

RAPPORT D'ACTIVITÉ  
**2006**

# 2 702 km

DE RÉSEAU CONCÉDÉ



## sommaire

Profil	P. 01	3. Péage : fluidité et sécurité	P. 26
Message du P-DG	P. 04	4. Sécurité routière : plus de sérénité pour nos clients et plus d'efficacité pour nos équipes	P. 30
Rencontre avec le DGD	P. 05	5. Les équipes ASF : au cœur de l'organisation	P. 36
Gouvernance	P. 07	6. Citoyenneté : changer le regard sur l'autoroute et favoriser les synergies avec les territoires traversés	P. 42
Plan d'action développement durable 2007/2009	P. 08	<b>ANNEXES</b>	P. 46
Chiffres clés de la performance	P. 10	Indicateurs développement durable	P. 46
<b>NOS ACTIVITÉS</b>	P. 14	Extrait des comptes consolidés	P. 47
1. Tracé : construire, moderniser, entretenir, protéger	P. 14		
2. Aires et services : plus de confort et des déplacements plus agréables	P. 20		

## PROFIL

1957 / 2007

ASF, 50 ans d'autoroutes

Créée en 1957, ASF exploite un réseau de 2 562 km auxquels s'ajoutent 140 km en cours de construction (comprenant l'achèvement de l'A89 et l'A87). Le réseau ASF occupe une position stratégique dans l'Hexagone sous la diagonale Angers/Lyon/Aix-en-Provence. Il bénéficie du dynamisme des métropoles du sud de la France et constitue le trait d'union entre l'Europe du Nord, l'arc méditerranéen et le sud de l'arc Atlantique.

L'expertise d'ASF réside dans sa capacité à exploiter des autoroutes dans des contextes multiples (urbain, périurbain, montagne) et à gérer des trafics denses et variés (trajets domicile-travail, migrations estivales, fret européen).

ASF exploite également le périphérique nord de Lyon avec sa filiale OpenLy, le tunnel de Puymorens dans les Pyrénées et l'autoroute Highway 2000 en Jamaïque avec JIO (45 km dont 11 en construction).

## ASF EN CHIFFRES 2006

**2 562 km**

D'AUTOROUTES EN SERVICE

**140 km**

D'AUTOROUTES EN PROJET  
OU EN CONSTRUCTION

**216**

ÉCHANGEURS

**286**

AIRES DE SERVICES ET DE REPOS

**5 744**

SALARIÉS DONT 42,2 % DE FEMMES

**5,7 millions**

D'EUROS CONSACRÉS  
À LA FORMATION

**1 457**

OUVRAGES DE PROTECTION DES EAUX

**9 731 ha**

DE PATRIMOINE VERT

**2,6 milliards**

D'EUROS DE CHIFFRE D'AFFAIRES  
ASF + ESCOTA + TJH (TRANS JAMAICAN HIGHWAY)



# ASF

le réseau d'autoroutes où...



... pour aller plus vite, on roule plus lentement !

Expérimentée avec succès depuis 2004, la régulation dynamique des vitesses permet de retarder l'apparition de bouchons, d'améliorer la fluidité sur l'A7 lors des pics de trafic et ainsi de diminuer les émissions de CO<sub>2</sub> (environ 500 tonnes économisées pendant l'été 2005). À noter en 2006, une baisse des bouchons de 61 % dans le sens sud/nord et de 16 % dans le sens nord/sud par rapport aux années sans régulation. Cette démarche devrait être pérennisée sur l'A7 avant d'être étendue à l'A9, entre Montpellier et Narbonne.



Rapport d'activité 2006 - ASF

... pour faire la pause, on bouge !

Afin d'offrir à nos clients des conditions de confort optimales, nous adaptons en permanence nos services à leurs besoins. Nous réaménageons nos aires de services : stations-service nouvelle génération, vastes boutiques aux couleurs de la région traversée, offres de restauration élargie et, en période estivale, des pauses ensoleillées et sportives...

MESSAGE DE **JACQUES TAVERNIER**

## Président directeur général



*Coïncidence du calendrier... ASF fête ses 50 ans et ouvre une nouvelle page de son histoire... L'aboutissement de la privatisation et l'intégration dans le Groupe VINCI permettent à ASF de bénéficier de la dynamique du leader mondial de la concession-construction tout en confortant son modèle économique. Le nouveau contrat de plan 2007-2011 signé entre ASF et l'État concédant en fixe le cadre et donne le ton : l'excellence et la performance sur notre cœur de métier sont de rigueur. »*

### « Une nouvelle page de notre histoire, une nouvelle dynamique »...

Fort de l'expertise de ses équipes et de sa capacité d'innovation, ASF a tous les atouts pour confirmer sa bonne trajectoire opérationnelle et économique observée en 2006 et relever un double objectif : atteindre 67 % d'EBITDA en 2009 et renforcer la qualité de services et la relation clients.

Le renouvellement de l'équipe dirigeante en janvier 2007 a permis de jeter un regard nouveau sur l'organisation d'ASF. Des chantiers sont d'ores et déjà lancés. Ils visent à renforcer la décentralisation de l'exploitation pour accroître la réactivité des équipes et permettre un pilotage plus fin de l'entreprise en prise avec la réalité du terrain.

Avec la volonté de rester l'acteur de référence du secteur autoroutier, dans une période de forte évolution technologique, ASF et ses partenaires sociaux ont décidé d'engager une réflexion sur l'évolution des emplois et le développement des compétences professionnelles.

Notre ambition est de travailler sans tabou en impliquant chaque filière de l'entreprise et de favoriser les synergies avec toutes les sociétés de VINCI Concessions. Dans ce jeu collectif, ASF dispose de sérieux atouts. De nombreuses pistes de collaboration ont déjà été identifiées : développement du télépéage, sécurité du personnel, politique d'achats, radio 107.7 FM, installations commerciales, systèmes d'aide à l'exploitation...

Cet « esprit Groupe » doit aussi être cultivé sur le terrain car l'opérationnel constitue le socle de notre efficacité : je me félicite donc du jumelage mis en place en 2006 entre des unités d'ASF

et de Cofiroute. Ces échanges entre collègues ont été fructueux : chacun a pris plaisir et intérêt à mieux connaître ses homologues. C'est la démonstration que la voie de la réussite passe par la mise en commun des bonnes pratiques.

En matière de développement, les opportunités seront aussi plus nombreuses. Le succès d'Openly avec la reprise en janvier 2006 de la gestion du boulevard périphérique nord de Lyon a ouvert la voie et prouvé l'excellence opérationnelle d'ASF sur un nouveau registre. L'année 2006 aura vu l'aboutissement de projets innovants initiés par ASF comme le parking poids lourds sécurisé Truck Étape de Béziers ou encore l'autoroute ferroviaire Perpignan/Bettembourg inaugurée fin mars 2007. D'autres projets devraient suivre. Les experts d'ASF ont ainsi apporté leurs expertises aux équipes de VINCI Concessions qui a engrangé cette année de beaux succès en France et à l'étranger.

VINCI Concessions est en ordre de marche et nos récents succès démontrent l'efficacité de notre modèle concession-construction. Les équipes d'ASF, fortes de leur compétence, de leur culture et de leur engagement en faveur du développement durable, y ont toute leur place. Je ne doute pas qu'elles sauront donner le meilleur d'elles-mêmes et relever les nouveaux défis qui se présentent...

**Jacques Tavernier**

*directeur général délégué de VINCI, directeur général de VINCI Concessions, président-directeur général d'ASF*

RENCONTRE AVEC **PIERRE ANJOLRAS**

## Directeur général délégué



*C'est en s'occupant des hommes et de leurs métiers qu'on améliore la qualité de service et la productivité de l'entreprise. Notre priorité est donc bien de bâtir un projet d'entreprise impliquant une réflexion sur l'évolution de nos métiers et de notre organisation pour donner visibilité et perspective à chacun.*

*C'est à cette condition que nous pourrions anticiper les évolutions rapides du secteur et rester ainsi l'acteur de référence sur notre cœur de métier.*



### **VOUS ÊTES DGD D'ASF DEPUIS QUELQUES MOIS. QUEL REGARD PORTEZ-VOUS AUJOURD'HUI SUR L'ENTREPRISE ?**

Je suis chez ASF depuis quelques mois seulement mais je ne découvre pas la société ! J'ai eu l'occasion de la côtoyer à plusieurs reprises au cours de ma carrière et à chaque fois, j'ai pu apprécier la qualité de ses savoir-faire, en particulier pendant les deux années où j'ai été directeur d'exploitation de Cofiroute.

ASF dispose de nombreux points forts : le professionnalisme de ses équipes, la qualité de son réseau, de ses infrastructures, de ses prestations. En tant qu'exploitant, je suis particulièrement sensible à l'ingéniosité des systèmes d'exploitation développés sur le terrain tels que la régulation dynamique des vitesses, la technique des chantiers « glissants », l'efficacité du parc de véhicules utilisé pour la viabilité hivernale... Les résultats affichés par ASF en 2006 sont la démonstration éloquentes des atouts et du potentiel de la société !

### **C'EST AUSSI LA VISION DU GROUPE VINCI ?**

Bien sûr ! ASF est considérée comme un vivier d'expertises : les compétences d'ASF sont attendues par le Groupe. Je crois que les

autres sociétés du Groupe ont beaucoup à apprendre d'ASF. C'est dans cet esprit que nous avons commencé à mettre en place les moyens de favoriser les échanges, de partager les meilleures pratiques et de développer des synergies entre les équipes.

### **VOUS AVEZ UN CREDO : « L'INTELLIGENCE VIENT DU TERRAIN ». EN QUOI CETTE CONVICTON IMPACTE-T-ELLE ASF CONCRÈTEMENT ?**

J'ai effectivement la profonde conviction que les organisations et les outils doivent s'adapter aux hommes et aux contextes locaux et non l'inverse. L'homme est au cœur de l'entreprise. Je suis moi-même un homme de terrain et je m'appuie sur le terrain. C'est un fabuleux gisement d'intelligence et de créativité. La priorité est donc donnée à l'opérationnel, sur le terrain, là où sont nos clients, à leur service.

En termes de management, cela veut dire aussi que la première responsabilité des cadres est de connaître leurs collaborateurs, de les accompagner et de les écouter pour adapter l'organisation en conséquence : pas selon un modèle préétabli mais bien en fonction des réalités du terrain.



## RENCONTRE AVEC PIERRE ANJOLRAS



De cette approche découle nécessairement une organisation de l'exploitation décentralisée qui repose sur l'autonomie et le sens des responsabilités de chacun dans chaque région, dans chaque district d'ASF. C'est le seul moyen d'être efficace pour continuer à progresser et consolider notre position de leader en France.

### QUELLES SONT VOS PRIORITÉS POUR 2007 ?

2007 est une année dont l'agenda est d'ores et déjà bien rempli ! Nous devons mener à bien quelques grands projets : le lancement du télépéage poids lourds, l'achèvement des autoroutes A89 et A87, l'amélioration — encore et toujours — de la sécurité des équipes et des clients. Il nous faut aussi démarrer notre nouveau contrat de plan signé avec l'État qui constitue notre « feuille

Mais l'année sera surtout marquée par l'engagement, en étroite concertation avec les partenaires sociaux, d'une réflexion de fond sur l'évolution des emplois et des compétences des différents métiers de l'exploitation.

Dans le même temps, nous devons faire évoluer notre culture managériale en nous rapprochant des modes de management VINCI : cultiver la responsabilité individuelle, l'esprit d'entrepreneur et de bon gestionnaire. C'est aussi la nécessité de nous ouvrir aux autres sociétés d'autoroutes de VINCI dans l'optique d'un jeu collectif pour optimiser nos processus d'exploitation.

Enfin, c'est mettre davantage encore l'homme au cœur de notre dispositif, avec ce principe fort : c'est en s'occupant des hommes et de leurs métiers qu'on améliore la qualité de service et la productivité de l'entreprise. Notre priorité est donc bien de bâtir un projet d'entreprise impliquant une réflexion sur l'évolution de nos métiers et de notre organisation pour donner visibilité et perspective à chacun.

C'est à cette condition que nous pourrons anticiper les évolutions rapides du secteur et rester ainsi l'acteur de référence sur notre cœur de métier.



*ASF dispose de nombreux points forts : le professionnalisme de ses équipes, la qualité de son réseau, de ses infrastructures, de ses prestations. ❖*

de route» pour les cinq prochaines années. Dans ce cadre, nous allons lancer les études relatives au déploiement d'un dispositif de modulation tarifaire en vallée du Rhône, mettre en œuvre les indicateurs de performance fixés par l'État et, bien sûr, préparer plusieurs opérations majeures de construction : élargissements et construction d'A89 (Balbigny/La Tour de Salvagny).



Les règles mises en place, par ASF notamment, concernant le comité de direction (CODI) et le comité de direction de l'exploitation (CODIREX) sont conformes aux principes de bonne gouvernance en vigueur en France et assurent un fonctionnement responsable et efficace, garantissant sécurisation et transparence.

## GOVERNANCE

# Les comités

### LE CONSEIL D'ADMINISTRATION

ASF suit les recommandations du rapport Bouton. Il a mis en place une organisation qui respecte les principes préconisés en termes de gouvernement d'entreprise. La composition actuelle du conseil d'administration est en cohérence avec la présence de l'actionnaire majoritaire VINCI, suite à la cession par l'État à VINCI de sa participation dans le capital d'ASF en date du 9 mars 2006. Le conseil d'administration de la société est actuellement composé de dix membres :

Jacques Tavernier, président-directeur général; Bernard Val; Gérard Payen\*; Christian Bouvier\*; Willy Stricker\*; VINCI, représentée par Yves-Thibault de Silguy; VINCI Concessions, représentée par David Azéma; SNEL, représentée par Xavier Huillard; SEMANA, représentée par Bernard Huvelin; SOCOFREG, représentée par Christian Labeyrie. Secrétaire du conseil d'administration: Benoite de Fonvielle. Le conseil d'administration du 15/05/06 a opté pour une direction générale non dissociée. Il a adopté un règlement intérieur qui inclut une charte de l'administrateur ASF précisant ses droits et devoirs.

### LE COMITÉ DE DIRECTION

Présidé par le P-DG, le CODI se réunit deux fois par mois. Il a un rôle d'échanges et assiste le P-DG dans le mécanisme de prise de décisions à travers des expertises et des débats sur les thèmes stratégiques et transversaux d'ASF. Il permet au P-DG d'arrêter les grandes décisions. Les membres de la direction générale et du comité de direction au 26 février 2007 sont :

- Jacques Tavernier, président-directeur général depuis le 15/05/06,
- Pierre Anjolras, directeur général délégué depuis le 01/01/07,
- Jean-Marc Denizon, directeur général adjoint depuis le 15/05/06,
- Alain Robillard, directeur général adjoint depuis le 15/05/06,
- Michel Eraud, directeur financier depuis avril 2006,
- Erik Leleu, directeur des ressources humaines depuis juin 2006,
- Benoite de Fonvielle, chef de cabinet du P-DG depuis septembre 2006,
- Bernard Gardelle, directeur de la communication depuis août 2002,
- Brigitte Simon, directeur juridique depuis mars 2005.

### LE COMITÉ DE DIRECTION « EXPLOITATION »

Animé par le directeur général délégué, le CODIREX se réunit une fois par semaine. Son objectif est de suivre le pilotage opérationnel de l'entreprise et de veiller au suivi et à la cohérence des chantiers liés à la politique de décentralisation et de responsabilisation des équipes opérationnelles. Les membres du CODIREX sont : Pierre Anjolras, Erik Leleu, Bernard Gardelle, Marcel Vial, directeur d'exploitation sud-est, directeur réseau Vallée du Rhône; Gilles Calas, directeur de l'infrastructure; Vincent le Parc, directeur d'exploitation sud-ouest, directeur régional d'exploitation d'Agen; Bernard Fer, directeur, en charge des relations avec les services de l'État et les autres acteurs institutionnels; Sébastien Fraisse, directeur des services à l'exploitation.

### Relations avec le concédant

La convention de concession et le cahier des charges, approuvés par décret en Conseil d'État, forment un contrat qui lie la société concessionnaire et l'État en fixant les conditions dans lesquelles la société assure la construction, l'exploitation et l'entretien des sections autoroutières qui lui ont été concédées.

L'article 35.6 de l'avenant n° 12, actuellement en cours d'examen par le Conseil d'État, prévoit qu'afin de veiller à la bonne exécution du contrat de concession et au respect des obligations de service public par la société concessionnaire, un commissaire du gouvernement, représentant du concédant, assiste sans voix délibérative aux séances du Conseil d'administration et aux assemblées générales. À compter de la publication du décret approuvant cet avenant n° 12, le directeur général des routes (ou son représentant) pourra assister en tant que commissaire du gouvernement aux réunions du conseil d'administration et aux assemblées générales de la société.

Par ailleurs, un contrat de plan régit pour une durée de cinq ans les relations entre l'État et la société concessionnaire en matière d'investissements, de politique tarifaire, de politique commerciale, de services aux clients et de politique de développement durable.

Le précédent contrat de plan couvrait la période 2002-2006. Le contrat de plan 2007-2011, négocié avec l'État pendant l'année 2006, vient d'être signé par le P-DG d'ASF, après autorisation du conseil d'administration le 26 février 2007. Ce contrat de plan est actuellement en cours de signature par les autres parties (ministre de l'Équipement et ministre des Finances). Ce contrat fixe le montant, à hauteur de 2,5 milliards d'euros, et la nature des investissements à réaliser pendant ces cinq années, ainsi que la loi tarifaire que la société est autorisée à appliquer le 1<sup>er</sup> février de chacune des cinq années du contrat. Conformément à l'article 13 de l'avenant n° 12, des objectifs particuliers de qualité d'exploitation sont définis entre le concédant et la société concessionnaire, notamment en matière de maintien de la viabilité, de gestion de trafic et d'aide au déplacement. Le contrat de plan fixe trois types d'indicateurs (indicateurs de performance, indicateurs de suivi et indicateurs statistiques) qui permettront à l'avenir de mieux qualifier la qualité et les niveaux de service attendus. Chaque année, un bilan de l'exécution du contrat de plan est réalisé afin d'évaluer le respect des engagements du concessionnaire et l'évolution des différents indicateurs.

\*Administrateurs indépendants au sens où ils n'entretiennent aucune relation avec ASF, ses actionnaires ou ses dirigeants qui puisse compromettre l'exercice de leur liberté de jugement.

Le plan d'action développement durable (PADD) 2007-2009 résulte du travail, à l'automne 2006, d'un comité réunissant des directeurs de chaque filière opérationnelle et fonctionnelle d'ASF ou ESCOTA. Les actions retenues sont celles qui permettent à la fois de répondre aux attentes des parties prenantes et qui favorisent le plus le travail commun et les synergies avec les autres filiales de VINCI.



## PADD

# Actions et finalités

* FINALITÉS	ACTIONS 2004/2006	ACTIONS 2007/2009
RÉDUIRE NOTRE EMPREINTE ÉCOLOGIQUE	2. Développer le tri sélectif des déchets sur nos sites (bâtiments administratifs et d'exploitation) et l'étendre progressivement sur nos aires	1. Réduire les consommations d'énergie des bâtiments, tunnels et gares de péage
	1. Engager une démarche de type « haute qualité environnementale » sur un projet pilote	2. Adapter et intégrer les principes de l'éco-conception dans les nouveaux projets de construction ou d'extension de bâtiments et des aires (projets pilotes : district de Carcassonne et aires d'A7-A9)
	4. Participer à des actions de promotion des véhicules propres	3. Optimiser les prélèvements sur les différentes ressources en eau pour mieux préserver la ressource en eau potable
	3. Diminuer les émissions atmosphériques liées à nos déplacements en faisant évoluer nos comportements et notre parc	4. Optimiser l'utilisation de notre parc de véhicules pour réduire nos émissions de CO <sub>2</sub>
ASSOCIER NOS FOURNISSEURS ET CLIENTS À NOTRE DÉMARCHE	20. Dans le cadre du renouvellement des contrats avec les installations commerciales présentes sur nos aires, renforcer les actions de promotion des territoires traversés et du tourisme local	5. Renforcer la prise en compte des problématiques environnementales et sociales dans le processus achats
	5. Réaliser une étude pour mettre en évidence les attentes des différentes clientèles et leur manière de « consommer l'autoroute »	
	6. Renforcer notre vigilance et notre présence en période de pointe sur les aires qui le justifient afin d'y améliorer la sécurité des personnes et des biens	6. Proposer des tarifs de péage modulés pour réduire la congestion et pour tenir compte des nuisances des véhicules
	7. Engager des études sur la faisabilité et l'efficacité de la mise en place de tarifs de péage modulés pour réduire la congestion et pour tenir compte des nuisances des véhicules	
AMÉLIORER LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE	8. Conduire une étude sur les paramètres (conditions de circulation et niveaux de service) qui doivent déclencher les investissements (élargissements) sur les autoroutes en service	7. Développer les partenariats pour sensibiliser les conducteurs VL/PL, en apprentissage et en entreprise, aux spécificités de la conduite sur autoroute
	9. Renforcer les mesures d'exploitation permettant de réguler le trafic sur les axes saturés (axes A7-A9 et sections péri-urbaines d'ESCOTA)	
	14. Mettre en œuvre la Charte Sécurité Routière ASF/DSCR/CNAM et l'étendre à ESCOTA	8. Créer une base documentaire des bonnes pratiques et outils de communication pour inciter nos clients à adopter des comportements civiques au volant sur autoroute.

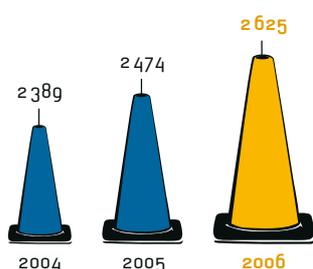


* FINALITÉS	ACTIONS 2004/2006	ACTIONS 2007/2009
<b>ÊTRE UN EMPLOYEUR RESPONSABLE</b>  <b>AMÉLIORER L'EMPLOYABILITÉ DES SALARIÉS</b>	<b>16.</b> Poursuivre notre programme d'équipements et d'aménagements de l'infrastructure pour renforcer la sécurité des employés intervenant sur le tracé	<b>9.</b> Concevoir et mettre en œuvre une démarche de gestion prévisionnelle des emplois et des compétences associant le management et les représentants du personnel
	<b>11.</b> Mettre en place pour le personnel de maîtrise d'encadrement une gestion de carrière personnalisée, similaire à celle développée pour les cadres (parcours individuel d'intégration, revue annuelle, etc.)	
	<b>13.</b> Organiser et mettre en œuvre des « temps de dialogue » entre l'encadrement et le personnel sur deux sites pilotes	<b>10.</b> Créer un « passeport individuel » pour l'ensemble des formations, habilitations et certifications afin d'améliorer la professionnalisation et la sécurité de tous les acteurs de la filière opérationnelle
	<b>15.</b> Concevoir et déployer le dispositif d'évaluation et de suivi des aptitudes du personnel intervenant sur le tracé	<b>11.</b> Favoriser l'égalité des chances et lutter contre les discriminations par la formation de l'encadrement et l'instauration d'une structure dédiée (ASF).
<b>FAVORISER LES SYNERGIES ENTRE NOS AUTOROUTES ET LES TERRITOIRES TRAVERSÉS ET AMÉLIORER L'ACCEPTABILITÉ DE L'AUTOROUTE EN MILIEU URBAIN</b>	<b>21.</b> Poursuivre notre politique foncière de manière partenariale pour éviter la dégradation et préserver la qualité des abords de l'autoroute	<b>12.</b> Mener une opération pilote de « partenariat paysage » pour faciliter l'acceptation locale de projets en milieu urbain très contraint (élargissement d'A63)
	<b>18.</b> Développer nos contacts avec les acteurs locaux afin d'échanger sur les projets réciproques et de renforcer notre ancrage dans le tissu économique local	<b>13.</b> Développer des partenariats locaux en faveur de la mobilité raisonnée sur deux sites pilotes (Toulouse et Aix-en-Provence)
	<b>17.</b> Participer aux réflexions nationales et régionales sur la mobilité durable et l'intermodalité ; promouvoir notre expertise dans ces domaines	
	<b>19.</b> Construire ou promouvoir des partenariats avec les collectivités sur des projets de transports urbains à l'interface autoroute et agglomération, en vue d'améliorer les déplacements et la circulation en ville	<b>14.</b> Accompagner des initiatives locales de covoiturage
<b>ENGAGEMENT CITOYEN</b>	<b>12.</b> Accompagner les actions externes de solidarité portées par le personnel afin de développer une culture de générosité	<b>15.</b> Accompagner le personnel dans ses initiatives de solidarité.

Les résultats obtenus en 2006 confirment l'excellente performance opérationnelle et économique d'ASF. Grâce à une gestion opérationnelle efficace, ASF a su faire face à un contexte difficile avec un début d'année marqué par un hiver très rigoureux et une croissance de trafic médiocre. La reprise de la croissance du trafic en fin d'année et les premiers bénéfices de l'intégration dans le pôle concessions de VINCI ont conforté ces résultats. Forte des nouvelles synergies nées de son entrée dans le pôle Concessions de VINCI, ASF va optimiser sa politique d'amélioration de sa productivité dans les principales filières de l'exploitation. L'année 2007 constituera la première marche vers l'objectif des 67% de marge opérationnelle que la société s'est fixé pour 2009.

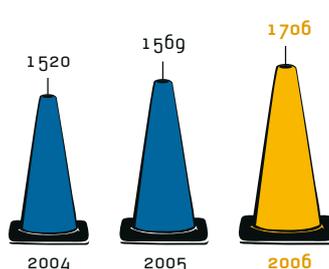
## Chiffres clés de la performance ASF

### \* Chiffre d'affaires



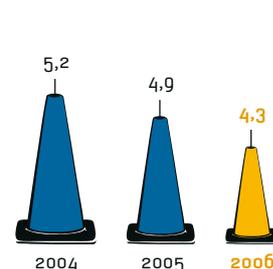
En millions d'euros.

### \* RBE=CA - Charges d'exploitation\*

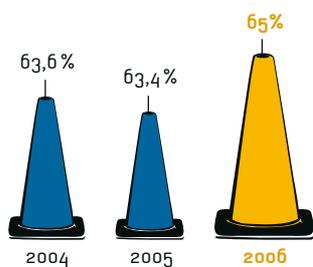


En millions d'euros.  
\*Hors amortissements et y compris participation.

### \* Dette financière nette/RBE

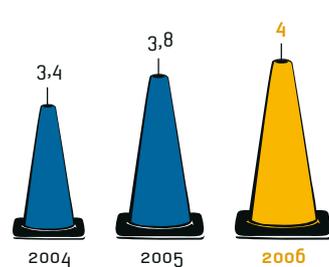


### \* Marge brute d'exploitation/RBE



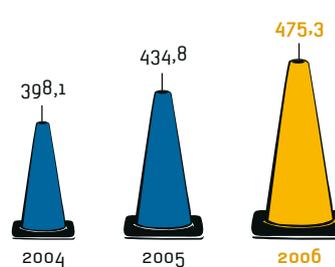
La marge brute d'exploitation s'inscrit à 63,4% contre 63,6% en 2004. Hors éléments non récurrents (frais d'honoraires liés à la privatisation, plan social exceptionnel lié au GIE autoroutes), la marge brute d'exploitation aurait atteint 64% fin 2005.

### \* RBE/Résultat financier\*



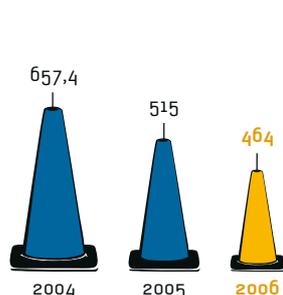
\*Hors intérêts intercalaires.

### \* Résultat net



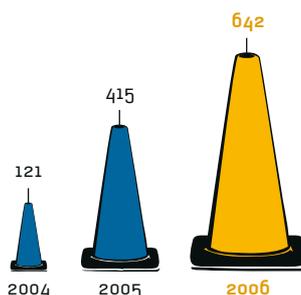
En millions d'euros.

### \* Investissements



En millions d'euros.

### \* Flux nets de trésorerie



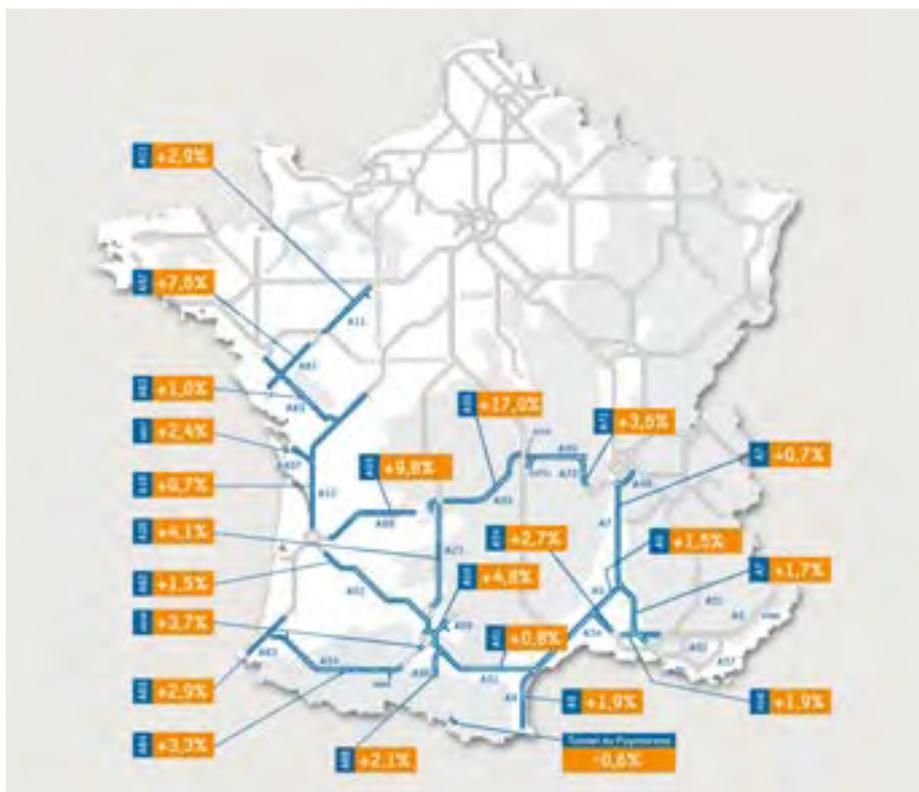
En millions d'euros.  
Avant opérations sur les capitaux propres et emprunts.

# Trafic

\* Trafic moyen journalier annuel (ensemble des véhicules, réseau courant)



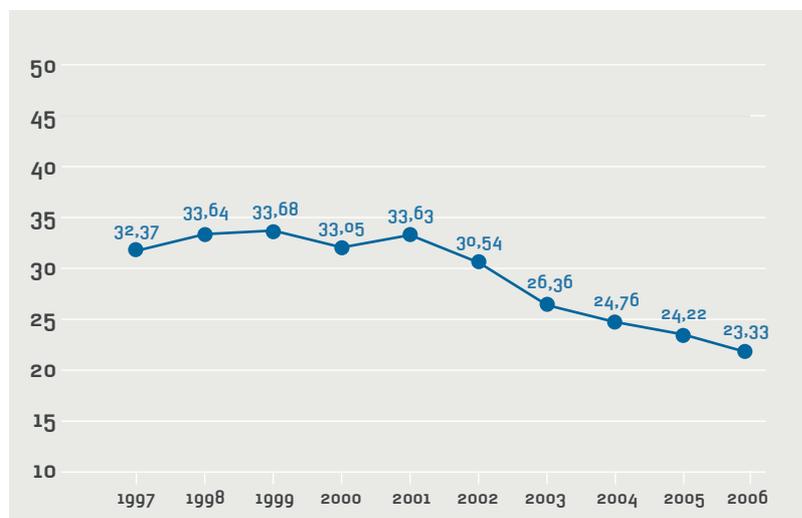
\* Évolution du trafic entre 2005 & 2006 (ensemble des véhicules, réseau courant)



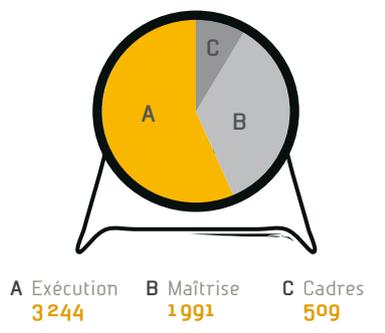
# Sécurité routière

# Effectif

\* Taux des accidents sur réseau ASF (taux pour 100 millions de km parcourus)



\* Répartition

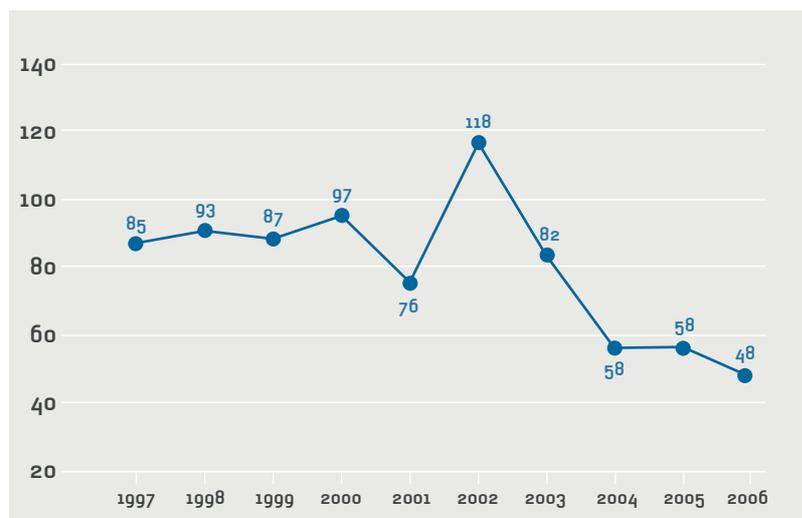


5744 SALARIÉS

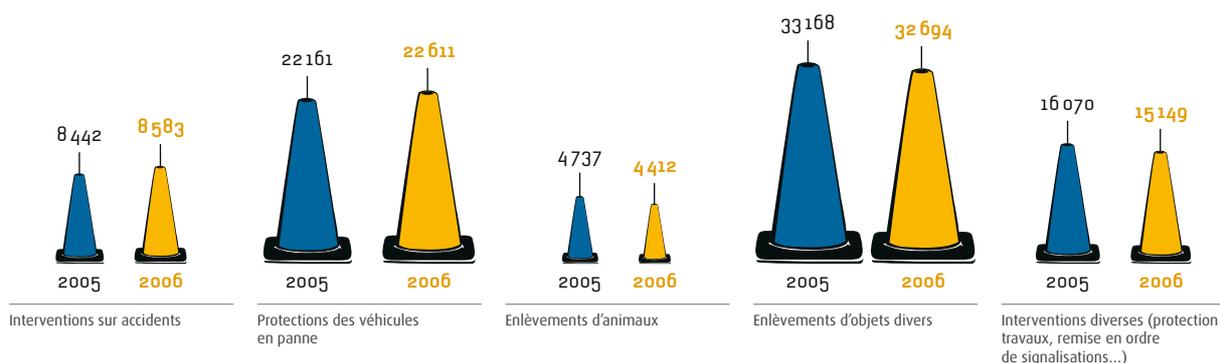
5365 CDI

42,2% DE FEMMES

\* Nombre de tués sur réseau ASF

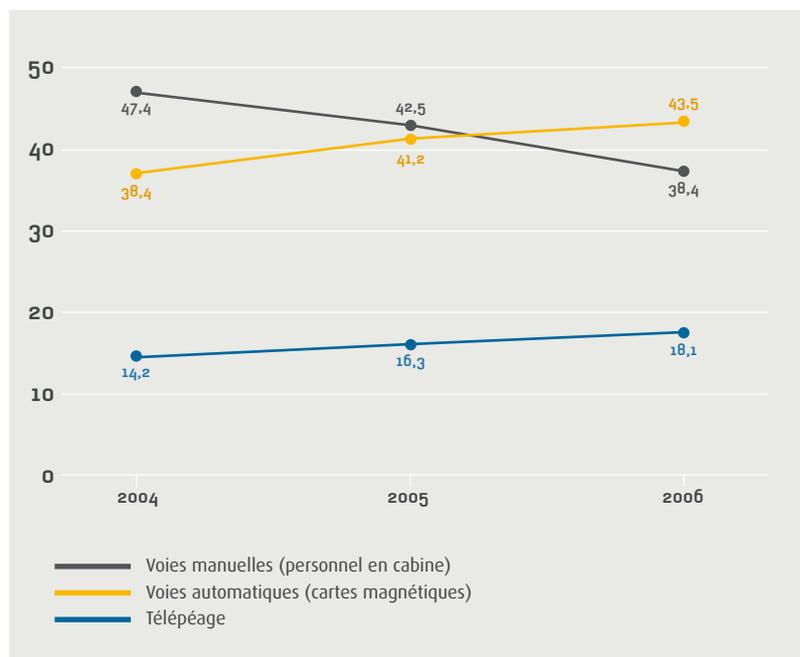


\* Nombre d'interventions liées à la sécurité sur le réseau ASF 2005 & 2006

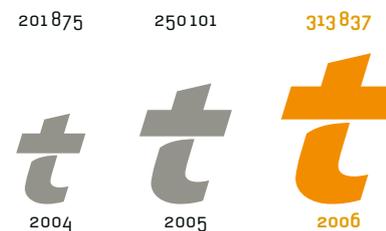


# Péage

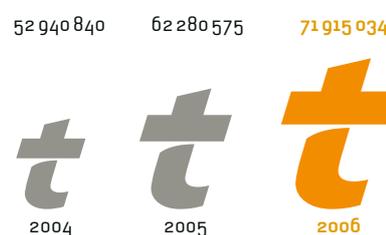
## \* Répartition des transactions au péage (en %)



## \* Nombre d'abonnés ASF au télépéage

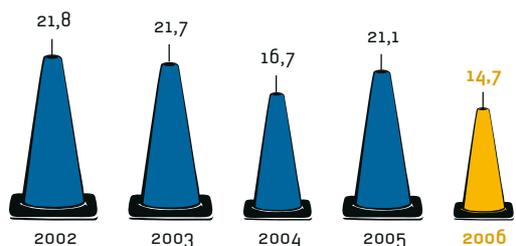


## \* Nombre de transactions payantes avec le télépéage



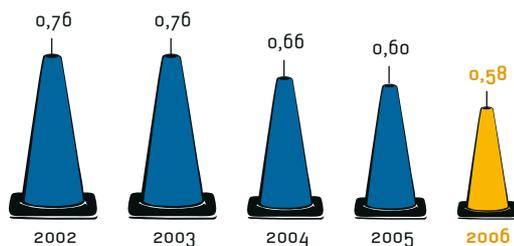
# Accidents du travail

## \* Taux de fréquence ASF\*



\* Accidents de travail avec arrêt x 1 000 000/heures travaillées.

## \* Taux de gravité ASF\*



\* jours d'arrêt de travail x 1 000/heures travaillées.





## TRACÉ

Construire, entretenir,  
moderniser, protéger

Acteur majeur de l'aménagement du territoire, ASF poursuit en parallèle l'extension de son réseau et l'entretien et la modernisation de ses autoroutes existantes. Objectif : offrir une infrastructure conforme à la demande en termes de sécurité routière, de fluidité, de confort et de protection des milieux traversés.

## Contribuer à l'aménagement du territoire



**62 km d'autoroutes ouverts et 34 km en construction en 2006, ASF continue de remplir sa mission en faveur de l'aménagement des territoires et de la mobilité des hommes.**

### A89 : LE TRAIT D'UNION S'ALLONGE

#### **62 km de plus ouverts au trafic en janvier 2006**

À l'ouest, après les 140 km déjà en service de Bordeaux à Thenon, une nouvelle section de 10 km entre Terrasson et Brive nord a été ouverte. Au centre, les 103 km entre St-Germain-les-Vergnes et St-Julien-Sancy sont prolongés de 52 km jusqu'à Combronde (au nord de Clermont-Ferrand). Engagés depuis trois ans, les travaux sur ces sections ont mobilisé jusqu'à 1500 personnes sur un parcours difficile. 25 millions de m<sup>3</sup> de déblais et remblais, et six ouvrages d'art « non courants » ont été nécessaires dont l'impressionnant viaduc de la Sioule qui déploie ses 990 m de long à 150 m du sol, ou encore les 1002 m du viaduc de Vézère-Corrèze qui serpentent à 15 m au-dessus de la périphérie de Brive.

L'intégration dans les paysages traversés était bien sûr parmi les exigences prioritaires d'ASF, ainsi que la réduction de l'impact environnemental, en particulier pour la gestion des eaux de drainage et la protection de la faune et de la flore. Les

eaux souterraines sont ainsi préservées, les loutres sont toujours là de Tulle à Manzat, et les talus ont été plantés de végétaux locaux pour en limiter l'entretien et mieux s'intégrer au cadre local. L'intérêt touristique des paysages traversés de Bordeaux à Clermont-Ferrand méritait aussi près de 120 panneaux d'animation. Ces 62 km ouverts au trafic ont été accompagnés d'un renforcement des équipes opérationnelles avec notamment l'installation d'un point d'appui hivernal à Pontgibaud, car à 1000 m d'altitude, l'hiver peut être rude...

#### **Section Thenon/Terrasson : le chaînon manquant entre Bordeaux et Clermont-Ferrand va disparaître**

En janvier 2008, la section Thenon/Terrasson (en Dordogne) assurera la continuité autoroutière de Bordeaux à Clermont-Ferrand. Ce court mais précieux chaînon

1. Viaduc de l'Elle (A89, section Thenon/Terrasson).

2. Viaduc de la Sioule (A89, section Le Sancy/Combronde).

62 km  
OUVERTS EN 2006

34 km  
EN CONSTRUCTION EN 2006



### « LA JAMAICAINE »

ASF est l'opérateur majoritaire (51 %) de JIO et exploite déjà 33 km entre Sandy Bay et Mandela Highway. Le 15 juillet 2006, un nouveau tronçon de 11 km en 2 x 3 voies, qui relie la capitale Kingston à la zone résidentielle de Portmore, a été inauguré. Avec 28 000 véhicules/jour dont 20 % en télépéage, les premiers chiffres de trafic sont conformes aux prévisions.



### CERTIFICATION ISO 9001 POUR LES ACTIVITÉS DE CONCEPTION/CONSTRUCTION

L'ensemble des projets ASF est soumis à un strict contrôle qualité, dûment formalisé en guides et standards, et qui seul peut garantir une réalisation finale conforme. Le 30 juin 2006, le bureau indépendant Veritas a renouvelé pour trois ans la certification ISO 9001 des activités de conception/construction d'ASF. Rappelons aussi qu'un plan de respect de l'environnement (PRE) est exigé des entreprises intervenant sur les grands chantiers ASF.

de 18 km aura nécessité trois ouvrages d'art non courants dont le viaduc de l'Elle sur six piles de 100 m de haut et celui de Ribeyrol. Trois filiales de VINCI Construction sont sur le chantier.

#### Début des travaux pour l'ultime section Balbigny/La Tour de Salvagny

Le 3 mars 2006, paraissait au *Journal Officiel* l'attribution de la concession à ASF des 53 km déclarés d'utilité publique entre La Tour de Salvagny à l'ouest de Lyon et Balbigny dans la Loire. Avec

sept échangeurs, sept viaducs et trois tunnels, c'est un dernier pas décisif qui va s'engager pour concrétiser le grand axe autoroutier Bordeaux/Lyon.

De mai à novembre 2006, l'équipe ASF chargée de piloter ce chantier a été mise en place et les travaux techniques préparatoires (relevés, sondages géologiques) engagés. Les comités départementaux de suivi avec les élus ont été tenus. La fin de l'année 2006 a été consacrée aux réunions publiques de présentation du tracé. Objectif de mise en service : fin 2012.

#### A87 : LE CONTOURNEMENT DE LA ROCHE-SUR-YON

Les travaux ont démarré au printemps 2006 pour cette section libre de péage de 16 km concédée par l'État en 2003. Elle permet de désengorger le centre de La Roche-sur-Yon et de relier ainsi Paris aux côtes vendéennes sans feux rouges, via son raccordement à la RD 160 en 2 x 2 voies. Jalonnée d'une trentaine d'ouvrages d'art, dont le viaduc de l'Yon (200 m de long), elle sera livrée fin 2008.

### \* LES OUVERTURES PRÉVUES DE NOUVELLES SECTIONS

AUTOROUTES	KILOMÈTRES	DATES PRÉVUES DE MISE EN SERVICE	BUDGET D'INVESTISSEMENT 2002-2006 EN M€ HT (VALEUR 2001)
<b>AVENANT 7</b>			
<b>A89</b>			
Thenon/Terrasson	18	Mi-2008	135
A71/A72	7	DUP* + 5 ans	
Brive nord/St Germain-les-Vergnes (via RD 9)	4	Ordre de service de la Direction des routes	5
<b>A87</b>			
Angers/Murs Erigné	7	DUP* + 5 ans	3,2
<b>A75</b>			
Contournement Est de Béziers (A9)	6	2009	7
<b>A9</b>			
Dédoublage de l'A9 au droit de Montpellier		DUP* + 6 ans	- (1)
<b>A64</b>			
Brisous/A63	11	Autorisation administrative + 5 ans	0
Total avenant 7 :	53		150
<b>AVENANT 8 (signé le 16/07/2003) amendé par l'avenant 10 (signé le 05/11/2004)</b>			
<b>A87</b>			
Contournement sud de La Roche-sur-Yon	16	Fin 2008	40
<b>AVENANT 11 (signé le 31/01/2006 et approuvé par la loi du 01/03/2006)</b>			
<b>A89</b>			
Balbigny/La Tour de Salvagny	53	Fin 2012	5
<b>TOTAL GÉNÉRAL</b>	<b>122</b>		<b>195</b>

\* DUP : déclaration d'utilité publique.

(1) Les investissements à engager au titre de la réalisation du contournement de Montpellier (17 km) sont comptabilisés dans le budget 2002-2006 d'investissements complémentaires sur autoroutes en service (ICAS).

Comme son contrat de plan l'exige, ASF poursuit sa politique d'entretien et de conservation de ses infrastructures afin de garantir à ses clients un haut niveau de sécurité et de confort. Nombre de ces travaux s'appliquent à des secteurs à fort trafic.



## Entretien et moderniser le réseau en service



### LA RÉNOVATION DU VIADUC DE CHASSE SUR L'A7

Avec 100 000 véhicules/jour, le viaduc de Chasse au-dessus du Rhône est un ouvrage d'art « majeur » sur l'A7 mais aussi « historique » car il date de 1963. Sa rénovation était donc nécessaire mais le trafic exigeait qu'elle soit engagée sous circulation. Les travaux sur site ont duré 16 mois, de septembre 2005 à décembre 2006. Ils avaient été préparés depuis un an et accompagnés d'un plan de communication d'envergure pour informer les clients d'itinéraires alternatifs et les guider en temps réel. Une organisation sans faille a permis de minimiser les perturbations qui ont été finalement de 30 % inférieures aux prévisions.

À présent, un tablier rénové réunit les deux sens de circulation auparavant dissociés et les renforce. Glissières de sécurité et chaussées ont été rénovées, un terre-plein central en béton a été aménagé, et les riverains bénéficient de nouveaux écrans anti-bruit.

### LA RÉNOVATION DU TUNNEL DE PUYMORENS

Durant sept semaines, le tunnel de Puy-morens a été fermé au trafic pour cause

de grands travaux de rénovation et d'entretien. Près de 2,4 km de tranchées ont été ouvertes et 3 000 m<sup>3</sup> excavés pour renforcer la ventilation, mieux drainer les eaux de ruissellement, mettre sous fourreau les câbles haute tension et adapter les trappes de désenfumage et la signalisation lumineuse aux nouvelles normes.

### PÉAGE DE BIRIATOU : LES FRONTIÈRES REPOUSSÉES POUR AMÉLIORER LE TRAFIC

L'afflux de poids lourds au péage de Biriato (A63) à la frontière espagnole est pénalisant pour la fluidité du trafic sur l'A63. Pour 2008, le passage de 13 à 20 voies est décidé afin d'en dédier davantage aux poids lourds et au télé-péage.

Cependant, pour y parvenir, les contraintes de la topologie locale exigent un déplacement de la frontière officielle entre France et Espagne... ce qui a été approuvé par les deux États.

Les nouvelles coordinations établies entre ASF et son homologue espagnol Bidegi ont aussi été décisives pour un meilleur pilotage des pointes de trafic et un passage facilité des deux côtés : la mise en commun des réseaux de vidéosurveillance

est établie. L'interopérabilité des télépéages des deux opérateurs sera lancée en mars 2007 (voir péage).

### FUTUR ÉLARGISSEMENT DE L'A63 : LA CONCERTATION COMMENCE

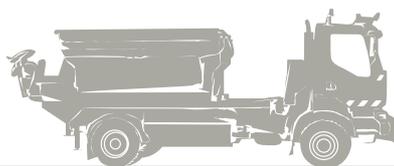
L'A63 entre France et Espagne est un axe européen nord/sud essentiel qui supporte 40 000 véhicules/jour. Mais il est saturé et ses normes sont dépassées. Il faut donc envisager son élargissement à 2x3 voies sur les 40 premiers kilomètres depuis la frontière et doubler le pont franchissant l'Adour : ce sera l'occasion aussi de remettre l'A63 aux normes environnementales les plus récentes. Au final, c'est le plus grand chantier qui sera mené au pays Basque dans les prochaines années. L'enquête d'utilité publique sera donc engagée pour 2007 et les travaux s'étaleront jusqu'en 2011.

En 2006, ASF a élargi 2 km sur le périphérique toulousain entre Croix Daurade et La Roseraie (A61-A62).



# 98,9 M€

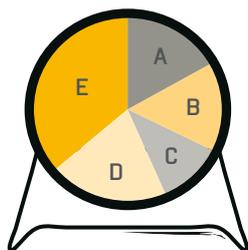
POUR L'ÉVOLUTION DES INFRASTRUCTURES



## DÉBAT PUBLIC

ASF a participé en 2006 au débat public sur l'avenir des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien dans le cadre des «schémas multimodaux de services collectifs de transport de voyageurs et de transport de marchandises.» L'élargissement des autoroutes A7 et A9 n'a pas été retenu par le gouvernement. Un nouveau rendez-vous est fixé dans cinq ans. D'ici là, ASF ne restera pas inactive. Dans le cadre de son contrat de plan 2007/2011 et en liaison avec les pouvoirs publics, elle poursuivra la régulation dynamique des vitesses et engagera de nouvelles mesures permettant de fluidifier l'écoulement du trafic.

### \* Répartition des investissements de construction sur autoroutes en service (ICAS) en 2006 (en millions E HT)



A	Élargissements	16,9
B	Échangeurs et gares de péages	15,2
C	Extension des aires	10,8
D	Systèmes d'exploitation	20,4
E	Divers investissements	35,6
TOTAL HT EN M€		98,9

### \* RÉPARTITION DES DÉPENSES D'ENTRETIEN D'INFRASTRUCTURE EN 2006

NATURE	MONTANTS HT EN M€
Chaussées	30,217
Ouvrages d'art	11,614
Drainage et assainissement	4,645
Aires	1,796
Dispositifs de retenue	0,364
Signalisation verticale	0,821
Signalisation horizontale	2,216
Éclairage	0,033
Clôtures	1,311
Plantations	0,931
Bâtiments	2,212
Gares de péage	1,748
Dispositifs d'exploitation	0,316
Divers	0,599
TOTAL HT EN M€	58,8

Parce que ASF croit en la nécessité d'un développement durable, ses équipes apportent un soin particulier à la protection de l'environnement. À toutes les étapes de la construction comme de l'exploitation, tout est mis en œuvre pour préserver la qualité de vie des riverains et protéger les milieux naturels traversés (faune, flore, eau...). Dans certains cas, ASF va même au-delà des obligations légales...



## Préserver le milieu naturel et la qualité de vie des riverains



### LUTTER CONTRE LE BRUIT

Afin de limiter les nuisances sonores et préserver le cadre de vie des riverains de l'autoroute, ASF actionne plusieurs leviers. Le premier consiste à adapter le tracé de telle sorte qu'il évite les zones d'habitation. Quand ce n'est pas possible, la protection contre le bruit (moins de 60 dB le jour et de 55 dB la nuit) est systématiquement appliquée lors de la construction d'autoroutes nouvelles\*.

Par ailleurs, ASF profite de l'élargissement de ses autoroutes en service, pour mener des « opérations de rattrapage » (bruit perçu ramené à 65 dB de jour) et/ou éviter que la croissance du trafic ne aggrave par la suite. ASF a ainsi réalisé en 2006 des écrans de protection à la source (buttes de terre et écrans) représentant une surface verticale de 3 000 m<sup>2</sup> dans le cadre de l'élargissement entre Toulouse et l'A66. Elle a par ailleurs réalisé 21 isolations de façades et acquis une habitation.

Pour ses autoroutes anciennes, ASF poursuit son programme ambitieux de protection des points noirs bruit (PNB) correspondant aux habitations qui subissent une nuisance sonore supérieure à 70 dB (A). Conformément à son précédent contrat de plan, ASF achèvera en 2007 le

programme de résorption des 1040 PNB engagé depuis 2001. En 2006, 69 PNB ont été traités par 24 isolations de façades, et par la construction de 4 234 m<sup>2</sup> d'écrans en bordure de l'autoroute. Ainsi, au 31 décembre 2006, plus de 80 % du programme de résorption est réalisé, soit 835 PNB protégés.

Enfin, pour les riverains ne bénéficiant pas du droit à la protection, ASF s'engage aux côtés des collectivités dans le cadre de partenariats financiers et techniques pour réaliser des travaux de protection acoustique. Parmi les projets menés en concertation avec les collectivités en 2006: entre Virsac et Lormont (A10), 1,6 km d'écrans acoustiques complémentaires ont été installés pour protéger les habitations.

### GESTION ÉCOLOGIQUE DES ESPACES VERTS

Dans la bande de 300 m déclarée d'utilité publique confiée à ASF par l'État pour y construire l'autoroute, une gestion dite « extensive » est pratiquée afin de favoriser la richesse écologique des milieux naturels. Parmi les règles observées: fauchage limité permettant la constitution de lisières vertes, limitation de l'irrigation pour économiser l'eau grâce à un choix

d'espèces locales adaptées aux contraintes du milieu, utilisation raisonnée des produits phytosanitaires.

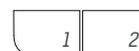
Par ailleurs, ASF poursuit sa politique foncière visant à éviter la dégradation des abords de l'autoroute.

### LE TRI SÉLECTIF GAGNE DU TERRAIN...

Sur les aires, ASF continue de mettre en place des points de tri sélectif des déchets pour ses clients (13 supplémentaires en 2006), là où les filières locales de retraitement existent. Les clients peuvent trier leurs déchets sur toutes les aires de services de l'axe A61 entre Narbonne et Toulouse.

Depuis 2006, 22 districts sur 30 assurent le tri sélectif des déchets résultant de leur propre activité et de la collecte sur l'autoroute. L'objectif est d'étendre cette organisation à tous les districts dans le

\* Sur sections neuves en 2006: 11 acquisitions et 13 484 m<sup>2</sup> de murs protégeant 49 habitations.



1. Passage pour la faune (A89).
2. Tri sélectif sur aire.

# 1 457

OUVRAGES DE PROTECTION DES EAUX



## PERMETTRE À LA FAUNE DE SE DÉPLACER TOUT EN ÉVITANT QU'ELLE TRAVERSE LES CHAUSSÉES

En 2006, ASF a renforcé 11,9 km de clôtures existantes et a mis en place 1,8 km de clôtures nouvelles. Son réseau compte au total 5 238 km de clôtures. Au 31 décembre 2006, le réseau ASF dénombre 101 passages pour la grande faune et 192 pour la petite faune.



## LA PROTECTION CONTRE LES CRUES : LES CADEREAUX DE NIMES

Les crues autour de Nîmes et de Sommières sont aussi soudaines que violentes. L'élargissement des ruisseaux régulateurs de crues déjà existants qui traversent l'A9, les « cadereaux », était nécessaire pour faire face aux événements pluvieux exceptionnels. Difficulté majeure, cette opération nécessitait de démolir progressivement toute la largeur de l'autoroute aux 2 points de passage dans un secteur à fort trafic. Réalisée en 4 phases de septembre 2006 à avril 2007, cette opération a été accompagnée d'un important dispositif de communication pour minimiser les perturbations.

courant du premier semestre 2007. La valorisation des papiers et cartons dans les bureaux est en place dans 75 % des centres administratifs ASF.

En 2006, 7 716 tonnes de déchets ont été collectées dont 5 579 proviennent des aires. 34 % du tonnage global ont été valorisés.

### PROTÉGER LA RESSOURCE EN EAU DES RISQUES DE POLLUTION

Dans le cadre de la police de l'eau, ASF a mis en service en 2006, 59 nouveaux

ouvrages de protection de l'eau portant leur nombre total à 1 457.

Sur 1 537 km de son réseau ancien, ASF entreprend des programmes de rattrapage, soit dans le cadre des opérations lourdes comme les élargissements, soit dans le cadre d'actions ciblées, spécifiques, pour la protection des zones les plus exposées, notamment les captages d'alimentation en eau potable. Ce fut par exemple le cas en 2006 avec la création de 10 bassins sur l'A62 pour protéger l'eau potable de la Garonne et de ses affluents.

En outre, ASF met en place dans chaque département des plans d'intervention en cas d'accidents impliquant des matières polluantes ou dangereuses en vue de limiter au maximum les impacts potentiels sur l'environnement. Les 30 plans établis à fin 2006 sont mis à jour en fonction de l'évolution du réseau.



## PAILLAGE DES PLANTATIONS



« Pailler » une plantation, c'est disposer une couverture autour des jeunes plants pour éviter que les mauvaises herbes ne les étouffent, limiter l'évaporation de l'eau et atténuer les écarts thermiques. Le rapport qualité/prix du film plastique noir est le meilleur mais son esthétique et sa grande persistance demeurent un handicap. En collaboration avec l'Institut du développement forestier, ASF a lancé un test grandeur nature sur la rocade Est de Toulouse pour trouver une alternative biodégradable : feutres en jute, coco, sisal...



107.7 FM



## AIRES ET SERVICES

Plus de confort et des déplacements plus agréables



Services sur aires, animations, accueil, développement de formules télépéage adaptées à toutes les clientèles... ASF entend donner tout son sens à la notion de service sans omettre de mesurer la satisfaction de ses clients.



## Améliorer la qualité de service sur les aires



### UNE NOUVELLE ÈRE DE SERVICES

Le 31 décembre 2005, 28 contrats d'installations commerciales sont arrivés à échéance sur les autoroutes A9, A10, A61, A62. Ce fut l'occasion d'insuffler de nouvelles exigences dans les appels à candidatures et de faire jouer la concurrence avec trois idées fortes : rationaliser et regrouper les boutiques et restaurants pour optimiser leur fréquentation, élargir l'offre de services (restauration rapide, marques connues...) et renforcer leur qualité (bâtiments plus vastes, plus conviviaux... contrôle renforcé des prestations). Les aires de l'A62 Bordeaux/Toulouse ont inauguré cette nouvelle démarche. ASF en a aussi profité pour restructurer l'offre de services sur cet axe. En accord avec la Direction générale des routes, le nombre d'aires a diminué en contrepartie d'un renforcement de la qualité du service. Cela a permis d'être plus exigeant sur le cahier des charges : systématisation d'un service de restauration rapide, présence d'espaces dédiés aux loisirs et à la promotion de produits régionaux, qualité de l'architecture, accès aux nouvelles technologies, prise en compte de l'environnement, tri sélectif des déchets... Preuve de la pertinence de ce choix : l'attractivité des aires est en hausse et les

redevances perçues par ASF aussi. Les premiers résultats enregistrés sur A62 le montrent. 68% de clients estiment que les aires sont modernes (contre 20% en 2004), et la satisfaction relative aux services proposés augmente (la note passe de 7,7 à 8,1 sur 10 en 2006). Le chiffre d'affaires « boutiques et restauration » a, quant à lui, progressé deux fois plus que la moyenne sur l'ensemble du réseau ASF (+ 12,9% contre 5,7%).

### DES AIRES, VITRINES DES RÉGIONS TRAVERSÉES

Dans le cadre du renouvellement des contrats des installations commerciales présentes sur ses aires, ASF a rédigé un cahier des charges qui insiste sur la nécessité de renforcer la promotion des



1. Pause détente dans la chaleur de l'été.
2. Boutique de produits régionaux (A10).



territoires traversés et de favoriser le tourisme local. Découverte et dégustation de produits régionaux sont désormais au programme dans la boutique Ducs de Gascogne (Agen Porte d'Aquitaine sur A62), à la Maison de la Haute-Garonne (Port-Laugarais sur A61), à la Maison de l'Aude (Corbières nord sur A61), chez Guiraud (Village Catalan Est sur A9), à la Maison des Saveurs (Poitou Charentes nord sur A10) ou encore au Marché des saisons (Saint-Léger sur A10).

#### 28 STATIONS DE GONFLAGE MICHELIN

ASF a renouvelé cette année les équipements de ses stations de gonflage en partenariat avec Michelin. Pour signaler ce service, 28 « Bibendum gonfleurs » ont donc été installés sur les parkings, à proximité des barrières de péage du réseau.

#### LES ÉTAPES ENSOLEILLÉES 2006 : AUTANT D'INVITATIONS À LA PAUSE POUR UN VOYAGE PLUS SEREIN

ASF met tout en œuvre pour optimiser la sécurité routière en encourageant ses clients à faire régulièrement leur pause sur ses aires. Panorama des temps forts de l'été.

#### Des animations pour se détendre

Les Étapes sportives, organisées avec le ministère de la Jeunesse, des Sports et de la Vie associative et cette année en partenariat avec St-Yorre, proposaient gratuitement plus de 30 disciplines sportives.

Le magazine *Autoroutes* en partenariat avec *Paru-Vendu*, une édition très estivale tirée à plus de deux millions d'exemplaires pour faire le plein d'informations touristiques, gastronomiques, culturelles...

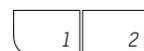
#### Des animations pour sensibiliser à la sécurité sur autoroute

Assistance gratuite au gonflage des pneus avec la Matmut sur 14 sites répartis sur les axes les plus fréquentés du réseau, tous les jours, de 9 h à 19 h. Ateliers et animations sécurité routière : avec la « renversante » voiture tonneau en partenariat avec les pompiers, les pouvoirs publics, La Croix-Rouge, la Macif, la Maif... et des ouvriers autoroutiers ASF, présents avec leurs véhicules sur les aires pour expliquer leurs missions. *Le journal de Mickey*, pour la troisième année consécutive, a été distribué gratuitement sur le réseau à 1 million d'exemplaires : une édition spéciale en partenariat avec la Direction de la sécurité et de la circulation routières (DSCR) pour transmettre aux futurs conducteurs les bons réflexes sur la route.

#### RÉPONDRE AUX BESOINS DES ROUTIERS

À l'écoute de toutes ses clientèles, ASF s'est attachée à améliorer l'offre de stationnement des poids lourds. 632 places de stationnement poids lourds ont été créées en 2006 dont 116 sur l'aire de Roussillon, 149 à St-Rambert ouest, 259 à Mornas ouest (A7), 64 à Marguerittes nord (A9) et 44 à Rouillé-Pamproux nord (A10).

Par ailleurs, pour répondre au besoin de protection du fret, ASF a initié le concept Truck Etape, un centre routier sécurisé et payant intégrant un grand nombre de services. Le premier a ouvert en juin à Béziers, en bordure de l'autoroute A9, sur un site de huit hectares. Truck Etape est aujourd'hui une société de VINCI Concessions qui va ouvrir un second centre à Valenciennes fin 2007.



1. Opération de distribution au péage.
2. Test du télépéage poids lourds.

Initié en 2002, le management global de la qualité d'ASF arrive à maturité. Il repose sur un ensemble cohérent d'outils qui tendent vers le même but : assurer un niveau de service conforme aux attentes des clients tout en optimisant la productivité.



## Renforcer notre politique qualité et créer une dynamique de progrès



### LA DÉMARCHE QUALITÉ : CONCILIER QUALITÉ ET COMPÉTITIVITÉ

L'objectif du système de management de la qualité et de la performance ASF : assurer à la fois une excellente qualité du service (vis-à-vis des clients, de l'État, des parties prenantes) et améliorer les méthodes pour obtenir une productivité optimale des ressources humaines et matérielles.

La démarche qualité de l'exploitation d'ASF a été engagée en 2002 avec « Performance », le dispositif de pilotage par les niveaux de service. Les tableaux de bord « Performance » donnent chaque mois et pour chaque entité le degré d'atteinte des objectifs qualité et le niveau d'engagement des budgets. Ils permettent, le cas échéant, de prendre les actions correctives qui s'imposent.

La démarche s'est poursuivie en 2004/2005 par la mise en place du « Référentiel métiers » qui présente l'ensemble des niveaux de services à atteindre résultant des obligations légales et contractuelles d'ASF. Il constitue un moyen de prévention de la sous-qualité et des risques indispensable pour établir les plans de progrès.

Enfin, le *Manuel qualité de l'exploitation* édité et diffusé auprès des salariés fin

2006 marque l'aboutissement de cette démarche en mettant l'ensemble des outils et procédures en perspective. Son ambition est de fournir aux clients d'ASF un niveau de service élevé et homogène dans l'espace et dans le temps, et de permettre la meilleure maîtrise des risques possible, au regard de l'entreprise, de ses clients, de ses salariés et de l'ensemble des parties prenantes. En 30 pages, le *Manuel qualité de l'exploitation* présente à la fois la politique et l'organisation qualité de l'exploitation. Il donne une vision d'ensemble, édicte les grands principes et fait le lien entre les indicateurs « Performance » et le « Référentiel métiers ». C'est à la fois un document normatif et un outil de communication destiné à faire comprendre la démarche d'ASF. Il explique l'ensemble du système de management de la qualité et de la performance et précise les rôles des différents acteurs. Les équipes opérationnelles ASF sont ainsi dotées d'outils leur permettant de mesurer leur efficacité, en comparant les résultats obtenus par rapport aux objectifs visés, et leur efficacité, en comparant les moyens mis en œuvre pour atteindre les résultats obtenus.

### LA SATISFACTION DES CLIENTS : ÉCOUTER ET PROGRESSER

ASF poursuit sa démarche de renforcement de la qualité : pour la troisième année consécutive l'indice global de satisfaction des clients s'établit à 7,8 sur 10, une note proche du seuil d'excellence. À la demande de la Direction générale des routes, une enquête de satisfaction commune à l'ensemble des sociétés concessionnaires d'autoroutes est réalisée chaque année. En 2006, on constate que la qualité perçue par les clients est homogène non seulement dans le temps mais aussi dans l'espace (sur l'ensemble du réseau ASF). Une comparaison avec les autres sociétés du secteur montre qu'ASF se situe dans le haut du tableau.



1. Pause déjeuner sur l'A10.
2. Intervention sécurité au cœur du trafic.

# 7,8/10

INDICE GLOBAL DE SATISFACTION



## \* Indice global de satisfaction



Pour continuer à bonifier la relation avec ses clients, ASF fait porter ses efforts sur la qualité du service mais aussi sur l'écoute et l'accueil. La qualité de l'accueil est ainsi testée dans les boutiques télépéage ASF et le centre d'appels Voie Directe. Quatre fois par an, une vague d'enquêteurs « mystère » part sur le terrain pour vérifier que les standards de qualité commerciale sont bien respectés. Les résultats de ces enquêtes permettent d'identifier les points d'amélioration, de faire progresser en permanence les outils et méthodes, et de mettre en œuvre, si nécessaire, des programmes de formation adaptés pour les équipes concernées. La gestion des réclamations est un autre axe d'effort. ASF renforce les canaux à la disposition du public pour porter réclamations dans

tous les lieux de passage (installations commerciales, points d'information, gares de péage...). Dans le cadre du chantier engagé pour améliorer la relation client, le cahier *content-pas content* sera modernisé en concertation avec les autres sociétés d'autoroutes sous le pilotage des services de la Direction générale des routes. L'objectif étant d'apporter des réponses aux réclamations dans un délai moyen de 10 jours ouvrables.

Confort, fluidité, simplicité, le télépéage a plus d'un atout dans son boîtier. ASF ambitionne de le diffuser le plus largement possible auprès de ses clients. Pour atteindre cet objectif, l'entreprise agit sur deux leviers : elle propose des formules qui répondent aux besoins de ses différentes clientèles et s'attache à séduire de nouveaux clients en multipliant ses canaux de distribution.

## Augmenter la diffusion du télépéage



### DÉVELOPPER DES ABONNEMENTS QUI CORRESPONDENT AUX BESOINS DES CLIENTS

Parce que tout le monde ne consomme pas l'autoroute de la même manière, ASF propose une gamme complète d'abonnements télépéage fondée sur la fréquence d'utilisation de l'autoroute.

Pour les « habitués » empruntant régulièrement l'autoroute pour faire un même trajet, ASF propose les abonnements « Liber-t Préférence » qui permettent de bénéficier de trajets offerts. C'est également le cas des formules « Zap » développées en partenariat avec les collectivités territoriales. À ce titre, « Zap Narbonne » conçu en tandem avec la communauté d'agglomération de la narbonnaise, réalise une belle performance : + 35 % d'abonnés par rapport à 2005 !

Pour les professionnels utilisant régulièrement l'autoroute et effectuant des itinéraires variés, ASF propose des offres souples (frais de gestion mensuels, pas de dépôt de garantie).

Enfin, les utilisateurs occasionnels (« week-ends », vacanciers) peuvent profiter de « Temps libre », le télépéage qui s'adapte aux envies d'évasion. Avec « Temps libre » pas de frais de gestion annuels : on ne paye ce service que les mois où l'on utilise

le badge ! Cet abonnement confirme son succès 2 ans seulement après son lancement. Au 31 décembre 2006, il comptait 35 657 abonnés ayant réalisé plus de 1,8 million de transactions pendant l'année. À noter que chaque abonné « Temps libre » réalise en moyenne 6 passages au péage par mois.

### CONQUÉRIR DE NOUVEAUX ABONNÉS

En 2006, ASF a intensifié les opérations de marketing direct afin de toucher ses cibles en dehors de l'autoroute :

« Une offre Liber-t Primo intégrée dans le pack 'Autoroute 2006' de Microsoft » : pour tout achat de ce logiciel de voyage, distribué par des enseignes telles que la Fnac, Virgin ou Carrefour, l'automobiliste se voit proposer une offre Liber-t Primo.

« Une offre Temps libre avec La Banque Postale » : destinée aux abonnés du programme de fidélisation « Adesio » de la banque, cette offre figurait dans son magazine diffusé à 1,2 million d'exemplaires et sur le site [www.adesio.labanquepostale.fr](http://www.adesio.labanquepostale.fr). 2 500 abonnés ont été séduits par ce canal. Une opération similaire a été menée dans le catalogue été 2006 de « Pierre & Vacances ».

ASF a poursuivi son partenariat avec les clubs de rugby du Top 14 implantés sur

son réseau. La mise en place de stands lors des matchs et la distribution de cartes de jeu à gratter dans les stades ont engendré plus de 2 000 souscriptions au télépéage.

Pour densifier son circuit de distribution ASF a également noué des partenariats de commercialisation avec La Poste, dans 15 bureaux de poste du Vaucluse, et pour 2007 avec Norauto, dans les centres de Bordeaux, Marseille et Montpellier. Les clients de ces établissements peuvent désormais s'abonner au télépéage sur place.

# 360170

BADGES TÉLÉPÉAGE EN CIRCULATION



## ASF STIMULE LE PASSAGE AU TÉLÉPÉAGE POIDS LOURDS

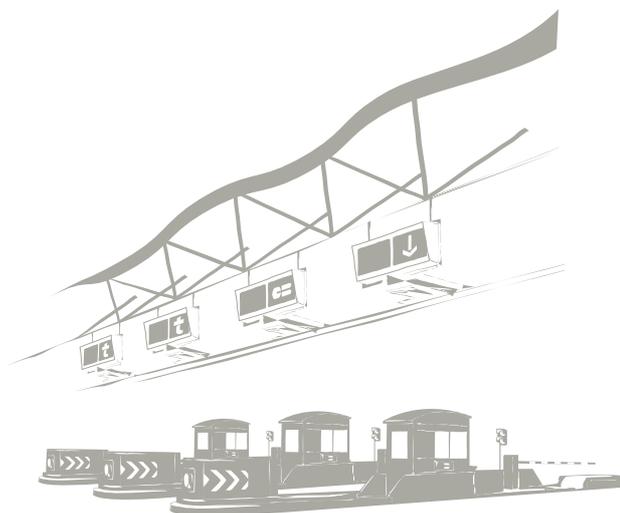
*Ce nouvel abonnement dont la commercialisation est prévue en mai 2007 permettra aux camions équipés d'un badge de bénéficier d'une réduction conforme aux directives européennes «interopérabilité» et «eurovignette». ASF a décidé d'accompagner la migration de ses clients routiers en versant d'avance et en une seule fois une indemnité de résiliation aux abonnés pour qui la réduction télépéage serait moins avantageuse que celle de l'ancienne carte Caplis. ASF a également décidé d'abonder l'indemnité de résiliation d'une «prime écologique». Unique dans le monde autoroutier, cette mesure s'applique aux camions dont la motorisation répond aux normes Euro IV et Euro V. Une manière pour ASF de contribuer en même temps à la lutte contre l'émission de gaz à effet de serre et de soutenir les transporteurs engagés dans le renouvellement de leur parc de véhicules.*

*Pour simplifier les démarches de ses clients, ASF ouvrira en 2007 un site internet sécurisé sur lequel ils retrouveront le calcul du différentiel entre les barèmes Caplis et télépéage, l'indemnité éventuelle qui en résultera, et un formulaire de résiliation.*



## « VOIE DIRECTE » EN PLEINE CROISSANCE

*Créé début 2004, le centre d'appel Voie directe est devenu un atout maître dans la politique de la relation clients d'ASF et ESCOTA. Suivant la tendance de l'année 2005, Voie directe a encore connu en 2006 une progression de son activité. Voie directe gère actuellement une moyenne de 2727 appels par semaine, les ventes de télépéage ont augmenté de 9% avec une moyenne de 242 abonnements par semaine. En septembre 2006, Voie directe a obtenu le «label responsabilité sociale» qui récompense les centres de contacts à distance respectant un code déontologique en matière de gestion des ressources humaines et des conditions de travail.*





Assurer la perception du péage dans les meilleures conditions de fluidité, de sécurité et d'accueil, tels sont les objectifs que se fixe ASF pour cette activité qui est au cœur de son métier.



## Au péage : privilégier la sécurité et la fluidité



### SUCCÈS DES VOIES AUTOMATIQUES ET DU TÉLÉPÉAGE

Les recettes de péage se sont élevées à 2,036 milliards d'euros en 2006 contre 1,917 en 2005.

Les efforts soutenus en matière de communication pour encourager le passage en voies automatiques et la commercialisation du télépéage ont porté leurs fruits : 384 millions de transactions payantes ont été enregistrées sur le réseau ASF, soit une augmentation de 3,8 % par rapport à 2005 dont :

+ 9,7 % sur les voies automatiques,

+ 15,3 % sur les voies télépéage,

- 6,2 % sur les voies manuelles.

Le télépéage a généré 11,3 % du total des recettes péage 2006, soit 229 millions d'euros, soit une progression de 10 % par rapport à 2004. Au 31 décembre 2006, ASF comptait 313 837 abonnés au télépéage et plus de 360 000 badges en circulation qui ont généré 136 millions de recette de péage.

### AUTOMATISER POUR ALLIER LA PRODUCTIVITÉ DE L'ENTREPRISE ET LE CONFORT DU CLIENT

Dans cette optique, ASF a poursuivi en 2006 son programme d'automatisation dans le respect des engagements sociaux : déploiement de gares semi-automatiques ou entièrement automatiques, installation de nouveaux automates à cartes magnétiques pour les véhicules légers et les poids lourds. Par ailleurs, ASF a préparé la mise en service du télépéage interopérable pour les poids lourds, dont la commercialisation démarrera en mai 2007. Cette préparation a mobilisé toutes les équipes des filières « péage » et « techniques spéciales », notamment pour réaliser les tests de vérification d'aptitude au bon fonctionnement et pour engager avec chaque émetteur de badges de télépéage agréé un processus de mise en exploitation progressive.

PÉAGE

Fluidité, sécurité et accueil

1

2

1. Portillon pour sécuriser les déplacements à pied des équipes ASF au péage.

2. Voies automatiques et voie télépéage.

29 132

VÉHICULES/JOUR  
(INTENSITÉ KILOMÉTRIQUE)

+ 2,1 %

CROISSANCE DU TRAFIC  
(RÉSEAU STABLE)



Enfin, ASF a engagé un programme d'expérimentation de nouveaux équipements de péage, destinés à augmenter la capacité des couloirs de péage.

#### LE TÉLÉRECEVEUR : UN NOUVEAU MÉTIER POUR ACCOMPAGNER L'AUTOMATISATION

ASF est convaincue que l'automatisation de ses péages ne saurait se faire au détriment du service au client. L'expérimentation d'un nouveau métier, celui de téléreceveur illustre bien cette conviction. Situé à distance, il est en contact audio et vidéo avec le client à assister ; des outils adaptés de transaction à distance lui per-

mettent d'apporter une solution rapide qui s'appuie sur des procédures rôdées. Gage de sécurité dans la mesure où il limite les interventions humaines sur les voies de péage, le téléreceveur préfigure également l'évolution de la filière pour laquelle l'automatisation est source d'opportunités d'évolution vers de nouveaux métiers au service du client.

#### ÉTENDRE LES GARES DE PÉAGE POUR FLUIDIFIER LE TRAFIC

Afin d'optimiser la fluidité du trafic et limiter le temps de passage au péage, ASF poursuit également l'extension de ses gares de péage. Au total, 31 couloirs

supplémentaires ont été créés en 2006 à Avignon nord, Béziers ouest, Montauban, Montréjeau, Tain l'Hermitage, Thiers et Toulouse nord.



#### LE TRAFIC EN 2006

*Sur réseau stable, les flux de trafic exprimés en kilomètres parcourus entre 2005 et 2006 ont progressé de +2,1 % pour l'ensemble des véhicules (+1,6 % pour les poids lourds, +2,2 % pour les véhicules légers).*

*Après une baisse en 2005 des trafics sur A7 (-0,8 %) et une faible progression sur A20 (+1,3 %) suite à la mise en service du viaduc de Millau en décembre 2004, ces deux axes ont retrouvé des évolutions positives (+0,7 % pour A7 et +4,1 % pour A20).*

*La croissance du trafic sur le réseau ASF a été plus soutenue au second semestre 2006, tout particulièrement sur les quatre derniers mois de l'année (+4,7 %).*

*L'intensité kilométrique sur le réseau s'élève à 29 132 véhicules/jour pour 2006 contre 29 082 véhicules/jour pour 2005, soit une progression de 0,2 %.*



#### RENFORCER LA SÉCURITÉ DE TOUS AU PÉAGE

Les îlots béton en barrière de péage permettent de protéger les équipes travaillant au péage mais ils peuvent constituer une difficulté pour des conducteurs distraits ou roulant trop vite à l'approche du péage. D'ici la fin de l'année 2007, 540 atténuateurs de chocs supplémentaires auront été installés au péage (dont 300 avant la fin du premier semestre 2006). Ces atténuateurs évitent les chocs directs sur les points durs constitués par les îlots béton des gares de péage, réduisant par là même la violence de l'impact.

ASF s'est également préoccupée de sécuriser les déplacements à pied de ses personnels sur les voies de péage. De nouveaux équipements ont été déployés : garde-corps, portillons, cheminements piétons, marquage au sol antidérapant... De nouvelles solutions de nature à renforcer la sécurité des voies de télépéage poids lourds seront testées en 2007.

Côté clients, l'objectif est de dissuader les occupants de descendre du véhicule en cas de difficulté au péage. Pour les inciter à utiliser l'interphone présent sur les bornes de paiement, la signalisation a été renforcée.

#### LE CENTRE DE GESTION DES ABONNEMENTS ET DE LEURS SUPPORTS (CGAS)

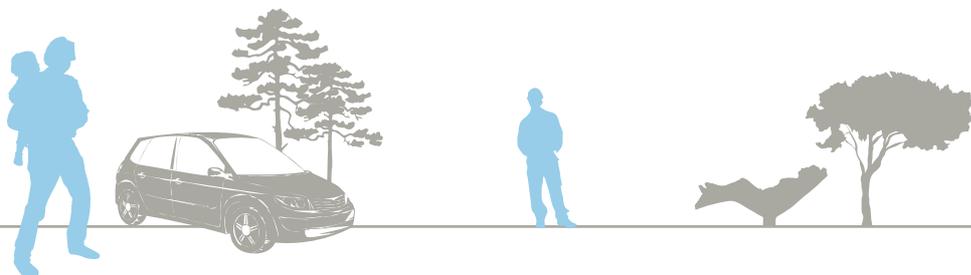
Point central de gestion et de traitement logistique des badges de télépéage, le CGAS fait partie intégrante de la nouvelle organisation mise en place pour optimiser la gestion des badges liés aux abonnements et améliorer la qualité du service aux clients. Opérationnel depuis janvier 2006, le CGAS est intervenu pour le compte d'ASF. Dès 2007, il commencera les mêmes missions pour le compte d'Axxès, filiale de plusieurs sociétés d'autoroutes et du Crédit Mutuel, en charge de la commercialisation du télépéage poids lourds.

Composé de 18 personnes fin 2006, le CGAS représente aussi une reconversion réussie puisque tous les postes administratifs et logistiques ont été pourvus par des collaborateurs ASF issus des filières péage et viabilité et administrative.



384

MILLIONS DE TRANSACTIONS



### A63-A8 : UN SEUL BADGE POUR CIRCULER DES DEUX CÔTÉS DE LA FRONTIÈRE

Le long travail d'étude et le méticuleux processus d'essais techniques et logistiques issus de la collaboration étroite des équipes d'ASF et de Bidegi, société espagnole gestionnaire de l'A8 entre San Sebastian et la frontière à Biriadou, ont abouti à la signature du premier accord européen pour un télépéage transfrontalier.

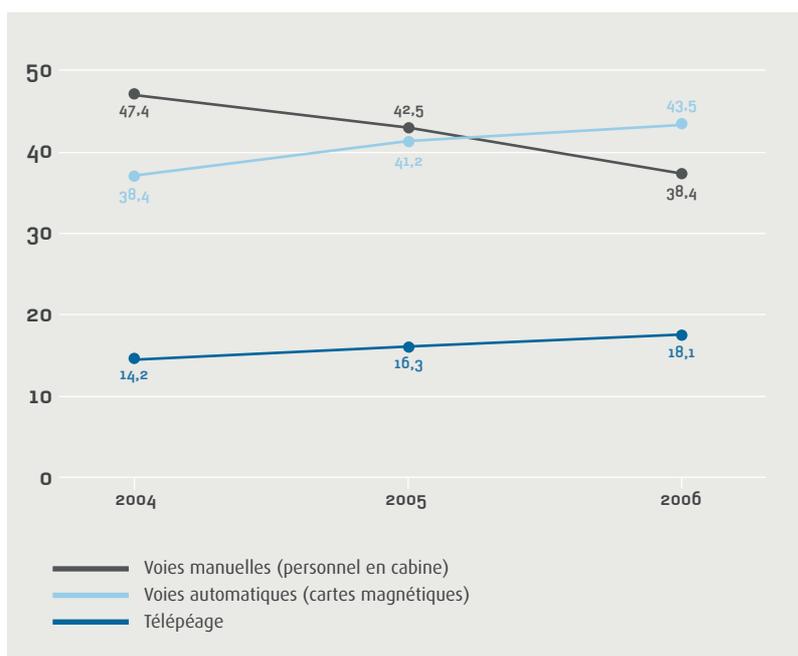
Ce nouveau service offert aux clients d'ASF, détenteurs de l'abonnement local Liber-t Océan, et de Bidegi, permet de circuler librement de part et d'autre de la frontière sans équipements et frais d'abonnements supplémentaires. À disposition des véhicules légers, il fonctionnera à partir du 1<sup>er</sup> mars 2007.



### POLITIQUE TARIFAIRE

ASF a augmenté ses tarifs de péage le 1<sup>er</sup> février 2007 de 2% en moyenne pour toutes les classes de véhicules. Une politique tarifaire claire est inscrite dans le nouveau contrat de plan ASF. Celle-ci prend en compte l'évolution de l'indice des prix à la consommation, hors tabac, et le programme d'investissements (entretien, modernisation et extension du réseau) s'élevant à 2,5 milliards d'euros sur la période 2007-2011.

\* Répartition des transactions au péage (en %)





Exploiter une autoroute, c'est l'adapter, la moderniser pour plus de fluidité, de sécurité et d'agrément pour les conducteurs. En cohérence avec la politique de l'État en matière de sécurité, cette dynamique se concrétise par des innovations permanentes dans la gestion du trafic, l'organisation des équipes, la conception et le déploiement d'outils, de services et de matériels à la hauteur des enjeux.

## Relever les défis de la gestion du trafic



**Optimiser la fluidité de la circulation et la sécurité routière en toutes circonstances, est la première mission d'ASF. Les hommes, l'organisation et les technologies déployées progressent sans cesse en ce sens.**

Les initiatives concernent principalement les autoroutes A7-A9 et les sections périurbaines qui présentent de plus en plus de difficultés d'exploitation (fenêtres d'entretien réduites, sécurité des interventions) et où les clients peuvent ressentir de manière sensible la dégradation du niveau de service. Ces axes ne disposant pas de réseaux alternatifs de grande capacité et leur élargissement n'étant pas à l'ordre du jour, ASF déploie des solutions destinées à optimiser l'utilisation de l'infrastructure existante et à offrir à ses clients des conditions satisfaisantes en termes de temps de parcours, de sécurité et de confort de conduite. La société continue également de renforcer son dispositif de recueil de données et d'information: stations de comptage, caméras, détection automatique de bouchons, panneaux lumineux d'information...

Elle multiplie les équipements de nature à améliorer l'information des clients et la gestion de la circulation. Sur les 18 km de la section périurbaine d'A10 où les contraintes de circulation sont particulièrement fortes (95 000 véhicules par jour, 12 interventions par jour en moyenne), ASF a déployé de nouveaux panneaux lumineux d'information ainsi que des biseaux de rabattement automatiques. Ceux-ci permettent de neutraliser à distance la voie de gauche, facilitant par là même les interventions des équipes ASF. Démarche similaire à Toulouse où ASF, dans le cadre du plan de gestion de trafic des voies rapides urbaines de l'agglomération (Erato), poursuit ses efforts. En 2006, ASF a implanté une station de comptage du trafic, deux panneaux lumineux d'information, six caméras de surveillance et six biseaux de rabattement automatiques.

### RENFORCER LES OUTILS DE GESTION DE TRAFIC DES AUTOROUTES PÉRIURBAINES

C'est notamment le cas sur l'A10 au nord et sur le périphérique Est de Toulouse. ASF

1	2
---	---

1. Intervention de sécurité au cœur du trafic.
2. Biseaux de rabattement automatiques (A10 au nord de Bordeaux).

244

PATROUILLEURS

712

OUVRIERS AUTOROUTIERS



## PENSER L'AIDE À LA MOBILITÉ DE DEMAIN

*En tant qu'acteur de référence, ASF participe à différents projets visant à préfigurer les nouveaux services autoroutiers.*

*Le projet CVIS (Cooperative Vehicle Infrastructure Systems) réunit opérateurs autoroutiers, équipementiers et industriels de l'automobile et des télécoms afin de définir de nouvelles applications coopérantes entre véhicules et infrastructures : alerte sur les dangers, informations et services aux conducteurs de poids lourds.*

*ASF a poursuivi les travaux sur les modalités de calcul de temps de parcours sur autoroute, en définissant et qualifiant les méthodes applicables sur des réseaux plus faiblement équipés en stations de comptage.*

*ASF participe également au projet Synergit (système d'information sur les déplacements par véhicules traceurs avec Galileo pour l'agglomération toulousaine), qui a été retenu par l'Agence nationale de la recherche (démarrage en avril 2007).*

Les efforts accomplis depuis dix ans (soit un investissement de l'ordre de 8 millions d'euros entre 1998 et 2006) permettent notamment de disposer d'une station de comptage du trafic en moyenne tous les 1 à 2 km, ce qui va permettre de diffuser des temps de parcours dynamiques courant avril 2007.

### RÉGULER LES VITESSES POUR FLUIDIFIER L'A7

Afin d'optimiser les conditions de circulation sur l'autoroute A7, ASF a testé au cours de l'été 2004 un système de régulation des vitesses en temps réel sur 90 km entre Orange et Valence : une première en Europe sur une distance aussi longue sur autoroute. L'expérimentation a ensuite été étendue durant l'été 2005 au sens nord/sud sur 160 km entre Vienne et Orange, et reconduite sur le même périmètre (soit 250 km au total) en 2006. Le dispositif mis en place sur l'A7 repose sur des systèmes sophistiqués d'information en temps réel qui permettent de détecter la saturation du trafic 30 à 45 minutes avant son apparition. Selon la densité du

trafic, les panneaux à messages variables indiquent alors aux clients la limitation de vitesse à respecter (passage de 130 km/h à 110 ou 90 km/h). L'objectif était triple : augmenter la capacité de la section pour une meilleure fluidité du trafic, renforcer la sécurité grâce à une vitesse homogène, qui limite les à-coups, et améliorer le confort des automobilistes, éliminant ainsi stress et fatigue. Les résultats de ces phases successives d'expérimentation ont été très satisfaisants. Pendant les périodes régulées, une réduction globale de 20 à 30 % des bouchons a ainsi été constatée et plus de 80 % des conducteurs interrogés estiment avoir tiré un bénéfice de la régulation des vitesses pendant leur trajet. On a également observé une baisse de la vitesse moyenne de plus de 10 km/h couplée à un respect élevé des consignes (90 % pour la prescription à 110 km/h), une réduction de 25 % du nombre d'accidents et des gains de temps de parcours par véhicule de 10 à 15 % sur les sections soumises à la régulation. À noter que la régulation des vitesses contribue également à la diminution de la pollution et des gaz à effet de serre.

Ainsi ASF évalue à environ 500 tonnes la quantité de CO<sub>2</sub> économisée pendant l'été 2005.

Compte tenu de ces résultats favorables, l'utilisation du système de régulation de vitesse sera confirmée en 2007 sur les 250 km de l'A7. Dans le même temps, les équipes d'ASF étudient la possibilité de l'étendre sur d'autres axes du réseau à fort trafic, notamment sur l'A9 entre Montpellier et Narbonne.

### AMÉLIORER LES DÉLAIS D'INTERVENTION, LA SURVEILLANCE DU RÉSEAU POUR FAIRE FACE AUX DÉFIS DE L'AXE A7

Dans cet esprit, un nouveau dispositif d'intervention des équipes de sécurité a été expérimenté sur le réseau Vallée du Rhône. Ce dispositif repose sur une organisation globalisée des patrouilles des districts de Valence, Montélimar et Orange, coordonnées par un superviseur basé à la Direction opérationnelle d'Orange. L'objectif est d'orchestrer de manière optimale le déploiement des équipes sur intervention en fonction des situations et des conditions de trafic du



#### \* SURVEILLER, INFORMER, INTERVENIR

Stations automatisées de comptage du trafic	517
Caméras de surveillance	468
Stations météo	163
Information temps de parcours disponible sur	1 070 km
Panneaux lumineux d'information	365
Un refuge doté d'un poste d'appel d'urgence	tous les 2 km
Zones de détection automatique d'accidents	16
Personnels d'intervention	244 patrouilleurs 712 ouvriers autoroutiers
Totalité du réseau couvert par Radio Trafic FM (107.7)	

moment. Pour assurer cette coordination, le superviseur est en liaison permanente avec les PC des districts et un logiciel lui fournit en continu les temps d'intervention et les délais de passage sur chaque zone en fonction des positions GPS des patrouilleurs. Résultats attendus : un déploiement des patrouilleurs plus efficace sur l'ensemble de la zone, synonyme d'interventions plus rapides et d'une protection accrue des clients.

#### Changer les méthodes de travaux afin de limiter la gêne

ASF a recours aux pratiques des réseaux urbains (chantier mobile, chantier de nuit...) et choisit les créneaux les plus

propices pour intervenir. Quand le trafic est très dense, la perturbation doit être maîtrisée au maximum et l'opération menée avec une précision chirurgicale.

#### Des chantiers ouverts la nuit...

La rénovation complète des 16 km de l'A9 entre Vendargues et Montpellier Est s'est faite ainsi dans le temps record de 24 nuits de fermeture totale dans un sens à la fois et trois voies ouvertes en journée. Avec un planning très précis, réglé sur les densités attendues de trafic et la disponibilité des itinéraires alternatifs, 6 fois 16 km de voies rénovées ont ainsi pu être achevées en deux mois dans des conditions de sécurité et de fluidité optimales.

#### ... Et des chantiers mobiles

À partir du 25 septembre, la totalité du personnel de viabilité et de sécurité du district de Montélimar a été mobilisée pour la rénovation des 24 km de chaussées entre Montélimar sud et Montélimar nord. Pour limiter la durée des travaux et donc la gêne pour les clients, le mode opératoire est celui du chantier « glissant » avec basculement de chaussée sur six kilomètres de long. Contrairement à l'habitude, la signalisation n'est pas positionnée une fois pour toutes mais suit chaque jour la progression du chantier. Bénéfique pour les clients, cette technique est cependant très exigeante en termes d'exploitation car elle requiert de nombreuses manipulations pour la mise en place de la signalisation et une parfaite coordination.



1. Renforcement du terre-plein central (A7, Montélimar).
2. Chantier de rénovation de chaussées (A9).

En 2006, ASF a enregistré le plus faible nombre de tués depuis plus de 20 ans, et la tendance générale de la gravité des accidents est elle aussi à la baisse. Investissements matériels et expériences innovantes se poursuivent pour sécuriser les voies, protéger les équipes d'intervention et sensibiliser les conducteurs.



## Sécurité routière : la priorité absolue

### DÉPLOYER DE NOUVEAUX ÉQUIPEMENTS

En conformité avec son contrat d'entreprise 2002/2006, ASF a poursuivi en 2006 son important programme d'équipements de sécurité routière, soit un investissement de plus de 8 millions d'euros.

■ 65 cabines de péage ont été équipées d'atténuateurs de chocs. À fin 2006, près de 65 % du programme sont désormais réalisés.

■ Le programme de mise en place de glissières de sécurité pour les motos se poursuit. Il sera achevé en 2007 : onze échangeurs supplémentaires en seront équipés.

■ Afin de prévenir les risques de contresens, onze bretelles bidirectionnelles d'échangeurs dans les zones de Niort, Valence et Orange ont été sécurisées.

■ 33 caméras supplémentaires de surveillance du tracé ont été implantées.

■ Le renforcement du terre-plein central de l'A7 s'est poursuivi sur 9 km au nord de Valence et sur 23 km entre Bollène et Montélimar sud. Ce programme important s'achèvera en 2007, avec l'équipement de la dernière section prévue entre Valence et Montélimar (24 km).

### ÉVITER AUX OUVRIERS AUTOROUTIERS DE TRAVERSER LES VOIES GRÂCE AU « PRÉ-SÉQUENÇAGE »

Traverser les voies pour disposer ou enlever une séquence de signalisation temporaire reste une situation sensible pour le personnel d'intervention, surtout dans les virages, près d'un échangeur ou de zones de végétation qui limitent parfois la visibilité. C'est souvent aussi une longue attente avant que le flux de trafic favorable ne se présente pour permettre cette traversée. Des panneaux de signalisation automatisés sur le terre-plein central, implantés à demeure, peuvent être actionnés rapidement et en toute sécurité à partir d'un PC trafic ou depuis le fourgon positionné sur la bande d'arrêt d'urgence, sans que les intervenants aient à traverser les voies : c'est la démarche du pré-séquençage. Le déploiement de ces biseaux de rabattement automatisés permet d'éviter la pose manuelle des cônes au sol sur la gauche des voies : sept séquences de signalisation ont ainsi été implantées sur le district de Niort afin d'évaluer la fiabilité du système et de normaliser cette démarche

avant un déploiement plus systématique qui devrait intervenir sur l'ensemble du réseau à compter de 2008.

### PRÉVENIR LES RISQUES DE CONTRESENS

Les contresens représentent une faible cause d'accident. Ils sont dans la majorité des cas dus à des problèmes comportementaux (alcool, médicaments, troubles psychologiques). Néanmoins, ASF a fait de la prévention des contresens un axe d'effort. Au-delà des actions menées en matière de signalisation, ASF a souhaité aller plus loin en créant des obstacles physiques aux contresens sur certains points de son réseau. En 2006, onze bretelles bidirectionnelles d'échangeurs ont ainsi été sécurisées sur les Directions de Niort, Valence et Orange. Cette action sera poursuivie et même renforcée à partir de 2007, avec la mise au point d'un nouveau programme « lutte contresens » couvrant la période 2007-2011. Avec notamment l'expérimentation d'un système d'alerte permettant de prévenir le conducteur qui s'engage à contresens sur un échangeur.

#### \* BILAN DES ACCIDENTS EN 2006 SUR LE RÉSEAU ASF

	2004	2005	2006	VARIATION 2006/2005(%)	VARIATION 2005/2004(%)	VARIATION 2006/2004(%)
Nombre d'accidents corporels (y/c mortels)	1 089	1 211	1 079	- 10,90	11,20	- 0,92
Nombre d'accidents mortels	48	51	39	- 23,53	6,25	- 18,75
Nombre de tués	58	58	48	- 17,24	0,00	- 17,24
Nombre de blessés graves	200	189	170	- 10,05	- 5,50	- 15,00
Nombre de blessés légers	1 372	1 512	1 349	- 10,78	10,20	- 1,68
Nombre d'accidents matériels	5 352	5 171	5 229	1,12	- 3,38	- 2,30
<b>Nombre total d'accidents</b>	<b>6 441</b>	<b>6 382</b>	<b>6 308</b>	<b>- 1,16</b>	<b>- 0,92</b>	<b>- 2,06</b>

Le taux de l'ensemble des accidents 2006 (accidents matériels et accidents corporels) est en diminution. Cette tendance est observée depuis 2001. Comparés à l'année 2005, les taux de gravité de 2006 diminuent. Le taux des tués est en forte baisse : - 18 % par rapport à 2005 et - 62 % par rapport à 1997.

Avant et pendant le voyage, être informé est un atout supplémentaire pour l'automobiliste qui peut ainsi déjouer les imprévus, réduire son stress et faciliter son trajet. ASF met à disposition de ses clients différents moyens d'information et vise à améliorer la rapidité de remontée et de diffusion des informations sur le réseau.

## Information aux clients : rendre l'information plus accessible, plus rapidement



### WWW.ASF.FR ÉVOLUE ET S'ENRICHIT DE NOUVEAUX SERVICES

Préparer son voyage et s'informer, c'est réduire les mauvaises surprises et gagner en sérénité au moment de prendre le volant. Outil d'aide à la mobilité plébiscité par les internautes (1,59 million de visiteurs en 2006, en progression de 28,8%) et la presse\*, le site [www.asf.fr](http://www.asf.fr) s'est encore enrichi de nouveaux services en 2006.

■ Un module réalisé avec Météo-France est en ligne depuis décembre 2006. Il permet d'accéder à des prévisions par axes et pour 32 villes desservies par les réseaux ASF et ESCOTA. Il s'agit de conditions météo à 24 h, rafraîchies toutes les trois heures.

■ Un module permet aussi de visualiser les implantations des 28 stations de gonflage Michelin du réseau ASF. Celles-ci sont gratuites et ouvertes 24 h/24.

■ Un module « aires » permet de visualiser les services disponibles (restauration, carburant, animations) afin de bien programmer sa pause sur le réseau ASF.

■ Un lien avec VINCI Park a été créé pour aider l'internaute à trouver le stationnement le plus proche de sa destination.

■ Le partenariat conclu avec Booking, n°2 européen de la réservation d'hôtels via Internet, permet de réserver son hôtel directement.

### RADIO TRAFIC FM 107.7 PLÉBISCITÉE PAR LES AUTOMOBILISTES

En 2006, pour la première fois, Médiamétrie a mesuré l'audience de Radio Trafic FM, la radio autoroutière qui couvre la totalité du réseau ASF :

■ Elle est écoutée par 46% des utilisateurs de l'autoroute à chaque trajet ou presque, et bénéficie d'une notoriété assistée de 94%, à l'égal de RTL ou Europe 1.

■ C'est une source reconnue d'informations : 91% des auditeurs écoutent RTFM pour « l'info trafic » dont ils sont globalement satisfaits à près de 96%. La station informe et distrait à la fois pour 83% des auditeurs.

■ C'est un guide efficace : 69% des auditeurs suivent ses conseils et modifient leur trajet en conséquence ; 55% l'ont écouté avant de prendre l'autoroute.

■ C'est un compagnon régulier : trois clients sur quatre considèrent qu'écouter RTFM est devenu un réflexe sur l'auto-

route et l'ont préprogrammée sur leur autoradio. La durée d'écoute moyenne est supérieure à 100 minutes.

### PANNEAUX D'INFORMATION

Le réseau ASF est doté de 365 panneaux lumineux d'information, 16 ont été posés en 2006, soit un total de 52 panneaux implantés sur la période 2002/2006.

\* Élu meilleur site autoroutier par *Auto Plus* n°969, avril 2007.

Montagnes, plaines inondées, tunnels, zones urbaines... Le réseau ASF traverse des milieux contrastés, tant sur le plan géographique que climatique. Pour assurer la viabilité sur l'ensemble du réseau, 24 h/24, les équipes ASF bénéficient d'une expérience éprouvée qu'elles n'hésitent pas à partager et enrichir...

## Efficacité opérationnelle : améliorer l'efficacité des équipes sur le terrain



### VIABILITÉ HIVERNALE : QUESTION D'EXPERTISE... ET DE COORDINATION

Chaque hiver, les épisodes neigeux intenses sont l'objet d'une mobilisation coordonnée pour ASF et ses partenaires. Pouvoirs publics, Météo-France, Croix-Rouge et équipes opérationnelles d'ASF doivent anticiper, informer et réagir à la hauteur de l'événement. L'occasion de rappeler qu'une telle chorégraphie ne s'improvise pas. Les chutes de neige de fin janvier 2006 ont ainsi touché une très grande partie du réseau ASF de la frontière espagnole à Lyon et au Poitou-Charentes. Très vite, sur la base des prévisions de Météo-France et dans le cadre des plans neige pilotés par les services de l'État, ont été décrétés sorties obligatoires, fermetures temporaires des voies, ouvertures des portails de service, ateliers de déneigement, stationnements obligatoires des poids-lourds (jusqu'à 900 au péage de Vienne) et distributions de boissons et vivres par la Croix-Rouge auprès des routiers.

### PARTAGE D'EXPÉRIENCES AVEC COFIROUTE

Comment se préparer efficacement à affronter les rigueurs hivernales ? Tel était l'objet de la rencontre entre les responsables formation d'ASF et de Cofiroute en octobre 2006 au centre de formation à la viabilité hivernale des Salles (A72) : l'occasion de confronter les approches pédagogiques et de partager les expériences dans ce domaine.

#### Jumelages ASF/Cofiroute: le partage d'expérience, un levier pour tous

Les équipes opérationnelles d'ASF et de Cofiroute affrontent de nombreuses problématiques communes : zones urbaines, pics de trafic, système de péage ouvert. En facilitant les échanges d'expériences, on peut mieux comprendre les différences de méthode mais aussi tirer profit des bonnes pratiques éprouvées chez le partenaire. Dans le cadre du jumelage entre des personnels d'ASF et de Cofiroute exerçant les mêmes fonctions, 50 journées de rencontres ont été organisées à l'automne 2006. Objectif : que chacun acquiert cet état d'esprit d'échange qui peut tirer tout le groupe vers le haut. Au-delà d'échanges très concrets (où trouver la meilleure pièce d'usure pour lame de déneigement

par exemple), de nombreuses pistes d'amélioration ont été relevées, qui vont du simple écart de prix obtenu auprès de prestataires pour un même service rendu, jusqu'à l'organisation des hommes et la gestion du matériel.

1	2
---	---

1. Atelier de chasse-neige.
2. Conduite de chasse-neige au centre de formation des Salles.

Les besoins et les exigences des clients évoluent, les technologies progressent... Ces mutations se traduisent dans la politique de ressources humaines d'ASF et dans son organisation. Accompagnement du changement, responsabilisation, motivation, évolution des compétences, reconnaissance des performances, qualité du dialogue social requièrent une organisation décentralisée, encore plus réactive, encore plus efficace.

## Les équipes ASF au cœur de l'organisation



*Faire confiance à l'intelligence du terrain, c'est donner la priorité à l'opérationnel: de cette approche découle nécessairement une organisation décentralisée qui mise sur l'autonomie et sur la confiance a priori de chacun à son niveau envers ses collaborateurs. ❖❖*

*Pierre Anjolras, directeur général délégué.*

**L'entreprise est convaincue que l'intelligence vient du terrain et qu'elle s'incarne au travers de chaque collaborateur. La politique RH est le reflet de cette conviction. Elle est un vecteur privilégié pour préparer et accompagner les évolutions dictées par l'exploitation, faire évoluer les modes de management en conformité avec les objectifs de l'entreprise et valoriser chacun dans son travail.**

### LA FORMATION, UN OUTIL STRATÉGIQUE D'ADAPTATION

L'accompagnement du changement et le développement des compétences restent une priorité de l'entreprise: la politique de formation d'ASF et le lancement d'une négociation pour la mise en place d'une gestion prévisionnelle de l'emploi et des compétences (GPEC) reflètent cette volonté.

En 2006 près de 76% du personnel ont reçu au moins une formation, soit une moyenne de 21 h par employé et un budget total de 5,7 millions d'euros.

La **formation continue** tient une place prépondérante et poursuit les deux objectifs majeurs de développement des compétences et de renforcement de la sécurité au travail auquel est consacré près de 36% du volume des formations (en ce qui concerne l'hygiène et la sécurité). Les **formations préparant les évolutions de carrière** et celles liées à la politique de soutien à l'embauche des jeunes constituent les deux autres axes.

La **convention d'entreprise n°73**, signée le 9 janvier 2007 par ASF et l'ensemble des organisations syndicales, renforce les efforts déjà engagés au sein d'ASF en matière de formation professionnelle et permet de préparer l'évolution de l'entreprise et de ses métiers. La concordance entre les besoins de la société et ceux des salariés est redynamisée: mise à jour des compétences, approfondissement des connaissances, accès à de nouvelles qualifications, réalisation de projets personnels...

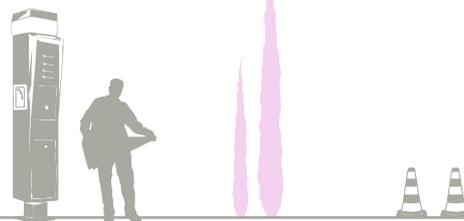
Trois catégories de formations sont désormais proposées: « Adaptation au poste de travail », « Évolution de l'emploi ou maintien dans l'emploi » et « Développement des compétences ».

LES ÉQUIPES ASF

Au cœur de l'organisation

120 804  
HEURES DE FORMATION

14 923 466 €  
PARTICIPATION VERSÉE EN 2006



## LES RESSOURCES HUMAINES EN CHIFFRES AU 31 DÉCEMBRE 2006

- 5 744 salariés dont 5 365 CDI et 379 CDD.
- 42,2 % de femmes constituent l'effectif global CDI.
- 38,5 % d'employés, 17,9 % d'ouvriers, 34,7 % d'agents de maîtrise, 8,9 % de cadres.
- 120 804 heures de formation pour un investissement correspondant à 3,66 % de la masse salariale.

ASF a également mis en place le droit individuel à la formation (DIF) qui permet d'acquérir un capital de temps de formation de 24 heures par an jusqu'à un cumul de 144 heures sur six ans.

### RECONNAITRE LA PERFORMANCE DE CHACUN

La nouvelle convention d'entreprise n° 69 signée en juin 2006 individualise la politique de rémunération des cadres et de la maîtrise d'encadrement. C'est une étape majeure dans la modernisation de la politique de motivation et de reconnaissance des compétences et des performances de chacun.

L'accord généralise l'introduction d'une part variable de rémunération et la suppression de toute augmentation collective. La maîtrise d'encadrement, quant à elle, voit la part d'augmentation générale réduite de plus de 50 % au bénéfice des augmentations individuelles. Pour permettre l'application des nouvelles dispositions, tous les managers ont été formés par la DRH et des réunions d'information à l'attention de leurs collaborateurs cadres et agents de maîtrise ont été organisées dans chaque établissement.

### GARANTIR L'ÉGALITÉ DES CHANCES POUR TOUS

ASF se donne les moyens de prévenir les discriminations au travail, notamment dans les processus de recrutement et de promotion, et de sensibiliser chaque salarié à cet enjeu. La démarche s'inscrit dans la même dynamique que celle impulsée par le groupe VINCI et s'affiche clairement à travers la création en 2006 d'une « Mission égalité des chances » au sein de la DRH. Son rôle est de susciter la mobilisation collective pour que cette exigence puisse s'incarner au quotidien. Son ambition est aussi de faire plus et mieux en faveur de l'insertion professionnelle, scolaire et sociale des personnes handicapées mais aussi en faveur de la prévention du handicap au travail (éviter les accidents et « l'usure » des salariés). La mission a notamment conduit la renégociation de l'accord relatif à l'emploi des travailleurs handicapés qui a été signé début 2007.

En 2006, le taux d'emploi de travailleurs handicapés chez ASF est de 5,94 % (7,29 % en 2005). Cette baisse s'explique par la nouvelle réglementation modifiant le décompte des travailleurs handicapés applicable depuis 2006. L'ambition ASF est de repasser au-dessus de la barre des 6 %.

### PARTAGER LES FRUITS DE LA CROISSANCE

Le groupe VINCI est convaincu que l'actionnariat salarié constitue l'un des éléments fondateurs du pacte social : c'est l'occasion pour le salarié de bénéficier d'un placement attractif, de montrer sa confiance dans l'avenir du Groupe, c'est aussi un facteur important de stabilisation de l'actionnariat.

Au sein de VINCI, les salariés d'ASF peuvent désormais profiter des fonds d'épargne salariale « Castor ». Le succès a été massif pour cette première année : près de 70 % de l'intéressement versé par ASF, soit deux millions d'euros, s'est porté sur Castor. Plus encore, les versements volontaires — non abondés — traduisent bien la confiance des salariés ASF dans le groupe VINCI : 40 % du personnel en CDI y a souscrit.

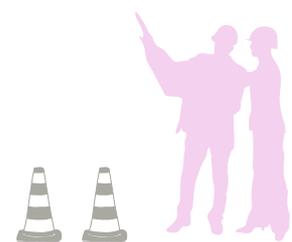


#### CONVENTION DE BRANCHE : SIGNÉE !

Après deux ans de négociations, la première convention nationale de branche des sociétés concessionnaires ou exploitantes d'autoroutes ou ouvrages routiers a été conclue entre le syndicat professionnel d'employeurs et sept des huit organisations syndicales. Elle représente une avancée majeure pour le secteur à la fois en matière de classification des emplois, d'accès à la formation professionnelle et de valorisation des outils existants. De nouvelles dispositions ont également été définies en faveur des salariés handicapés et de ceux appelés à exercer leur activité à l'étranger.

#### LES RYTHMES BIOLOGIQUES EN QUESTION : QUESTION DE BIEN-ÊTRE ET D'EFFICACITÉ

L'autoroute vit 24 h sur 24, 7 jours sur 7. Une étude quantitative et qualitative concernant les salariés postés aux péages de Lançon-de-Provence (A7), Virsac (A10) et Avignon nord (A7) a été menée par ASF avec le laboratoire d'anthropologie appliquée de l'université Paris V spécialisé dans les rythmes du sommeil et du travail. Son but ? Améliorer la compatibilité entre les postes de travail et les rythmes biologiques des différents profils de salariés postés afin de proposer à l'encadrement des outils simples pour mieux intégrer cette dimension dans la construction des plannings individuels. La méthodologie, une fois rôdée, pourra être élargie à d'autres gares de péage et aux équipes de la viabilité.



La sécurité est l'affaire de tous et aucune solution miracle ne peut remplacer la force d'un état d'esprit collectif. ASF multiplie les initiatives pour impliquer toutes ses équipes.

## Sécurité du personnel : fortifier la culture de la sécurité



### ACCIDENTOLOGIE : DES RÉSULTATS POSITIFS MAIS LE « ZÉRO ACCIDENT » RESTE UN OBJECTIF

L'année 2006 a malheureusement été endeuillée par l'accident mortel d'une receveuse au péage du Bignon. Mais globalement, le taux de fréquence accidentelle baisse — 57 accidents de moins qu'en 2005 — et leur gravité aussi. Le « zéro accident » fixé par la Direction demeure un objectif possible comme en témoignent les résultats de quatre districts.

Le rôle et l'action de l'encadrement sont déterminants pour faire évoluer les comportements de chaque salarié pour sa propre sécurité, celle de ses collègues et celle des clients. Un livret intitulé « Cadres, agents de maîtrise, faites respecter les consignes de sécurité » a été diffusé en 2006 rappelant les conséquences humaines et pénales des accidents, les obligations de l'encadrement vis-à-vis de leurs équipes et les suites à donner en cas de non-respect des consignes par un collaborateur.

Actualisées chaque mois, les statistiques d'accidentologie de l'unité du travail, de la direction régionale et de la société sont désormais affichées dans tous les lieux de travail, y compris les gares de péage, et ils sont repris sur l'intranet ASF. En novembre 2006, une campagne de communication interne a été engagée pour sensibiliser aux risques liés à la conduite en hiver. Apposées sur les lieux de travail, ces affiches ont été complétées par une rubrique intranet donnant des conseils de conduite.



### CHALLENGE SÉCURITÉ : FORGER UN « ÉTAT D'ESPRIT SÉCURITÉ »

*Misant sur l'intelligence du terrain, le challenge sécurité ASF-ESCOTA vise à développer une prise de conscience collective. Il récompense les initiatives et les performances des districts en matière de sécurité.*

*Le trophée de la meilleure initiative distingue la meilleure action de prévention imaginée et mise en oeuvre collectivement par un district : de plus en plus, il s'agit d'actions de fond, touchant à la formation et à l'organisation du travail.*

*Le trophée de l'efficacité et le trophée de la persévérance mettent en valeur les équipes qui obtiennent les meilleurs résultats en matière d'accidents du travail sur l'année écoulée et sur les années précédentes.*

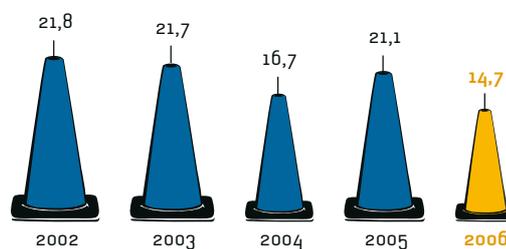


#### POINT SUR L'AVANCEMENT DE LA CHARTE DSCR

ASF poursuit la réalisation des diagnostics de conduite pour ses salariés dans le cadre de la charte de sécurité routière signée avec la DSCR et la CNAMTS : en 2005 et 2006, 1 667 conducteurs ASF (de voitures et de poids lourds) ont ainsi passé ce diagnostic de conduite.

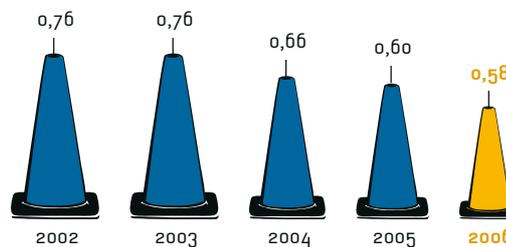
En 2006, ASF a aussi mis en œuvre une « habilitation sécurité tracé » qui a concerné 590 salariés : l'objectif est que tous les collaborateurs se voient attribuer ce « permis de conduire interne » d'ici cinq ans.

#### \* Taux de fréquence ASF\*



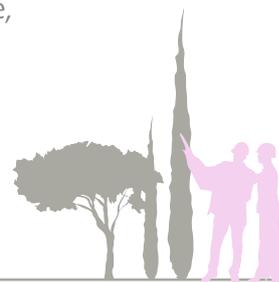
\* Accidents de travail avec arrêt x 1 000 000/heures travaillées.

#### \* Taux de gravité ASF\*

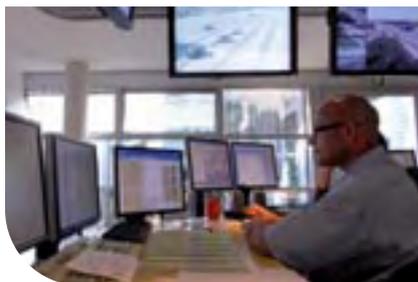


\* Jours d'arrêt de travail x 1000/heures travaillées.

Pour assurer la satisfaction de ses clients de ses salariés et gagner en productivité, ASF infléchit son organisation sur le modèle VINCI. Ses maîtres mots : décentralisation, autonomie, responsabilité des unités opérationnelles et capitalisation des savoir-faire.



## Adapter l'organisation aux réalités du terrain



### LA DIRECTION DE L'INFRASTRUCTURE : UNE ENTITÉ AU SERVICE DE TOUTES LES AUTRES

L'expertise d'ASF en maîtrise d'ouvrage est précieuse et reconnue. Mais en matière d'investissements, la modernisation du réseau existant prendra le pas sur la construction d'autoroutes nouvelles. Les entités locales issues des deux filières historiques de la construction et de la maintenance devaient donc être rapprochées pour pouvoir capitaliser l'ensemble des expertises et des savoir-faire au sein d'une même direction interrégionale intégrée. C'est l'objectif de la nouvelle « DI ». Scindée en deux directions opérationnelles basées à Bordeaux et à Orange, la DI couvre tous les domaines à fort enjeu de technicité : chaussées, ouvrages d'art, bâtiments, aménagements paysagers et protection de l'environnement. Elle agit comme un prestataire d'expertises auprès des directions de réseaux régionales qui la sollicitent pour les projets de maintenance, ou comme maître d'ouvrage opérationnel pour les sections nouvelles et les chantiers de modernisation du réseau.

Renforcée et professionnalisée pour discuter avec ses partenaires internes et externes, la DI va également se doter d'outils méthodologiques avancés pour optimiser le pilotage des projets et renforcer la maîtrise des coûts et délais.

### LA DIRECTION RÉSEAU VALLÉE DU RHÔNE : UNE ÉVIDENCE DICTÉE PAR LE TERRAIN

L'axe de la vallée du Rhône est à la fois très exigeant par la densité du trafic, mais aussi dans une situation nouvelle de concurrence relative avec l'A75 (Clermont-Ferrand/Béziers). Relever ces deux défis nécessitait d'abandonner les découpages historiques par zones pour se donner les moyens d'un pilotage intégré de l'ensemble.

La création d'une direction unique pour l'axe rhodanien permet d'unifier l'exploitation dans une logique d'axe, de mettre en partage des moyens moins dispersés pour améliorer les prestations et de développer en cohérence les actions commerciales et les meilleures pratiques sur l'ensemble du tracé.

Des actions ambitieuses et complexes comme le plan neige, la régulation dynamique des vitesses ou l'expérimentation des patrouilles « nouvelle génération » peuvent alors prendre toute leur ampleur et donner leur pleine efficacité grâce à une coordination globale... pour le plus grand intérêt des clients et des salariés.

Une réflexion a été engagée sur l'organisation de la direction des achats en synergie avec les autres filiales de VINCI Concessions sous le pilotage de la coordination achats de VINCI.

1	2
---	---

1. Expérimentation en vallée du Rhône (A7) : un superviseur basé à Orange coordonne le déploiement des équipes d'intervention en fonction des situations et des conditions de trafic.

2. La construction de la section Thenon/Terrasson est dirigée par la direction de l'infrastructure.

Le réseau ASF constitue un espace d'information et de sensibilisation privilégié pour inciter les conducteurs à adopter un comportement citoyen et responsable au volant. La sécurité routière reste un sujet prioritaire pour ASF et dans ce domaine, elle n'hésite pas à multiplier les initiatives...

## Faire de l'autoroute un terrain d'échanges et d'apprentissage



### ASF ET NORBERT DENTRESSANGLE CHANGENT DE RÔLE

Se mettre à la place de l'autre: rien de tel pour mieux comprendre son métier, ses contraintes, ses difficultés. Sur de tels principes, le 26 octobre 2006, des formateurs de la société Norbert Dentressangle sont montés à bord d'un fourgon patrouilleur et ont participé à la signalisation d'un chantier. Inversement, des ouvriers autoroutiers ASF du district d'Orange ont accompagné un routier et ont pu vivre en direct ce que représente l'arrivée sur une zone de chantier à bord d'un poids lourd. Au bilan: des échanges particulièrement constructifs de part et d'autre, de vraies pistes de progrès pour la sécurité des conducteurs et du personnel qui intervient sur l'autoroute. Les moniteurs de Norbert Dentressangle y ont trouvé matière pour enrichir le contenu pédagogique de leurs formations.

### LES APPRENTIS CONDUCTEURS SE FAMILIARISENT AVEC LA CONDUITE SUR AUTOROUTE

Rencontres, échanges de vues et découverte du terrain: tels sont les points communs des initiatives conduites par ASF pour sensibiliser les futurs automobilistes aux enjeux de la sécurité routière. Engagé début 2005, ce partenariat innovant avec les auto-écoles s'est concrétisé le 4 novembre 2006. La Direction régionale d'exploitation (DRE) de Niort et deux regroupements d'auto-écoles (l'École de conduite française et l'Association nationale pour la promotion de l'éducation routière) ont signé une convention de partenariat: ASF offre la gratuité sur 50 km d'autoroutes (A10 et A83) et une matinée de formation et d'échanges d'expérience; de leur côté, les auto-écoles consacreront au moins 10% du temps de formation des élèves à la conduite sur autoroute. Cette expérience pilote intéresse déjà d'autres départements.

## CITOYENNETÉ

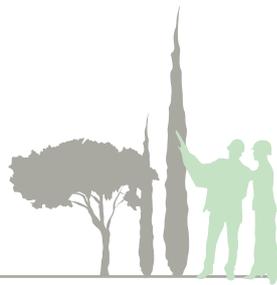
Changer le regard sur l'autoroute et favoriser les synergies avec les territoires traversés

1

2

1. Séquence « Vis ma vie » entre équipes ASF et formateurs de Norbert Dentressangle.

2. Sensibilisation de conducteurs en herbe à Narbonne.



## FAIRE ÉVOLUER LES COMPORTEMENTS POUR RÉDUIRE LES ÉMISSIONS DE CO<sub>2</sub>. ASF A CONFIRMÉ EN 2006 SA VOLONTÉ DE FAVORISER LES GESTES ÉCO-CITOYENS.

### Promotion du diester

*ASF et Cofiroute se sont associés à Proléa, la filière française des huiles et protéines végétales chargée de promouvoir le diester : distribution massive de dépliants et de quiz aux péages lors du week-end du 1<sup>er</sup> mai, en pleine période de floraison du colza. ASF en a également profité pour inciter ses clients à adopter une conduite souple.*

### Conduite écologique avec Norauto et ASF

*Pour consommer moins de carburant et diminuer la pollution, il faut commencer par entretenir régulièrement son véhicule. Du 30 mai au 1<sup>er</sup> juin, ASF et Norauto ont uni leurs efforts pour proposer deux contrôles gratuits (climatisation et pollution au CO<sub>2</sub>) sur trois barrières de péage et en itinérance sur plusieurs sites de la ville de Narbonne avec la complicité de VINCI Park.*

### PARTENARIATS AVEC LES LYCÉES PROFESSIONNELS QUI FORMENT LES ROUTIERS DE DEMAIN

Pour la troisième année consécutive, le district de Montélimar a poursuivi son partenariat avec le lycée professionnel des Catalins : ateliers, présentation du matériel par un ouvrier autoroutier, contrôle complet d'un poids lourd en situation réelle avec la gendarmerie, séances d'observation sur le terrain pour comprendre la nécessité de respecter les interdistances... ASF se rend aussi au lycée et anime des conférences : présen-

tation des activités, des métiers, accidentologie, protection des chantiers, viabilité hivernale... De son côté, la gendarmerie intervient sur les risques liés à la consommation d'alcool au volant et à la fatigue. De nouveaux partenariats de ce type ont également été engagés avec le lycée Guitton de La Roche-sur-Yon et le lycée Gustave Eiffel de Narbonne. Visites, conférences et parcours sur l'autoroute : trois véhicules de formation du lycée Guitton ont accès librement aux autoroutes A83 et A87 afin que les élèves mettent en pratique les consignes de sécurité dispensées lors des rencontres.

### LES ÉLÈVES DU LYCÉE SAINT-MARTIN D'ANGERS IMAGINENT UNE CAMPAGNE DE COMMUNICATION EN FAVEUR DE LA SÉCURITÉ DES ÉQUIPES ASF

31 élèves du collège de Saint-Martin d'Angers ont rencontré à plusieurs reprises les équipes ASF du district des Pays de la Loire pour comprendre leurs missions et les risques encourus au cœur du trafic routier. Ils ont ensuite conçu une campagne de communication destinée à sensibiliser les conducteurs à la sécurité du personnel d'intervention sur autoroute.



### OPÉRATION GILETS JAUNES



*En cas d'arrêt d'urgence sur la bande d'arrêt d'urgence, l'automobiliste s'expose à des risques : être vu, surtout la nuit, est alors primordial. L'Association des sociétés françaises d'autoroutes (Asfa) et la Prévention Routière ont donc renouvelé à Noël 2006 une opération de sensibilisation sur le port du gilet de sécurité en cas de panne ou d'incident. Partenaire de l'opération, ASF a ainsi poursuivi son action engagée depuis octobre 2006 : lors de leurs interventions sur le réseau, les patrouilleurs remettent désormais des « gilets jaunes » rétro réfléchissants aux automobilistes en situation d'assistance.*

ASF fait de ses aires de services des vitrines des régions traversées. Plus généralement, l'entreprise s'attache aussi à développer les échanges sur des projets d'intérêt commun avec les partenaires locaux: collectivités territoriales, établissements scolaires, monde associatif...



## S'ouvrir sur les autres et renforcer les liens avec les partenaires locaux



### ENVIRONNEMENT: DES CHANTIERS ASF TRÈS PÉDAGOGIQUES

#### Des collégiens à la découverte du district de Villefranche-de-Laugarais

À l'occasion des travaux d'extension et de reconstruction du district, un projet pédagogique inédit a vu le jour. Désireuse de s'ouvrir sur l'extérieur, la direction régionale d'exploitation (DRE) de Narbonne a initié un partenariat avec le collège Jules Ferry de Villefranche-de-Laugarais: l'occasion de découvrir le monde professionnel et de faire connaître les métiers d'ASF, sa politique en matière de sécurité et de développement durable. Les élèves qui se destinent à des filières CAP ou BEP ont ainsi mené l'enquête au cœur du chantier et réalisé un magazine d'informations pour les salariés du district. ASF a également animé un stand durant le « forum éco-citoyen » organisé par le collège et participé à deux journées de prévention routière auprès des jeunes avec la gendarmerie.

#### Les élèves du lycée professionnel de Clairac découvrent les bassins de protection des eaux

Lors de la Semaine du développement durable, le district d'Agen a accueilli une trentaine d'élèves. Au programme:

la visite en avant-première d'un des dix nouveaux bassins de rétention des eaux de ruissellement de l'A62 qui permettent de recueillir et de décanter les eaux de pluie mais aussi de piéger les produits polluants susceptibles de se déverser en cas d'accident.

#### À La Roche-sur-Yon, ASF associe les élèves et les étudiants à ses grands travaux d'aménagement

Depuis plus d'un an, ASF et le « lycée nature » de La Roche-sur-Yon, établissement public d'enseignement agricole voisin du chantier du contournement (A87), ont engagé une collaboration opérationnelle: les étudiants ont notamment pu participer à des phases concrètes du chantier autoroutier comme le déplacement des mares à amphibiens. Le succès de cette collaboration a conduit ASF et le lycée à franchir une nouvelle étape en signant, le 7 novembre 2006, une convention de partenariat sur une période de trois ans. Le plan d'action pédagogique prévoit la participation des élèves aux relevés et suivis environnementaux mis en œuvre par ASF sur cette section, leur coopération aux phases de plantation et d'aménagement paysager et leur contribution aux protocoles de suivi de populations animales en collaboration avec

d'autres institutions (ligue de protection des oiseaux, fédération des chasseurs).

#### Partenariat pour la biodiversité avec la Fondation Nicolas Hulot

Fidèle à son engagement de préserver les milieux traversés par son réseau, ASF a soutenu, pour la troisième année consécutive, le programme de sauvegarde des tortues d'Hermann en partenariat avec la Fondation Nicolas Hulot pour la nature et l'homme. L'objectif est de protéger son milieu — le massif des Maures et par la même occasion de sensibiliser le public à la prévention des incendies dans le sud-est de la France. Les actions réalisées en collaboration avec des associations locales ont approfondi ce programme initié depuis 2004: animation sur l'aire de Vidauban (A8, ESCOTA), repérage et préservation des principaux groupes de tortues, sensibilisation des propriétaires de terrain de la région et développement des surfaces gérées en faveur de cette espèce.

1

2

1. Incitation à l'éco-conduite lors de la semaine du développement durable.

2. Opération de Noël pour les enfants hospitalisés organisée par Radio Trafic FM 107.7.

150 000

CARTES MONUM/ASF DISTRIBUÉES



### CULTURE ET TOURISME : SYNERGIES RECHERCHÉES

Dynamiser la fréquentation de certains sites touristiques et des autoroutes qui y conduisent, telle est la volonté d'ASF.

#### Regard sur le patrimoine

Initiée en 2005 dans le cadre d'un partenariat avec le Centre des monuments nationaux (Monum), la carte routière « À la découverte du patrimoine sur Autoroutes du Sud de la France » a été rééditée en 2006. 150 000 exemplaires ont été remis aux clients sur les barrières de péage de l'A7 et de l'A9 durant toute la période estivale.

#### En route vers les stations de ski avec ASF

ASF a renouvelé ses actions de promotion des stations de ski pyrénéennes et auvergnates irriguées par ses autoroutes.

#### Vers les stations

des Pyrénées-Orientales et de l'Ariège  
Du 2 décembre 2006 au 5 avril 2007, la direction régionale d'exploitation (DRE)

d'Agen a mis en place une opération incitant les vacanciers à se rendre dans ces stations en prenant le plus court chemin vers les sommets : le tunnel du Puymorens.

La DRE de Narbonne a également reconduit l'opération « chalet des neiges » sur l'A66 pour promouvoir l'axe Toulouse/Pamiers, l'itinéraire privilégié pour rejoindre les stations de ski ariégeoises.

#### Vers les stations d'Auvergne

ASF et l'Office du tourisme du Sancy ont reconduit leur partenariat pour la deuxième année consécutive. Il vise à développer un marketing innovant qui joue sur le double registre de l'évasion et de la facilité d'accès. Les campagnes se déclinent à la fois sur un mini-site internet accessible depuis [www.asf.fr](http://www.asf.fr), des courriels promotionnels, des animations sur aires et dans le journal *La Montagne*, toutes éditions locales confondues.

### SOLIDARITÉ : À NOËL, ASF SE MOBILISE POUR LES ENFANTS

L'opération « Cadeau pour un enfant hospitalisé », organisée par Radio Trafic FM

et les directions d'exploitation de Valence et d'Agen courant décembre, a remporté un vif succès. Chaque enfant qui s'arrêtait avec ses parents, le 22 décembre sur l'aire de Montélimar (A7), et le 23 décembre sur l'aire d'Agen Porte d'Aquitaine (A62), et qui prononçait le mot magique du Père Noël diffusé à l'antenne gagnait un cadeau pour lui et un cadeau pour un enfant hospitalisé. En janvier 2007, l'équipe de RTFM s'est rendue dans les hôpitaux de Toulouse, Agen, Montélimar et Avignon pour remettre les cadeaux aux enfants malades.



### L'OVALIE ET ASF : DES LIENS RENFORCÉS !



Par les territoires qu'elle traverse et ses valeurs d'entreprise, ASF entretient une relation privilégiée avec le rugby. L'ancrage dans la vie locale a été renforcé cette année à travers le parrainage des matchs du championnat de France (Top 14 et Pro D2).

Bannières aux couleurs ASF et Temps libre dans les gradins, stand ASF, animations sécurité routière à l'intention des supporters, cartes-jeu à gratter, affiches et dépliants... L'occasion aussi de fidéliser nos clients locaux avec un concours qui permet de gagner des places en loge pour les matchs et de faire découvrir nos solutions télépéage aux utilisateurs occasionnels.

# Indicateurs développement durable (ASF – ESCOTA)

	Unité	2002	2003	2004	2005	2006
<b>INDICATEURS ENVIRONNEMENTAUX</b>						
Réseau en service	km	2 789	2 872	2 944	2 963	3 022
<b>Management</b>						
Heures de formation à l'environnement	nb	1 902	684	584	432	1 501
<b>Dépenses pour l'environnement</b>						
Dépenses d'exploitation (y/c les GR)	milliers d'€	17 868	19 090	27 541	28 680	30 031 *
Investissement environnement/investissement total	%	9,85	8,84	7,53	11,60	9,85
Dépenses d'exploitation/km en service	milliers d'€/km	6,41	6,65	9,36	9,68	9,93
<b>Consommation de ressources</b>						
Eau consommée par km parcouru par nos clients	m <sup>3</sup> /10 <sup>e</sup> kmp	46,6	43,5	39,3	37,2	30,8
Matériaux de chaussées enrobés	millions de t	1,43	0,91	1,24	1,36	0,40
Électricité consommée par km parcouru par nos clients	kWh/10 <sup>e</sup> kmp	3 364	3 341	3 290	3 107	3 266
Énergies fossiles	TEP/10 <sup>e</sup> kmp	0,22	0,24	0,251	0,249	0,242
Installations photovoltaïques autonomes	nb	1 680	1 694	1 722	1 764	1 882
<b>Biodiversité</b>						
Ouvrages de passage pour la grande et petite faune	nb	193	258	313	316	316
Espaces verts (cumulés)	ha	10 700	11 100	11 110	11 381	11 539
<b>Rejets</b>						
Gaz à effet serre résultat de notre activité (parc auto+bâtiments)**	t CO <sub>2</sub>	20 146	23 254	25 127	25 202	24 390 *
Consommation de produits phytosanitaires pour les espaces verts	l/ha	1,28	1,26	1,47	1,73	1,50
Ouvrages de protection de la ressource en eau (bassins+fossés)	nb	1 327	1 427	1 531	1 614	1 673
Linéaire d'autoroute sur lequel la ressource en eau est protégée soit par protection naturelle, soit par des ouvrages adaptés à la vulnérabilité	km	1 779	1 855	2 030	2 068	2 154
Accidents impliquant des matières dangereuses	nb	3	2	7	11	14
<b>Bruit</b>						
Logements protégés dans l'année (PNB et autres riverains)	unité	145	664	612	620	874
Avancement du programme de résorption PNB 2001 - 2007	%	315/1 440 = 22	649/1 440 = 45	897/1 440 = 62	1 165/1 440 = 80	1 235/1 440 = 86
<b>Déchets</b>						
Déchets non dangereux	t	ind	8 174	8 657	9 270	9 280 *
Déchets dangereux	t	ind	136	126	116	120 *
Taux de valorisation	%	ind	25	34	36	32 *
Proportion de districts équipés pour la collecte sélective	%	3 / 35 = 8	7 / 35 = 20	11 / 36 = 30	21 / 36 = 58	28 / 36 = 78
<b>INDICATEURS SOCIAUX</b>						
<b>Effectifs et évolution</b>						
Effectif total au 31 décembre	nb	8 214	8 258	8 190	7 975	7 669
En CDI	nb	7 179	7 219	7 217	7 234	7 112
En CDD	nb	1 035	1 039	973	741	557
Répartition homme/femme	%	57/43	57/43	56/44	56/44	58/42
Taux d'emploi de travailleurs handicapés	%	6,51	6,86	6,83	6,99	5,81
Embauches en CDI	nb	365	267	225	260	167
Licenciements	nb	51	84	50	51	54
<b>Rémunération et charges sociales</b>						
Rémunération moyenne annuelle brute	€	25 655	26 428	27 755	28 982	30 560
Intéressement distribué au titre de l'exercice (brut)	k€	7 686	7 873	4 422	4 124	7 095
Participation distribuée au titre de l'exercice (brut)	k€	5 269	14 535	17 579	20 413	15 450
<b>Condition d'hygiène et sécurité</b>						
Taux de fréquence des accidents du travail	taux	18,82	19,88	15,61	18,62	15,41
Taux de gravité des accidents du travail	taux	0,65	0,69	0,66	0,60	0,61
Accidents en intervention sur le tracé	nb	10	10	7	7	9
Accidents de circulation impliquant des véhicules ASF ou ESCOTA	nb	203	260	135	131	163
<b>Formation</b>						
Dépenses de formation/masse salariale						
---> Taux déclaré	%	2,91	2,84	3,01	3,20	2,84
---> Taux réel	%	3,64		3,83	3,94	3,62
<b>Relations professionnelles et bilan des accords collectifs</b>						
Accords, avenants et conventions signés (ASF-ESCOTA-commun) sur l'année	nb	10	10	13	18	9
<b>Organisation, absentéisme</b>						
Postes de cadres pourvus en interne	%	69	47	58	61	92
Taux global d'absentéisme	%	7,15	6,92	6,56	5,75	5,26
<b>Clients</b>						
Accidents corporels	nb	1 421	1 171	1 257	1 390	1 260
Taux d'accidents corporels	nb/10 <sup>e</sup> kmp	47,31	37,66	38,91	42,61	37,65
Nombre de tués	nb	140	101	71	79	58
Taux de personnes tuées	nb/10 <sup>e</sup> kmp	4,66	3,25	2,20	2,42	1,73
Réclamations instruites	nb	14 144	16 844	15 278	23 349	20 351
Indice global de satisfaction client	note/10	7,7	7,8 (ASF)	7,8	7,8	7,8

\* Y compris Openly;

Kmp = kilomètre parcouru par les clients;

TEP: tonne équivalent pétrole;

PNB: point noir bruit;

Ind. = indéterminé

\*\* En utilisant les coefficients du Bilan Carbone Ademe, version 3.0, avril 2005.

# Extrait des comptes consolidés au 31/12/06 (ASF - ESCOTA - TJH pour 2006)

* COMPTES DE RÉSULTAT		
(en millions d'euros)	2006	2005 retraité
<b>Chiffre d'affaires</b>	<b>2 625,2</b>	<b>2 474,2</b>
Produits des activités annexes	6,0	13,4
Charges opérationnelles	(1 467,7)	(1 418,9)
<b>Résultat opérationnel sur activité</b>	<b>1 163,5</b>	<b>1 068,7</b>
Paiement en actions	(13,1)	(0,7)
<b>Résultat opérationnel</b>	<b>1 150,4</b>	<b>1 068,0</b>
Coût de l'endettement financier brut	(431,1)	(435,9)
Produit financiers des placements de trésorerie	21,5	15,2
<b>Coût de l'endettement financier net</b>	<b>(409,6)</b>	<b>(420,7)</b>
Autres produits et charges financiers	3,4	20,0
Part du Groupe dans les sociétés mises en équivalence	(3,1)	0,0
Impôts sur les bénéfices	(264,7)	(231,5)
<b>Résultat (y compris intérêts minoritaires)</b>	<b>476,4</b>	<b>435,8</b>
<b>Résultat part des minoritaires</b>	<b>1,1</b>	<b>1,0</b>
<b>Résultat part du Groupe</b>	<b>475,3</b>	<b>434,8</b>
Nombre moyen d'actions en circulation	230 978 001	230 978 001
Résultat net par action (en euros)	2,058	1,882
Résultat net dilué par action (en euros)	2,058	1,882



## \* BILAN ACTIF

(en millions d'euros)	2006	2005 retraité
<b>Actifs non courants</b>		
Autres immobilisations incorporelles	28,1	23,4
Immobilisations incorporelles du domaine concédé	11 660,9	11 724,9
Immobilisations corporelles	109,9	125,2
Participation dans les sociétés mises en équivalence	3,1	0,0
Autres actifs financiers non courants	17,9	20,3
Juste valeur des produits dérivés actifs non courants	0,0	144,5
<b>Total actifs non courants</b>	<b>11 819,9</b>	<b>12 038,3</b>
<b>Actifs courants</b>		
Stocks et travaux en cours	13,4	13,2
Clients et autres créances d'exploitation	239,2	219,9
Autres actifs courants	34,1	32,8
Actifs d'impôt exigible	9,6	0,3
Juste valeur des produits dérivés actifs courants	39,2	37,1
Actifs financiers de gestion de trésorerie	73,5	198,5
Trésorerie et équivalents de trésorerie	626,4	620,1
<b>Total actifs courants</b>	<b>1 035,4</b>	<b>1 121,9</b>
<b>TOTAL ACTIFS</b>	<b>12 855,3</b>	<b>13 160,2</b>

## \* BILAN PASSIF

(en millions d'euros)	2006	2005 retraité
<b>Capitaux propres</b>		
Capital social	29,3	29,3
Primes liées au capital	860,1	854,2
Réserves consolidées	2 444,3	2 286,7
Résultat net - Part du Groupe	475,3	434,8
Résultat enregistré directement en capitaux propres	(5,4)	(8,1)
<b>Capitaux propres - Part du Groupe</b>	<b>3 803,6</b>	<b>3 596,9</b>
Intérêts minoritaires	4,7	3,8
<b>Total capitaux propres</b>	<b>3 808,3</b>	<b>3 600,7</b>
<b>Passifs non courants</b>		
Provisions non courantes	189,2	166,4
Autres emprunts et dettes financières	7 383,5	7 888,5
Autres passifs non courants	9,3	9,6
Impôts différés passifs	167,2	181,5
<b>Total passifs non courants</b>	<b>7 749,2</b>	<b>8 246,0</b>
<b>Passifs courants</b>		
Provisions courantes	51,5	43,3
Fournisseurs	46,6	66,1
Juste valeur des produits dérivés passifs courants	44,8	7,4
Autres passifs courants	450,1	438,7
Passifs d'impôt exigible	39,3	27,1
Dettes financières courantes	665,4	730,7
Trésorerie passive	0,1	0,2
<b>Total passifs courants</b>	<b>1 297,8</b>	<b>1 313,5</b>
<b>TOTAL PASSIFS &amp; CAPITAUX PROPRES</b>	<b>12 855,3</b>	<b>13 160,2</b>



## \* TABLEAU DES FLUX DE TRÉSORERIE

(en millions d'euros)	2006	2005 retraité
<b>Résultat net consolidé (y compris les intérêts minoritaires)</b>	<b>476,4</b>	<b>435,8</b>
Dotations nettes aux amortissements	529,9	499,1
Dotations nettes aux provisions	24,1	1,8
Paiements en actions et autres retraitements	7,0	0,7
Résultat sur cessions	(0,1)	(0,2)
Variation de la juste valeur des instruments dérivés de change	(1,1)	
Quote-part de résultat des sociétés mises en équivalence, dividendes des sociétés non consolidées	2,9	
Coûts d'emprunt immobilisés	(7,2)	(17,4)
Coût de l'endettement financier net comptabilisé	409,6	420,7
Charges d'impôt (y compris impôts différés) comptabilisées	264,7	231,5
<b>Capacité d'autofinancement avant coût de financement et impôts</b>	<b>1 706,2</b>	<b>1 572,00</b>
Variation du besoin en fonds de roulement et des provisions courantes	(6,1)	(4,2)
Impôts payés	(264,3)	(207,0)
Intérêts financiers nets payés	(315,2)	(436,5)
<b>Flux de trésorerie liés à l'activité I</b>	<b>1 120,6</b>	<b>924,3</b>
Investissements en immobilisations du domaine concédé (net de subventions reçues)	(465,9)	(477,6)
Investissements en autres immobilisations	(14,2)	(11,5)
Cession des immobilisations du domaine concédé	2,8	1,6
Acquisition de titres de participation	(1,5)	(5,8)
Dividendes reçus des sociétés non consolidées	0,2	
Autres	(0,4)	(15,7)
<b>Flux nets de trésorerie liés aux opérations d'investissement II</b>	<b>(479,0)</b>	<b>(509,0)</b>
Dividendes payés		
- aux actionnaires d'ASF	(277,2)	(240,2)
- aux minoritaires des sociétés intégrées	(0,3)	(0,2)
Encaissements liés aux nouveaux emprunts		550,0
Remboursements d'emprunts et variation des autres dettes financières courantes	(485,6)	(339,9)
Variation des actifs de gestion de trésorerie	124,9	(197,1)
<b>Flux nets de trésorerie liés aux opérations de financement III</b>	<b>(638,2)</b>	<b>(227,4)</b>
<b>Variation des équivalents de trésorerie et de la trésorerie nette I+II+III</b>	<b>3,4</b>	<b>187,9</b>
Équivalents de trésorerie et trésorerie nette à l'ouverture	620,0	432,1
Juste valeur	2,9	
Équivalents de trésorerie et trésorerie nette à la clôture	626,3	620,0



Autoroutes  
du Sud  
de la France

Une société de **VINCI**  
CONCESSIONS

**Siège social:** 100, avenue de Suffren – BP 533 – 75725 PARIS Cedex 15

**Courriel:** [service.communication@asf.fr](mailto:service.communication@asf.fr)

**Internet:** [www.asf.fr](http://www.asf.fr)