes privatisés en 2006 n'ont plus de dette vis-à-vis de la CNA, seul APRR reste redevable très marginalement d'un prêt dont le capital restant dû s'élève à moins de 27,81 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 2019-2021. 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 et ont donné lieu à un avenant à la convention de concession validé par le Conseil d'Etat en décembre 2020.

Le trafic sur les autoroutes concédées, et par conséquent leurs chiffres d'affaires, ont fortement chuté en 2020 du fait de la crise sanitaire. Une reprise devrait être constatée en 2021 et en 2022, il est encore trop tôt pour évaluer l'impact de la crise sur les perspectives d'évolution du trafic à long terme. 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 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.

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 2022

L'année 2022 restera une année historique, une année de transition géopolitique et écologique.

Une transition géopolitique : en attaquant l'Ukraine, la Russie a non seulement ramené la guerre sur le territoire européen, mais elle a surtout rendu encore plus saillant les clivages mondiaux et, parmi eux, celui entre les États-Unis et la Chine, chacun avançant ses pions pour plus d'hégémonie.

Une transition écologique : 2022 a été marquée par un bilan météorologique désastreux à travers le monde : records de température, tempêtes du siècle, incendies... La guerre en Ukraine a contraint les pays européens à sacrifier leur bilan carbone sur l'autel de la crise énergétique et a aussi permis de mettre en exergue la trop grande dépendance énergétique de l'Union Européenne.

Sur le volet économique, la croissance mondiale a été révisée plusieurs fois à la baisse mais finalement modérément. Les vents adverses (conflit, inflation, moral des agents économiques au plus bas, situation en Chine...) n'ont pas conduit à la catastrophe. Malgré un moral du consommateur en berne, la consommation a tenu notamment en Europe et aux États-Unis.

En ce qui concerne les marchés financiers, les obligations ont subi un véritable choc avec des pertes souvent supérieures aux marchés actions, exception faite du Nasdaq qui a chuté de plus de 33 % !

En ce début d'année, les perspectives semblent privilégiées une stabilisation de l'inflation en zone euro et une poursuite de sa décrue aux États-Unis. En 2022, la Réserve fédérale a opéré un resserrement monétaire particulièrement agressif avec des hausses de taux directeurs de la Fed (+425 pb à 4,25 %). Cette année, nous nous attendons à ce qu'elle confirme son point pivot et ralentisse sa politique de normalisation. La BCE, (+250 pb à 2,00 % pour le taux de dépôt), elle devrait continuer de relever ses taux courts termes dans le triptyque « combat contre l'inflation / préservation de la stabilité financière / préservation de la croissance ». Cette action a été privilégié le combat contre le choc inflationniste qui, non jugulé, est une menace pour les autres pans à moyen terme.

Performances des différents marchés :

Niveaux de taux	30/12/2022	1 semaine	14 jours	1 mois	Début 2022	1 an	3 ans
10 ans US	3,83	0,08	0,35	0,13	2,33	2,29	1,94
10 ans Allemagne	2,56	0,17	0,40	0,62	2,74	2,75	2,74
10 ans France	3,11	0,18	0,44	0,71	2,92	2,92	2,99
10 ans Espagne	3,66	0,19	0,42	0,71	3,06	3,08	3,18
10 ans Italie	4,70	0,21	0,42	0,83	3,52	3,54	3,28
10 ans Japon	0,42	0,04	0,17	0,17	0,35	0,36	0,44

Indices actions au	30/12/2022	1 semaine	14 jours	1 mois	Début 2022	1 an	3 ans
Nasdaq	10 940	-0,42%	-2,70%	-9,06%	-32,97%	-33,66%	25,60%
SP 500	3 839	-0,14%	-0,33%	-5,90%	-19,44%	-19,89%	19,19%
Eurostoxx 50	3 794	-0,61%	-0,27%	-4,32%	-11,74%	-11,46%	1,20%
Nikkei	26 095	-0,54%	-5,20%	-6,70%	-9,37%	-9,73%	10,31%
MSCI Emergents	956	0,17%	-0,10%	-1,64%	-22,37%	-21,48%	-14,49%
MSCI Emergents- LATAM	482	-2,95%	4,18%	-4,04%	8,92%	10,95%	-13,81%
MSCI Emergents Asie	567	0,66%	-0,70%	-0,82%	-21,11%	-20,12%	-4,25%
FTSE 100	7 452	-0,28%	1,63%	-1,60%	0,91%	0,42%	-1,78%

Source : Bloomberg Barclays, Euronext

### Taux d'intérêt à court terme

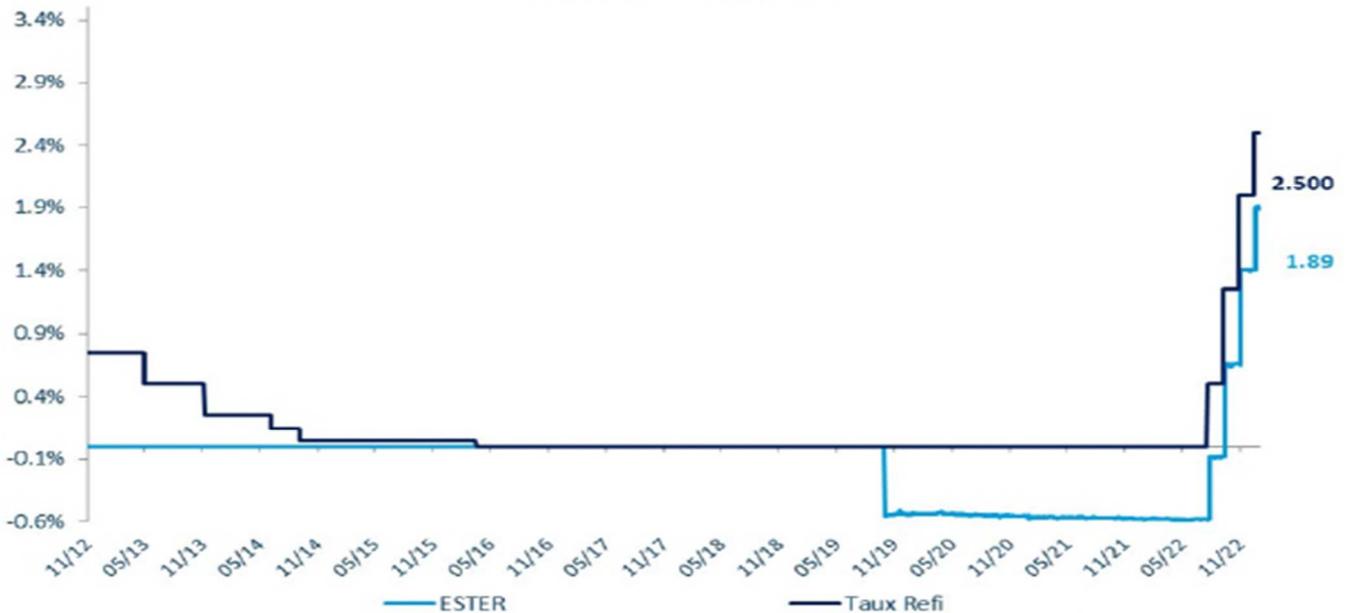
La BCE a laissé ses taux directeurs inchangés sur le trimestre :

- Taux de refinancement (principal taux directeur) à 2,50 %,
- Taux de facilité de prêt marginal auquel les banques peuvent se procurer des liquidités au jour le jour à 2,75 %,
- Taux de facilité de dépôt à 2,00 % (taux négatif destiné à dissuader les banques de la zone euro de laisser leurs excédents de liquidités à la BCE et les inciter à les réinjecter dans le financement de l'économie réelle).

## Performance du marché monétaire

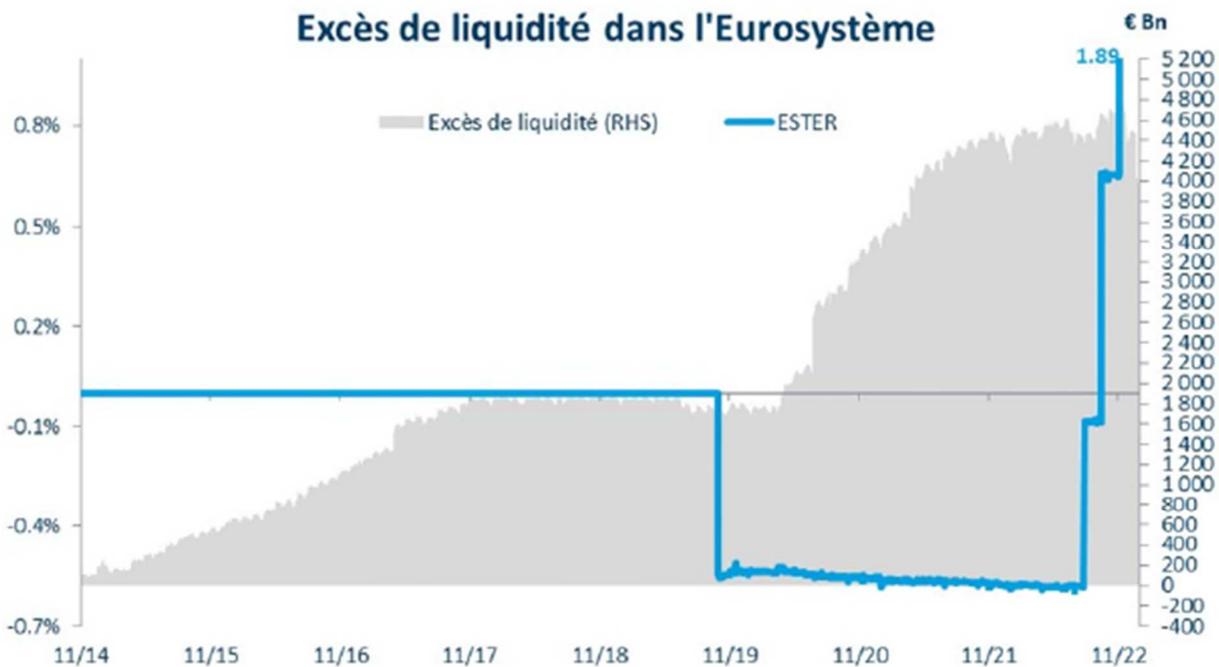
Le processus de resserrement monétaire, entamé le 21 juillet 2022, a été accompagné d'un discours de la BCE qui n'a cessé de se durcir au fil des mois. Ce fut encore le cas le 15 décembre dernier : si le relèvement des taux directeurs a été limité, comme prévu, à 50 points de base (contre 75 précédemment), le marché a été surpris par l'annonce d'une approche plus restrictive à venir, c'est-à-dire de niveaux de taux plus élevés encore plus longtemps que prévu.

### ESTER / Taux Refi



Source : Amundi, Bloomberg (01/01/2023)

### Excès de liquidité dans l'Eurosystème



Source : Amundi, Bloomberg (01/01/2023)

## Taux d'intérêt à long terme : baisse en début de trimestre puis reprise haussière en fin d'année

Sur les marchés de taux, l'année 2022 apparaît exceptionnelle du fait de la très forte remontée des rendements obligataires (aussi bien nominaux que réels) à travers le monde et dans la zone euro en particulier. Propulsés par une inflation qui n'a cessé de surprendre à la hausse et de battre des records, et par le durcissement inédit des conditions monétaires de la BCE visant à juguler la hausse des prix, les taux de marché se sont envolés.

Le taux de référence de l'OAT à 10 ans est ainsi passé sur l'année de 0,2 % à 3,1 % (clôture sur un point haut annuel).

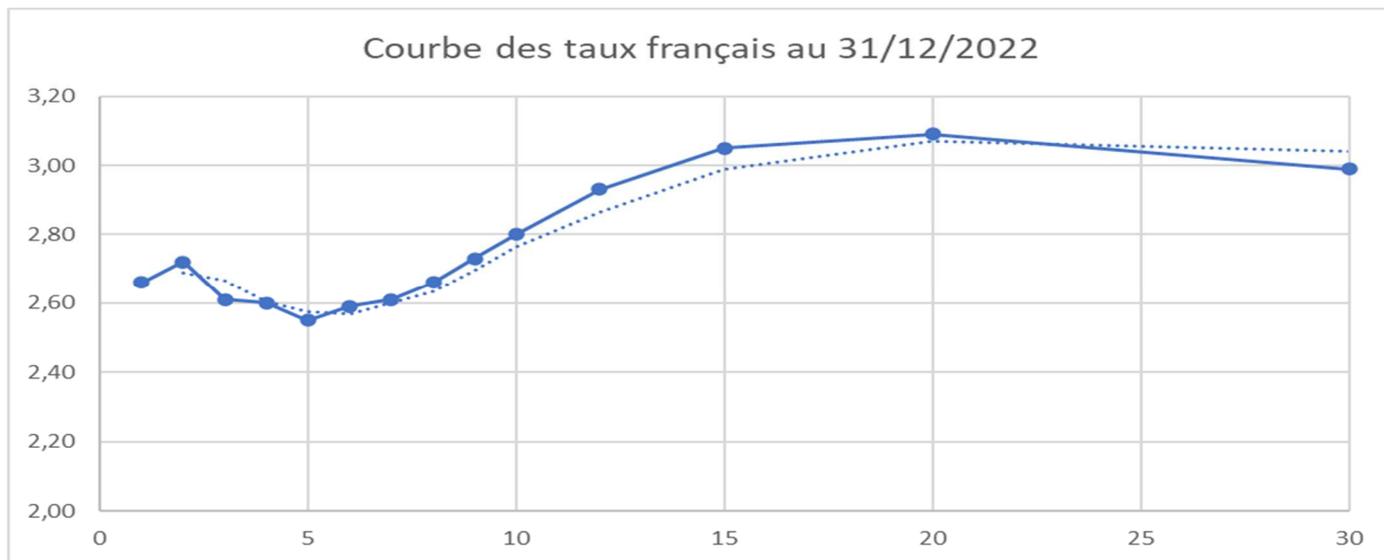
De rares épisodes de détente (début de l'été, fin de l'automne) au cours desquels les investisseurs ont cru percevoir un début d'essoufflement de la dynamique des prix, n'ont pas remis en cause la trajectoire clairement haussière des taux.

Il en résulte des performances annuelles historiquement négatives pour les actifs obligataires : -19 % pour la dette française à taux fixe (tension moyenne des rendements nominaux de 300 pb), et -10 % pour son homologue indexée sur l'inflation (qui a un peu mieux résisté du fait du mécanisme d'indexation des prix et des coupons sur l'inflation : tension moyenne des rendements réels de 240 pb).

En conséquence, au cours de l'année 2022, la courbe des taux français s'est fortement translaturée vers le haut tout en s'aplatissant : sous l'effet des mesures de la BCE, la hausse des rendements de marché a été plus forte sur les maturités courtes et intermédiaires (1-3 ans) de sorte que ces dernières offraient à fin 2022 des rémunérations proches de celles d'échéances plus lointaines (même si encore légèrement inférieures).

Maturité (en années au 31/12/22)	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	15	20	30
Rendement OAT	2,66	2,72	2,61	2,60	2,55	2,59	2,61	2,66	2,73	2,80	3,05	3,09	2,99
Valeur approchée par interpolation linéaire	2,58	2,59	2,60	2,60	2,61	2,61	2,61	2,62	2,62	2,62	2,63	2,63	2,64

source : Telekurs



(Source : Telekurs)

A titre de comparaison voici l'évolution des deux emprunts obligataires CNA sur l'exercice 2022.

Echéance 2025 : CNA 3.75% 15/07/2025, **101,23**.



Echéance 2030 : CNA 1,125% 04/01/2030, **91,971**



## L'inflation

L'année 2022 a été extraordinaire par bien des aspects mais elle s'est surtout distinguée par la résurgence de l'inflation élevée, qui n'avait plus été observée dans ces proportions depuis le début des années 1980.



Cette accélération de l'inflation (qui a même dépassé 10 % en zone euro) s'explique par une conjonction de facteurs :

- La crise énergétique, qui avait commencé à l'été 2021, a été exacerbée par la guerre en Ukraine. Les prix du gaz naturel et de l'électricité en Europe ont été multipliés par 5, 6 ou 7 fois par rapport à la moyenne des 20 dernières années.
- Les tensions sur le marché du travail ont perduré, à cause du phénomène de « grande démission » mais aussi de l'accélération de la baisse de la population en âge de travailler dans certaines zones.
- Les tensions sur les chaînes d'approvisionnement (pénurie de semi-conducteurs perturbant la production automobile, encombrement du transport maritime).

Cette accélération spectaculaire a amené un durcissement non moins spectaculaire de la politique monétaire de la Fed et de la BCE en 2022 (respectivement +425 pbs et +250 pbs de hausse de taux directeurs sur l'année), qui a lourdement pesé sur les marchés obligataires et sur les marchés actions.

## **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 868 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 2022.

## **GESTION DE LA DETTE**

Il reste un emprunt contracté, échéance 20/08/2027, par la CNA auprès de la BEI qui est à taux révisable et fera l'objet d'une révision en 2024.

Sur l'exercice 2022, il n'y pas eu de révision de taux de prêts.

Au 31 décembre 2022, la dette de la CNA s'élevait à 1,111 milliards d'euros avec un taux moyen pondéré de 3,20 % et une durée moyenne de 3,31 ans contre respectivement 1,123 milliards d'euros, 3,19 % et 4,32 ans au 31 décembre 2021.

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

95,95 % à taux fixe,  
4,05 % à taux révisable (en 2024).

## **ELEMENTS FINANCIERS 2022**

### **A. Comptes de l'exercice 2022**

1. Bilan au 31/12/2022 .....
2. Compte de résultat au 31/12/2022.....
3. Annexe.....

### **B. Informations complémentaires**

1. Les emprunts.....
2. Les prêts.....
3. Montant des bilans.....

# 1 - LES EMPRUNTS

## LISTE DES EMPRUNTS AU 31 DECEMBRE 2022

### I - RESSOURCES EMPRUNTÉES SUR LE MARCHE OBLIGATAIRE FRANÇAIS.

CODE	DÉSIGNATION DE L'EMPRUNT	Date de Jouissance	Échéance Finale	Place de Cotation (*)	Taux %	Montant Nominal	Capital Restant Dû	Devise
ISIN								
<b>EMPRUNTS OBLIGATAIRES NON GARANTIS 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	DÉSIGNATION DE L'EMPRUNT	Date de Jouissance	Échéance Finale	Place de Cotation (*)	Taux %	Montant Nominal	Capital Restant Dû	Devise
ISIN								
	4,87% 2004-2027 80,65 M EUR APRR	14/06/2004	01/07/2027		4,87	80 650 000,00	27 810 343,80	EUR

### III- RESSOURCES EMPRUNTÉES SUR LE MARCHE INTERNATIONAL.

CODE	DÉSIGNATION DE L'EMPRUNT	Date de Jouissance	Échéance Finale	Place de Cotation (*)	Taux %	Montant Nominal	Capital Restant Dû	Devise
ISIN								
<b>EMPRUNTS OBLIGATAIRES NON GARANTIS 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 - 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	0,00	20 000 000,00	5 555 555,57	EUR
82 544	0,479% 2014-2026 25 M EUR SFTRF	26/06/2014	26/06/2026	0,56	25 000 000,00	9 722 222,21	EUR
82 544	0,30% 2015-2027 45 M EUR SFTRF	20/08/2015	20/08/2027	0,00	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	0,00	25 000 000,00	11 458 333,32	EUR
82 544	0,17% 2017-2029 5 M EUR SFTRF	28/02/2017	28/02/2029	0,00	5 000 000,00	2 708 333,34	EUR

### Capital Restant Dû DES PRÊTS OBLIGATAIRES

SEMCA	TYPE DE TAUX		
	FIXE	RÉVISABLE	TOTAL
APRR	0,00	0,00	0,00
ATMB	40 000 000,00	0,00	40 000 000,00
SFTRF	968 263 911,75	0,00	968 263 911,75
<b>GLOBAL</b>	<b>1 008 263 911,75</b>	<b>0,00</b>	<b>1 008 263 911,75</b>

### Capital Restant Dû DES PRÊTS NON OBLIGATAIRES

SEMCA	TYPE DE TAUX		
	FIXE	RÉVISABLE	TOTAL
APRR	27 810 343,80	0,00	32 622 071,41
ATMB	0,00	0,00	0,00
SFTRF	29 444 444,44	45 000 000,00	81 944 444,46
<b>GLOBAL</b>	<b>57 254 788,24</b>	<b>45 000 000,00</b>	<b>114 566 515,87</b>

### Capital Restant Dû GLOBAL

SEMCA	TYPE DE TAUX		
	FIXE	RÉVISABLE	TOTAL
APRR	27 810 343,80	0,00	27 810 343,80
ATMB	40 000 000,00	0,00	40 000 000,00
SFTRF	997 708 356,19	45 000 000,00	1 042 708 356,19
<b>GLOBAL</b>	<b>1 065 518 699,99</b>	<b>45 000 000,00</b>	<b>1 110 518 699,99</b>

### Récapitulatif par société des variations de l'année 2022

Code Organisme	CRD Début Période	Versement	Capital	CRD Fin Période
Autoroutes Paris Rhin Rhône	32 622 071,41	0,00	4 811 727,61	27 810 343,80
Autoroutes et Tunnel du Mont- Blanc	41 000 000,00	0,00	1 000 000,00	40 000 000,00
Société Française du Tunnel Routier du Fréjus	1 050 208 356,21	0,00	7 500 000,02	1 042 708 356,19
<b>Total :</b>	<b>1 123 830 427,62</b>	<b>0,00</b>	<b>13 311 727,63</b>	<b>1 110 518 699,99</b>

## 2 - LES PRETS

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

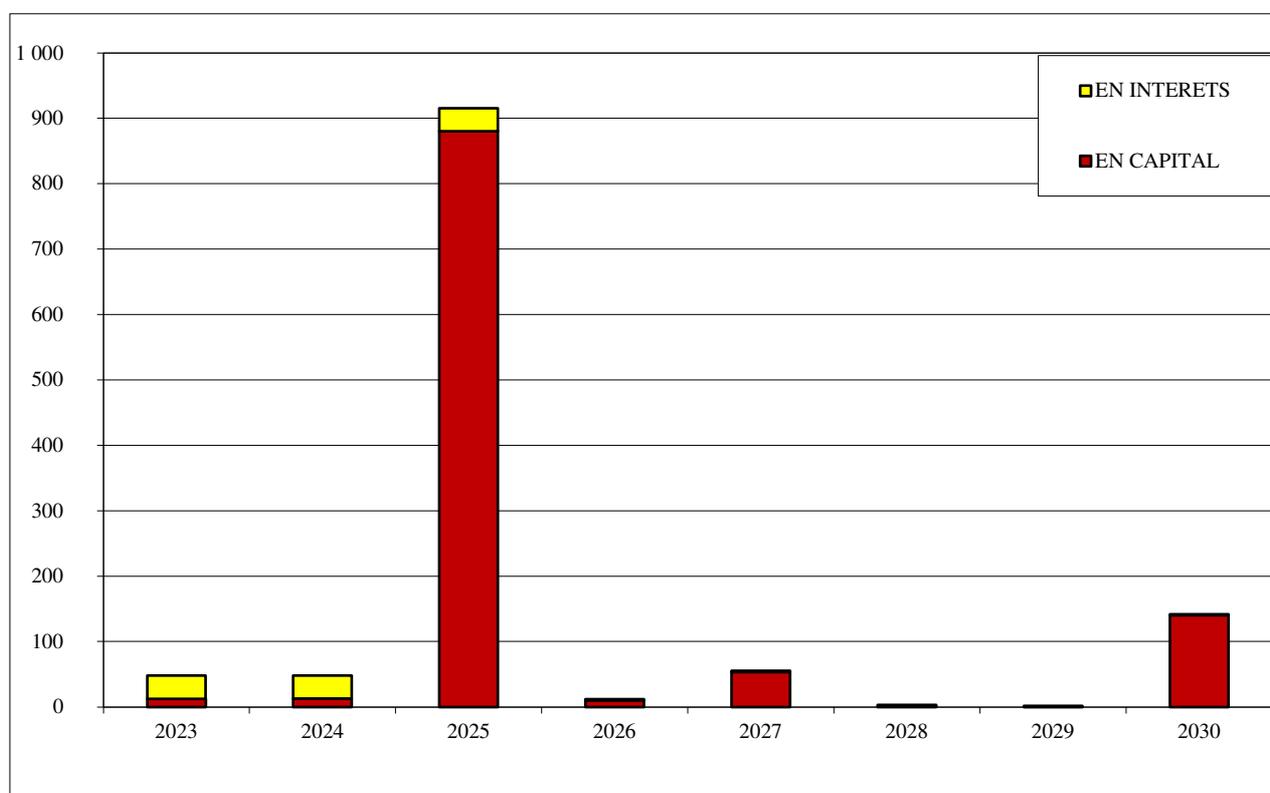
(en millions d'euros)

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 2022

*(en millions d'euros)*

ANNEE	EN CAPITAL	EN INTERETS
2023	13	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>1 111</b>	<b>115</b>



SCA	31/12/2020		31/12/2021		31/12/2022	
	MONTANT	%	MONTANT	%	MONTANT	%
APRR	37	3,25%	33	2,90%	28	2,50%
ATMB	42	3,69%	41	3,65%	40	3,60%
SFTRF	1 058	93,05%	1 050	93,45%	1 043	93,89%
<b>TOTAL</b>	<b>1 137</b>	<b>100,00%</b>	<b>1 124</b>	<b>100,00%</b>	<b>1 111</b>	<b>100,00%</b>

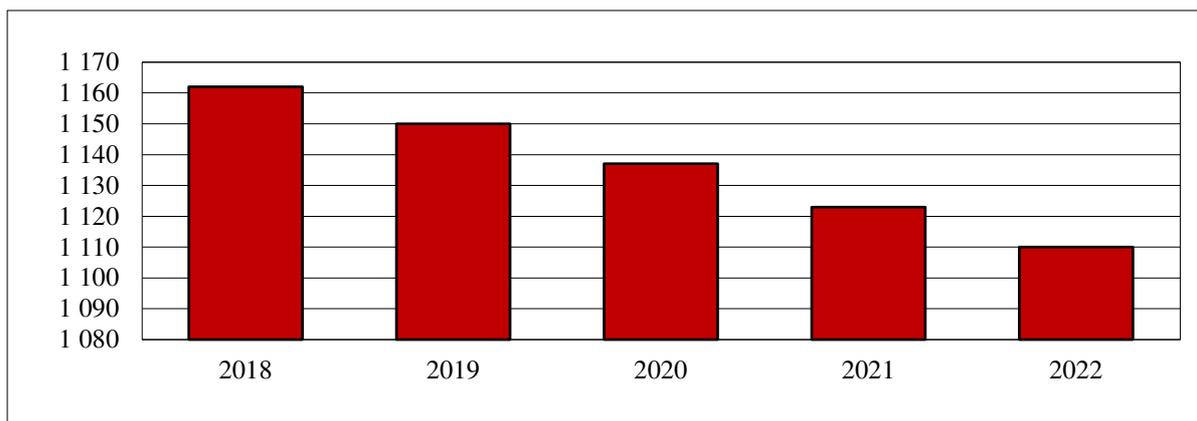
### 3 - MONTANT DES BILANS

Au 31 décembre

(en millions d'euros)

	2018	2019	2020	2021	2022
MONTANT	1 162	1 150	1 137	1 123	1 110
Pourcentage (*)	-69,92	-1,03	-1,13	-1,23	-1,16

(\*) 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 26 avril 2021 portant le renouvellement de 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 26 avril 2021, 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 2022 dans sa séance du 23 mars 2023

**La Présidente,**

**Sandrine Bernabei Chinzi**