



**CAISSE NATIONALE  
DES  
AUTOROUTES**

**Rapport  
annuel  
2021**

# 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 2021**

Construction et exploitation

Résultats financiers

Perspectives d'évolution

## **ACTIVITÉ DE LA CNA EN 2021**

Contexte économique et financier de l'année 2021

Politique d'emprunts

Programme d'emprunts

Gestion de la dette

## **ÉLÉMENTS FINANCIERS POUR 2021**

## **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 2021 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 2021 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 2021  
**1,123 milliards d'euros**

# CONSEIL D'ADMINISTRATION

*au 31 décembre 2021*

-----

## **Présidente**

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

## **Administrateurs**

**M. Hugo Bruel,**  
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

**M. Jean-Yves Cornu,**  
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 2021

## **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-Maremne) ;
- la société Albéa (concessionnaire de l'autoroute A 150 entre Ecalles-Alix et Barentin).

Les six premières sociétés (ex-SEMCA) sont les seules sociétés désormais privées à avoir recouru au système CNA pour financer leurs investissements ; seule APRR a encore un encours de dette résiduelle auprès de l'établissement de 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 :

<u>AR</u>	<u>Société</u>	<u>Section</u>	<u>Longueur (Km)</u>
A355	ARCOS	Contournement Ouest de Strasbourg	24 km

## Evolution du trafic entre 2020 et 2021 :

En 2021, la circulation sur l'ensemble du réseau autoroutier concédé en service s'établit à 91,5 milliards de kilomètres parcourus, soit une hausse de +20,7 % par rapport à 2020, année très impactée par la crise COVID-19. Par rapport à l'année 2019, le trafic est en baisse de -5,6% (Source ASFA)

**Croissance annuelle du trafic sur le réseau « stable » des sociétés  
concessionnaires d'autoroutes liées à la CNA  
Moyenne mobile de janvier à décembre (en kilomètres parcourus)**

<i>Evolution en %</i>	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
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
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
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
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
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
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
<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>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
<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

En 2021, la circulation sur l'ensemble du réseau autoroutier concédé en service s'établit à 91,5 milliards de kilomètres parcourus, soit une hausse de +20,7 % par rapport à 2020, année très impactée par la crise COVID-19. Par rapport à l'année 2019, le trafic est en baisse de -5,6% (Source ASFA)

Source (2021) : ASFA (Association professionnelle des sociétés françaises concessionnaires ou exploitantes d'autoroutes ou d'ouvrages routiers).

« Le trafic - Autoroutes concédées et ouvrages à péages / 2021 »



## 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 2020 a atteint environ 7,05 milliards d'euros (contre 8,55 milliards d'euros en 2019). Il est donc en baisse d'environ 17,5 % par rapport à 2019.

### Remboursements d'emprunts

Les remboursements d'emprunts se sont élevés à 13,09 millions d'euros en 2021. 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 32,62 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 2021

L'année 2021 aura été marquée par une reprise économique plus forte et plus rapide que prévu, un retour de l'inflation à des niveaux plus vus depuis plusieurs décennies, l'amorce d'une normalisation des politiques des banques centrales, ainsi que la persistance de la pandémie avec l'apparition régulière de nouveaux variants.

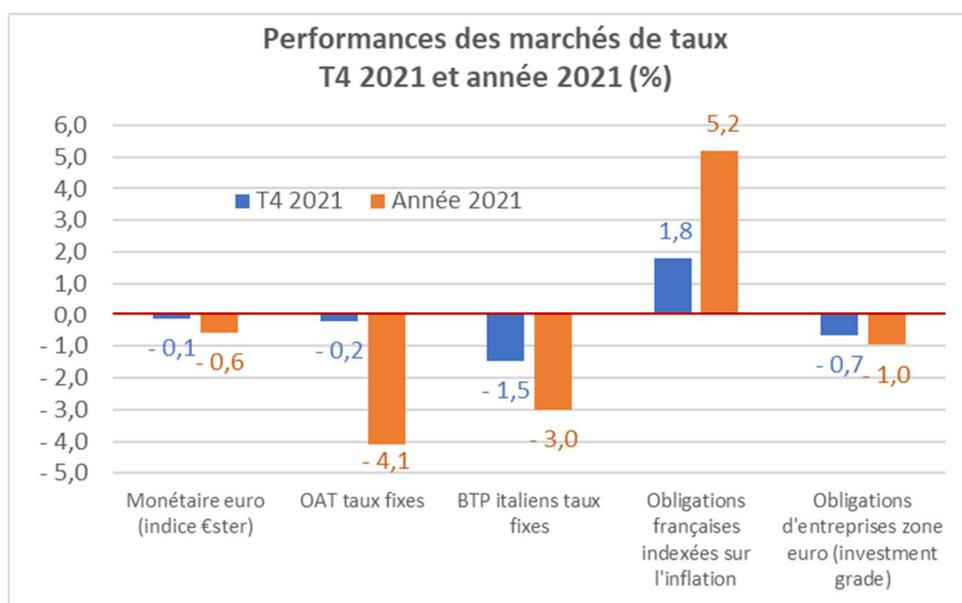
Sur les marchés, cela s'est traduit par de très bonnes performances sur les marchés actions des pays développés et par une remontée des taux en Europe (mais moins marquée qu'aux Etats-Unis).

Malgré une combinaison de croissance forte, d'inflation très élevée et de début de normalisation des politiques monétaires, les taux obligataires nominaux ont en effet augmenté mais de façon mesurée (les tensions se concentrant en début et en fin d'année).

Il ne fallait cependant pas être trop long en durée en 2021 car les cours des titres nominaux ont globalement souffert (performance totale de marché de -4,1 % pour la dette française toutes maturités en 2021).

Les obligations indexées ont en revanche profité de l'emballement des prix à la consommation en zone euro (taux d'inflation de 5 % à fin décembre 2021) qui s'est répercuté sur les anticipations d'inflation. L'exposition à ce segment aura permis aux investisseurs de limiter la casse dans leurs portefeuilles (performance 2021 : +5,2 % pour les titres indexés émis par le Trésor français par exemple).

Performances des différents marchés :



	T1 2021	T2 2021	T3 2021	T4 2021	Année 2021
Monétaire euro (indice €ster)	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,6
OAT taux fixes	-3,1	-0,8	-0,1	-0,2	-4,1
BTP italiens taux fixes	-0,9	-0,8	0,1	-1,5	-3,0
Obligations françaises indexées sur l'inflation	0,5	0,4	2,4	1,8	5,2
Obligations d'entreprises zone euro ( <i>investment grade</i> )	-0,7	0,3	0,1	-0,7	-1,0
<i>Actions (CAC40 dividendes réinvestis)</i>	9,6	9,1	0,4	9,9	20,1

Source : Bloomberg Barclays, Euronext

### Taux d'intérêt à court terme

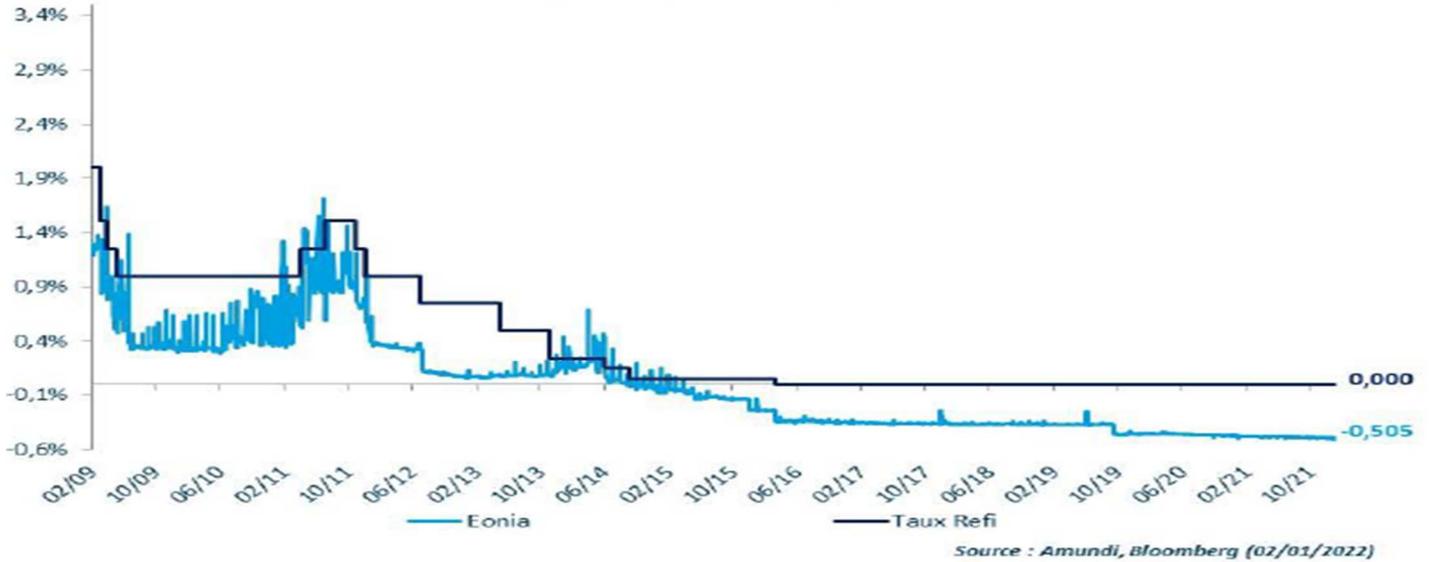
La BCE a laissé ses taux directeurs inchangés sur le trimestre :

- Taux de refinancement (principal taux directeur) à 0 %,
- Taux de facilité de prêt marginal auquel les banques peuvent se procurer des liquidités au jour le jour à 0,25 %,
- Taux de facilité de dépôt à -0,50 % (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).

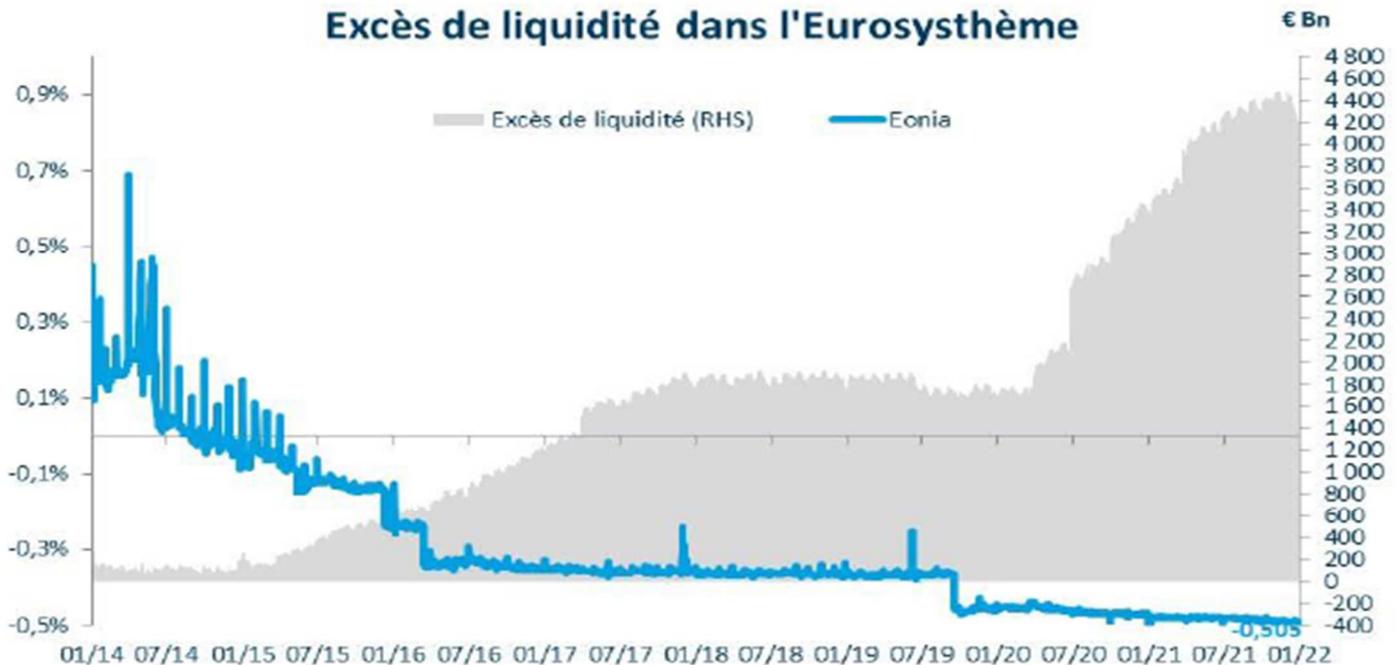
## Performance du marché monétaire

Sur le 4ème trimestre 2021, le marché monétaire a continué de dégager une performance négative (0,15 %). La BCE s'est engagée à garder ses taux directeurs bas pour longtemps. Même avec le récent changement de ton de la banque centrale (motivé par une inflation plus persistante que prévue), les actifs monétaires devraient continuer de dégager des performances négatives sur les prochains trimestres, rendant le placement de liquidités à court terme coûteux pour les investisseurs.

### Eonia / Taux Refi



### Excès de liquidité dans l'Eurosystème



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

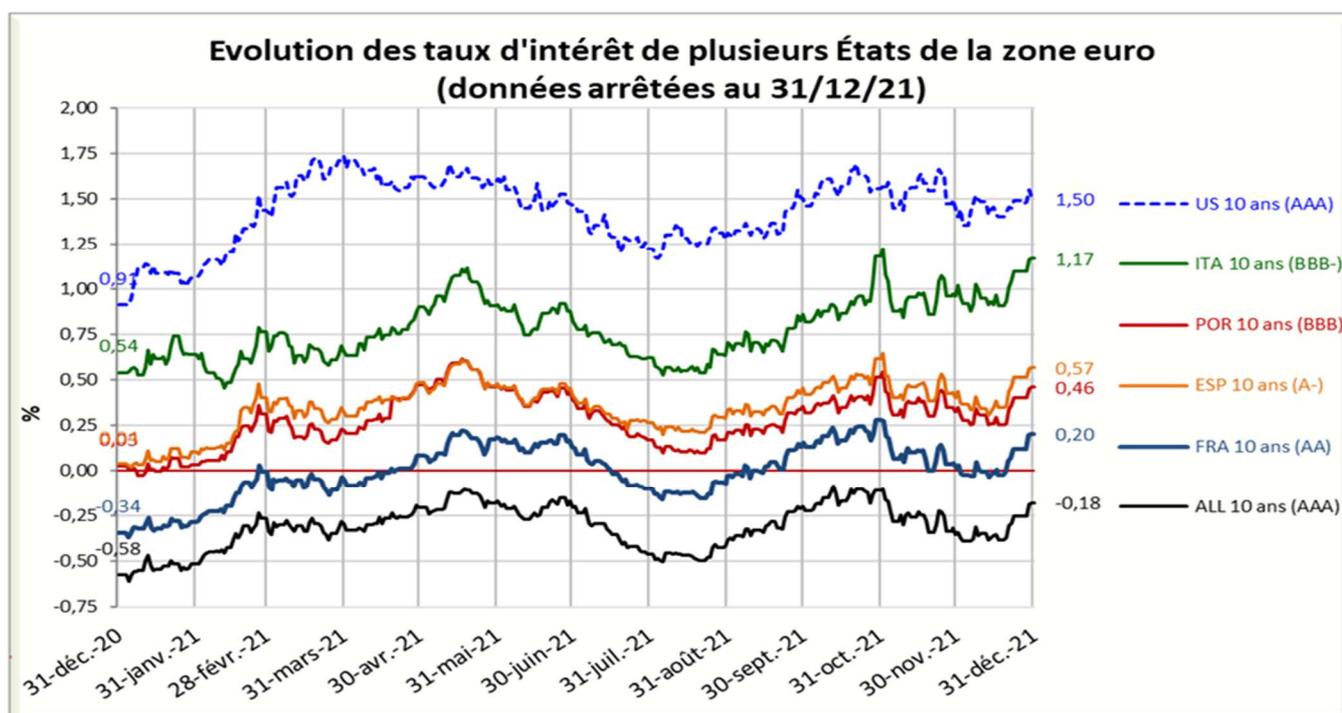
Au cours du trimestre, on observe une forte volatilité des taux, dont le comportement a été largement dominé par les nouvelles sur le front sanitaire et par les chiffres d'inflation. Après une baisse en début de trimestre, les rendements sont repartis en forte hausse en décembre sous l'effet de l'annonce d'un resserrement envisagé par la BCE (pourtant d'ampleur modeste), de chiffre d'inflation record depuis 25 ans, et d'un effet de balancier avec les marchés actions (les investisseurs reprenant goût pour les actifs risqués).

Finalement, les taux souverains se sont légèrement tendus sur le trimestre, l'ensemble des maturités étant concernées (hausse entre 4 et 9 pb selon les maturités de la courbe française). Le rendement de l'OAT à 10 ans est ainsi passé au cours du trimestre de +0,16 % à +0,20 % (+4 pb), après être repassé en territoire négatif début décembre.

Dans ce contexte de légère translation haussière de la courbe des taux française, la performance en valeur de marché de l'ensemble des obligations de l'État français sur le 4<sup>ème</sup> trimestre 2021 ressort légèrement négative à -0,2 %. Le recul est en revanche beaucoup plus marqué sur l'ensemble de l'année (-4,2 %, pertes concentrées sur le 1<sup>er</sup> trimestre).

Les dettes des pays périphériques de la zone euro ont suivi une tendance similaire mais avec davantage de volatilité. Le taux italien à 10 ans s'est ainsi envolé, gagnant 31 pb sur le trimestre, les marchés s'inquiétant d'un possible départ de Mario Draghi vers la présidence de la république transalpine. La dette italienne à taux fixe dans son ensemble a perdu finalement -1,5 % sur le trimestre (performance de -3% sur l'ensemble de l'année, tout comme la dette espagnole).

Le graphique ci-dessous retrace l'évolution des emprunts d'État à 10 ans des principaux pays de la zone euro (+États-Unis, en USD) sur l'ensemble de l'année 2021 :



(Source : Telekurs)

Marchés des taux					Marchés des taux				
	04/03/2022	1S	1 M	YTD		07/01/2022	1S	1 M	YTD
ESTER OIS	98,64	-1 bp	-4 bp	-9 bp	ESTER OIS	98,73	-1 bp	-5 bp	-1 bp
EONIA	-0,51	-	-	-	EONIA	-0,51	-	-1 bp	-
Euribor 3M	-0,52	+1 bp	+3 bp	+5 bp	Euribor 3M	-0,58	--	-1 bp	--
Libor USD 3M	0,52	--	+18 bp	+31 bp	Libor USD 3M	0,23	+2 bp	+3 bp	+2 bp
2Y yield (Allemagne)	-0,75	-37 bp	-50 bp	-13 bp	2Y yield (Allemagne)	-0,59	+3 bp	+11 bp	+3 bp
10Y yield (Allemagne)	-0,08	-31 bp	-28 bp	+10 bp	10Y yield (Allemagne)	-0,06	+12 bp	+32 bp	+12 bp
2Y yield (US)	1,46	-11 bp	+15 bp	+73 bp	2Y yield (US)	0,89	+15 bp	+20 bp	+15 bp
10Y yield (US)	1,73	-23 bp	-18 bp	+22 bp	10Y yield (US)	1,75	+24 bp	+28 bp	+24 bp
Ecart de taux 10 ans vs Allemagne					Ecart de taux 10 ans vs Allemagne				
	04/03/2022	1S	1 M	YTD		07/01/2022	1S	1 M	YTD
France	+51 bp	+4 bp	+7 bp	+14 bp	France	+33 bp	-5 bp	-2 bp	-5 bp
Autriche	+43 bp	+8 bp	+13 bp	+17 bp	Autriche	+23 bp	-4 bp	-4 bp	-4 bp
Pays-Bas	+27 bp	+3 bp	+12 bp	+12 bp	Pays-Bas	+10 bp	-5 bp	-4 bp	-5 bp
Finlande	+47 bp	+12 bp	+19 bp	+19 bp	Finlande	+22 bp	-5 bp	-4 bp	-5 bp
Belgique	+49 bp	+8 bp	+12 bp	+13 bp	Belgique	+32 bp	-4 bp	-2 bp	-4 bp
Irlande	+69 bp	+6 bp	+16 bp	+26 bp	Irlande	+39 bp	-3 bp	-5 bp	-3 bp
Portugal	+91 bp	+4 bp	+14 bp	+26 bp	Portugal	+62 bp	-2 bp	-2 bp	-2 bp
Espagne	+105 bp	+7 bp	+22 bp	+31 bp	Espagne	+69 bp	-6 bp	-2 bp	-6 bp
Italie	+164 bp	+4 bp	+10 bp	+29 bp	Italie	+135 bp	--	+5 bp	--

Indice					Indice				
	04/03/2022	1S	1 M	YTD		07/01/2022	1S	1 M	YTD
S&P 500	4363	-0,5%	-3,0%	-8,4%	S&P 500	4706	-1,3%	0,4%	-1,3%
Eurostoxx 50	3620	-8,8%	-11,4%	-15,8%	Eurostoxx 50	4315	0,4%	0,9%	0,4%
CAC 40	6163	-8,7%	-11,3%	-13,8%	CAC 40	7232	1,1%	2,4%	1,1%
Dax 30	13268	-8,9%	-12,1%	-16,5%	Dax 30	15969	0,5%	1,0%	0,5%
Nikkei 225	25985	-1,9%	-5,3%	-9,7%	Nikkei 225	28479	-1,1%	0,1%	-1,1%
SMI	11364	-5,2%	-6,4%	-11,7%	SMI	12800	-0,6%	2,3%	-0,6%

A titre de comparaison voici l'évolution des deux emprunts obligataires CNA sur l'exercice 2021.

Echéance 2025 :



Echéance 2030 :



## L'inflation

En France, l'inflation totale, sur un an, s'établit à + 2,8 % au mois de novembre, notamment en raison d'une accélération des prix des matières énergétiques (+ 21,6 % en novembre après + 20,2 % en octobre, poussés essentiellement par l'augmentation des prix du gaz naturel). L'inflation sous-jacente (corrigée des produits à prix volatils et des mesures fiscales) augmente, passant de + 1,4 % en octobre à + 1,7 % en novembre.

En zone euro, l'inflation totale poursuit également son augmentation, + 4,9 % en novembre après + 4,1 % en octobre. Ici aussi, l'accélération des prix à la consommation est due principalement à la hausse des prix des matières énergétiques estimée à + 27,4 % en novembre après + 23,7 % en octobre. L'inflation en zone euro est plus forte qu'en France, en raison d'une contribution des prix de l'énergie significativement plus élevée en zone euro qu'en France (+ 2,6 % vs + 1,6 %), ainsi que des effets haussiers liés à la remontée de la TVA en Allemagne depuis janvier 2021 (elle avait été abaissée temporairement au second semestre 2020).

## **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 2021.

## **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 2021, il y a eu deux révisions de taux de prêts

Au 31 décembre 2021, la dette de la CNA s'élevait à 1,123 milliards d'euros avec un taux moyen pondéré de 3,17 % et une durée moyenne de 6,08 ans contre respectivement 1,150 milliards d'euros, 3,17 % et 6,08 ans au 31 décembre 2020.

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

96,35 % à taux fixe,  
3,65 % à taux révisable (en 2024).

# **ELEMENTS FINANCIERS 2021**

## **A. Comptes de l'exercice 2021**

Bilan au 31/12/2021 .....
Compte de résultat au 31/12/2021.....
Annexe.....

## **B. Informations complémentaires**

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

## LISTE DES EMPRUNTS AU 31 DECEMBRE 2021

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

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

#### EMPRUNTS OBLIGATAIRES NON GARANTIS PAR L'ÉTAT

FR0010212613**	3,75% 2005-2025 868,26 M EUR	15/07/2005	15/07/2025	FR	3,75	868 263 911,75	868 263 911,75	EUR
----------------	------------------------------	------------	------------	----	------	-------------------	-------------------	-----

(\*) FR : PARIS

### II - RESSOURCES EMPRUNTÉES AUPRÈS D'ORGANISMES FRANÇAIS.

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

	5,22% 2002-2022 20 M EUR ATMB	28/03/2002	28/03/2022	5,22	20 000 000,00	1 000 000,00	EUR
	4,87% 2004-2027 80,65 M EUR APRR	14/06/2004	01/07/2027	4,87	80 650 000,00	32 622 071,41	EUR

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

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

#### EMPRUNTS OBLIGATAIRES NON GARANTIS PAR L'ÉTAT

FR0012591832	1,125% 2015-2030 140 M EUR	01/04/2015	01/04/2030	FR - LU	1,13	140 000 000,00	140 000 000,00	EUR
--------------	----------------------------	------------	------------	---------	------	-------------------	-------------------	-----

(\*) FR : PARIS LU : LUXEMBOURG

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

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

#### EMPRUNTS SANS GARANTIE DE L'ÉTAT

82 544	0,523% 2013-2025 20 M EUR SFTRF	13/05/2013	13/05/2025	0,00	20 000 000,00	7 777 777,79	EUR
82 544	0,479% 2014-2026 25 M EUR SFTRF	26/06/2014	26/06/2026	0,56	25 000 000,00	12 499 999,99	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	13 541 666,66	EUR
82 544	0,17% 2017-2029 5 M EUR SFTRF	28/02/2017	28/02/2029	0,00	5 000 000,00	3 125 000,02	EUR

**RECAPITULATIF DE L'ENCOURS DES EMPRUNTS AU 31 DECEMBRE 2021**

<b>TYPE D'EMPRUNTS</b>	<b>TYPE DE TAUX</b>	<b>TOTAL</b>
<b>EMPRUNTS OBLIGATAIRES</b>		<b>1 008 263 911,78</b>
TAUX FIXE	1 008 263 911,78	
<b>TOTAL EMPRUNTS OBLIGATAIRES</b>	<b>1 008 263 911,78</b>	<b>1 008 263 911,78</b>
<b>EMPRUNTS CONTRACTUELS</b>		
<b>EMPRUNTS AUPRES DE LA CDC-DFE</b>		<b>33 622 071,41</b>
TAUX FIXE	33 622 071,41	
<b>EMPRUNTS AUPRES DE LA BEI</b>		<b>81 944 444,46</b>
TAUX FIXE	36 944 444,46	
TAUX REVISABLE	45 000 000,00	
<b>TOTAL EMPRUNTS CONTRACTUELS</b>	<b>115 566 515,87</b>	<b>115 566 515,87</b>
<b>TOTAL</b>	<b>1 123 830 427,62</b>	<b>1 123 830 427,62</b>

## SYNTHESE DES MOUVEMENTS DE L'EXERCICE 2021

*(en millions d'euros)*

	AU 31/12/2020			OPERATIONS DE L'EXERCICE			AU 31/12/2021		
	Solde historique	Écarts de conversion	Valeur bilan (A + B)	Réalisations	Amortissements	Net annuel (D-E)	Indexations	Écarts de conversion	Valeur bilan (A+F+G+H)
	A	B	C	D	E	F	G	H	I
EMPRUNTS OBLIGATAIRES	1 008	-	1 008	0	0	0	-	-	1 008
EMPRUNTS CONTRACTUELS	129	-	129	0	13	-13	-	-	116
<b>TOTAL GENERAL</b>	<b>1 137</b>	<b>-</b>	<b>1 137</b>	<b>0</b>	<b>13</b>	<b>-13</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>1 124</b>

## 2 - LES PRETS

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

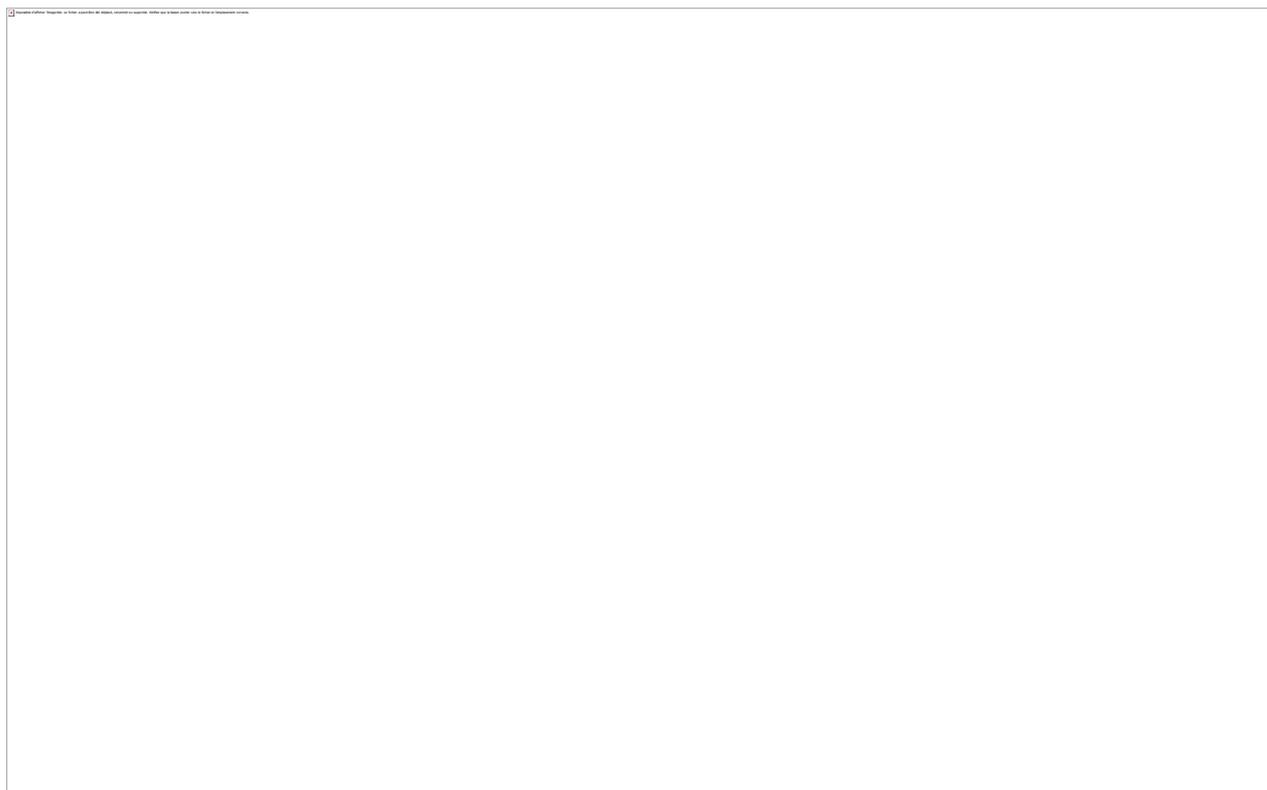
(en millions d'euros)

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 2021

*(en millions d'euros)*

ANNEE	EN CAPITAL	EN INTERETS
2022	13	36
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>1 124</b>	<b>150</b>

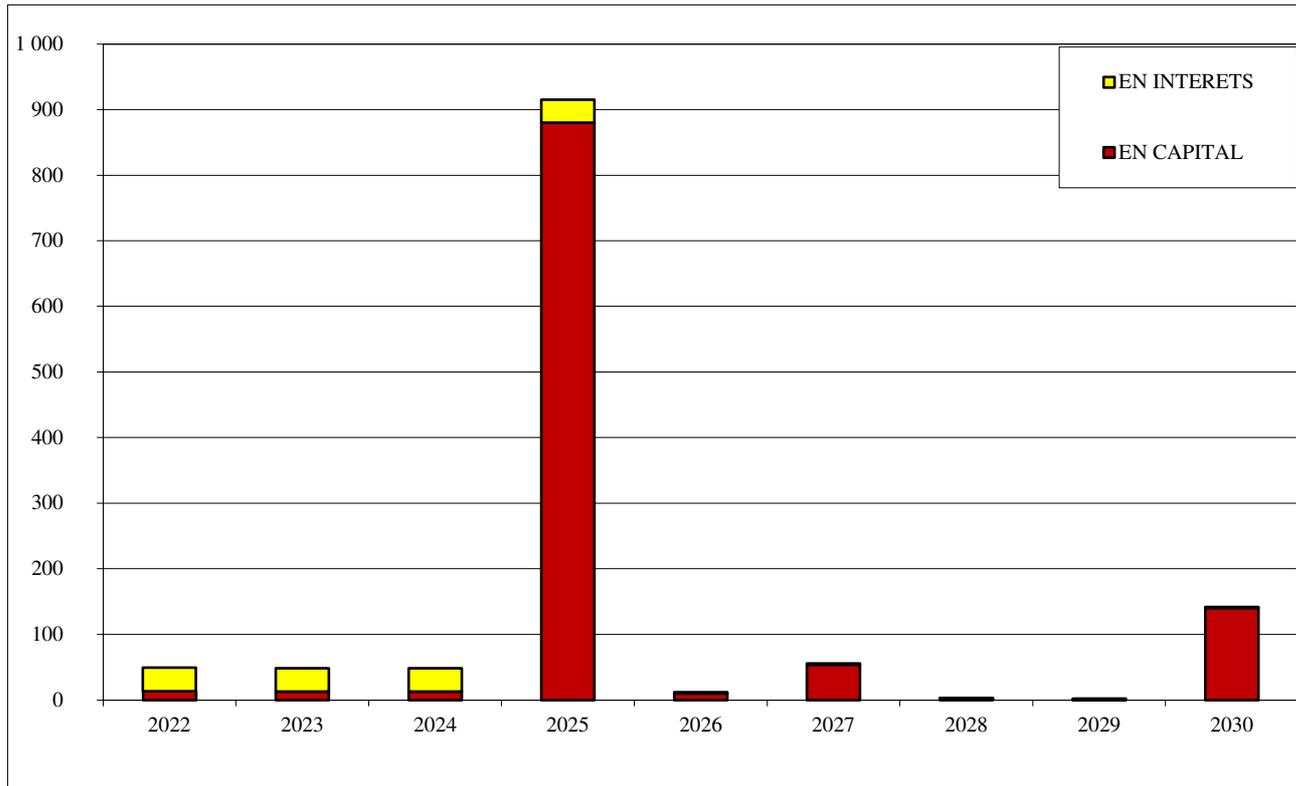


### ECHELONNEMENT DE LA DETTE AU 31 DECEMBRE 2021

*(en millions d'euros)*

ANNEE	EN CAPITAL	EN INTERETS
2022	13	36

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>1 124</b>	<b>150</b>



## ECHELONNEMENT DE LA DETTE AU 31 DECEMBRE 2020

*(en millions d'euros)*

ANNEE	EN CAPITAL	EN INTERETS
2021	13	36
2022	13	36
2023	12	36
2024	13	35
2025	880	35
2026	10	2
2027	54	2
2028	1	2
2029	0,2	2
2030	140	2
<b>TOTAL</b>	<b>1 136</b>	<b>188</b>

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

SCA	31/12/2019		31/12/2020		31/12/2021	
	MONTANT	%	MONTANT	%	MONTANT	%
APRR	42	3,62%	37	3,27%	33	2,90%

ATMB	43	3,74%	42	3,69%	41	3,65%
SFTRF	1 065	92,64%	1 058	93,03%	1 050	93,45%

<b>TOTAL</b>	<b>1 150</b>	<b>100,00%</b>	<b>1 137</b>	<b>100,00%</b>	<b>1 123</b>	<b>100,00%</b>
--------------	--------------	----------------	--------------	----------------	--------------	----------------

### ETAT DE L'ACTIF IMMOBILISE DES PRETS

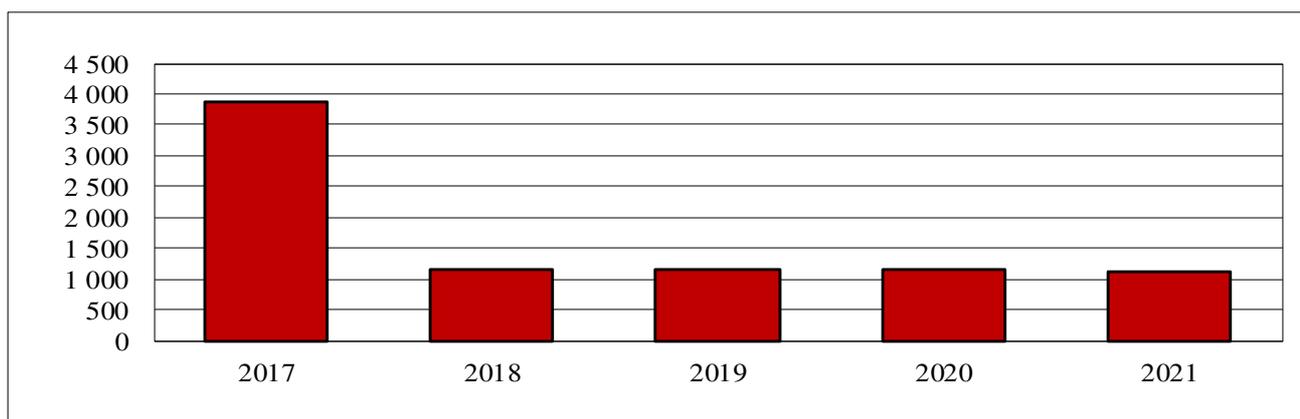
(en millions  
d'euros)

<b>Solde au 31/12/2020</b>	<b>1 137</b>
+ versements	0
- Amortissements	-13
<b>Solde au 31/12/2021</b>	<b>1 123</b>

### 3 - MONTANT DES BILANS

Au 31 décembre	(en millions d'euros)				
	2017	2018	2019	2020	2021
<b>MONTANT</b>	<b>3 863</b>	<b>1 162</b>	<b>1 150</b>	<b>1 137</b>	<b>1 123</b>
<b>Pourcentage (*)</b>	<b>-26,28</b>	<b>-69,92</b>	<b>-1,03</b>	<b>-1,13</b>	<b>-1,23</b>

(\*) 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 2021  
dans sa séance du 10 mars 2022

**La Présidente,**

**Sandrine Bernabei Chinzi**