

Autoroutes du Sud de la France

Journée Analystes



Cette présentation contient des informations et déclarations de nature prospective basées sur les objectifs et prévisions à ce jour de la direction du Groupe.

Ces informations et déclarations de nature prospective sont inévitablement soumises à un certain nombre de facteurs de risque et d'incertitude importants, décrits dans notre document de référence déposé auprès de l'Autorité des Marchés Financiers, qui, parmi d'autres, font que les résultats finalement obtenus pourront différer de ces objectifs ou prévisions.

Ces informations de nature prospective n'ont de valeur qu'au jour de leur formulation et VINCI n'assume aucune obligation de mise à jour ou de révision de celles-ci, que ce soit en raison de nouvelles informations qui seraient à sa disposition, de nouveaux événements ou pour toute autre raison, sous réserve de la réglementation applicable.

Liste des intervenants

Christian LABEYRIE

Directeur général adjoint de VINCI
Directeur financier de VINCI

Jacques TAVERNIER

Directeur général délégué de VINCI
Directeur général de VINCI Concessions
Président-directeur général d'ASF

Patrick PRIAM

Directeur financier d'ASF

Pierre ANJOLRAS

Directeur général délégué d'ASF

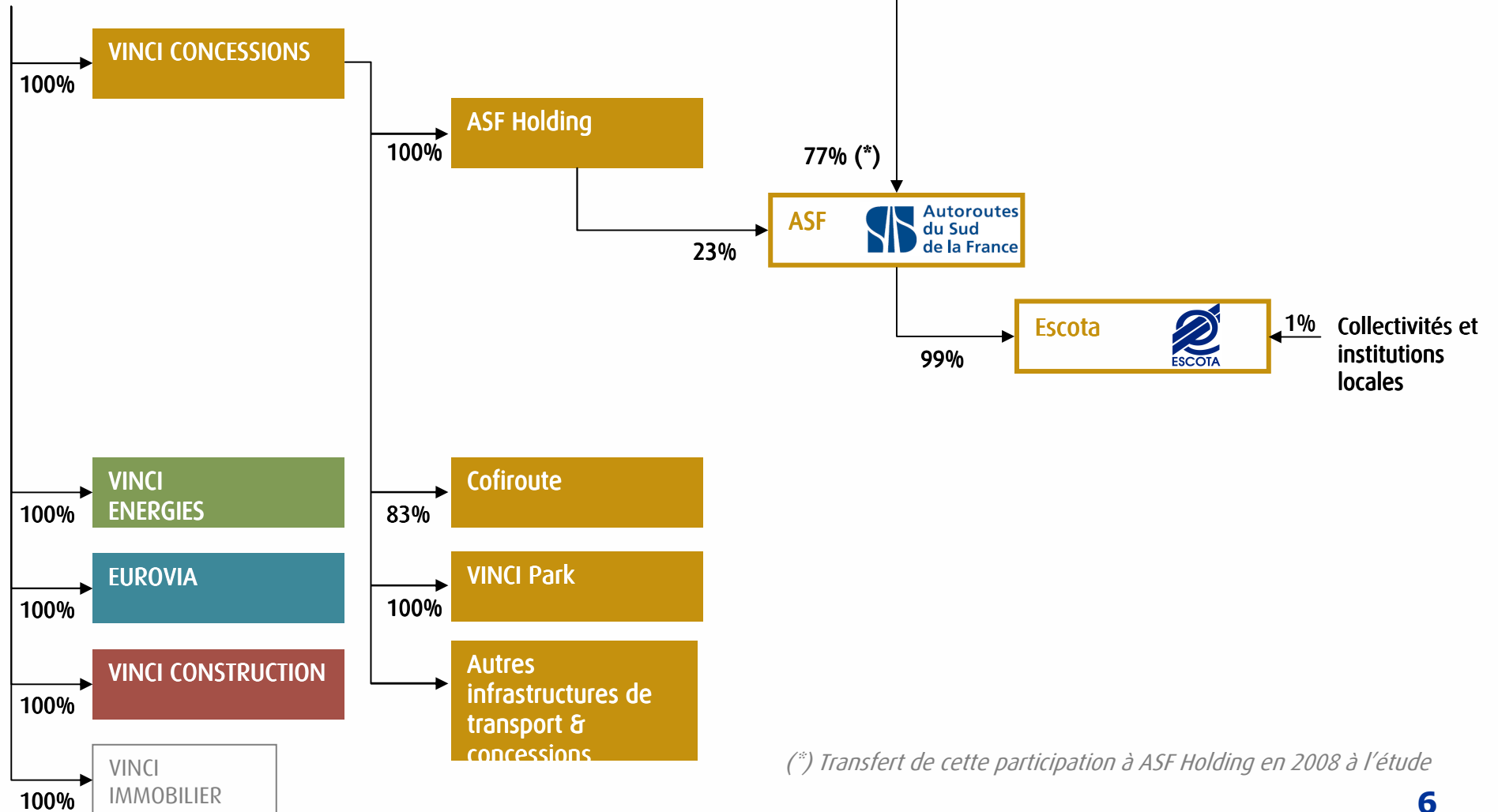
1. Présentation générale	➤ Page 5
2. Cadre contractuel général	➤ Page 12
3. Contrats de plan 2007–2011	➤ Page 17
4. Données financières	➤ Page 30
5. Performance opérationnelle	➤ Page 44
6. Perspectives 2007	➤ Page 54
7. Valorisation	➤ Page 56
Conclusion	➤ Page 62
Annexes	➤ Page 65

1. Présentation générale

Organigramme juridique

Juillet 2007

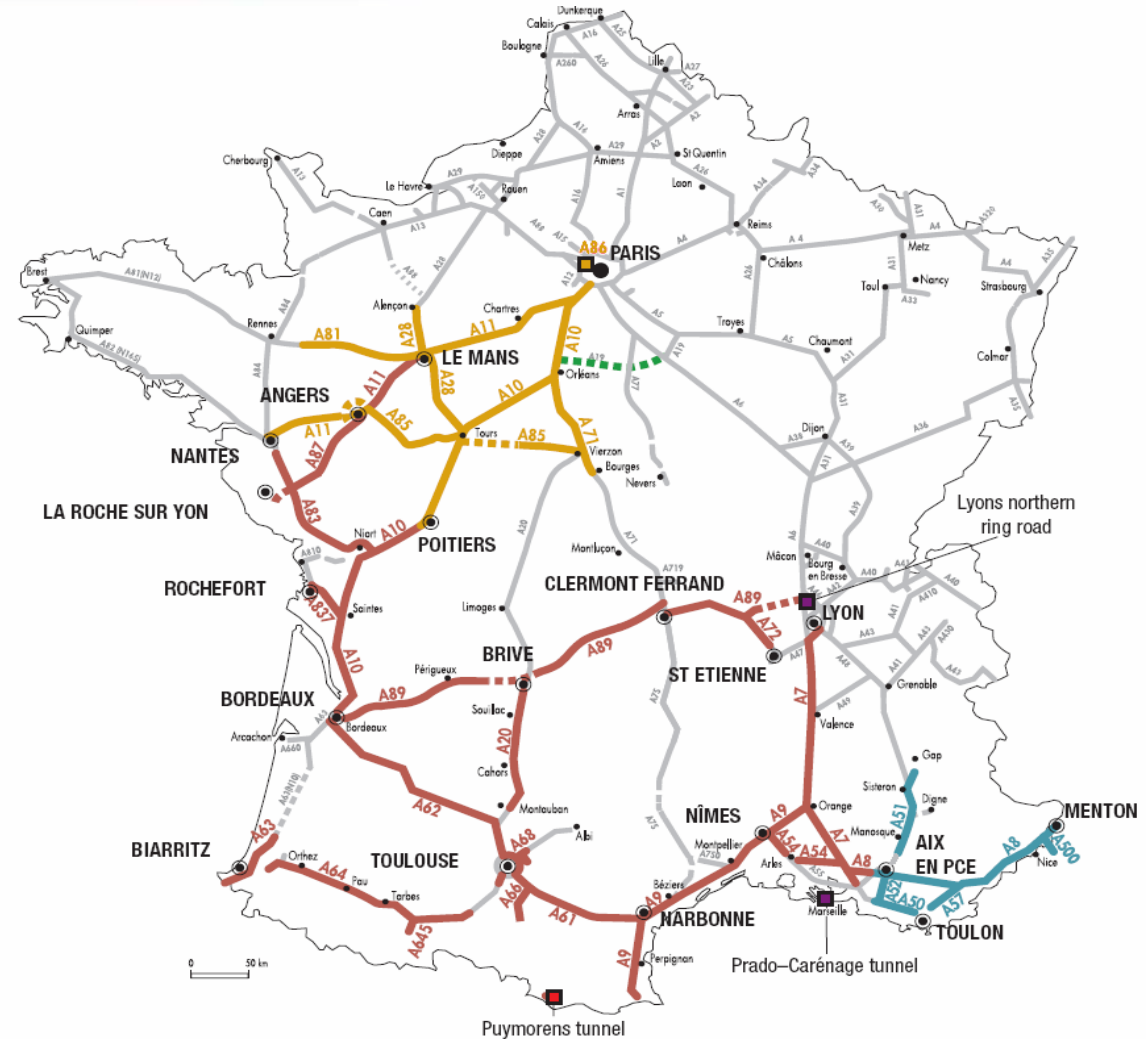
VINCI



(*) Transfert de cette participation à ASF Holding en 2008 à l'étude

Groupe ASF : 1^{er} concessionnaire autoroutier français

- ▶ ASF + Escota : 1^{er} concessionnaire autoroutier français et 2^{ème} en Europe
- ▶ Réseau mature :
 - Réseau concédé : 3 160 km
 - 3 026 km en service
- ▶ Situation stratégique au carrefour de l'Europe méditerranéenne et du Nord :
 - Dans un bassin de population dense et à forte croissance
 - Trafic saisonnier touristique particulièrement dynamique
 - Croissance soutenue du trafic Poids Lourds (Espagne-France-Italie)
- ▶ Filiale à 100% de VINCI, leader européen des concessions d'infrastructures de transport : autoroutes, parkings, tunnels, ponts...



Groupe ASF

- ASF
- ESCOTA

Autres concessions

- Cofiroute interurbain
- Arcour (A19)
- Autres réseaux

Situation stratégique au carrefour de l'Europe

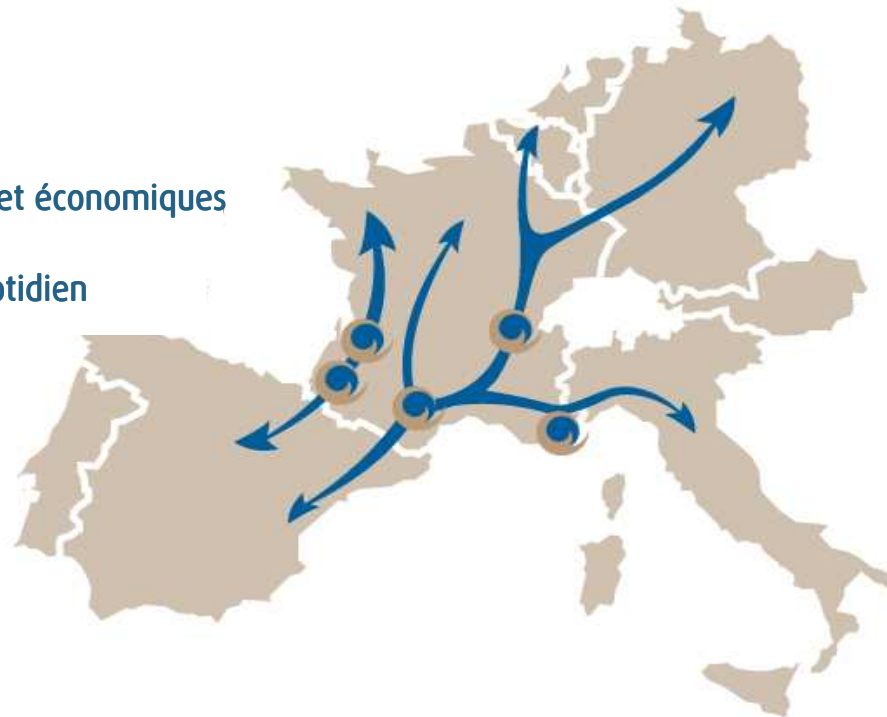
- Un réseau urbain bénéficiant d'un fort trafic quotidien : Lyon, Montpellier, Toulouse, Bordeaux, Nice
- 3 zones frontalières
- Pic de trafic saisonnier en été : A7-A9 : 160 000 véhicules/jour

Types de trafic



Flux touristiques et économiques

Trafic local et quotidien



Solide expérience dans la gestion de types de trafic diversifiés

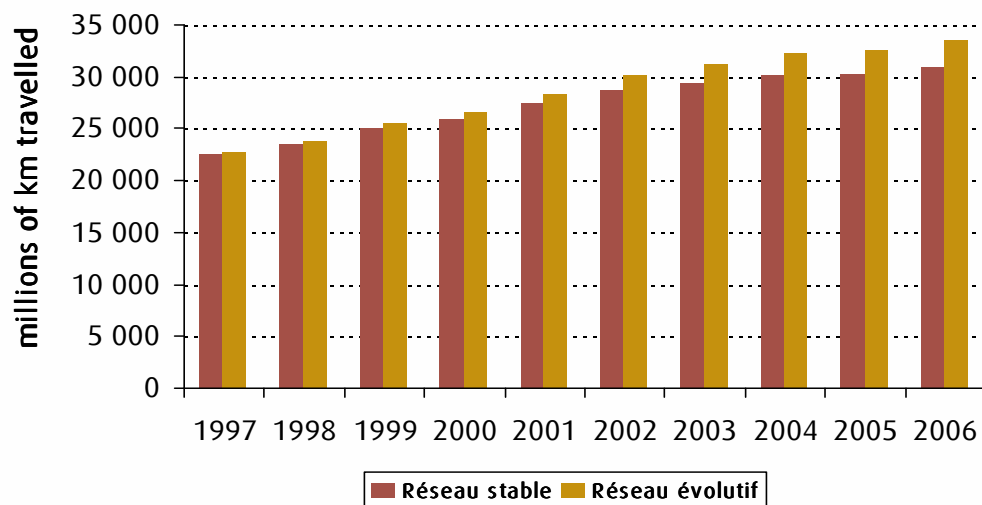
Données générales

	ASF*	Escota	Total
Date de création de la société	1957	1956	-
Réseau en service (km)	2 567	459	3 026
Réseau concédé (km)	2 701	459	3 160
Date de fin de la concession	31/12/2032	31/12/2026	-
Nombre de kilomètres parcourus en 2006 (en millions de km)	27 039	6 428	33 467
Trafic journalier moyen annuel en 2006 (véh./jour)	29 132	30 540	-
Chiffre d'affaires 2006 (m€)	2 082	543	2 625
Effectifs (moyenne annuelle 2006)	5 510	1 802	7 312

* Incluant le tunnel de Puymorens tunnel : longueur : 5,6 km de long, date de fin de contrat : 2037

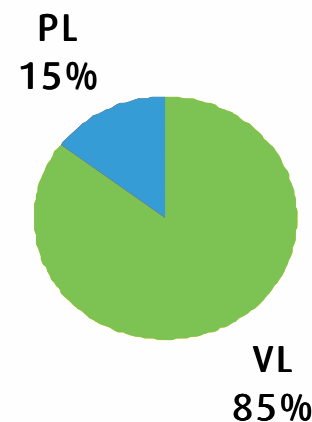
Un trafic solide et dynamique

Croissance régulière du trafic

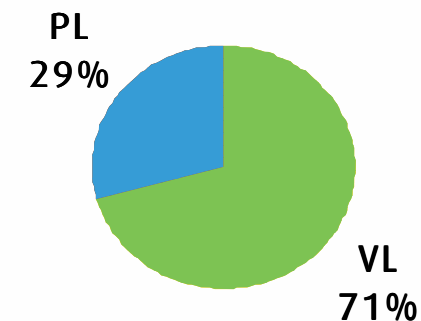


Répartition VL/PL

Km parcourus en 2006



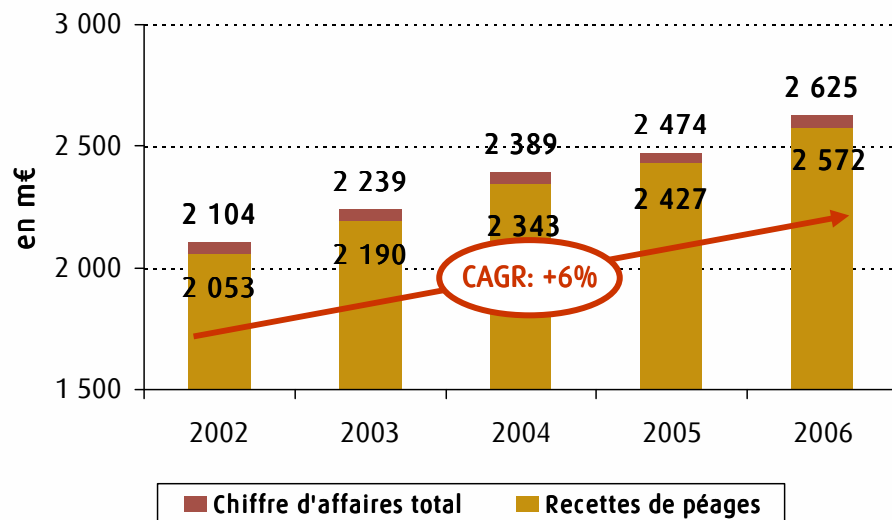
Chiffre d'affaires 2006



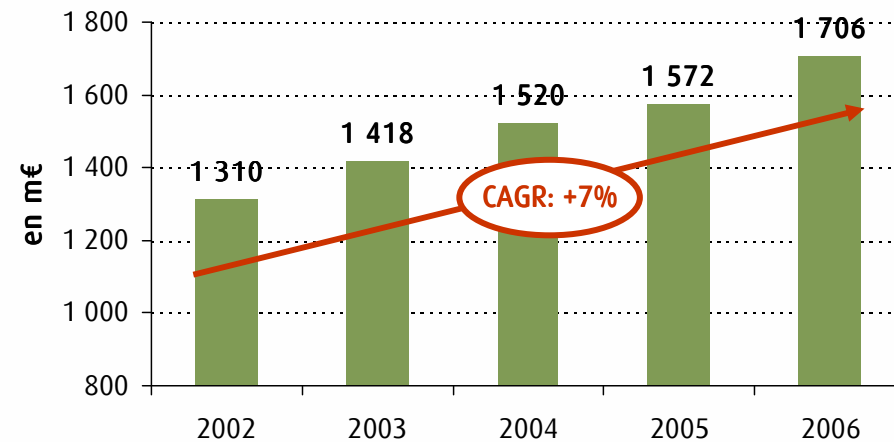
- Ⓢ Le réseau autoroutier le plus dynamique en termes de trafic : +50% sur 10 ans (CAGR : +4,5%); plus forte que le PIB
- Ⓢ Résistance élevée du trafic, faiblement impacté par le contexte économique et les augmentations des prix du pétrole
- Ⓢ Concurrence faible des autres modes de transports : trains, avions, routes nationales
- Ⓢ Diversité des types de trafic :
 - Trafic urbain
 - Flux touristiques
 - Transport de marchandises français et européen

Rentabilité élevée et en croissance

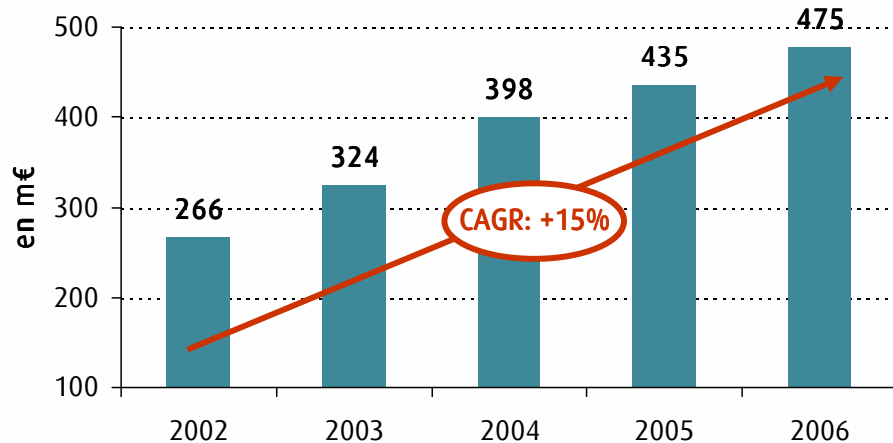
Chiffre d'affaires



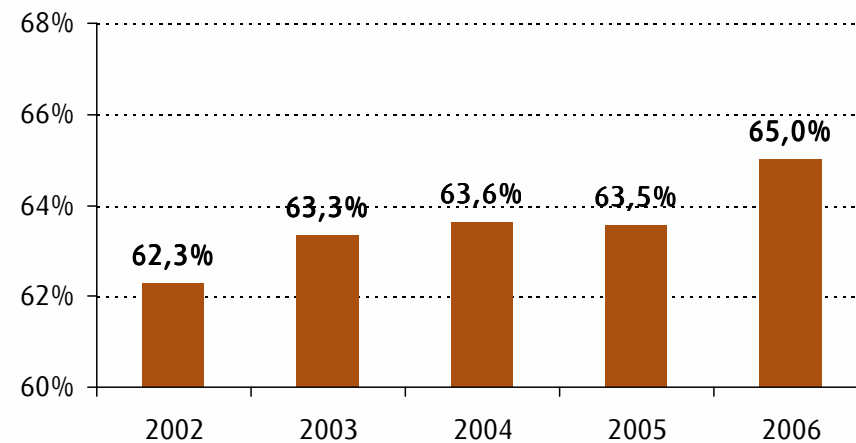
EBITDA (CAF avant impôts et coût de l'endettement)



Résultat net

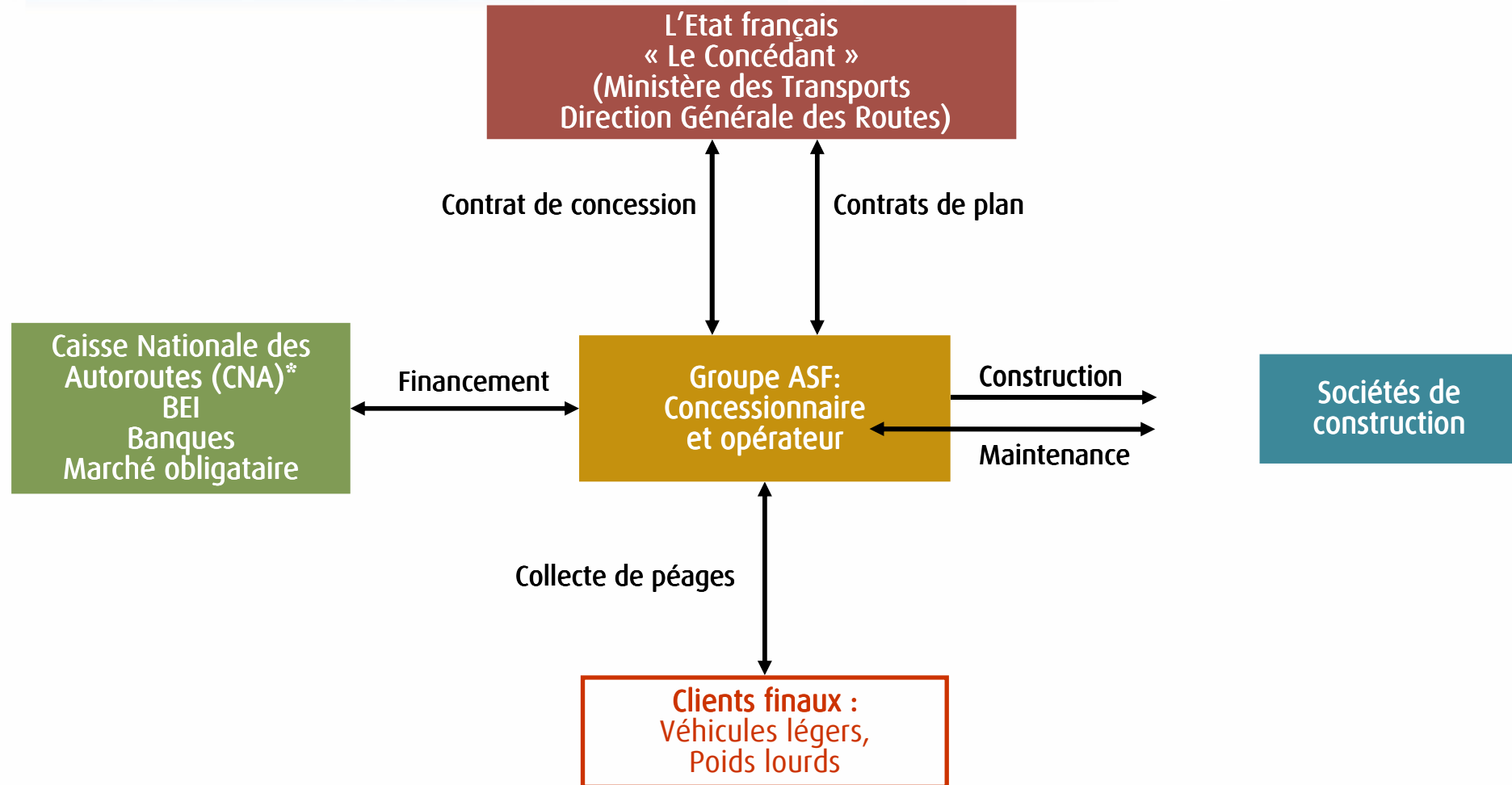


EBITDA / chiffre d'affaires



2. Cadre contractuel

Cadre général



* Institution financière publique (Aaa/AAA) créée pour financer le développement et la construction du réseau autoroutier français

Un cadre juridique transparent et protecteur

➤ Des relations avec le Concédant définies par :

- 3 contrats de concession (ASF, Escota, tunnel de Puymorens) et leurs avenants définissent le cadre contractuel général
- Les contrats de plan sont assimilables à une « feuille de route » sur 5 ans :
 - ▶ Planning détaillé des investissements en vue de l'amélioration du réseau
 - ▶ Les objectifs de qualité d'exploitation (maintenance du réseau, service consommateur...)
 - ▶ Les augmentations tarifaires sur la période

Le contrat de plan 2007-2011 vient d'être signé entre ASF et Escota et le Ministère des Transports

➤ Dans le cadre du contrat de concession, le concessionnaire est soumis à l'obligation de :

- Financer, concevoir et construire les ouvrages et installations annexes du réseau
- Respecter les délais définis de mise en exploitation des sections en cours de construction
- Exploiter et entretenir le réseau

➤ La société supporte les risques de construction, d'exploitation et de trafic et est contractuellement protégée contre les changements de régimes fiscaux spécifiques aux infrastructures autoroutières ainsi que contre les modifications techniques directement liées à la concession

- Résiliation anticipée du contrat de concession pour défaut :
 - Le contrat de concession pourrait être annulé par décision du Concédant, approuvée par décision du Conseil d'Etat, dans le cas d'une rupture des engagements contractuels qui ne serait pas réparée dans les 30 jours
 - Le contrat de concession serait dès lors attribué à un nouveau concessionnaire après appel d'offres. Le prix offert serait payé par le nouveau concessionnaire à la société déchue

- Option de rachat exercable par l'Etat français pour cause d'intérêt public
 - L'option de rachat ne peut être exercée avant :
 - ▶ 2012 pour ASF et Escota,
 - ▶ 2013 pour le tunnel de Puymorens
 - Si l'option était exercée, le concessionnaire obtiendrait une indemnité calculée sur l'estimation de la juste valeur de l'actif donnée par la méthode des cash-flows actualisés*

* Cette nouvelle méthode de calcul d'indemnité est donnée par les Amendements 11 & 12 des contrats de Concession respectivement d'Escota et d'ASF, approuvés par le décret du 15 mai 2007

Des procédures d'attribution des contrats transparentes

- Les conditions d'attribution des marchés de travaux, de fournitures ou de services ont clairement été définies par le Concédant (article 6) :
 - Un appel d'offre public est nécessaire pour les travaux excédant 2 m€ ou les fournitures et services excédant 240 000 €
 - Une "Commission Consultative des Marchés Autoroutiers" (CCMA) a été mise en place dans chaque société concessionnaire avec pour principes :
 - ▶ **Indépendance**
 - La majorité des membres de la commission sont indépendants et n'ont aucun lien, direct ou indirect avec une société de construction
 - Un membre de la DGCCRF siège à la commission et dispose d'un droit de veto
 - ▶ **Activité de contrôle et de conseil**
 - La commission contrôle les procédures d'attribution de contrats en vigueur dans la société
 - Elle remet un avis sur l'attribution de contrats qui sont soumis à son examen. Les sociétés concessionnaire ne peuvent refuser de suivre l'avis de la commission des marchés que par une décision du conseil d'administration, soumise à l'ensemble des conditions définies pour les conventions réglementées (ce qui engage la responsabilité personnelle des administrateurs)

3. Contrats de plan 2007–2011

Une politique tarifaire claire

- Tarifs applicables aux véhicules de classe 1 (*)

	2007	2008 to 2011
ASF	$85\% i$ $+1,0925 \%$	$85\% x i$ $+ 0,825 \%$
Escota	$85\% x i + 0,9 \%$	

i = inflation hors tabac






(*) Classe 1 = véhicules légers (voir page 19)

- L'augmentation des tarifs de la classe 1 pour 2007 a été calculée sur la base de l'inflation entre octobre 2005 et octobre 2006, soit 1,07%
 - ASF : augmentation moyenne des tarifs de la classe 1 en 2007 : +2%
 - Escota : augmentation moyenne des tarifs de la classe 1 en 2007 : +1,81%
- Les tarifs des autres classes de véhicules sont déterminés au travers de coefficients (évolutifs entre 2007 et 2011) appliqués aux tarifs de la classe 1 (cf. page 19) :

	Réseau ASF	Réseau Escota
2007: coefficient classe 4 (poids lourds) =	2,85 x	2,89 x
2011: coefficient classe 4 (poids lourds) =	2,95 x	3,06 x

Nouveaux coefficients

➤ Coefficients

Véhicules légers	Class 1 
Véhicules légers	Class 2 
Poids lourds	Class 3 
Poids lourds	Class 4 
Véhicules légers	Class 5 

	ASF	Escota	
	1 x	1 x	
	1,55 x	1,51 x	
	Evolutif	Evolutif	<i>Voir ci-dessous</i>
	Evolutif	Evolutif	<i>Voir ci-dessous</i>
	0,60 x	0,62 x	

➤ Coefficients Poids Lourds pour 2007-2011

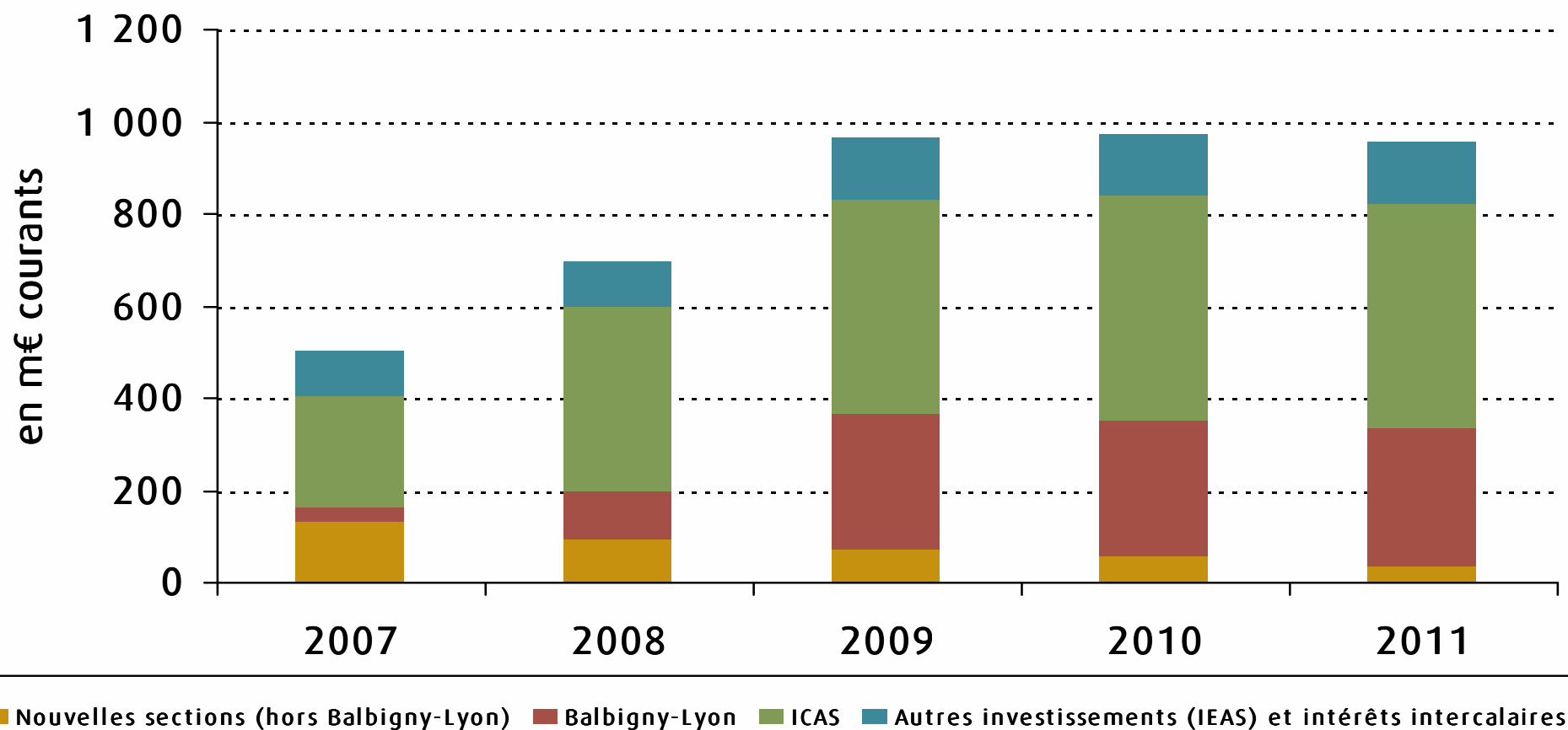
		2007	2008	2009	2010	2011
ASF	Classe 3	2,18	2,18	2,19	2,21	2,23
	Classe 4	2,85	2,86	2,88	2,91	2,95
Escota	Classe 3	2,12	2,12	2,14	2,18	2,22
	Classe 4	2,89	2,90	2,95	3,01	3,06

➤ Contrat de plan 2007-11 : investissements totaux sur la période (*)

		<i>en euros constants 2006</i>
ASF	Nouvelles sections	1 317 m€
	<i>Dont Balbigny-Lyon (A89)</i>	<i>950 m€</i>
	<hr/>	
	Amélioration du réseau (« ICAS »)	1 315 m€
	<i>Dont élargissements</i>	<i>694 m€</i>
	<i>investissements de sécurité</i>	<i>150 m€</i>
<hr/>		
Escota	Amélioration du réseau (« ICAS »)	706 m€
	<i>Dont élargissements</i>	<i>233 m€</i>
	<i>investissements de sécurité (rénovation des tunnels de l'A8)</i>	<i>304 m€</i>
<hr/>		
TOTAL (en euros 2006 constants)		3 338 m€
<i>approx. en euros courants</i>		<i>env. 3 600 m€</i>

(*) Hors IEAS et intérêts intercalaires, estimés à 364 m€ constants et 394 m€ courants (voir définitions page 76)

Investissements – ASF + Escota

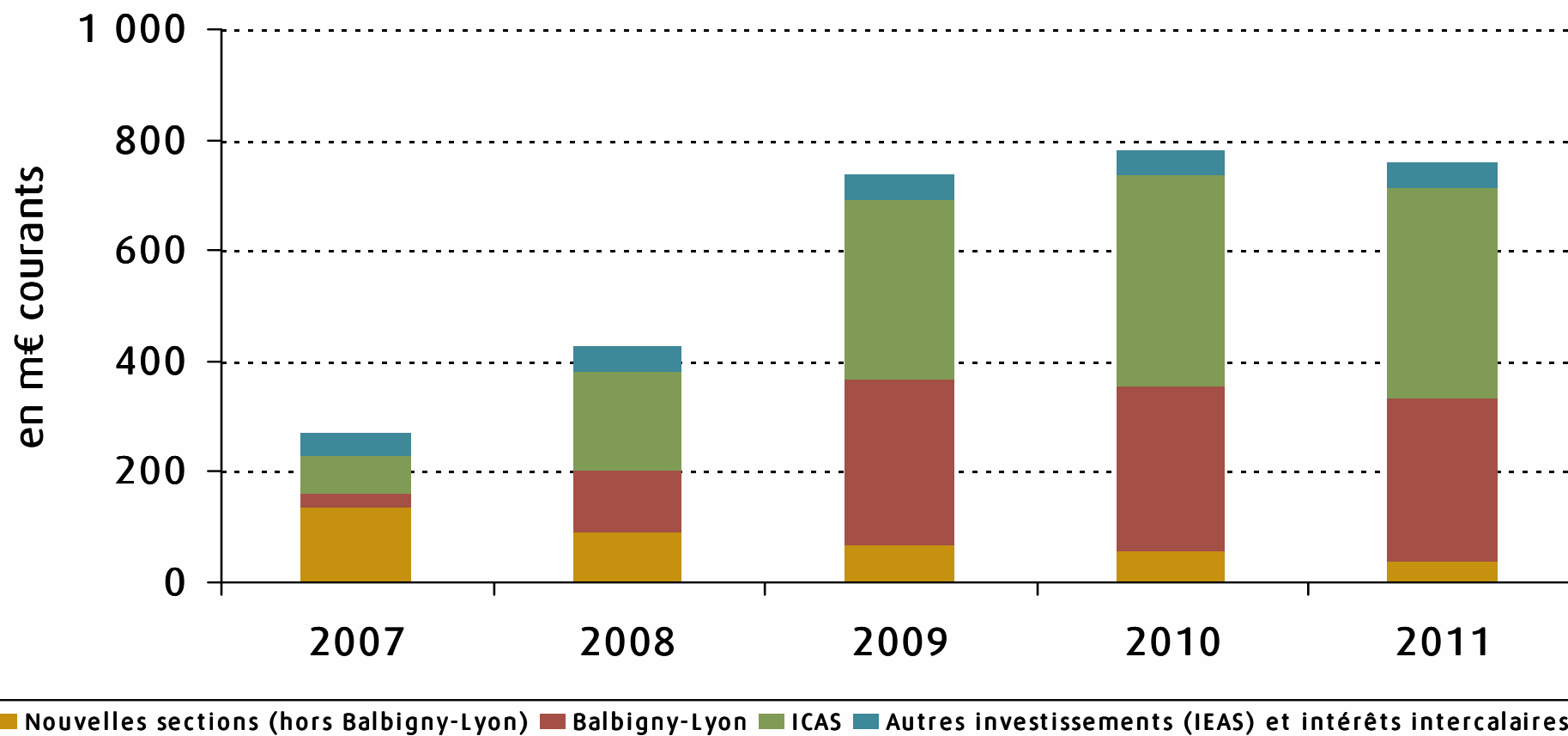


ICAS: investissements complémentaires sur autoroutes en service

IEAS: investissements d'exploitation sur autoroutes en service

Voir définitions page 76

Investissements - ASF

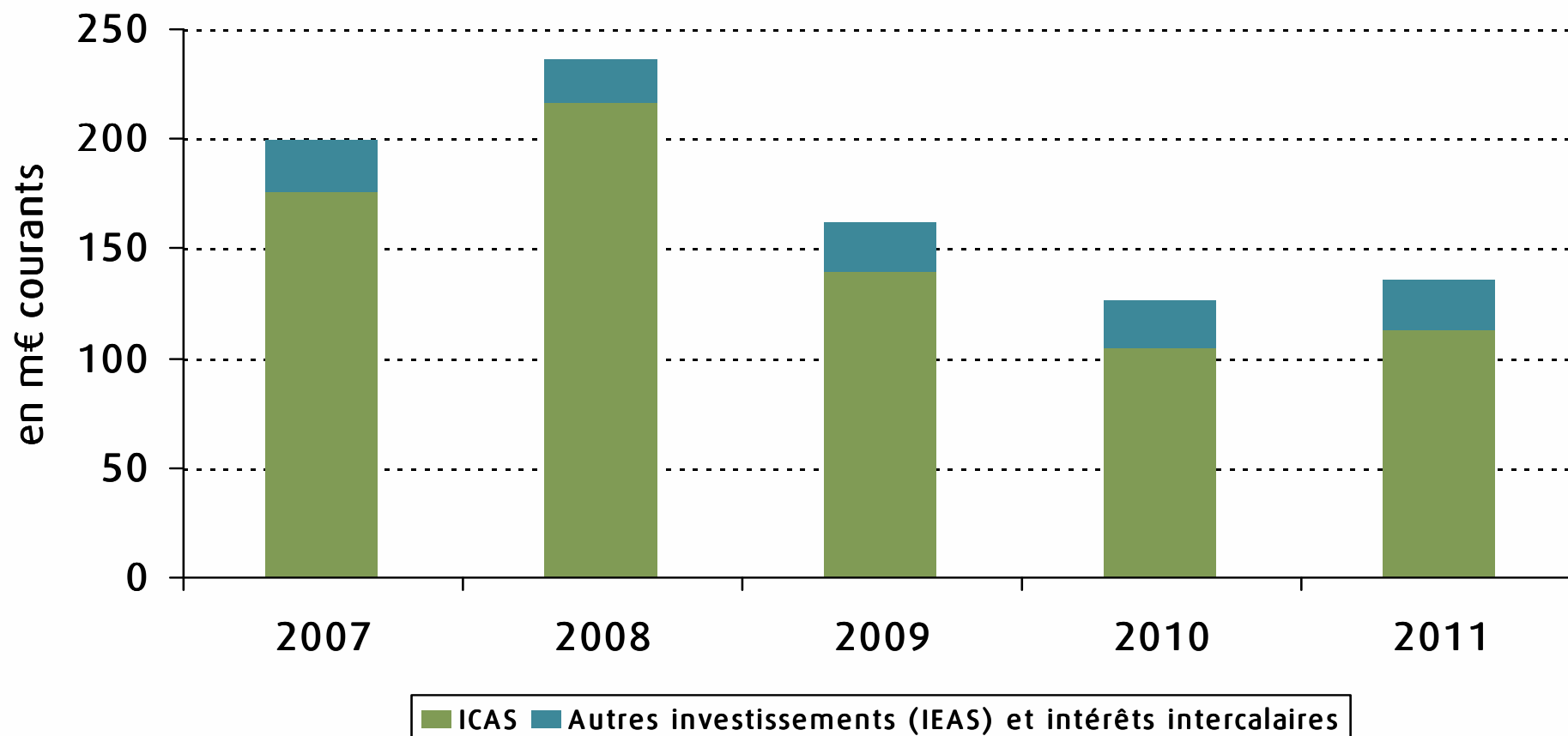


ICAS: investissements complémentaires sur autoroutes en service

IEAS: investissements d'exploitation sur autoroutes en service

Voir définitions page 76

Investissements - Escota



ICAS: investissements complémentaires sur autoroutes en service

IEAS: investissements d'exploitation sur autoroutes en service

Voir définitions page 76

Investissements – nouvelles sections

	Date prévisionnelle d'ouverture	Nb de km	En euros constants (2006)
Achèvement de l'A89 (Bordeaux/Clermont-Ferrand)	Mi 2008	22 km	130
Achèvement de l'A87 (Angers/La Roche-sur-Yon)	Mi 2008	23 km	150
A89 - Balbigny/Lyon	Fin 2012	53 km	950
A75/A9 contournement Béziers Est	T1 2010	5 km	85
Autres	-	-	2
Total	-		1 317
		<i>En euros courants (m€) environ</i>	<i>1 415</i>

Nouvelles sections : A89 – Balbigny/Lyon

Chiffres clés

Longueur : 53 km

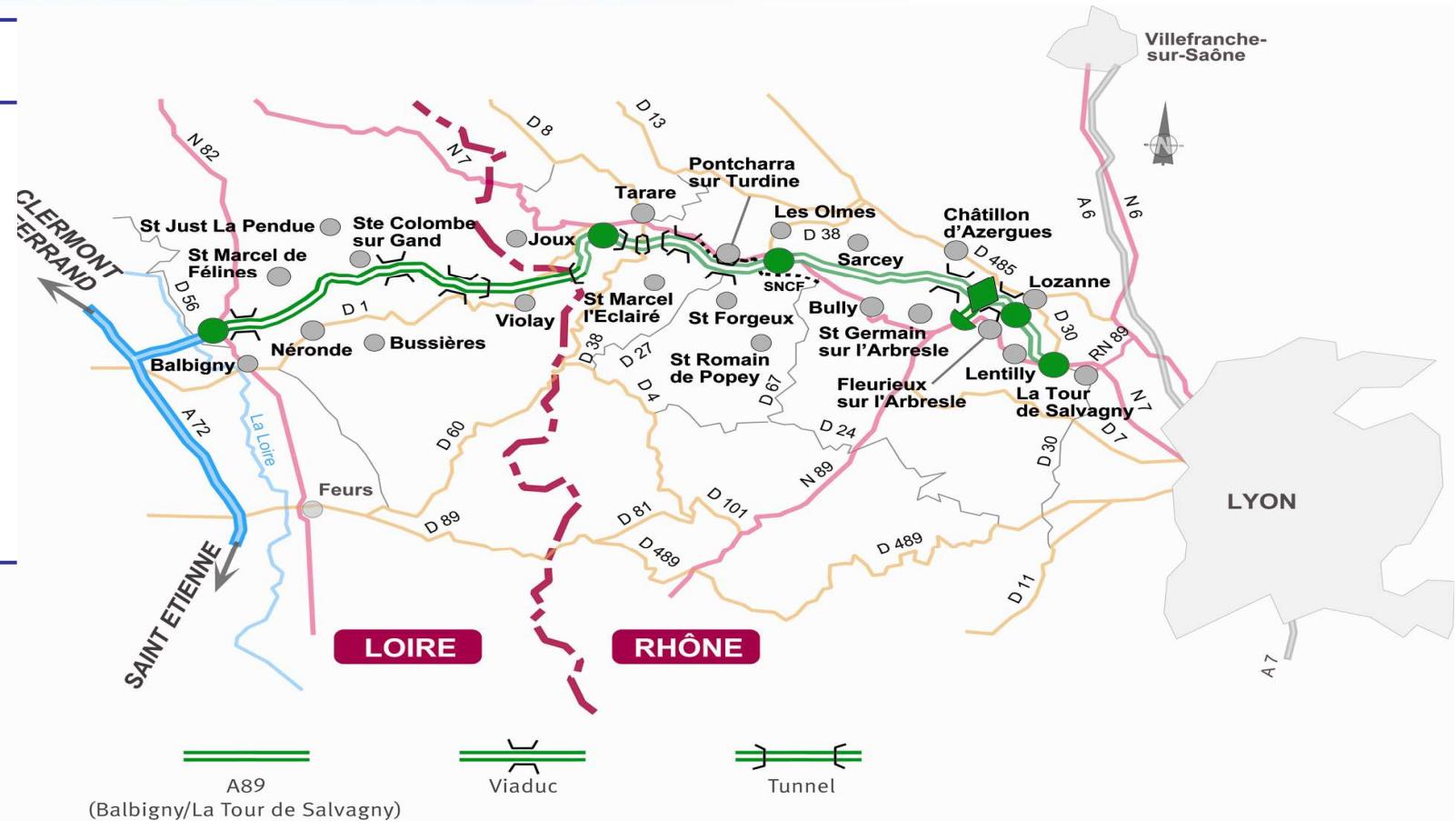
7 échangeurs ou diffuseurs

7 viaducs

3 tunnels de plus de 6 km
cumulés

Coût de construction : 1,4md€
(en € courants)

Mise en service prévue :
décembre 2012



- Débouché de la grande autoroute Est-Ouest A89 Bordeaux/Clermont-Ferrand sur l'agglomération lyonnaise
- Désenclavement des départements de la Loire et du Rhône

ICAS – Investissements complémentaires sur autoroutes en service : ASF

	Date prévisionnelle de mise en service	Nb de km	En euros constants (2006)
Elargissement (*) de l'A9 à Montpellier	Avril 2013	19 km	278
Elargissement (*) de l'A63 Biriattou/Ondres	Mi 2014	40 km	330
Elargissement (*) de l'A9 Perpignan Nord/Sud	Mi 2013	14 km	86
Investissements de sécurité et d'exploitation, et pour l'environnement	-	-	150
Gares de péages	-	-	83
Autres (échangeurs, parkings PL...)	-	-	388
Total ASF	-		1 315
		<i>En euros courants (m€) environ</i>	1 420

* De 2 à 3 voies dans chaque sens

ICAS - Investissements complémentaires sur autoroutes en service : Escota

	Date prévisionnelle de mise en service	Nb de km	En euros constants (2006)
Mise en sécurité des tunnels (19 tunnels)	-	13.4	264
Elargissement (*) de l'A8 (Châteauneuf-le-Rouge / Saint Maximin & Saint Augustin / Saint Isidore)	Mi 2010	30.5	138
Elargissement (*) de l'A50-52 (La Ciotat / Bandol & Pas-de-Trets / Pont de l'Etoile)	T1 2013	28.5	95
Tunnel de la 'Borne romaine'	Fin 2011	0.8	40
Autres (échangeurs, parkings PL...)	-	-	169
Total	-	-	706
		<i>En euros courants (m€) environ</i>	<i>750</i>

* De 2 à 3 voies dans chaque sens

Principales innovations du contrat de plan :

➤ Collecte du péage

- Automatisation accrue des péages : VL et PL
- Lancement d'études sur la modulation temporelle des péages pour améliorer la fluidité du trafic, limitées à certaines conditions (ex : environnement, départs en vacances...)

➤ Fluidité du trafic

- Opérations de régulation de vitesse pour augmenter la fluidité
- Interdiction des dépassements pour les Poids Lourds
- Régulation des accès au réseau

Sécurité et qualité de service : de nouvelles normes

➤ Sécurité

- Développement de la prévention et communication accrue
- Mise en place d'un Programme Sécurité : prévention des contresens, pré-séquençage des chantiers, atténuateurs de chocs

➤ Nouveaux services pour les Poids Lourds

- Création de 1 500 places de parking poids lourds supplémentaires
- Développement d'un niveau de qualité standard sur les aires de service
- Contrôle du poids des véhicules

➤ Environnement

- Réduction des nuisances sonores
 - ▶ Mises aux normes actuelles des autoroutes les plus anciennes
 - ▶ Possibilité de cofinancement des collectivités locales pour aller au-delà des normes réglementaires
- Protection des eaux
 - ▶ Amélioration des sections anciennes
- Soins particuliers à l'intégration des sections neuves ou élargies dans leur environnement

4. Profil financier

Chiffre d'affaires Péage

Evolution 2006 / 2005	ASF	Escota	Total
Réseau stable	+2,1%	+2,5%	+2,2%
Nouvelles sections	+0,5%	-	+0,4%
Effet trafic	+2,6%	+2,5%	+2,6%
Effet prix	+3,6%	+2,5%	+3,4%
Recettes de péages	+6,2%	+5,0%	+6,0%
- <i>Véhicules légers</i>	+5,5%	+4,8%	+5,3%
- <i>Poids lourds</i>	+7,9%	+6,0%	+7,6%

<i>En millions d'euros</i>	2005	2006	Δ06/05
Chiffre d'affaires	2 474	2 625	+6,1%
Dont recettes de péage	2 427	2 572	+6,0%
EBITDA (CAFICE) (*)	1 572	1 706	+8,5%
<i>En % du chiffre d'affaires</i>	<i>63,5%</i>	<i>65,0%</i>	
Résultat net	435	475	+9,3%
<i>En % du chiffre d'affaires</i>	<i>17,6%</i>	<i>18,0%</i>	
Endettement financier net	7 627	7,355	
Endettement financier net ajusté	7 627	12 077(**)	
Dette nette ajustée / EBITDA	4,9x	7,1x	

(*) CAFICE : capacité d'autofinancement avant impôt et coût de l'endettement financier net

(**) L'endettement financier net ajusté comprend :

Dividende exceptionnel:	3 298 m€
Endettement financier d'ASF Holding :	1 198 m€
Ajustement à la juste valeur de la dette ASF :	226 m€

Compte de résultat consolidé (1/2)

<i>En millions d'euros</i>	2005	2006	Δ 06/05
Chiffre d'affaires	2 474	2 625	+6,1%
Achats et charges externes	(232)	(226)	
Impôts et taxes (hors impôts sur les sociétés)	(360)	(370)	
Charges de personnel	(323)	(329)	
Autres	12	6	
EBITDA	1 572	1 706	+8,5%
<i>en % du chiffre d'affaires</i>	63,5%	65,0%	
Amortissements et dotations aux provisions	(503)	(542)	
Résultat opérationnel sur activité	1 069	1 164	+8,9%
<i>en % du chiffre d'affaires</i>	43,2%	44,3%	
Paiement en actions (IFRS 2)	(1)	(14)	
Résultat opérationnel	1 068	1 150	+7,7%
<i>en % du chiffre d'affaires</i>	43,1%	43,8%	

Compte de résultat consolidé (2/2)

<i>En millions d'euros</i>	2005	2006	Δ 06/05
Chiffre d'affaires	2 474	2 625	+6,1%
Résultat opérationnel	1 068	1 150	+7,7%
<i>en % du chiffre d'affaires</i>	43,1%	43,8%	
Résultat financier	(400)	(406)	
Impôt sur les sociétés	(232)	(265)	
<i>Taux d'impôt effectif</i>	34,6%	35,7%	
Mises en équivalence et intérêts minoritaires	(1)	(4)	
Résultat net - part du groupe	435	475	+9,3%
<i>en % du chiffre d'affaires</i>	17,6%	18,1%	

Résultat financier 2006

<i>En millions d'euros</i>	2005	2006	Δ 06/05
Coût de l'endettement financier net	(420)	(410)	+10
Coût de l'endettement financier brut	(435)	(431)	+4
Produits financiers des placements de trésorerie	15	21	+6
Autres produits et charges financiers	20	4	(16)
Intérêts intercalaires	17	7	(10)
Dividendes reçus	4	1	(3)
Autres	(1)	(4)	(3)
Résultat financier	(400)	(406)	(6)

Tableau des flux de trésorerie 2006

	2005	2006
Capacité d'autofinancement avant impôts et coût de l'endettement financier net	1 572	1 706
Variation du besoin en fonds de roulement	(4)	(6)
Intérêts financiers nets payés	(437)	(315)
Impôts payés	(207)	(264)
Flux de trésorerie liés à l'activité	924	1 121
Investissements du domaine concédé	(478)	(466)
Autres flux liés à des opérations d'investissement	(31)	(13)
Flux nets de trésorerie liés aux opérations d'investissement	(509)	(479)
Dividendes	(240)	(277)
Encaissements liés aux nouveaux emprunts	550	0
Remboursements d'emprunts et variation des autres dettes financières courantes	(340)	(486)
Variation des actifs de gestion de trésorerie	(197)	(125)
Flux nets de trésorerie liés aux opérations de financement	(227)	(638)
Variation de la trésorerie nette et équivalents de trésorerie	188	3

Bilan consolidé 2006

	2005	2006
ACTIF		
Immobilisations incorporelles du domaine concédé	11 725	11 661
Autres actifs non courants	169	159
Créances d'exploitations et autres actifs courants	266	296
Juste valeur des produits dérivés financiers ^(a)	182	39
Trésorerie et équivalents de trésorerie ^(b)	818	700
Total Actif	13 160	12 855
PASSIF		
Capitaux propres (y compris intérêts minoritaires)	3 601	3 808
Provisions non courantes et autres passifs non courants	357	366
Juste valeur des produits dérivés financiers ^(c)	7	45
Dettes financières non courantes ^(d)	8 620	8 049
Dettes d'exploitation et provisions courantes	573	587
Total Passif	13 160	12 855
(a)+(b)+(c)+(d) Endettement financier net au 31-12	7 627	7 355 (*)

➤ Principaux objectifs :

- Allonger la maturité moyenne de la dette
- Maintenir notre stratégie de financement sans recours
- Diversifier les sources de financement
- Limiter l'exposition aux évolutions des taux d'intérêts en maintenant une politique de couverture conservatrice

➤ Groupe ASF (ASF+Escota) : un endettement optimisé

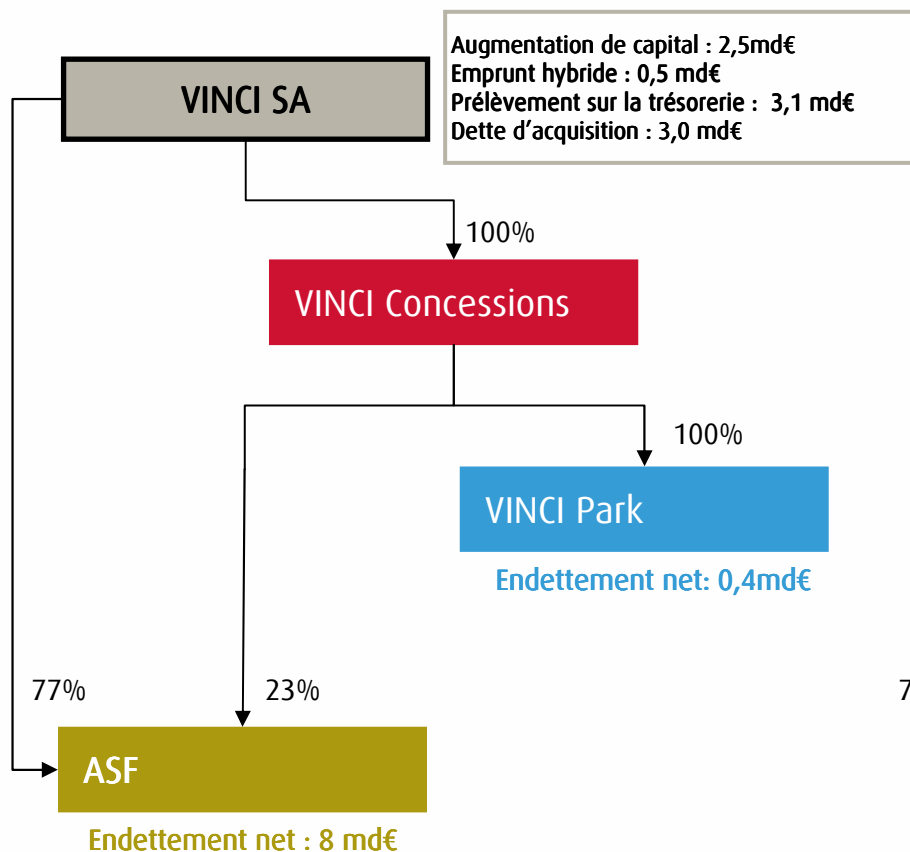
- ASF ne dispose plus de réserves distribuables
- Taux de distribution porté à 100% à partir de 2007
- Engagement de respecter les covenants financiers CNA :
 - ▶ Dette Nette / EBITDA < 7
 - ▶ EBITDA / Frais financiers > 2.2

➤ Groupe ASF (ASF+Escota) + ASF Holding : un endettement accru grâce à la création d'ASF Holding

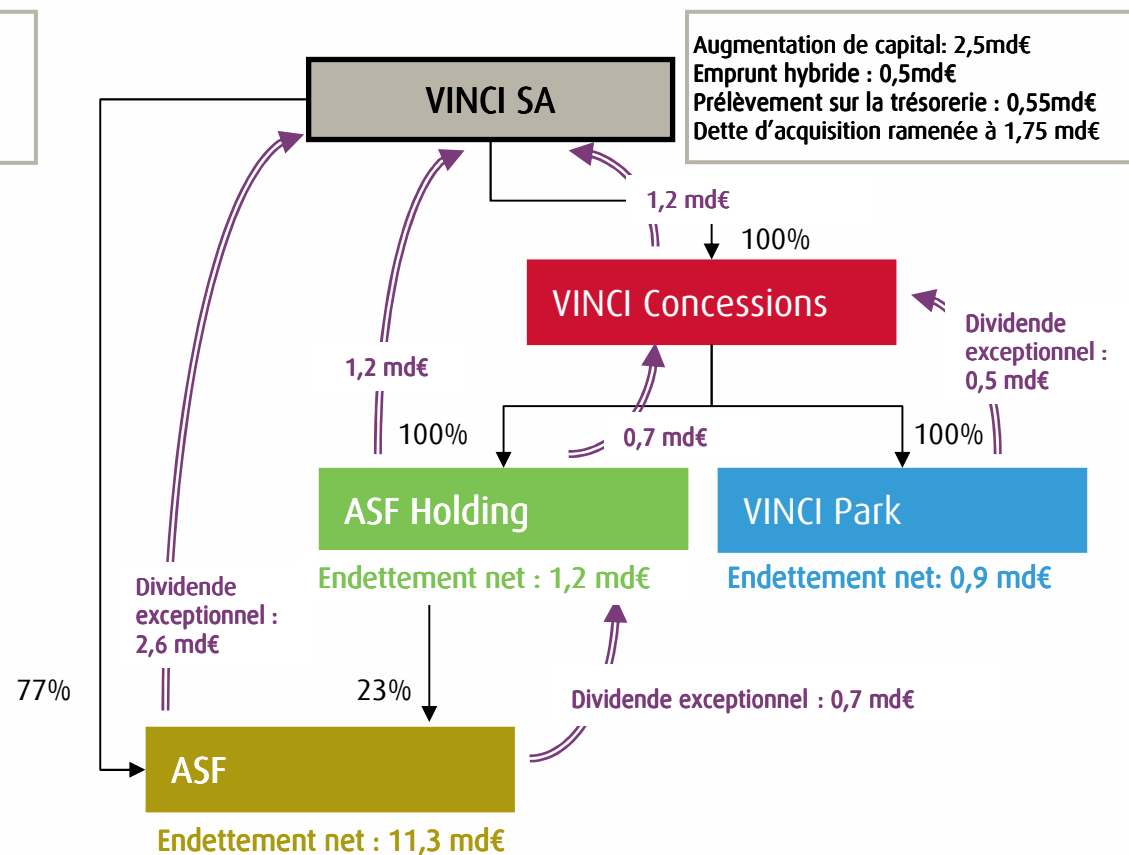
- ASF Holding a acheté 23% d'ASF à VINCI Concessions et va acquérir les 77% restants détenus par VINCI en 2008
- ASF Holding est uniquement financé par de la dette sans recours (emprunt bancaire à 7 ans)
- Covenants à respecter dans le cadre des contrats de financement :
 - ▶ (Dette nette du Groupe ASF + dette nette d'ASF Holding/part d'ASF détenue par ASF Holding) / EBITDA inférieur à un niveau qui varie entre 11 (juin 2007) et 7,5 (décembre 2013)
 - ▶ Dividendes versés par ASF / (intérêts nets + nominal à rembourser d'ASF Holding) $\geq 1,15x$

Réallocation de l'endettement au sein du groupe

Avant réallocation (*)



Après réallocation (*)



(*) Achevée en janvier 2007

Endettement financier du Groupe ASF et d'ASF Holding

➤ Au 30 juin 2007* (comptes provisoires)

<i>m€</i>	ASF Group (ASF + Escota)	ASF Holding	TOTAL
Emprunts obligataires	1 492		1 492
Emprunts CNA	7 596		7 596
Emprunts BEI	253		253
Emprunts bancaires	800	1 186	1 986
Lignes de crédit	654		654
Autres emprunts	16		16
Dette financière brute	10 811	1 186	11 997
Actifs financiers	(68)	(21)	(89)
Instruments dérivés	(39)	(15)	(54)
Dette financière nette au 30 juin 2007 (aux bornes d'ASF)	10 704	1 150	11 854
Ajustement à la juste valeur de la dette ASF	226		226
Dette financière nette au 30 juin 2007 (aux bornes de VINCI)	10 930	1 150	12 080

* Au 30 juin 2007

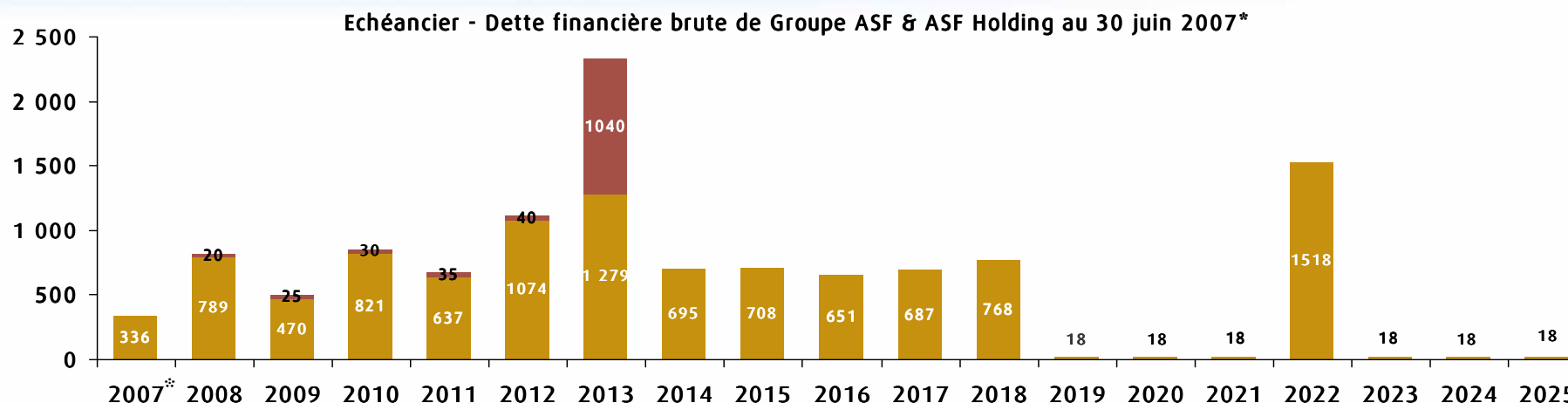
Répartition de la dette du Groupe ASF et d'ASF Holding après couvertures

➤ Au 30 juin 2007:

- 95% de la dette financière nette du Groupe ASF est à taux fixe, ou cappée, ou liée à l'inflation
- Les 2/3 de la dette financière nette d'ASF Holding sont couverts de manière optionnelle jusqu'à fin 2013
- Coût moyen instantané de la dette d'ASF Group + ASF Holding : 5,10%

<i>(en m€) Au 30 juin 2007</i>	ASF Group (ASF + Escota)	ASF Holding	TOTAL	% of total
Taux fixe	8 307		8 307	70%
Taux lié à l'inflation	376		376	3%
Taux cappé	1 402	794	2 196	19%
Taux variable	545	392	937	8%
Sous-total	10 630	1 186	11 816	100%
Impact of fair value hedging and accrued interest not matured	181		181	
Dette financière brute	10 811	1 186	11 997	
Actifs financiers	(68)	(21)	(89)	
Instruments dérivés	(39)	(15)	(54)	
Dette financière nette au 30 juin 2007 (aux bornes d'ASF)	10 704	1 150	11 854	
Ajustement à la juste valeur de la dette ASF	226		226	
Dette financière nette au 30 juin 2007 (aux bornes de VINCI)	10 930	1 150	12 080	

Profil de l'endettement financier d'ASF et d'ASF Holding



* Après émission obligataire

■ ASF Group ■ ASF Holding

> Maturité :

Au 9 juillet 2007	Maturité moyenne de la dette
ASF + Escota	7,3 années
ASF Holding	6,0 années
Total	7,2 années

> Liquidité :

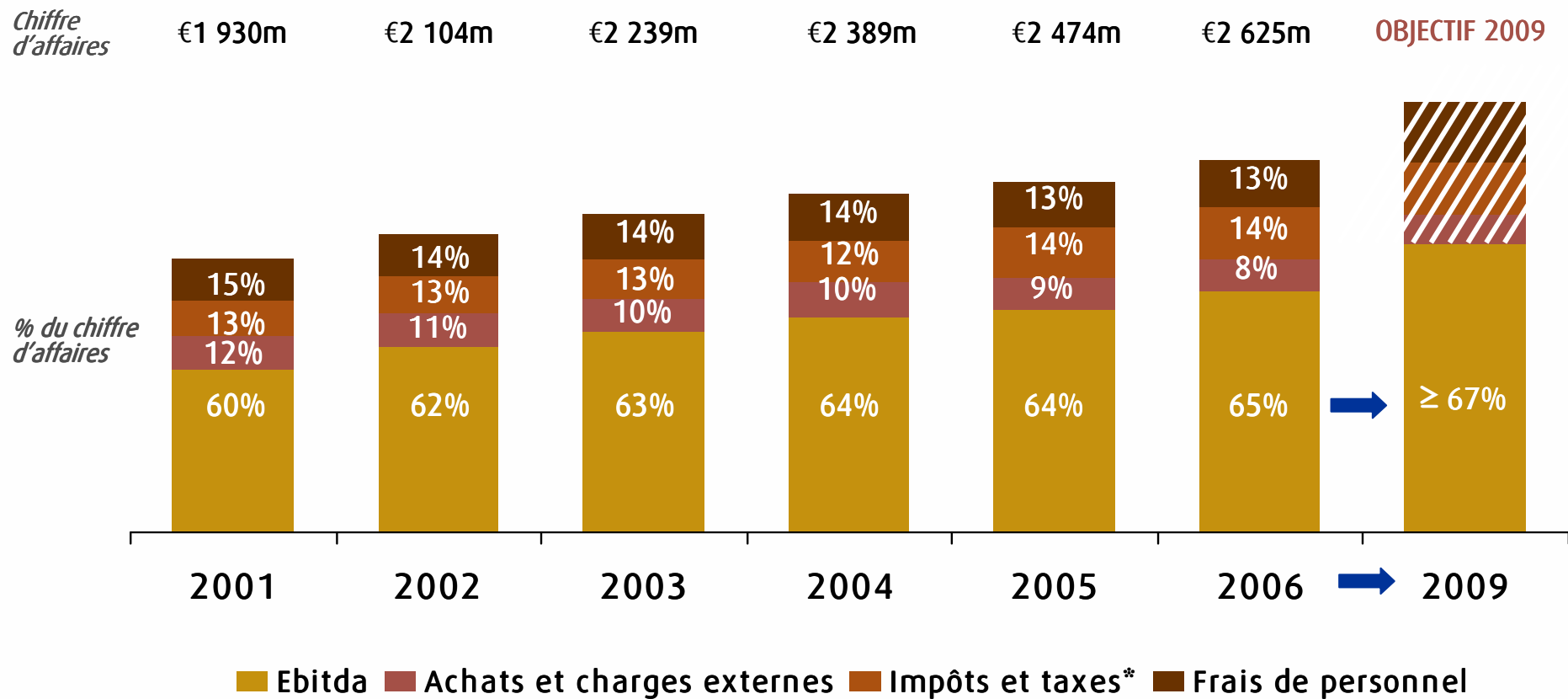
- Lignes de crédit disponibles : 2,35 md€ au 10 juillet 2007 (après paiement du dividende exceptionnel) arrivant à échéance en 2012 (350 m€) et 2013 (2 md€) pour couvrir le montant total des emprunts CNA à rembourser en 2007, 2008 et 2009

> Notation:

- Moody's: Baa1/P2 (stable)
- S&P: BBB+/A2 (negative outlook)

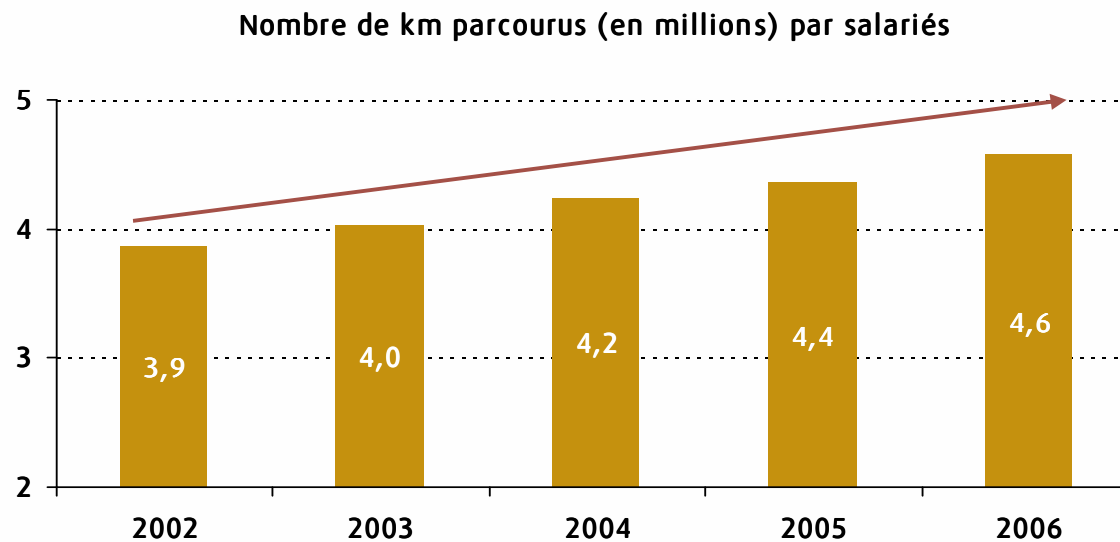
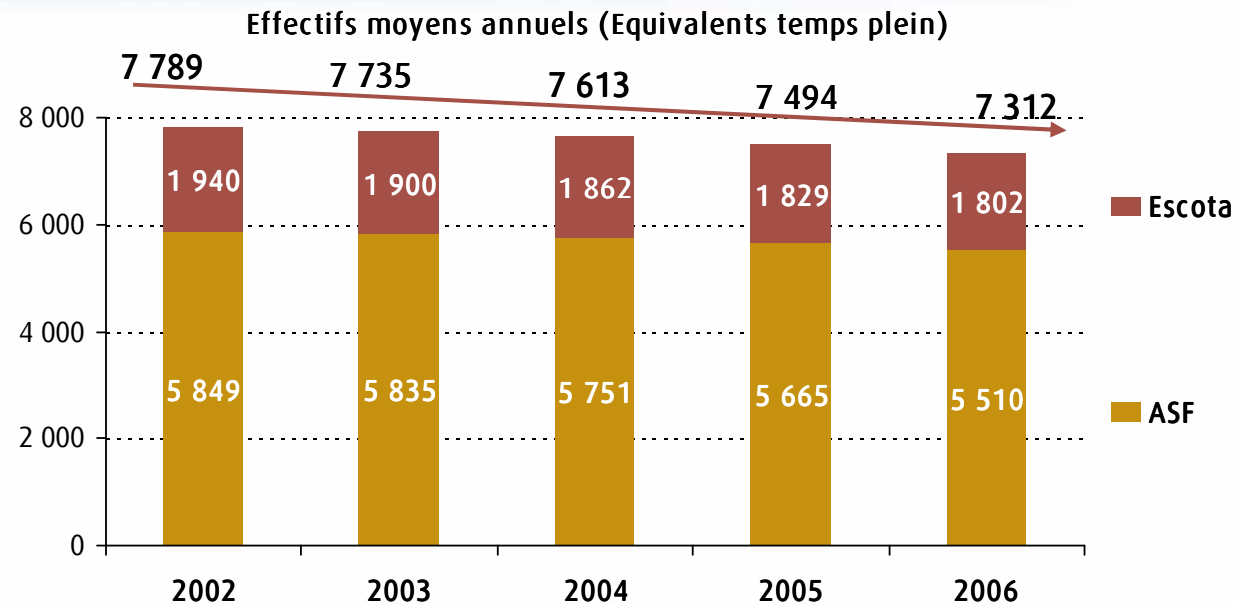
5. Performance opérationnelle

Croissance de l'EBITDA



* Hors impôt sur les sociétés (IS), voir page 75

Amélioration de la productivité

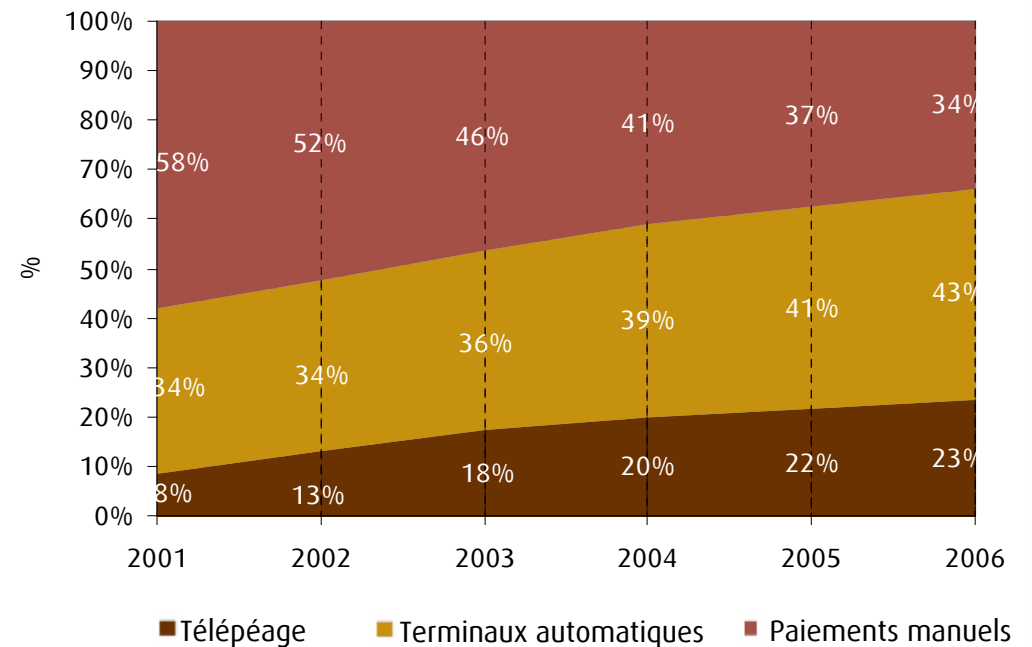


Développement de l'automatisation

2 systèmes :

- Des terminaux automatiques (paiements par carte de crédit ou en espèces), et des gares automatisées soit 24 heures sur 24 soit de nuit
- Des systèmes de télépéage :
 - "Liber-t" applicable aux véhicules légers:
 - ▶ Valide sur l'intégralité du réseau autoroutier français
 - ▶ Permet un prélèvement direct du péage sur le compte bancaire du client
 - ▶ Améliore le confort des usagers (spécialement en jours de pointe)
 - ▶ Réduction de coûts dans la construction et la gestion des gares de péage
 - "TIS PL" applicable aux poids lourds :
 - ▶ Système opérationnel depuis mai 2007
 - ▶ Valide sur l'intégralité du réseau autoroutier français

Groupe ASF – recettes péages par nature de paiement



- Des objectifs clairement affichés en interne sur le niveau d'automatisation à atteindre et l'échéancier

- Un rythme d'automatisation assuré par les départs à la retraite et la rotation naturelle des effectifs
 - Principe de non-remplacement des départs, sauf impossibilité à faire autrement

- Engagements :
 - Pas de licenciement, ni de mutation forcée
 - Incitations à la mobilité géographique et à la mobilité fonctionnelle

Un climat social apaisé

- 5 accords syndicaux signés :
 - Formation professionnelle
 - Départ anticipé des travailleurs postés
 - Gestion Prévisionnelle des Emplois et des Compétences
 - Organisation du travail aux péages
 - Intéressement et participation des salariés

- Plus de 99% des salariés d'ASF sont aujourd'hui actionnaires de VINCI

Impacts positifs de l'intégration d'ASF dans VINCI

➤ Frais généraux:

- Rationalisation des frais de siège
- Diminution du nombre de districts chez Escota (de 6 à 4)

➤ Achats:

- ASF profite désormais des accords cadres signés entre VINCI et des fournisseurs sélectionnés
- Effet d'échelle sur les achats communs à ASF, Escota et Cofiroute

➤ Frais financiers:

- Economies liées à la sortie d'ASF de la cote
- Optimisation des frais financiers liée à une gestion financière centralisée

Impacts positifs de l'intégration d'ASF dans VINCI

➤ Synergies métiers :

- Transferts de managers entre ASF et VINCI
- Benchmark et sélection des meilleures pratiques opérationnelles
- Synergies de revenus :
 - ▶ Optimisation de la valeur du réseau de fibre optique auprès des opérateurs de télécommunication
 - ▶ Gestion centralisée des radios d'information autoroutière (FM 107.7)
 - ▶ Renouvellement des contrats d'aires de services

➤ Synergies de développement :

- Transfert des ressources de développement à VINCI Concessions pour les offres sur les nouveaux projets de concession
- Mutualisation des ressources de R&D pour le développement de nouvelles technologies (péage électronique...)
- Mutualisation des ressources informatiques

Remises Poids Lourds : de CAPLIS à TIS PL

- Jusqu'au 30 avril 2007 : un système d'abonnement unique : Caplis

- Mai 2007 : lancement de « TIS PL » en conformité avec la directive européenne « Eurovignette » :
 - Limitation des remises Poids Lourds à 13% du chiffre d'affaires
 - Calcul de la remise véhicule par véhicule (et non plus sur l'ensemble de la flotte)
 - Entrée en vigueur en mai 2007

- Avec la fin du système Caplis le 30 avril 2008 et pour limiter l'impact de la baisse des remises accordées auprès des transporteurs routiers, ASF met en place en 2007 un système de compensation pour les abonnés
 - Impact négatif prévu en 2007 (environ 15 m€)
 - **Effet positif attendu dès 2008 : baisse de la remise PL moyenne de 15% en 2006 à 9% en 2009**



Une stratégie orientée sur la gestion des contrats de concessions existants

- Le Groupe ASF se concentre sur la gestion de ses contrats de concession en cours
 - Le Groupe ASF est aujourd’hui orienté à 100% vers l’objectif de faire croître son activité existante et d’améliorer sa rentabilité

- Le Groupe ASF développera des activités annexes de services (peu capitalistiques) liées à son expertise d’opérateur :
 - Contrats de gestion (“Openly” : gestion du périphérique Nord de Lyon)
 - Gestion et collecte de péages
 - Parkings Poids Lourds (“Truck Etape” : parking Poids Lourds à Béziers ouvert en Sept. 06)
 - Activités de conseil en gestion d’infrastructures

6. Perspectives 2007

Chiffre d'affaires – 1^{er} semestre 2007

➤ Forte croissance au cours du 1^{er} semestre 2007:

	ASF	Escota	TOTAL
Trafic à réseau stable	+3,5%	+2,4%	+3,3%
Nouvelles sections	+0,1%	-	+0,1%
Effet prix	+4,3%	+3,5%	+4,1%
Recettes de péages	+7,9%	+5,9%	+7,5%

7. Valorisation

➤ 2 méthodes :

- Méthode DCF avec wacc variable
- DDM avec coût des capitaux propres variable

➤ 2 scénarii :

- « Base case scenario » : basé sur la situation actuelle d'endettement du Groupe, avec un wacc calculé sur la dette consolidée d'ASF + Escota + ASF Holding
- « Releveraged scenario » : avec un wacc calculé sur la dette consolidée estimée d'ASF + Escota + ASF Holding, en considérant le rachat en 2008 par ASF Holding des 77% du capital d'ASF détenus par VINCI

Hypothèses de valorisation

➤ Hypothèses :

- Pour la période 2007-2011 : prise en compte des impacts des Contrats de Plan d'ASF et d'Escota
- Pour la période 2012-2032 : hypothèse d'absence de nouveaux Contrats de Plan

Hypothèses de valorisation

➤ Croissance de trafic

- A réseau stable (hors effet « années bissextiles ») :
 - ▶ 2007-2011 CAGR : + 2,0%
 - ▶ 2012-2026 CAGR : +1,5%
 - ▶ 2027-2032 CAGR : +1,0%
- Effet « année bissextile » : +0,3%

➤ Tarifs

- Hypothèse d'inflation : 2%
- Croissance des tarifs dans le cadre des accords signés avec le Concédant :

	<i>Définis par les contrats de plan</i>		<i>Définis par les contrats de concession Effet de l'amendement Lyon-Balagny pour ASF uniquement</i>	<i>Définis par les contrats de concession</i>
	2007	2008-2011	2012-17	> 2017
ASF	85% i +1.0925 %	85% i + 0.825 %	Min. 70% i +0.625 %	Min. 70% i
Escota	85% i + 0.9 %		Min. 70% i	Min. 70% i

i= inflation hors tabac

➤ EBITDA

- 2007-2011 CAGR : env. + 7,5%
- 2012-2026 CAGR : env. +3,5%
- 2027-2032 CAGR : env.+2,5%

➤ CAPEX

- Pour la période 2007-2011, les investissements sont définis par les contrats de plans d'ASF & Escota (cf. page 19)
- Pour la période 2012-2032, montant total des investissements (en € courants) : env. 5,3 md€
 - ▶ Nouvelles sections : 0,7 md€ (dont Balbigny-Lyon : 0,4 md€)
 - ▶ ICAS : 3,3 md€
 - ▶ Autres investissements (IEAS & intérêts intercalaires): 1,3 md€

➤ Financement

- Politique de taux de distribution : 100%
- Les besoins de financements complémentaires sont financés uniquement par dette

Hypothèses de valorisation

➤ Principales hypothèses de valorisation

Taux sans risque (OAT 15 ans)	4,71%
Debt spread moyen : base case scenario	0,83%
releverage scenario	0,94%
Market risk premium	4,50%
Unleveraged beta	0,50
Normative tax rate	34,43%

➤ Equivalent à :

	Base case scenario	Releverage scenario
une valorisation DCF avec un wacc fixe à	6.2%	6.0%
une valorisation DDM avec un coût fixe de l'équity à	8.0%	8.7%

Conclusion

- Ⓣ LE RESEAU FRANCAIS D'AUTOROUTES LE PLUS VASTE ET LE PLUS DIVERSIFIE, LE DEUXIEME OPERATEUR EN EUROPE
- Ⓣ UNE POSITION GEOGRAPHIQUE UNIQUE ET STRATEGIQUE
- Ⓣ UN RESEAU A MATURETE ET PRESQUE COMPLET ⇒ UN RISQUE DE CONSTRUCTION FAIBLE
- Ⓣ DES CASH FLOWS ELEVES, RECURRENENTS, EN CROISSANCE DANS LE CADRE DE CONTRATS DE CONCESSION LONG-TERME
- Ⓣ UNE CONCESSION ET UN CADRE REGLEMENTAIRE PROTECTEURS
- Ⓣ OBJECTIF D'AMELIORATION DE LA PRODUCTIVITE ET DES MARGES
- Ⓣ DES PERSPECTIVES CONSIDERABLES
- Ⓣ UN IMPACT POSITIF DU RELEVAGE

Autoroutes du Sud de la France


Journée analystes



Juillet 2007

Annexes

ASF : premier réseau autoroutier français

Réseau concédé	km
 ASF	2 695
 Escota	459
 Puymorens tunnel	56
Total Groupe ASF	3 160
 Cofiroute	1 091
Arcour (A19)*	101
 SMTPC	3
Total VINCI	4 355
 APRR	1 895
 AREA	384
Total APRR	2 279
 Viaduc de Millau	3
 SANEF	1 393
 SAPN	379
Total SANEF	1 772
A'lienor (A65)*	150
 ALIS	125
 ATMB	118
 SFTRF	80
TOTAL autoroutes	8 882

* Réseau en construction



Source : ASFA

Sociétés autoroutières françaises: Chiffres clés 2006

	Réseau concédé (km)	Km parcourus (millions de km)	Chiffre d'affaires (m€)	EBITDA (m€)	Marge d'EBITDA
Groupe ASF	3 160	33 467	2 625	1 706	65%
Cofiroute	1 101	9 895	954	659	69%
Groupe APRR	2 279	20 247	1 670	1 068	64%
Groupe SANEF	1 772	11 589	1 241	779	63%

Source: chiffres basés sur la communication financière de nos concurrents

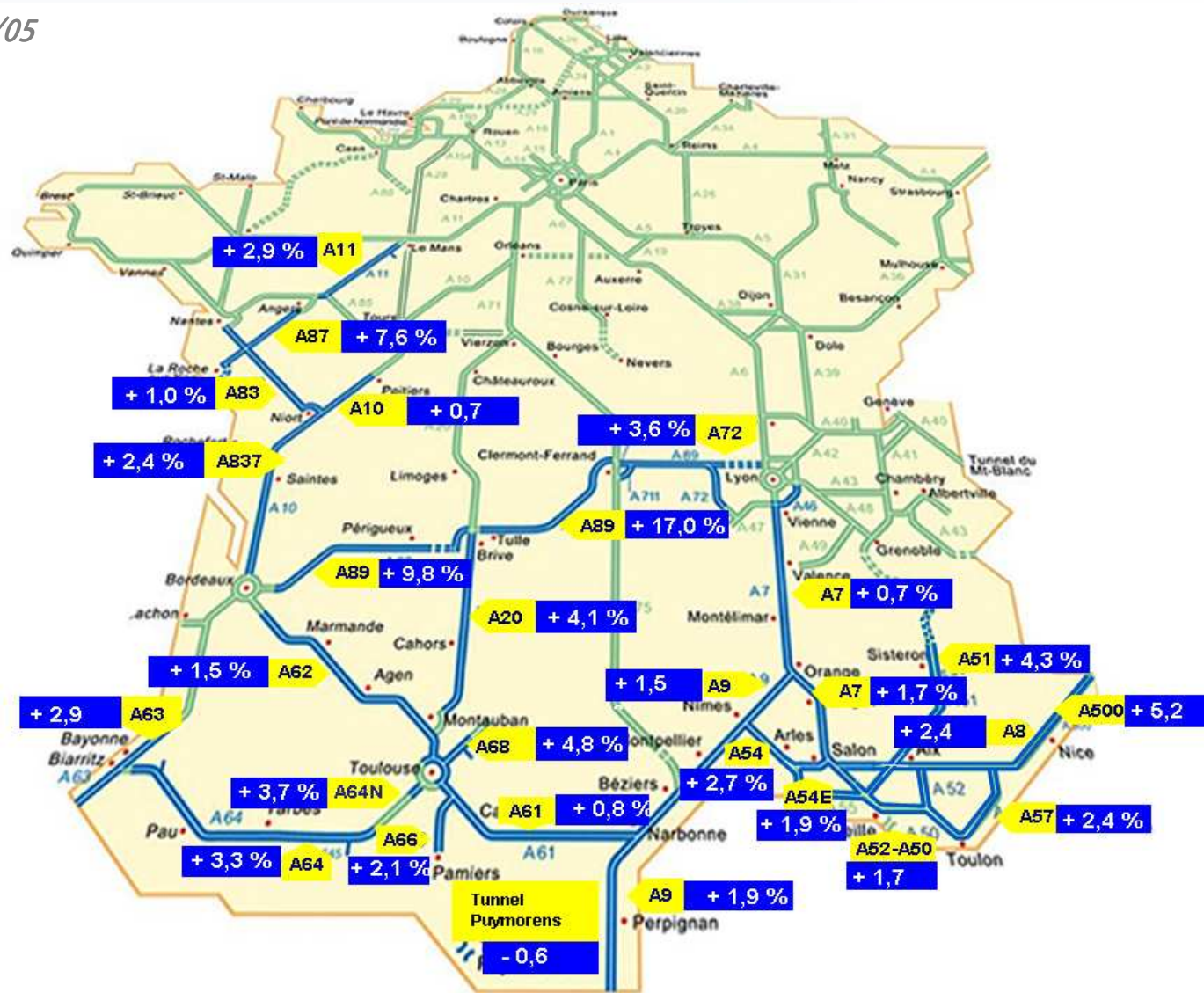
Trafic journalier moyen par sections

Chiffres 2006
Véhicules / jour

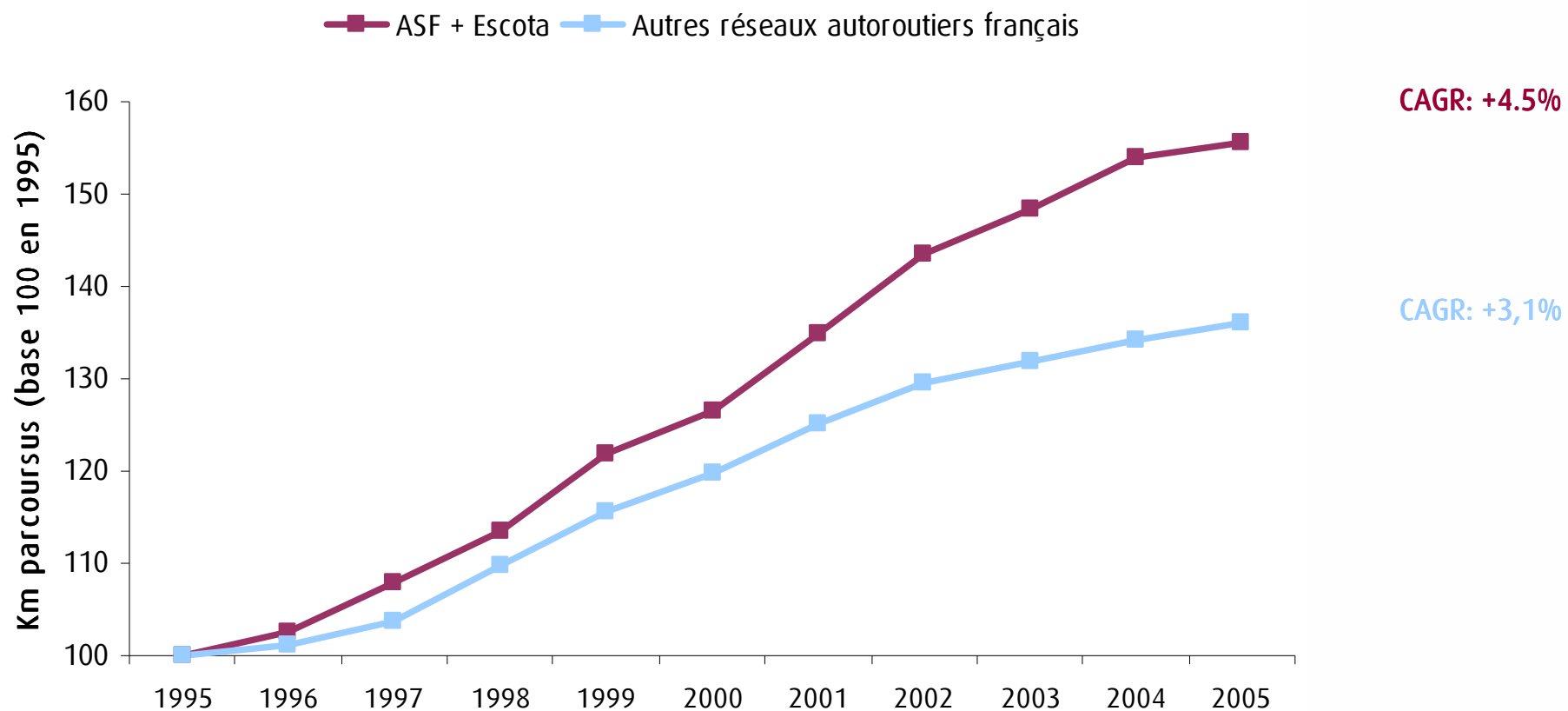


Croissance du trafic par sections

Croissance 2006/05



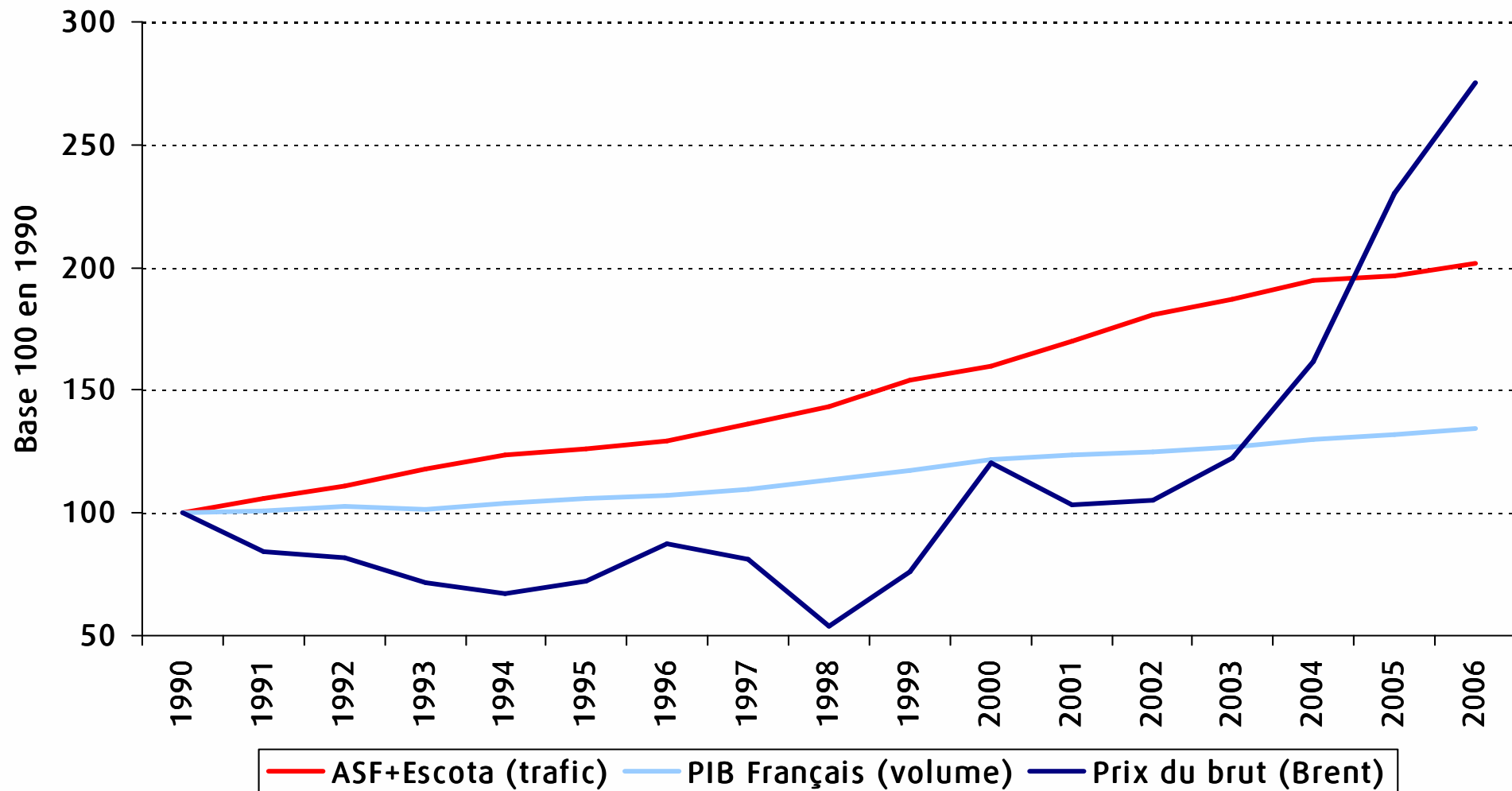
Un historique de croissance soutenue du trafic



Source: AFSA (Association Française des Sociétés d'Autoroutes)

Nouvelles sections comprises, pas de données disponibles sur 2006

Forte résistance du trafic au contexte économique et à la hausse des prix du pétrole



Historique : dates-clés

- Création d'ASF en 1957 par l'Etat français
- En 1984, ASF acquiert ACOBA (réseau dans le pays Basque)
- Fin 1994, ASF acquiert Escota (réseau dans le Sud-Est de la France), créé en 1956
- En 1994, ASF signe le contrat de concession pour la gestion et la maintenance du Tunnel de Puymorens dans les Pyrénées
- En 2001, les concessions d'ASF et d'Escota sont allongées de 12 ans, respectivement jusqu'en 2032 et 2026
- En mars 2002, 49% du capital d'ASF, détenus par l'Etat français, sont mis sur le marché (cotation en Bourse). VINCI acquiert 14,4% d'ASF, essentiellement sur le marché, dans les jours qui suivent
- En juin 2004, ASF et VINCI signent un accord cadre de coopération
- En novembre 2004, la part de VINCI dans ASF atteint 23% et un accord avec l'Etat est signé pour permettre la nomination par VINCI d'un administrateur au conseil d'administration d'ASF
- En juin 2005, la privatisation totale d'ASF est décidée par le gouvernement

Acquisition d'ASF et refinancement : dates clés

Date	Acquisition	Date	Financement / refinancement
07/11/05	Dépôt de l'offre ferme Vinci pour l'achat de la participation de l'Etat dans ASF	05/11/05	Signature d'un crédit d'acquisition à 7 ans de 4,2 md€ et d'un prêt-relais à 20 mois (bridge to equity) de 2,3 md€
14/12/05	Acceptation de l'offre Vinci par l'Etat	23/12/05 27/01/06	1ère phase de syndication du crédit d'acquisition (pool bancaire élargi de 3 à 14 banques)
01/03/06	Confirmation de l'intégration de la section A89 Lyon-Balagny au contrat de concession ASF → prix d'acquisition fixé à 51€/action.	13/02/06	Emission d'un TSSDI de 500 m€ et réduction du crédit d'acquisition à 3,8 md€
06/03/06	Approbation de l'acquisition par la DGCCRF	30/03/06 12/04/06	Réalisation d'une augmentation de capital en numéraire avec DPS de 2,5 md€; renonciation au prêt relais de 2,3 md€ et réduction du crédit d'acquisition à 3,7 md€
09/03/09	Acquisition du bloc de l'Etat de 50,4% pour 5,9 md€ portant la participation de Vinci dans ASF à 73,4%		
30/03/06	Lancement de la Garantie de Cours sur les 26,6% du flottant ASF		
28/04/06	Clôture de la Garantie de Cours ASF, participation Vinci portée à 97,4%. Total décaissé : 2,9 md€.	03/04/06 02/05/06	Syndication générale du crédit d'acquisition (pool bancaire élargi de 14 à 28 banques)
12/05/06	Lancement d'une OPR-RO sur le solde du flottant ASF (2,6%) pour 0,3 md€	30/06/06 14/09/06	Mise en place d'un crédit syndiqué bancaire amortissable à 20 ans par VINCI Park de 500 m€ et paiement d'un dividende exceptionnel de même montant
03/11/06	Clôture de l'OPR-RO au 3 novembre 2006. Retrait obligatoire de la cote le 6 novembre 2006.	03/11/06 18/12/06	Signature avec un pool de 23 banques d'un financement de 4,7 md€ à 7 ans : 3,5 md€ sur ASF (destinés au financement d'un dividende exceptionnel et des besoins généraux d'ASF), 1,2 md€ sur ASF Holding, société destinée à porter, dans un premier temps, la participation de VINCI Concessions dans ASF (23%).
		23/01/07	Paiement par ASF d'un dividende exceptionnel de 3,3 md€ et réduction du crédit d'acquisition VINCI à 1,75 md€.

Chiffre d'affaires 2006 - détails

	2005	2006		Groupe
	Groupe	<i>ASF</i>	<i>Escota</i>	
Recettes de péage	2 427	<i>2 036</i>	<i>536</i>	2 572
Installations commerciales	31	<i>34</i>	<i>5</i>	39
Fibre et pylônes et autres produits	16	<i>12</i>	<i>2</i>	14
Chiffre d'affaires	2 474	<i>2 082</i>	<i>543</i>	2 625

Impôts et taxes (hors impôt sur les sociétés)

<i>en m€</i>	2005	2006
Redevance domaniale	58	60
TAT - Taxe d'aménagement du territoire	209	215
Taxe professionnelle	79	83
Autres impôts locaux	3	2
Charges fiscales sur salaires	3	5
Autres impôts et taxes	6	5
Impôts et taxes	435	370

➤ ICAS : Investissement Complémentaire sur Autoroutes en Service

– Exemples :

- ▶ Elargissements
- ▶ Echangeurs & diffuseurs
- ▶ Ouvrages d'art & hydrauliques
- ▶ Gares, aires de repos, centres d'exploitation hors équipements
- ▶ Refuges
- ▶ Places de parking
- ▶ Stations d'épuration
- ▶ Clôtures

➤ IEAS : Investissement d'Exploitation sur Autoroutes en Service

Exemples :

- ▶ Matériel d'exploitation (équipements de péage, de viabilité, d'entretien végétation...)
- ▶ Véhicules d'exploitation (camion de salage, fourgon de sécurité, ...)
- ▶ Mobiliers, agencements
- ▶ Matériel bureautique
- ▶ Systèmes de gestion (abonnés, exploitation péage, viabilité, programmation du personnel...)

Investissements 2006

Investissement	2005		2006	
	Groupe	ASF	Escota	Groupe
Construction nouvelles sections	235,9	163,9	2,7	166,6
Investissements complémentaires sur autoroutes en service (« ICAS »)	186,2	98,9	109,5	208,4
Immobilisations d'exploitation (« IEAS »)	54,2	34,8	20,9	55,7
Production immobilisée	20,9	16,8	4,6	21,4
Intérêts intercalaires	17,4	7,6	-	7,6
Total investissements 2006 (en m€)	514,6	321,9	137,7	459,6

Emission inaugurale – Programme EMTN

➤ Détails de l'opération:

- 1,5 md€ à 15 ans (Juillet 2007 => Juillet 2022)
- Baa1/Stable (Moody's), BBB+/Negative outlook (S&P)
- Credit spread : 66 bp
- Taux nominal : 5,625%, prix: 99,702%
- 2,5x sursouscrit (3,7 md€)

Autoroutes du Sud de la France

Journée analystes



Juillet 2007