




RAPPORT ANNUEL 2015

CAISSE NATIONALE DES AUTOROUTES

ÉTABLISSEMENT PUBLIC GÉRÉ PAR LA CAISSE DES DÉPÔTS



**LONGUEUR DU RÉSEAU DES
AUTOROUTES CONCÉDÉES
AU 31 DÉCEMBRE 2015**

9 093,7 km

DONT

7 402,9 km

**CONCÉDÉES AUX SEMCA
ET EX-SEMCA HISTORIQUES
LIÉES À LA CNA (source ASFA)**

**ENCOURS DES PRÊTS DE LA CNA
AU 31 DÉCEMBRE 2015**

5,998 MD€

SOMMAIRE

01

PRÉSENTATION GÉNÉRALE DE LA CNA AU SEIN DU SECTEUR AUTOROUTIER FRANÇAIS

Organisation et missions	6
Modalités de financement	7
Historique	8

02

ACTIVITÉ DES SOCIÉTÉS CONCESSIONNAIRES D'AUTOROUTES EN 2015

Préambule sur l'actualité du secteur autoroutier français	14
Résultats financiers	16
Perspectives d'évolution	17

03

ACTIVITÉ DE LA CNA EN 2015

Contexte économique et financier	20
Politique d'emprunts	23
Programme d'emprunts	24
Gestion de la dette	25

04

ÉLÉMENTS FINANCIERS POUR 2015

05

TEXTES LÉGISLATIFS ET RÉGLEMENTAIRES

CONSEIL D'ADMINISTRATION

AU 31 DÉCEMBRE 2015

PRÉSIDENT

- **M. CHRISTOPHE SAINTILLAN**
Directeur des infrastructures de transport
au ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie

VICE-PRÉSIDENT

- **M. FRANÇOIS CHAMPARNAUD**
représentant le ministère des Finances et des Comptes publics

ADMINISTRATEURS

- **M. GILLES ORZONI**
représentant le ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie
- **M. VINCENT CHIP**
représentant le ministère des Finances et des Comptes publics
- **M. ÉRIC AZOULAY**
représentant le ministère de l'Intérieur
- **M. DOMINIQUE AUVERLOT**
représentant le Commissaire général à la stratégie et à la prospective
- **MME NATHALIE GILLY**
représentant le Directeur général de la Caisse des dépôts
- **M. N.**
Président de SEMCA
représentant les sociétés d'économie mixte concessionnaires d'autoroutes

LE MOT DU PRÉSIDENT

En 2015, la CNA a levé 370 M€ de dette afin d'assurer le financement des sociétés concessionnaires d'autoroutes. Dans le même temps, elle remboursait plus de 2 Md€ de titres arrivés à échéance.

La décroissance de la dette de l'établissement s'est donc poursuivie en 2015, l'encours s'établissant à 5,99 Md€ en fin d'année.

Le besoin de financement de l'année a été couvert tout d'abord au moyen d'émissions sur le marché obligataire.

Fidèle à sa politique d'abondement de souche, la CNA a procédé à deux nouveaux abondements de sa ligne « 3,75 % - 2025 » pour un nominal global de 185 M€ portant ainsi son encours à 828,26 M€. La CNA a également procédé pour la première fois depuis 10 ans à l'émission d'une nouvelle ligne ; le besoin a été couvert par l'emprunt sur le marché d'un nominal de 140 M€ à échéance 2030.

Enfin, la CNA a sollicité un troisième tirage de 45 M€ sur la ligne de financement de 120 M€ (consommée désormais à hauteur de 90 M€) souscrite auprès de la BEI le 8 avril 2013 afin de diversifier ses sources de financement et d'avoir une plus grande souplesse pour répondre aux besoins des sociétés concessionnaires.

Ce programme d'emprunt a bénéficié intégralement à la Société Française du Tunnel Routier du Fréjus (SFTRF).

En effet, depuis fin 2009, seules les deux sociétés concessionnaires de tunnels autoroutiers Autoroute et Tunnel du Mont-Blanc (ATMB) et la Société Française du Tunnel Routier du Fréjus (SFTRF), dont l'encours de dette auprès de la CNA représente désormais près de 20 % de la dette totale au 31 décembre 2015, peuvent recourir à l'établissement pour financer leurs investissements et, le cas échéant, assurer leur refinancement.

Cependant, les nouvelles opérations ne devraient pas remettre en cause la dynamique d'amortissement de la dette de 4,9 Md€ sur les 3 prochaines années.

CHRISTOPHE SAINTILLAN

23/02/2016



01

PRÉSENTATION GÉNÉRALE DE LA CNA

AU SEIN DU SECTEUR AUTOROUTIER
FRANÇAIS EN 2015

6
ORGANISATION ET MISSIONS

7
MODALITÉS DE FINANCEMENT

8
HISTORIQUE

ORGANISATION ET MISSIONS

Créée en 1963, la Caisse nationale des autoroutes (CNA) est un établissement public à caractère administratif doté de l'autonomie financière qui a pour mission de procurer aux sociétés concessionnaires d'autoroutes les ressources destinées au financement de la construction ou de l'aménagement des autoroutes donnant lieu à la perception de péages. Pour ce faire, elle émet des emprunts sur le marché français et international et contracte des emprunts auprès de certains établissements financiers.

La CNA est régie par les articles R. 122-6 à R. 122-15 du Code de la voirie routière, qui reprennent les dispositions du décret n° 63-585 du 20 juin 1963 modifié par les décrets n° 68-972 du 5 novembre 1968 et n° 86-910 du 30 juillet 1986.

La CNA est un établissement financièrement autonome, dont les recettes ne proviennent pas du budget de l'État. Elle est dotée d'un Conseil d'administration qui délibère sur le budget, les comptes et le programme d'emprunts ; sa gestion administrative, comptable et financière est assurée, sous le contrôle du conseil d'administration, par la Caisse des dépôts dans les conditions fixées par une convention conclue entre les deux établissements.



Chaque année, la CNA met en œuvre, dans le cadre de sa mission, le programme d'emprunts élaboré en étroite concertation avec les tutelles et les sociétés concessionnaires d'autoroutes éligibles (SCA). Les ressources financières collectées sont réparties sous forme de prêts entre les huit sociétés concessionnaires :

- Autoroutes Paris-Rhin-Rhône (APRR) ;
- la société des Autoroutes Rhône-Alpes (AREA) ;
- Autoroutes du Sud de la France (ASF) ;
- Autoroutes et Tunnel du Mont-Blanc (ATMB) ;
- la société des autoroutes Estérel, Côte-d'Azur, Provence, Alpes (ESCOTA) ;
- la Société des autoroutes du nord et de l'est de la France (Sanef) ;
- la Société des Autoroutes Paris-Normandie (SAPN) ;
- la Société Française du Tunnel Routier du Fréjus (SFTRF).

Les contrats de prêts conclus entre l'établissement et les sociétés définissent les obligations réciproques des deux parties et notamment l'obligation des bénéficiaires de reverser à la CNA les sommes relatives aux échéances de prêts. Par ailleurs, la CNA verse aux sociétés la totalité des sommes recueillies, aux mêmes conditions de taux et de maturité. De ce fait, l'établissement ne dégage pas de résultat comptable.



MODALITÉS DE FINANCEMENT

Une fois les besoins de financement des sociétés arrêtés, un programme d'emprunts est élaboré dans le cadre d'une concertation entre les sociétés concessionnaires et la CNA afin, notamment, de déterminer des maturités prenant en compte les capacités de remboursement futures de chaque société.

L'essentiel du programme est réalisé *via* des émissions obligataires. La CNA est, du fait de son ancienneté, de son statut, du volume et de la régularité de ses émissions, un intervenant reconnu sur le marché primaire obligataire des emprunts libellés en euros. Une opération obligataire concerne en général plusieurs sociétés. Ses emprunts, émis sans la garantie de l'État depuis 1991, sont notés AA par Fitch Ratings et par Standard & Poor's.

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

En fonction de l'avancement des ouvrages ayant bénéficié de ces accords de financement, la Caisse nationale des autoroutes procède à des tirages de fonds auprès de la BEI sous forme de contrats d'emprunts dont les conditions de durée, de taux et de devise sont négociées ponctuellement.

La CNA bénéficie également de prêts de la Caisse des dépôts dans le cadre des nouveaux emplois des fonds d'épargne ; une enveloppe de 3,5 milliards d'euros destinée au financement des grands travaux d'infrastructures de transports a été mise en place en 2004.

Compte tenu de la nature des investissements des sociétés concessionnaires, les emprunts que recherche la CNA sont situés sur des durées supérieures à 10 ans, et libellés en euros pour éviter tout risque de change.



HISTORIQUE

1955 **Démarrage du système et** 1969 **constitution des premières sociétés d'économie mixte concessionnaires**

Sur la base de la loi du 18 avril 1955 portant statut des autoroutes, l'État a pu concéder la construction et l'exploitation de sections d'autoroutes à des sociétés dans lesquelles les intérêts publics étaient majoritaires. Cette période a vu la constitution, entre 1956 et 1963, de cinq sociétés d'économie mixte :

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

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

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

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

1970 **Libéralisation du système** 1980 **autoroutier et constitution de sociétés privées concessionnaires**

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

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

- la Société des Autoroutes Paris-Est-Lorraine (APEL).

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

1981 1993 **Restructuration et instauration d'un mécanisme de péréquation**

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

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

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

Le 1^{er} janvier 1991, la société de l'Autoroute de la Côte-Basque (ACOBA) a été fusionnée avec la société des Autoroutes du Sud de la France (ASF), sous le sigle ASF.

En 1992, ADF entre à hauteur de 49 % au capital de la SFTRF.

À la fin de cette période, certaines sociétés ont remboursé la totalité des avances qui leur avaient été consenties par l'État, l'évolution des recettes de péage leur ayant permis de dégager des résultats de trésorerie excédentaires.

Cette situation ayant fait apparaître la disparité des situations financières des sociétés, une réforme du système autoroutier s'est alors avérée nécessaire compte tenu de la volonté du Gouvernement d'accélérer la réalisation du programme autoroutier français à partir de 1994.

1994 **La réforme de 1994**

La décision du Gouvernement d'accélérer la réalisation du schéma directeur autoroutier a rendu nécessaire l'adaptation de la structure des sociétés d'économie mixte concessionnaires d'autoroutes, ainsi que la redéfinition des relations entre l'État et le secteur, selon deux objectifs :

a / 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.

b / Instaurer des relations contractuelles entre l'État et les SEMCA

Des contrats de plan, conclus pour une durée de cinq ans entre l'État et les sociétés concessionnaires, formalisent les engagements de chacune des parties en matière de travaux et d'investissements, de politique tarifaire, d'objectifs financiers, d'indicateurs de gestion, de politique sociale et d'emploi, de service à l'usager, de qualité architecturale des ouvrages et d'insertion dans l'environnement.

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

2001 **La réforme de 2001**

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

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

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

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

Désormais, les apports publics éventuellement nécessaires à l'équilibre financier des futures concessions d'autoroutes sont effectués sous forme de subventions et les nouvelles sections attribuées conformément aux dispositions de la directive « Travaux »¹ remplacée en 2004 par la directive « Marchés »² et aux dispositions de la loi Sapin, font l'objet d'un contrat spécifique. Cette façon de procéder permet de mieux comparer les offres des différents candidats.

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

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

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

réforme du régime d'exploitation des concessions autoroutières envisagée par le Gouvernement.

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

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

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

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

2002 Ouvertures successives du capital de certaines sociétés

C'est dans ce contexte que le régime juridique et financier des SEMCA ayant été adapté au droit commun des sociétés, le Gouvernement a annoncé, le 16 octobre 2001, l'ouverture minoritaire du capital d'ASF, accompagnée de son introduction en bourse. Il s'agissait de la première opération de ce type.

Cette opération a consisté en une cession sur le marché de la majorité des actions détenues par ADF dans le capital d'ASF, accompagnée d'une augmentation de capital de 800 millions d'euros. Les offres comprenaient une offre à prix ouvert en France, un placement global et une offre réservée aux salariés.

Le produit de l'opération de cession des actions d'ASF détenues par ADF (1,8 milliard d'euros) a été reversé à l'État conformément aux dispositions de l'article 34 de la loi de finances pour 2002 du 28 décembre 2001.

À l'issue de l'opération, ADF conserve 8,84 % du capital d'ASF.

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

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

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 Ces ouvertures de capital, suivies en mars 2005 par celle du groupe Sanef,
2006 ont permis ainsi aux principales SEMCA de renforcer leur structure financière.

Elles leur ont également permis d'accroître leur capacité de distribution de dividendes, conformément à l'un des objectifs fixés par le Gouvernement dans le cadre du CIADT 2003, les dividendes versés à l'État étant alors affectés au financement de nouveaux projets d'infrastructures de transport d'envergure nationale par l'intermédiaire de l'Agence nationale de financement des infrastructures de transports de France (AFITF) créée par décret n° 2004-1317 du 26 novembre 2004.

Cessions au secteur privé

Par un communiqué du 18 juillet 2005, le Gouvernement a annoncé sa décision de privatiser totalement les groupes APRR, ASF et Sanef par la voie d'un appel d'offres. Un cahier des charges a été publié le 22 août 2005. Après consultation de la Commission des participations et des transferts, le Gouvernement a retenu comme acquéreurs le 14 décembre 2005 Vinci pour ASF, le consortium composé d'Eiffage et de Macquarie pour APRR, le consortium composé d'Abertis, AXA, Caisse des dépôts, CNP, FFP et Prédica pour Sanef. Les décrets de privatisations ont été respectivement publiés au Journal officiel des 2 février pour Sanef, 20 février pour APRR et 8 mars 2006 pour ASF. Le produit de ces cessions s'est élevé à 14 803 149 725 €, décomposés comme suit :

- 9 326 827 816 € pour l'État,
- 5 476 321 909 € pour ADF.

Les cahiers des charges des contrats de concession ont été modifiés en parallèle du processus de privatisation afin d'y introduire les engagements souscrits par les repreneurs. Les conseils d'administration des trois sociétés ont confirmé les engagements pris et ont approuvé les dispositions contenues dans les avenants, lesquels ont ensuite dûment été approuvés par décrets en Conseil d'État.

Par ailleurs, pour chacune des sociétés concessionnaires, en parallèle du cahier des charges de concession, les contrats de plan quinquennaux fixent les investissements à réaliser et les objectifs de niveau de service à atteindre sur des périodes de 5 ans, et, en contrepartie de ces aménagements, déterminent les hausses des tarifs des péages à mettre en œuvre sur la période.

Dans ce cadre, les sociétés ASF et Escota possèdent un contrat de plan sur la période 2012-2016 et les sociétés APRR et AREA pour la période 2014-2018.





2

ACTIVITÉ DES SOCIÉTÉS CONCESSIONNAIRES D'AUTOROUTES EN 2015

14

PRÉAMBULE SUR L'ACTUALITÉ DU SECTEUR
AUTOROUTIER FRANÇAIS

16

RÉSULTATS FINANCIERS

17

PERSPECTIVES D'ÉVOLUTION

PRÉAMBULE SUR L'ACTUALITÉ DU SECTEUR AUTOROUTIER FRANÇAIS

Il faut souligner en préambule que le système autoroutier français, essentiellement fondé sur le principe de la concession de la construction et de l'exploitation des autoroutes (par lequel des sociétés concessionnaires sont chargées de la construction, de l'exploitation et de l'entretien des infrastructures, moyennant des recettes de péage qui sont affectées à la couverture des dépenses d'exploitation ainsi qu'à l'amortissement des emprunts nécessaires au financement des travaux de construction), a connu un profond bouleversement en 2006. Sur les huit sociétés d'économie mixte concessionnaires d'autoroutes qui ont eu historiquement recours au système de financement CNA pour leurs investissements, six ont été totalement privatisées.

À l'issue du processus de privatisation initié en juillet 2005 et finalisé au premier trimestre 2006, le système autoroutier français est depuis constitué de dix-sept sociétés concessionnaires dont quinze au capital entièrement privé et deux sociétés d'économie mixte dont la majorité du capital est détenue par l'EPA « Fonds pour le développement d'une politique intermodale des transports dans le massif alpin ».

Les quinze sociétés à capitaux privés sont :

- ASF et ESCOTA¹ ;
- APRR et AREA² ;
- Sanef et SAPN³ ;
- la Compagnie financière et industrielle des autoroutes (Cofiroute) ;
- la Compagnie Eiffage du Viaduc de Millau (CEVM) ;

- la société de l'autoroute de liaison Seine-Sarthe (ALIS, concessionnaire de l'autoroute A 28 entre Rouen et Alençon) ;
- la société Arcour (concessionnaire de l'autoroute A 19 entre Artenay et Courtenay) ;
- la société Adelaç (concessionnaire de l'autoroute A 41 entre Annecy et Genève) ;
- la société A'liénor (concessionnaire de l'autoroute A 65 entre Langon et Pau) ;
- la société Alicorne (concessionnaire de l'autoroute A 88 entre Falaise et Sées) ;
- la société Atlandes (concessionnaire de l'autoroute A 63 entre Salles et Saint-Geours-de-Maremne) ;
- la société Albéa (concessionnaire de l'autoroute A 150 entre Ecalles-Alix et Barentin).

Les six premières sociétés (ex-SEMCA) sont les seules sociétés désormais privées à avoir recouru au système CNA pour financer leurs investissements ; leur encours historique de dette auprès de l'établissement s'élevait au 31 décembre 2015 à 4,199 Md€ (soit 71,51 % de l'encours total).

Conformément aux engagements pris lors de leurs ouvertures de capital respectives en mars 2002, novembre 2004 et mars 2005⁴, les groupes ASF, APRR et Sanef sont sortis progressivement du dispositif CNA.

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

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

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

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

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

4 Ces ouvertures de capital ayant en effet considérablement amélioré la structure financière des trois groupes, leur permettant ainsi de se financer directement sur le marché.

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

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

Ces deux SEMCA demeurent dans le paysage autoroutier concédé français et se financent *via* la CNA (1,161 Md€ d'encours historique de dette au 31 décembre 2015, soit 19,77 % 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).

Sections nouvelles d'autoroutes mises en service en 2015 :

La société ALBEA a mis en service son unique section Barentin – Ecalles-Alix (A 150) d'une longueur de 17,5 km en février 2015.

Sur le réseau APRR, la section Gannat – Vichy (A 719), d'une longueur de 14 km, a été mise en service en janvier 2015 et la liaison A 6/A 466 d'une longueur de 3,8 km a été mise en service en juillet 2015.

Sur le réseau ASF, la section St-Germain-les-Vergnes – St-Pardoux-l'Ortigier (A 89), d'une longueur de 3,6 km, a été mise en service en avril 2015.

Évolution du trafic entre 2014 et 2015

En 2015, la circulation sur l'ensemble du réseau autoroutier concédé en service s'établit à 89,7 milliards de kilomètres parcourus, soit une hausse de + 2,8 % par rapport à 2014 (Source ASFA).

Croissance annuelle du trafic sur le réseau « stable » des sociétés concessionnaires d'autoroutes liées à la CNA

Moyenne mobile de janvier à décembre (en kilomètres parcourus)

ÉVOLUTION EN %	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
ASF	1,75	3	0,5	1,9	3,2	-1,5	1,3	2,0	0,5	-1,6	0,8	2,1	3,1
ESCOTA		2	0,5	2,5	2,6	-1,3	0,8	1,7	0,6	-1,2	0,6	1,5	2,8
APRR	1,3	0,8	0,1	1,2	2,4	-1,7	-0,1	2,5	1,2	-2,1	0,6	1,6	2,5
AREA	1,8	2,4	-1,4	2,1	4,2	0,4	2,2	2,9	2,5	-0,5	1,5	1,8	2,8
Sanef	1,1	2,2	2,3	1	2,9	-1,4	-0,8	1,7	1,8	-2,3	0,3	2,4	1,7
SAPN	5,5	3	2,5	1,6	2,9	-1,3	1,4	0,7	2,2	-2,5	0,5	2,4	2,0
Moyenne Ex-SEMCA	2,4	2,2	0,7	1,6	3	-1,4	0,7	2,1	1,1	-1,8	0,7	2,0	2,6

Évolution des kilomètres parcourus sur les réseaux ATMB et SFTRF (en tenant compte des passages dans les tunnels alpins du Mont-Blanc et du Fréjus-côté France)

Évolution sur le réseau « stable » concédé total

4,0	2,3	-0,2	2,0	2,1	3,8
2,0	1,1	-1,8	0,7	2,0	2,7

Source (2015) : ASFA (Association professionnelle des sociétés françaises concessionnaires ou exploitantes d'autoroutes ou d'ouvrages routiers)
« Le trafic - Autoroutes concédées et ouvrages à péages/2015 ».

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 2015 a atteint environ 7,4 milliards d'euros (contre 7,2 milliards d'euros en 2014). Il est donc en progression d'environ 2,7 % par rapport à 2014.

Remboursements d'emprunts

Les remboursements d'emprunts se sont élevés à 2,530 milliards d'euros en 2015, ce qui confirme le désendettement progressif auprès de la CNA des différentes sociétés concessionnaires.



PERSPECTIVES D'ÉVOLUTION

Sur les exercices futurs, et pour ce qui concerne les seules SCA privatisées début 2006 et les deux SEMCA tunnelières demeurant publiques, les perspectives sont les suivantes :

Les sociétés concessionnaires continuent à investir pour diminuer l'impact de l'autoroute sur les milieux naturels et améliorer la sécurité des usagers et de leurs agents.

Dans le cadre du plan de relance autoroutier, l'État a confié à ces sociétés la réalisation de 3,2 Md€ de travaux complémentaires par trois décrets du 21 août 2015. Ces travaux vont débiter en 2016 et s'étaler sur les dix années à venir ; ils ont été demandés en contrepartie de l'allongement de la durée des concessions concernées.

Concernant les deux SEMCA tunnelières, la SFTRF est actuellement en période de contrat de plan, ce qui permet d'avoir une bonne visibilité sur ses investissements jusqu'en 2016, tandis que la société ATMB a vu son contrat s'achever fin 2014 et est actuellement en négociation avec l'État en vue de la conclusion d'un nouveau contrat pour la période 2016-2020.

Il est à noter que pour l'essentiel, les derniers grands chantiers de constructions neuves en cours ou à venir n'affecteront pas la CNA. Ces travaux, pour la plupart, devraient être réalisés par des sociétés *ad hoc* désignées à l'issue de procédures d'appel d'offres. Ces sociétés n'étant pas éligibles à la CNA, la réalisation de ces nouveaux projets ne devrait pas avoir d'impact sur l'encours de dette CNA qui devrait diminuer progressivement.

Dans le même temps, le chiffre d'affaires des sociétés concessionnaires historiques devrait continuer à progresser du fait de l'augmentation des tarifs et ceci compte tenu de la reprise de 2,7 % du trafic autoroutier constatée en 2015, afin d'assurer la couverture des charges d'intérêts et le remboursement de la dette contractée auprès de la CNA.





03

ACTIVITÉ DE LA CNA EN 2015

20
CONTEXTE ÉCONOMIQUE ET FINANCIER

23
POLITIQUE D'EMPRUNTS

24
PROGRAMME D'EMPRUNTS

25
GESTION DE LA DETTE

CONTEXTE ÉCONOMIQUE ET FINANCIER

La croissance a finalement ralenti en 2015 à 3,1 % selon les dernières estimations du FMI. Cela masque une nette divergence entre les pays développés qui ont légèrement accéléré de 1,8 à 1,9 % et les émergents qui ont ralenti de 4,6 à 4 % avec une nette réduction de la contribution des émergents à la croissance mondiale. La Chine a ainsi enregistré sa plus faible croissance depuis 25 ans alors que le Brésil et la Russie sont entrés en récession. L'autre fait marquant est la faiblesse du commerce mondial et la réduction de la part des échanges à l'activité mondiale. Les échanges sont ressortis en baisse de 1,6 % sur un an en volume en octobre dernier. Cela va de pair avec la baisse générale des prix des matières premières, qui ont reculé de 17 % pour retrouver les plus bas depuis 2009 et un effondrement des prix du pétrole (- 47 %) au plus bas depuis 2004. L'inflation moyenne des pays développés est ainsi ressortie proche de 0.

Dans cet environnement, l'accélération de l'économie américaine a été plus réduite qu'attendu à 2,5 % en 2015. La croissance a toutefois bien résisté, tirée par la consommation des ménages et l'immobilier résidentiel. La détente des conditions de crédit, la baisse des prix de l'énergie ainsi que la bonne tenue de l'emploi (avec une moyenne de 221 000 créations mensuelles en 2015) ont soutenu la demande des ménages. En revanche, la hausse du dollar a pesé sur les exportations ainsi que sur les marges des entreprises et la demande d'investissement. Sur la fin 2015, la production est même en recul et le taux d'utilisation des capacités de production est revenu sous la tendance de long terme. Malgré cette modération de la conjoncture industrielle, la Fed a entamé comme anticipé (mais plus tardivement) la normalisation de sa politique monétaire, justifiée par le retour du taux de chômage à 5 %. Le rythme de resserrement restera toutefois très graduel et sera conditionné à un retour de l'inflation vers la cible des 2 %.

La croissance est restée faible au Japon autour de 0,6 % cette année alors que le ralentissement de la Chine et du reste de l'Asie ainsi que la hausse du Yen face aux devises asiatiques ont freiné les exportations.

Celles-ci sont en recul de 3 % sur un an sur l'ensemble du second semestre. Malgré une politique monétaire toujours très accommodante, l'inflation est à nouveau en baisse à 0,3 % sur un an en fin d'année.

Les bonnes surprises sont venues de la zone euro où l'accélération a été plus marquée qu'attendu à 1,5 %, soit la croissance la plus élevée depuis 2011. Alors que la croissance est restée stable autour de 1,6 % en Allemagne, l'activité s'est accélérée dans l'ensemble des pays avec une nette surperformance de l'Espagne. La croissance reste toutefois faible en France et en Italie autour de 1 %. La zone a pleinement profité de la baisse de l'euro et de la baisse des prix du pétrole qui ont contribué à une hausse des exportations plus forte que celle du commerce mondial et à des surprises positives sur les résultats des entreprises. Le moteur essentiel de la croissance est la consommation des ménages alors que les politiques budgétaires ont été moins restrictives, que le taux de chômage a légèrement reculé et que les ménages ont bénéficié de la baisse du coût de l'énergie. La croissance reste fragile alors que le crédit est resté atone et que la demande d'investissement est faible en dépit de conditions de financement très favorables. Sur la fin de l'année, la production industrielle a commencé à ralentir tirée à la baisse par la production allemande, atone sur la fin de l'année.

En France, la croissance a accéléré de 0,2 à 1,1 % en 2015 tirée par la consommation des ménages alors que la contribution du commerce extérieur a été nulle. Même si le taux de chômage est resté stable, les créations d'emplois ont été positives et le pouvoir d'achat des ménages a progressé de près de 1,7 %. En revanche, l'investissement a reculé en 2015, en raison d'une baisse de la construction résidentielle et des dépenses publiques d'investissement.

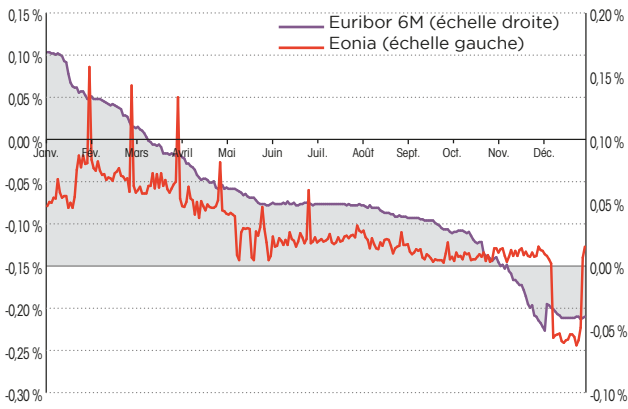
Face à la faiblesse de l'inflation (avec une inflation globale à 0 % et un sous-jacent à 0,8 %), la BCE a continué d'assouplir sa politique monétaire. Le programme d'achats d'actifs a été étendu aux souverains début 2015 puis la BCE a réduit ses taux de dépôt et étendu son programme d'achats dans le temps –au moins jusqu'à 2017– en décembre dernier. Cette politique a contribué à favoriser la convergence des taux de crédit entre les pays et à amplifier la baisse de l'euro (qui atteint 7 % en termes effectifs sur 2015). Pour autant l'impact sur l'inflation est pour l'heure quasi nul, ce qui a amené la BCE à laisser la porte ouverte à toute mesure supplémentaire d'assouplissement.

Le ralentissement des économies émergentes, conjugué à la forte baisse des prix des matières premières, ont généré une hausse de l'aversion au risque et une remontée de la volatilité sur l'ensemble des marchés risqués. La dévaluation non anticipée du yuan et la chute de la bourse chinoise durant l'été ont amplifié les sorties d'actifs des marchés émergents et la remontée des primes de risque, qui avaient été initiées par les anticipations de hausse de taux de la Fed. La chute du pétrole a provoqué une forte remontée des primes de risque sur le crédit, en premier lieu sur le secteur énergétique américain, puis par contagion sur l'ensemble du crédit à haut rendement et enfin sur le crédit européen. Parallèlement, les actions ont reculé avec une large sous-performance des marchés émergents (-17 % en \$) sur les actions américaines et européennes globalement atones sur l'année. L'Eurostoxx 50 a en effet progressé de 0,8 % en 2015, le CAC 40 de 5,8 %.

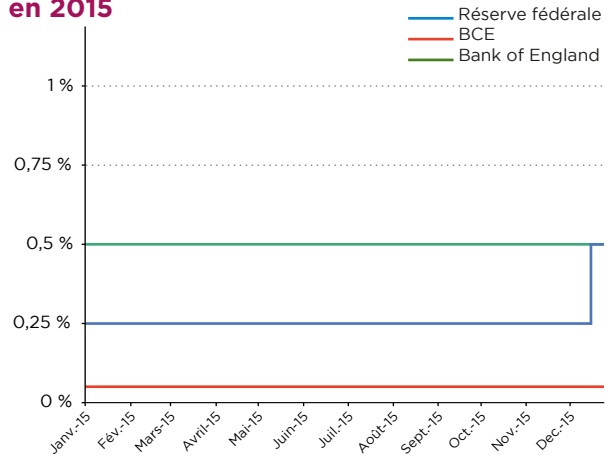
Malgré le relèvement des taux directeurs de la Fed, dans ce contexte d'aversion au risque, les taux longs américains sont restés sous les 2,50 % et sont même revenus à 2,20 % en fin d'année. Le 10 ans allemand a enregistré un plus bas historique à 0,05 % en avril 2015 lors de la mise en place du programme d'achat de la BCE pour terminer en fin d'année autour de 0,60 %. Le 10 ans français a évolué dans le sillage des taux allemands avec un plus bas à 0,34 % et un niveau de 0,90 % en fin d'année. Les achats de la BCE ont en effet contribué à soutenir la réduction des primes de risque sur le souverain européen, tendance qui s'est modérée en fin d'année avec la résurgence du risque politique, en particulier en Espagne et au Portugal.



Évolution des taux courts interbancaires en 2015



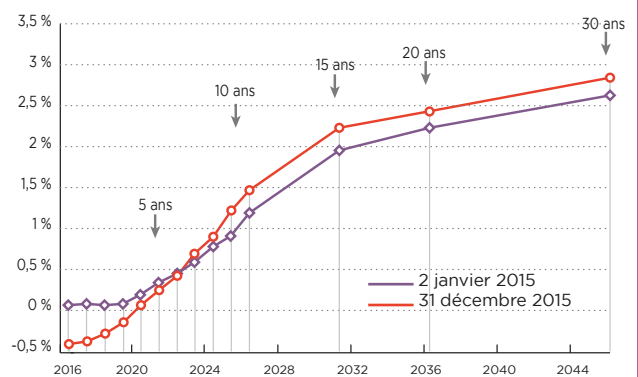
Évolution des taux directeurs en 2015



Évolution des taux de swap en 2015



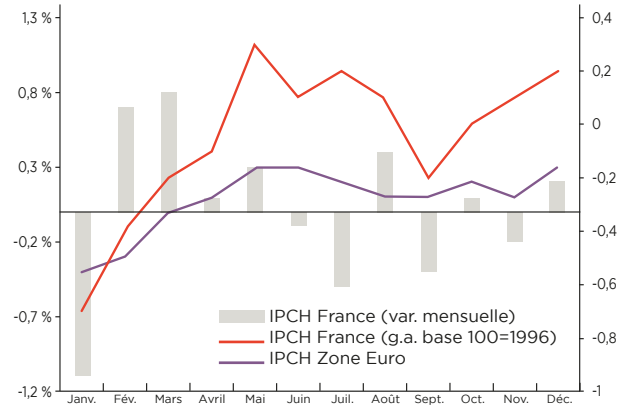
Courbe de taux des emprunts d'État français



Évolution du change EUR/USD en 2015



Évolution de l'inflation en France et en zone euro en 2015



POLITIQUE D'EMPRUNTS

Le financement des investissements autoroutiers est réalisé par la CNA essentiellement sur le marché obligataire ; par ailleurs, des accords de financement pluri-annuels ont été conclus avec la Banque européenne d'investissement pour le financement partiel de projets autoroutiers ou de programmes de travaux d'amélioration sur le réseau existant.

Afin de répondre au souhait des SCA de lisser l'échéancier de leur dette en fonction de leurs capacités de remboursement, la CNA est amenée à émettre sur des durées relativement longues. Le montant des émissions est déterminé par addition des besoins de financement de plusieurs SCA.

Le marché naturel de la CNA, compte tenu de l'activité des sociétés financées, est le marché de l'euro. Les emprunts sont lancés à destination des investisseurs professionnels sans appel public à l'épargne. Ils font l'objet de cotations en Bourse sur Euronext ; les emprunts sous format juridique international sont également cotés à Luxembourg.

Dans le but d'améliorer la liquidité sur le marché secondaire, la CNA construit des lignes de référence par le biais d'abondements successifs.

Ainsi, en 2002, la CNA a émis en une seule fois un emprunt d'un encours d'un milliard d'euros sur la maturité 2017 et a abondé la ligne 2014 portée ainsi à un milliard d'euros. En 2003, la CNA a émis

un emprunt obligataire d'un encours de 500 millions d'euros sur la maturité 2018, abondé de 450 M€ en 2004, 300 M€ en 2005, 429 M€ en 2006, 124 M€ en 2007, 133,6 M€ en 2008 et enfin 55,4 M€ en 2009 portant à 1,992 Md€ l'encours sur cette échéance. Enfin, l'emprunt obligataire émis en 2005 à hauteur de 336,26 M€ sur la maturité 2025 fait l'objet d'abondements réguliers depuis 2011 et présente aujourd'hui un encours supérieur à 800 M€.

Au total, la CNA dispose donc à ce jour de deux lignes d'un encours supérieur ou égal à un milliard d'euros.

Il résulte également de cette politique d'émission que la CNA présente une seule ligne par maturité à partir de 2016.

Il convient de préciser qu'une limite à la taille des lignes est constituée naturellement par la capacité annuelle de remboursement des sociétés financées par la CNA.

L'encours de dette obligataire est majoritairement à taux fixe. Cependant, une variabilisation d'une partie de la dette est obtenue *via* des contrats d'échanges de taux d'intérêt conclus lors de l'émission de certains emprunts.



PROGRAMME D'EMPRUNTS

Le montant des emprunts à émettre en 2015 pour le compte des sociétés concessionnaires d'autoroutes s'est élevé à 370 millions d'euros se répartissant entre :

- 325 millions d'euros levés sur le marché obligataire ;
- 45 millions d'euros sous la forme d'un prêt souscrit auprès de la Banque européenne d'investissement.

Emprunts obligataires

a / Émission d'une nouvelle ligne obligataire de 140 M€ à 15 ans

Le lancement de l'emprunt sur le marché est intervenu le 25 février 2015 assorti d'un taux de rendement de 1,125 % calculé par équivalence à 16 points de base au-dessus du taux d'interpolation de la courbe des OAT 5,50 % 2029 et 2,50 % 2030.

La direction de l'opération a été confiée à Goldman Sachs dans le cadre d'une consultation lancée le 13 février 2015.

Le prix de vente aux investisseurs correspondant au taux de rendement pour l'investisseur de 1,125 % s'établissait à 100 % du nominal avec une date de règlement fixée au 1^{er} avril 2015.

Caractéristiques de l'emprunt obligataire euro

Avril 2015 - Avril 2030

Montant : 140 000 000 €

Taux : fixe

Durée : 15 ans

Amortissement : *in fine* au pair le 1^{er} avril 2030

Cotations : Paris

Taux nominal : 1,125 %

Taux actuariel : 1,125 %

Marge par rapport à la courbe des OAT : 16 pb

Prix d'émission : 100 %

Commissions : néant

Coût émetteur : 100 %

Prix de souscription : 100 %

Date de jouissance : 1^{er} avril 2015

Date de paiement des intérêts annuels : le 1^{er} avril

Direction de l'émission : Goldman Sachs

b / Abondement de souche obligataire à 10 ans à hauteur de 85 M€

Le lancement de l'emprunt sur le marché est intervenu le 9 mars 2015 assorti d'un taux de rendement de 0,747 % calculé par équivalence à 13 points de base au-dessus du taux d'interpolation de la courbe des OAT 0,5 % 2025 et 6,00 % 2025.

La direction de l'opération a été confiée à BNP dans le cadre d'une consultation lancée le 4 mars 2015.

Le prix de vente aux investisseurs correspondant au taux de rendement pour l'investisseur de 0,747 % s'établissait à 129,582 % du nominal, avec un coupon couru de 2,73287 % à la date de règlement fixée au 7 avril 2015.

Caractéristiques de l'emprunt obligataire euro

Avril 2015 - Juillet 2025

Montant : 85 000 000 €

Taux : fixe

Durée : 10 ans et 99 jours

Amortissement : *in fine* au pair le 15 juillet 2025

Cotations : Paris

Taux nominal : 3,75 %

Taux actuariel : 0,7622 %

Marge par rapport à la courbe des OAT : 13 pb

Prix d'émission : 129,582 %

Commissions : 0,175 %

Coût émetteur : 129,407 %

Prix de souscription : 132,31487 %

dont 2,732876 % de coupon couru

Date de jouissance : 15 juillet 2014

Date de règlement : 7 avril 2015

Date de paiement des intérêts annuels : le 15 juillet

Direction de l'émission : BNP

c / Abondement de souche obligataire à 10 ans à hauteur de 100 M€

Le lancement de l'emprunt sur le marché est intervenu le 29 septembre 2015 assorti d'un taux de rendement de 1,165 % calculé par équivalence à 24 points de base au-dessus du taux d'interpolation de la courbe des OAT 0,5 % 2025 et 6,00 % 2025.

La direction de l'opération a été confiée à JPMorgan dans le cadre d'une consultation lancée le 23 septembre 2015.

Le prix de vente aux investisseurs correspondant au taux de rendement pour l'investisseur de 1,165 % s'établissait à 123,776 % du nominal, avec un coupon couru de 1,1578 % à la date de règlement fixée au 5 novembre 2015.

Caractéristiques de l'emprunt obligataire euro

Novembre 2015 - Juillet 2025

Montant : 100 000 000 €

Taux : fixe

Durée : 9 ans et 253 jours

Amortissement : *in fine* au pair le 15 juillet 2025

Cotations : Paris

Taux nominal : 3,75 %

Taux actuariel : 1,165 %

Marge par rapport à la courbe des OAT : 24 pb

Prix d'émission : 123,776 %

Commissions et frais : 0,451 %

Coût émetteur : 123,325 %

Prix de souscription : 124,9338 %

dont 1,1578 % de coupon couru

Date de jouissance : 15 juillet 2015

Date de règlement : 5 novembre 2015

Date de paiement des intérêts annuels : le 15 juillet

Direction de l'émission : JP Morgan

Emprunt auprès de la BEI

Le 5 août 2015, en accord avec la société bénéficiaire, la CNA a sollicité un troisième tirage de 45 M€ en date de versement du 20/08 sur la ligne de financement souscrite auprès de la BEI le 8 avril 2013 ; ce prêt a été conclu aux conditions suivantes :

- Durée totale: 12 ans
- Remboursement : *in fine*
- Périodicité : semestrielle
- Taux : 0,3 % révisable le 20/08/2018
- L'enveloppe souscrite le 8 avril 2013 est consommée à hauteur de 90 M€ à fin 2015.

Les prêts consentis par la CNA aux sociétés d'économie mixte concessionnaires d'autoroutes sont assortis des mêmes conditions et des mêmes échéances que les emprunts CNA qui les ont financés. Le tableau ci-dessous précise le détail des prêts par société et par nature des ressources.

EMPRUNTS 2015	ATMB	SFTRF	TOTAL
Obligataire	-	325	325
Contractuel BEI	-	45	45
TOTAL	-	370	370

En millions d'euros

GESTION DE LA DETTE

Suite au remboursement anticipé par une société concessionnaire de prêts à sous-jacent obligataire à hauteur de 512 M€ en capital, la CNA a procédé au placement de la soulte perçue afin de faire face aux échéances des emprunts obligataires jusqu'à leur terme.

Au 31 décembre 2015, la dette de la CNA s'élevait à 5,998 milliards d'euros (en valeur actualisée) avec un taux moyen pondéré de 4,59 % et une durée moyenne de 3,18 ans contre respectivement 7,647 milliards d'euros, 4,87 % et 2,96 ans au 31 décembre 2014.

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

- 84,22 % à taux fixe ;
- 3,38 % à taux révisable (tous les 4, 5 ou 6 ans) ;
- 0,28 % à taux variable (indexation sur le TAG ou l'EURIBOR) ;
- 12,12 % indexée sur l'inflation.



4

ÉLÉMENTS FINANCIERS 2015

BILAN AU 31/12/2015	28
COMPTE DE RÉSULTAT AU 31/12/2015.....	30
ANNEXE AU 31/12/2015	32
LES EMPRUNTS AU 31/12/2015.....	34
LES PRÊTS.....	39
MONTANT DES BILANS AU 31/12/2015.....	41

BILAN

AU 31 DÉCEMBRE 2015

ACTIF (EN EUROS)	RÉF. NOTE	MONTANT 31/12/2015	MONTANT 31/12/2014	MONTANT 31/12/2013
ACTIF IMMOBILISÉ				
IMMOBILISATIONS FINANCIÈRES	3.1	6 183 904 126,44	7 869 683 927,86	9 354 530 944,42
Prêts directs aux sociétés concessionnaires d'autoroutes		5 998 466 721,62	7 646 785 402,03	9 090 907 929,89
Intérêts courus		185 437 404,82	222 898 525,83	263 623 014,53
	Total I	6 183 904 126,44	7 869 683 927,86	9 354 530 944,42
ACTIF CIRCULANT				
CRÉANCES D'EXPLOITATION		688 737,48	2 316 716,42	2 354 116,37
Créances clients et comptes rattachés	3.2	688 737,48	2 316 716,42	2 354 116,37
DISPONIBILITÉS		588 875 921,52	1 370 851,86	1 224 355,51
Comptes courant et à terme à la Caisse des Dépôts		588 875 921,52	1 298 488,37	1 223 730,08
Intérêts à recevoir			72 363,49	625,43
	Total II	589 564 659,00	3 687 568,28	3 578 471,88
ÉCARTS D'ACTIF	3.3	126 558 000,00	126 162 000,00	123 432 000,00
Écarts sur dettes indexées		126 558 000,00	126 162 000,00	123 432 000,00
	Total III	126 558 000,00	126 162 000,00	123 432 000,00
TOTAL GÉNÉRAL (I + II + III)		6 900 026 785,44	7 999 533 496,14	9 481 541 416,30

PASSIF (EN EUROS)	RÉF. NOTE	MONTANT 31/12/2015	MONTANT 31/12/2014	MONTANT 31/12/2013
DETTES				
DETTES FINANCIÈRES	3.4	6 183 904 126,44	7 869 683 927,86	9 354 530 944,42
Emprunts obligataires		4 686 888 911,75	5 061 492 911,75	6 013 762 911,75
Intérêts courus		144 719 227,84	148 243 530,47	174 595 461,98
Emprunts contractuels		1 311 577 809,87	2 585 292 490,28	3 077 145 018,14
Intérêts courus		40 718 176,98	74 654 995,36	89 027 552,55
	Total I	6 183 904 126,44	7 869 683 927,86	9 354 530 944,42
DETTES D'EXPLOITATION				
DETTES D'EXPLOITATION	3.5	589 564 659,00	3 687 568,28	3 578 471,88
Dettes fournisseurs et comptes rattachés			72 363,49	625,43
Autres dettes		589 564 659,00	3 615 204,79	3 577 846,45
	Total II	589 564 659,00	3 687 568,28	3 578 471,88
ÉCARTS DE PASSIF				
ÉCARTS DE PASSIF	3.6	126 558 000,00	126 162 000,00	123 432 000,00
Écarts sur créances indexées		126 558 000,00	126 162 000,00	123 432 000,00
	Total III	126 558 000,00	126 162 000,00	123 432 000,00
TOTAL GÉNÉRAL (I + II + III)		6 900 026 785,44	7 999 533 496,14	9 481 541 416,30

Engagements hors bilan

OPÉRATION D'ÉCHANGE D'EMPRUNTS	RÉF. NOTE	MONTANT 31/12/2015	MONTANT 31/12/2014	MONTANT 31/12/2013
DE TAUX D'INTÉRÊT				
	4.			
Euros à recevoir (contre euros à livrer)			150 000 000,00	150 000 000,00
Euros à livrer (contre euros à recevoir)			150 000 000,00	150 000 000,00

La référence note renvoie au paragraphe de l'annexe.

COMPTE DE RÉSULTAT AU 31 DÉCEMBRE 2015

CHARGES (EN EUROS)	RÉF. NOTE	MONTANT 31/12/2015	MONTANT 31/12/2014	MONTANT 31/12/2013
CHARGES D'EXPLOITATION				
AUTRES ACHATS ET CHARGES EXTERNES		2 285 355,11	1 685 325,76	2 091 926,04
Rénumérations intermédiaires	5.1	599 750,00	118 800,00	257 250,00
Annonces, études et réalisations publicitaires		12 480,00	13 798,00	21 352,10
Commissions de paiement de service financier	5.2	20 000,00	-	151 811,25
Remboursement à la CDC des frais de gestion	5.3	1 354 678,28	1 397 212,43	1 462 042,20
Prestations extérieures		298 446,83	155 515,33	199 470,49
	Total I	2 285 355,11	1 685 325,76	2 091 926,04
CHARGES FINANCIÈRES				
AUTRES CHARGES FINANCIÈRES		387 241 234,40	413 513 845,89	483 773 312,55
Intérêts des emprunts et avances		331 055 178,11	398 569 260,58	457 678 117,68
Versement des produits financiers aux SCA	5.4	56 186 056,29	14 944 585,31	26 095 194,87
	Total II	387 241 234,40	413 513 845,89	483 773 312,55
CHARGES EXCEPTIONNELLES				
Autres charges exceptionnelles		-	-	213,90
	Total III	-	-	213,90
TOTAL GÉNÉRAL (I + II + III)		389 526 589,51	415 199 171,65	485 865 452,49

PRODUITS (EN EUROS)	RÉF. NOTE	MONTANT 31/12/2015	MONTANT 31/12/2014	MONTANT 31/12/2013
PRODUITS D'EXPLOITATION				
PARTICIPATION DES SCA	5.5	2 265 355,11	1 685 325,76	2 091 926,04
- aux frais d'émission d'emprunts		785 653,63	169 654,13	515 158,51
- aux frais de gestion		1 479 701,48	1 515 671,63	1 576 767,53
- aux frais de service financier		20 000,00		
	Total I	2 285 355,11	1 685 325,76	2 091 926,04
PRODUITS FINANCIERS				
INTÉRÊTS ET PRODUITS		331 055 178,11	398 641 624,07	457 678 743,11
Intérêts sur prêts		331 055 178,11	398 569 260,58	457 678 117,68
Intérêts bancaires			72 363,49	625,43
AUTRES PRODUITS FINANCIERS		56 186 056,29	14 872 221,82	26 094 569,44
Produits financiers divers		56 186 056,29	14 872 221,82	26 094 569,44
	Total II	387 241 234,40	413 513 845,89	483 773 312,55
PRODUITS EXCEPTIONNELS				
Autres produits exceptionnels		-	-	213,90
	Total III	-	-	213,90
TOTAL GÉNÉRAL (I + II + III)		389 526 589,51	415 199 171,65	485 865 452,49

La référence note renvoie au paragraphe de l'annexe.

ANNEXE AU 31 DÉCEMBRE 2015

1. Cadre juridique

La CNA est un établissement public national à caractère administratif doté de la personnalité morale et de l'autonomie financière.

Elle est assujettie aux principes généraux de la comptabilité publique, est dotée d'un agent comptable et, conformément aux dispositions du décret de création, sa gestion administrative est assurée par la Caisse des dépôts sous le contrôle du Conseil d'administration de la CNA.

2. Principes comptables généraux

Les états financiers sont présentés conformément à l'instruction générale M-91 relative à la comptabilité des établissements publics nationaux à caractère administratif.

Les principes comptables appliqués sont :

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

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

3. Méthodes appliquées aux principaux postes du bilan

ACTIF

3.1. Immobilisations financières

Le montant qui figure au bilan correspond aux prêts effectivement versés.

Les intérêts courus sont rattachés aux comptes de prêts pour leur montant couru et non échu calculé *prorata temporis*.

Chaque prêt est comptabilisé pour sa valeur brute, les commissions, primes et frais étant répercutés simultanément sur les SCA.

3.2. Créances Clients

Ce poste retrace principalement les résultats sur intérêts courus des opérations d'échanges d'emprunts à répercuter sur les SCA.

3.3. Écarts d'actif

Ce poste enregistre la perte sur indexation pour les emprunts obligataires indexés.

Du fait de la transparence de la CNA vis-à-vis des SCA, il n'est pas constitué au passif de provisions pour cette rubrique.

PASSIF

3.4. Dettes financières

Les emprunts sont enregistrés pour leur valeur de remboursement. Les intérêts courus des emprunts obligataires et contractuels sont calculés *prorata temporis*.

3.5. Dettes d'exploitation

Les dettes d'exploitation correspondent aux avances de trésorerie des SCA, à la répercussion sur ces dernières des résultats sur intérêts courus des opérations d'échanges d'emprunts et aux intérêts du compte des disponibilités courantes à reverser aux SCA.

3.6. Écarts de passif

Ce poste enregistre l'incidence sur les prêts aux SCA de l'indexation pour les emprunts obligataires indexés.

4. Engagements hors bilan

Opérations d'échanges d'emprunts

Elles concernent des opérations d'échange de taux d'intérêts à caractère de couverture.

Pour ces opérations, seuls les montants nominaux sont enregistrés lors de l'initiation des échanges.

5. Principaux commentaires sur le compte de résultat

CHARGES

5.1. Rémunérations d'intermédiaires

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

5.2. Commissions de paiement de service financier

Elles sont destinées à régler aux teneurs de comptes-titres et aux intermédiaires financiers les commissions de service financier des emprunts obligataires relatives aux coupons échus et aux obligations amorties.

5.3. Remboursement à la CDC des frais de gestion

Ces frais représentent les prestations facturées par la Caisse des dépôts au titre de son concours à la gestion administrative, comptable et financière de l'établissement.

5.4. Versement des produits financiers aux SCA

Du fait de la transparence de la CNA vis-à-vis des SCA, l'établissement reverse à ces dernières les intérêts des fonds placés à la CDC et les produits financiers divers.

PRODUITS

5.5. Participation des SCA

Les sociétés d'autoroutes participent au remboursement à la CNA de l'ensemble des charges d'exploitation et financières. Le résultat de l'exercice est par conséquent systématiquement égal à zéro.



LES EMPRUNTS AU 31 DÉCEMBRE 2015

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								
	3,75 %							
FR0010212613	2005-2025 828,26 M EUR	15/07/2005	15/07/2025	FR	3,75	828 263 911,75	828 263 911,75	EUR

* FR : PARIS / LU : LUXEMBOURG

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	7 000 000,00	EUR
	4,87 %						
	2004-2027 80,65 M EUR APRR	14/06/2004	01/07/2027	4,87	80 650 000,00	57 146 783,91	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								
	CNAi 3,90 %							
FR0000486706	2001-2016 600 M EUR	25/07/2001	25/07/2016	FR - LU	4,72	726 558 000,00	726 558 000,00	EUR
	5,25 %							
FR0000488017	2002-2017 1 000 M EUR	30/01/2002	30/01/2017	FR - LU	5,25	1 000 000 000,00	1 000 000 000,00	EUR
	4,50 %							
FR0000473217	2003-2018 1 992,06 M EUR	28/03/2003	28/03/2018	FR - LU	4,50	1 992 067 000,00	1 992 067 000,00	EUR
	1,125 %							
FR0012591832	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 OBLIGATAIRES NON GARANTIS PAR L'ÉTAT							
20 347	5,48 % 2001-2016 13,5 M EUR SAPN	05/09/2001	05/09/2016	5,48	13 500 000,00	13 500 000,00	EUR
21 200	5,51 % 2001-2016 30 M EUR ATMB	10/09/2001	10/09/2016	5,51	30 000 000,00	10 000 000,00	EUR
21 288	5,12 % 2001-2016 56 M EUR SANEF	21/11/2001	21/11/2016	5,12	56 000 000,00	56 000 000,00	EUR
21 285	5,13 % 2001-2016 22 M EUR ASF	21/11/2001	21/11/2016	5,13	22 000 000,00	22 000 000,00	EUR
21 286	5,13 % 2001-2016 29 M EUR ASF	21/11/2001	21/11/2016	5,13	29 000 000,00	29 000 000,00	EUR
21 287	5,13 % 2001-2016 24 M EUR ASF	21/11/2001	21/11/2016	5,13	24 000 000,00	24 000 000,00	EUR
20 347	5,07 % 2001-2016 77 M EUR ASF	23/11/2001	23/11/2016	5,07	77 000 000,00	77 000 000,00	EUR
21 200	5,03 % 2001-2016 11 M EUR ATMB	23/11/2001	23/11/2016	5,03	11 000 000,00	3 666 666,66	EUR
21 505	6,15 % 2002-2017 412,61 M EUR ASF	05/04/2002	05/04/2017	6,15	412 613 235,32	275 075 490,21	EUR
21 507	6,56 % 2002-2016 459,11 M EUR SANEF	05/04/2002	05/04/2016	6,56	459 105 642,56	153 035 214,18	EUR
21 508	6,68 % 2002-2016 186,36 M EUR SAPN	05/04/2002	05/04/2016	6,68	186 357 825,30	62 119 275,10	EUR
21 509	6,35 % 2002-2017 453,55 M EUR APRR	05/04/2002	05/04/2017	6,35	453 551 569,71	302 367 713,14	EUR
21 200	3,80 % 2002-2017 19 M EUR ATMB	16/10/2002	16/10/2017	2,22	19 000 000,00	12 666 666,67	EUR
21 821	EURIBOR 2002-2017 17 M EUR SANEF	16/12/2002	15/12/2017	0,08	17 000 000,00	17 000 000,00	EUR
21 775	3,48 % 2003-2018 10 M EUR SAPN	12/11/2003	12/11/2018	0,52	10 000 000,00	10 000 000,00	EUR
21 775	3,48 % 2003-2018 20 M EUR SANEF	12/11/2003	12/11/2018	0,52	20 000 000,00	20 000 000,00	EUR
22 268	3,48 % 2003-2018 70 M EUR SANEF	12/11/2003	12/11/2018	0,52	70 000 000,00	70 000 000,00	EUR
82 544	0,523 % 2013-2025 20 M EUR SFTRF	13/05/2013	13/05/2025	0,52	20 000 000,00	20 000 000,00	EUR
82 544	0,479 % 2014-2025 25 M EUR SFTRF	26/06/2014	26/06/2026	0,48	25 000 000,00	25 000 000,00	EUR
82 544	0,30 % 2015-2027 45 M EUR SFTRF	20/08/2015	20/08/2027	0,30	45 000 000,00	45 000 000,00	EUR

Récapitulatif de l'encours des emprunts au 31 décembre 2015

TYPE D'EMPRUNTS	TYPE DE TAUX	TOTAL
EMPRUNTS OBLIGATAIRES		4 686 888 911,75
Taux fixe	3 960 330 911,75	
Indexe sur l'inflation*	726 558 000,00	
TOTAL EMPRUNTS OBLIGATAIRES	4 686 888 911,75	4 686 888 911,75
EMPRUNTS CONTRACTUELS		
EMPRUNTS AUPRÈS DE LA CDC-DFE		64 146 783,91
Taux fixe	64 146 783,91	
EMPRUNTS AUPRÈS DE LA BEI		1 247 431 025,96
Taux fixe	1 027 764 359,29	
Taux révisable	202 666 666,67	
Taux variable	17 000 000,00	
TOTAL EMPRUNTS CONTRACTUELS	1 311 577 809,87	1 311 577 809,87
TOTAL GÉNÉRAL	5 998 466 721,62	5 998 466 721,62

* La valorisation est réalisée sur la base du dernier coefficient d'indexation connu pour l'emprunt CNAI.

Résultat des opérations d'échanges de taux d'intérêts

(en euros)

LIBELLÉ	2013	2014	2015
Charges	-	-	-
Produits	7 425 552,87	8 556 471,82	7 265 356,29
RÉSULTAT	7 425 552,87	8 556 471,82	7 265 356,29

Synthèse des mouvements de l'exercice 2015

(en millions d'euros)

	AU 31/12/2014			OPÉRATIONS DE L'EXERCICE			AU 31/12/2015		
	Solde historique	Écarts de conversion	Valeur bilan (A + B)	Réalizations	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	4 935	-	4 935	325	700	-375	127	-	4 687
Emprunts contractuels	2 585	-	2 585	45	1 319	-1 274	-	-	1 311
TOTAL GÉNÉRAL	7 520	-	7 520	370	2 019	-1 649	127	-	5 998

Opérations d'échanges de taux d'intérêts (hors bilan)

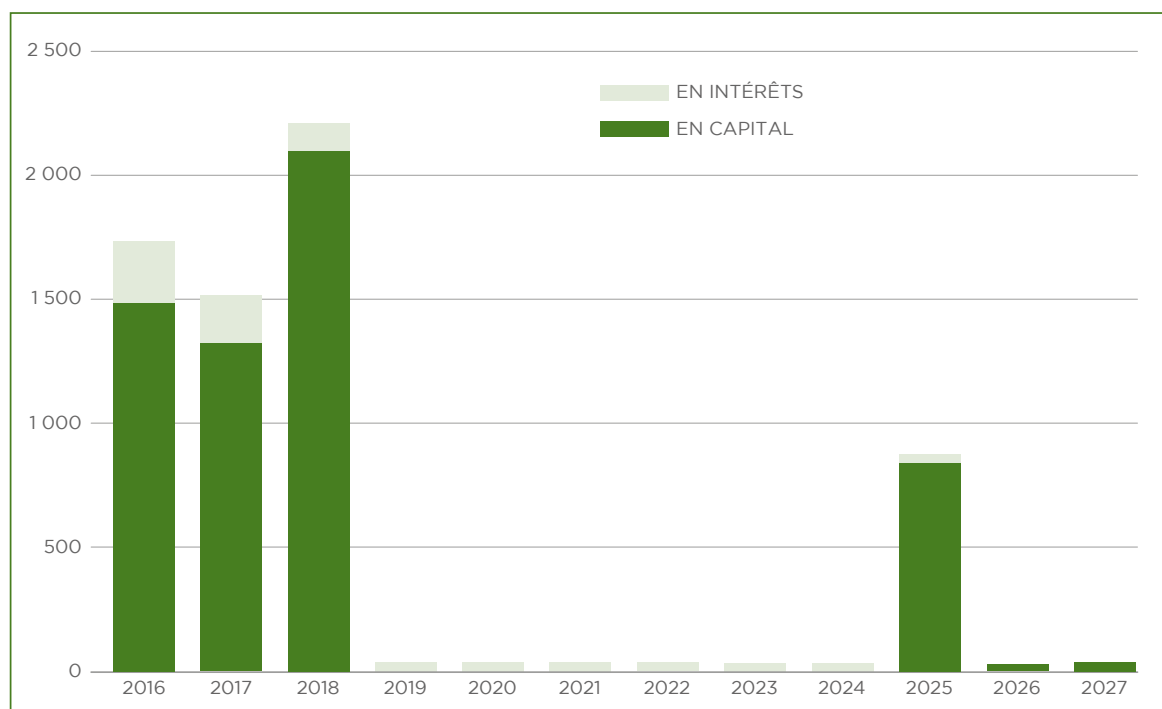
(en millions d'euros)

	AU 31/12/2014			OPÉRATIONS DE L'EXERCICE			AU 31/12/2015		
	Solde historique	Écarts de conversion	Valeur bilan (A + B)	Réalizations	Amortissements	Net annuel (D-E)	Indexations	Écarts de conversion	Valeur bilan (A+F+G+H)
	A	B	C	D	E	F	G	H	I
Euros à recevoir (contre euros à livrer)	150	-	150	-	150	-150	-	-	0
Euros à livrer (contre euros à recevoir)	150	-	150	-	150	-150	-	-	0

Échelonnement de la dette au 31 décembre 2015
(en millions d'euros)

ANNÉE	EN CAPITAL	EN INTÉRÊTS
2016	1 476	270
2017	1 317	197
2018	2 097	126
2019	5	35
2020	5	35
2021	6	35
2022	6	35
2023	5	34
2024	5	34
2025	854	33
2026	31	2
2027	51	2
2028	0	2
2029	0	2
2030	140	2
TOTAL	5 998	844

La valorisation est réalisée sur la base du dernier coefficient d'indexation connu pour l'emprunt CNAi.

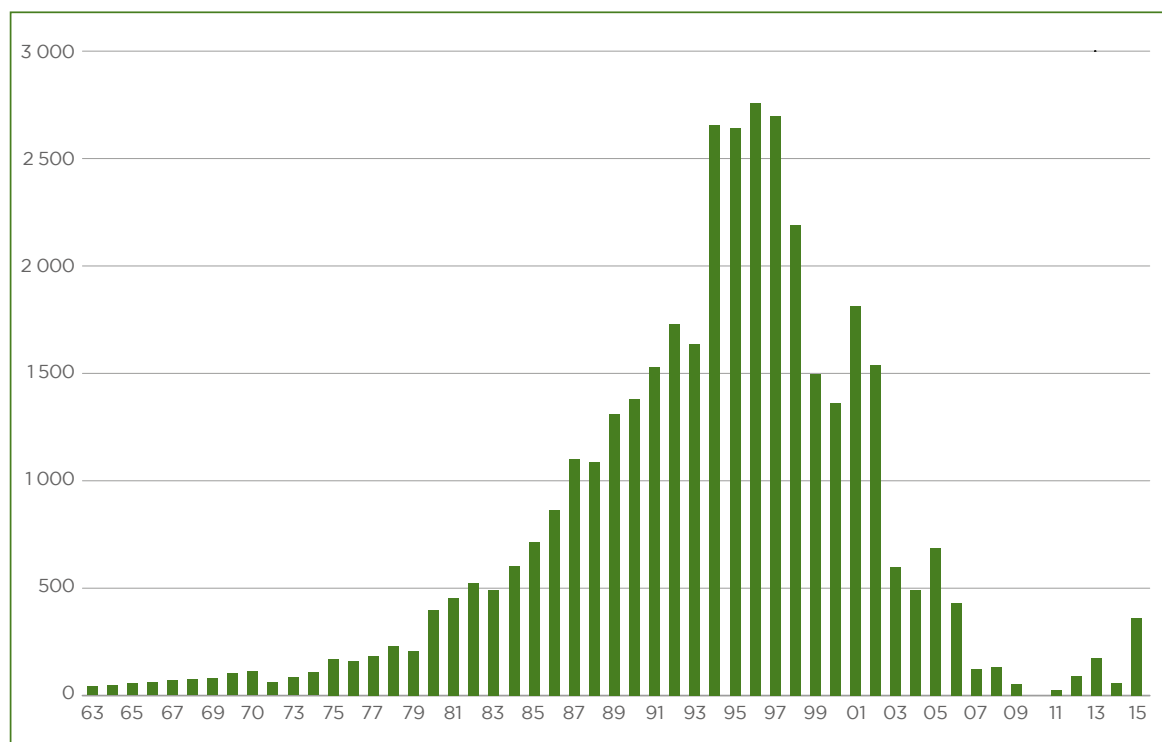


LES PRÊTS

Prêts versés aux sociétés concessionnaires d'autoroutes depuis l'origine

ANNÉE	APRR	AREA	ASF	ATMB	ESCOTA	SANEF	SAPN	SFTRF	TOTAL
1963	19	-	10	-	-	5	4	-	38
1964	10	-	14	-	-	18	3	-	45
1965	13	-	17	-	-	22	-	-	52
1966	21	-	22	-	-	13	3	-	59
1967	15	-	30	-	8	11	4	-	68
1968	26	-	25	-	6	6	8	-	71
1969	38	-	17	-	6	9	7	-	77
1970	32	-	29	-	18	1	18	-	98
1971	6	-	38	-	34	22	10	-	110
1972	2	-	15	-	35	1	4	-	57
1973	-	-	43	-	28	4	8	-	83
1974	7	-	34	-	48	7	8	-	104
1975	13	-	59	-	63	26	8	-	169
1976	-	-	49	-	51	44	18	-	162
1977	22	-	74	-	34	45	8	-	183
1978	38	-	131	-	20	42	1	-	232
1979	39	-	150	-	13	4	-	-	206
1980	74	-	251	-	38	36	1	-	400
1981	74	-	272	-	29	75	3	-	453
1982	147	-	206	-	60	111	2	-	526
1983	233	-	73	-	67	107	9	-	489
1984	291	-	122	-	107	74	11	-	605
1985	260	17	166	-	107	146	19	-	715
1986	381	19	193	-	123	126	20	-	862
1987	403	120	210	-	117	222	30	-	1 102
1988	318	62	361	-	186	158	1	-	1 086
1989	379	156	421	-	249	105	-	-	1 310
1990	316	253	408	-	214	187	-	-	1 378
1991	406	299	400	-	175	250	-	-	1 530
1992	479	159	458	-	136	375	122	-	1 729
1993	500	59	366	-	115	336	236	25	1 637
1994	950	81	560	-	125	540	313	87	2 656
1995	627	92	711	58	127	375	434	220	2 644
1996	576	75	747	42	150	449	363	356	2 758
1997	731	98	705	56	151	315	270	372	2 698
1998	707	103	618	15	161	205	136	243	2 188
1999	397	74	686	-	89	34	83	135	1 498
2000	295	25	664	42	75	140	31	91	1 363
2001	347	32	1 162	121	35	103	13	-	1 813
2002	309	11	796	79	36	274	32	-	1 537
2003	300	-	-	50	-	220	30	-	600
2004	43	-	450	-	-	-	-	-	493
2005	38	-	300	12	-	-	-	336	686
2006	210	85	-	-	-	90	44	-	429
2007	7	17	-	-	-	75	25	-	124
2008	91	-	-	-	-	21	22	-	134
2009	-	-	-	-	-	55	-	-	55
2010	-	-	-	-	-	-	-	-	0
2011	-	-	-	-	-	-	-	25	25
2012	-	-	-	-	-	-	-	90	90
2013	-	-	-	-	-	-	-	167	167
2014	-	-	-	-	-	-	-	70	70
2015	-	-	-	-	-	-	-	370	370

Évolution des prêts versés aux sociétés concessionnaires d'autoroutes depuis l'origine
(en millions d'euros)



Répartition de l'encours des prêts en valeur historique par SCA
(en millions d'euros)

SCA	31/12/2013		31/12/2014		31/12/2015	
	MONTANT	%	MONTANT	%	MONTANT	%
APRR	2 129	23,74 %	1 838	24,44 %	1 424	24,25 %
AREA	197	2,20 %	123	1,64 %	113	1,92 %
ASF	3 270	36,46 %	2 660	35,37 %	2 017	34,35 %
ATMB	194	2,16 %	163	2,17 %	102	1,74 %
ESCOTA	151	1,68 %	84	1,12 %	36	0,61 %
SANEF	1 392	15,52 %	1 205	16,02 %	524	8,92 %
SAPN	451	5,03 %	306	4,07 %	86	1,46 %
SFTRF	1 184	13,21 %	1 142	15,17 %	1 058	18,02 %
NON AFFECTÉ	0	0,00 %	0	0,00 %	512	8,73 %
TOTAL	8 968	100,00 %	7 521	100,00 %	5 872	100,00 %

0,65

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

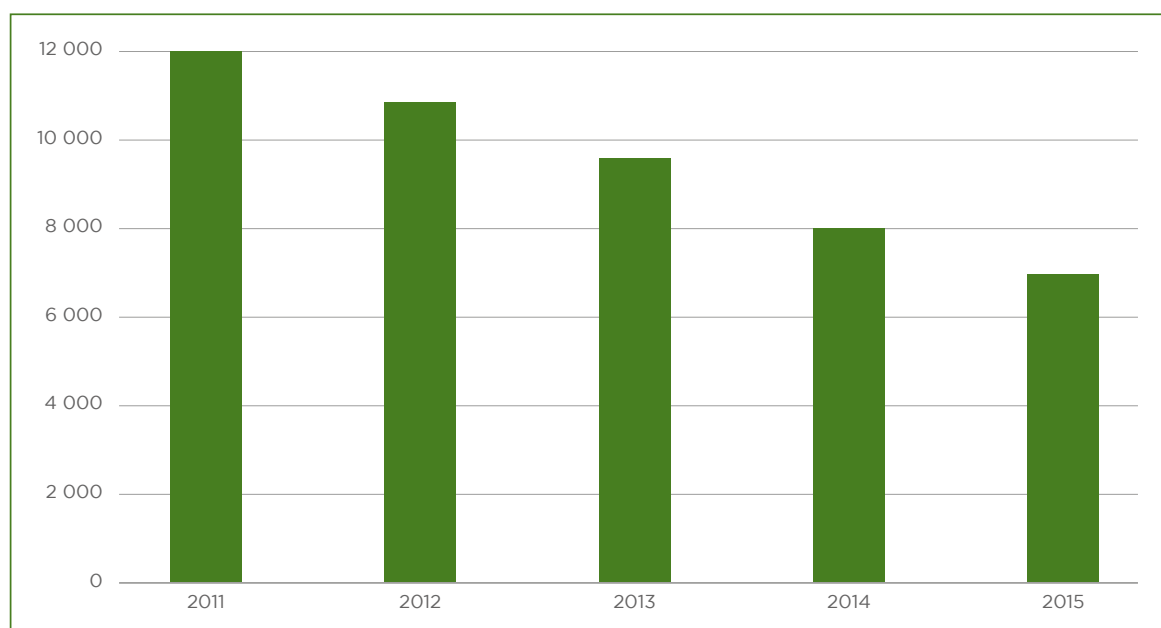
SOLDE HISTORIQUE (A)	7 521
+ Indexation	126
SOLDE AU 31/12/2014 (A+B-C+D)	7 647
+ Versements (B)	370
- Amortissements (C)	-2 019
+ Indexation (D)	126
SOLDE AU 31/12/2015 (A+B-C+D)	5 998

MONTANT DES BILANS AU 31 DÉCEMBRE 2015

(en millions d'euros)

	2011	2012	2013	2014	2015
MONTANT	12 000	10 756	9 482	8 000	6 900
POURCENTAGE*	-13,13	-10,37	-11,84	-15,63	-13,75

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



55

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

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

Article R*. 122-14

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

Article R*. 122-15

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

ARRÊTÉ DU 13 MARS 2014 PORTANT NOMINATION À LA PRÉSIDENTE ET À LA VICE-PRÉSIDENTE DU CONSEIL D'ADMINISTRATION DE LA CAISSE NATIONALE DES AUTOROUTES

NOR : TRAT1402934A

Par arrêté du ministre de l'Économie et des Finances et du ministre délégué auprès du ministre de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie, chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche, en date du 13 mars 2014 :

M. Christophe Saintillan est nommé président du Conseil d'administration de la Caisse nationale des autoroutes,
M. François Champarnaud est nommé vice-président du Conseil d'administration de la Caisse nationale des autoroutes.

LE RÉSEAU AUTOROUTIER CONCÉDÉ



LE CONSEIL D'ADMINISTRATION
DE LA CAISSE NATIONALE DES AUTOROUTES
A APPROUVÉ LE RAPPORT D'ACTIVITÉ
ET LES ÉLÉMENTS FINANCIERS DE L'ANNÉE 2015
DANS SA SÉANCE DU 23 FÉVRIER 2016

CRÉDITS PHOTOS

Couverture > APRR : Christophe Huret - L'autoroute Liane A41 Nord entre Annecy et Genève
Intérieur > APRR : La France vue du ciel Isère, Christophe Camus, Christophe Huret, Benoît Michou,
Véronique Paul, Mathieu Payan, Léonard de Serres, Jean-Marc Schwartz

CRÉATION/RÉALISATION
www.kazoar.fr



Caisse nationale des autoroutes

/ ÉTABLISSEMENT PUBLIC GÉRÉ PAR LA CAISSE DES DÉPÔTS

Siège social : 56, rue de Lille - 75007 Paris

N° SIREN : 180020034 - APE : 6492Z

Siège administratif : 15, quai Anatole France - 75356 Paris 07 SP

Téléphone : 01 58 50 83 87 - Télécopie : 01 58 50 05 66

Courriel : CNA@caissedesdepots.fr

/ SITE INTERNET : cna-autoroutes.fr