

Autoroutes du Sud de la France

Panorama 2001



Un réseau idéalement situé ...



- > **AU CARREFOUR DE L'EUROPE MÉDITERRANÉENNE** Le Groupe bénéficie de la dynamique de croissance de l'Arc Méditerranéen
- > **AU CŒUR DES RÉGIONS FRANÇAISES À FORTE CROISSANCE DÉMOGRAPHIQUE** Le trafic local y est particulièrement dense
- > **AU CENTRE DES FLUX TOURISTIQUES** Le réseau du Groupe ASF irrigue les régions qui sont les premières destinations de vacances en France et en Europe du Sud

RÉSEAUX DU GROUPE ASF AU 1^{er} MARS 2002

-  autoroute en service
-  autoroute en construction
-  autoroute en projet
-  autre autoroute et voie rapide en service
-  autre autoroute et voie rapide en construction ou en projet



Le Groupe ASF est construit autour de deux réseaux complémentaires :

Le réseau ASF :

2 653 km concédés dont
2 335 km en service
au 1^{er} mars 2002

Le réseau ESCOTA :

459 km concédés
en service

ASF détient 96,15 %
du capital et des droits de vote
d'ESCOTA et 99,50 %
du capital et des droits de vote
de la Société Radio Trafic (SRT).

ESCOTA détient 95,50 %
du capital et des droits de vote
de la Société de Radiodiffusion
des Autoroutes du Sud-Est (SORIASE).

Le trafic local y est particulièrement dense
sont les premières destinations



Premier pôle autoroutier français, numéro 2 en Europe et numéro 3 dans le monde, le Groupe ASF assure le financement, la construction, l'entretien et l'exploitation du plus grand réseau d'autoroutes en France concédées par l'État.

Depuis près d'un demi-siècle, ASF remplit ces trois missions en s'attachant à satisfaire ses clients et à s'intégrer harmonieusement dans les territoires traversés : désenclavement des régions, amélioration des liaisons, recherche de la qualité maximale en termes de sécurité, de confort et de services 24 heures sur 24 sur l'ensemble du réseau, optimisation du temps de parcours...

Parallèlement, nos équipes se donnent tous les moyens d'améliorer la qualité de vie des riverains, de favoriser les potentialités de développement économique des secteurs desservis mais aussi de préserver la faune, la flore, le patrimoine naturel, historique et urbain des régions traversées. Quelles que soient les contraintes humaines, écologiques ou géologiques, nous cherchons à trouver le meilleur compromis pour respecter les zones naturelles sensibles et la qualité de la vie au sein d'espaces urbanisés.

Fort de son expérience, le Groupe peut désormais développer ses savoir-faire au-delà des frontières hexagonales.



] Bernard VAL] Président d'Autoroutes du Sud de la France

Quel regard portez-vous sur l'année 2001 ?

Un regard plein de fierté et d'optimisme. Notre chiffre d'affaires est de 1 929,8 millions d'euros et nous avons réalisé un bénéfice de 218,4 millions d'euros. Nous confirmons cette année encore notre position de leader autoroutier européen. Avec les nouvelles sections ouvertes en 2001, le Groupe ASF représente aujourd'hui 36 % du réseau d'autoroutes concédées en service en France et plus de 40 % des kilomètres parcourus sur ce réseau.

Quels sont vos principaux sujets de fierté pour 2001 ?

Ils sont de plusieurs natures et concernent à la fois nos équipes de la construction et de l'exploitation. Ouvrir 150 km d'autoroutes en une année en respectant délais et coûts, et assurer l'entretien et l'exploitation d'un réseau long de presque 3 000 km en améliorant sans cesse la qualité de services et la sécurité méritent bien un coup de chapeau. D'autant que 2001 était également l'année

de préparation du passage à l'euro : la manière dont nous avons anticipé l'événement et la mobilisation de nos équipes en particulier sur le dernier trimestre a permis de basculer sans heurt.

Grâce à l'énergie de tous aussi, le télépéage a véritablement décollé cette année : nous avons ainsi absorbé la hausse de trafic, amélioré à la fois notre rentabilité et le confort de nos clients aux gares de péage. Nous avons également développé des abonnements adaptés aux différentes catégories de nos clients. Pour nos clients toujours, nous avons lancé de nouveaux services d'information en temps réel sur le trafic (Prévisions Trafic sur Internet, Mobili Trafic, WAP...) : ces outils d'aide aux déplacements font du Groupe une référence mondiale dans ce domaine.

Je crois enfin que la qualité de notre démarche environnementale mérite d'être saluée : nous avons mis en œuvre bon nombre d'initiatives pour préserver la qualité de vie des riverains et en plus de la protection de la flore et de la faune dont nos équipes sont devenues des experts, la protection de la ressource en eau notamment a été poussée très loin et avec succès sur l'ensemble du réseau, et en particulier sur certaines sections que nous avons mises en service cette année. Sur ce terrain aussi nous sommes devenus une référence.

Le contexte autoroutier est en pleine mutation. Quels sont les atouts du Groupe ASF ?

Nos premiers atouts sont incontestablement l'expérience et le savoir-faire de nos équipes. La qualité des autoroutes du Groupe en sont la démonstration exemplaire.

Par ailleurs, je vous rappelle que notre concession se termine en 2032 et celle de notre filiale ESCOTA en 2026. Cela nous procure une visibilité confortable dans un contexte où notre potentiel de croissance est important de par l'emplacement de notre réseau au cœur de l'espace méditerranéen, l'augmentation soutenue et naturelle du trafic, l'évolution régulière de nos tarifs, les gisements de clientèle (le réseau à péage est doublé d'un itinéraire gratuit qui représente 50 % du trafic). Nous disposons d'une stratégie de croissance et de rentabilité avec des perspectives financières solides.

L'ouverture du capital en 2002 va-t-elle marquer un tournant pour ASF ?

A l'évidence, l'ouverture du capital constitue un événement majeur pour le Groupe. Mais nous nous y sommes déjà en grande partie préparés avec la réforme autoroutière, la mise en place de la participation et du management par objectif et la

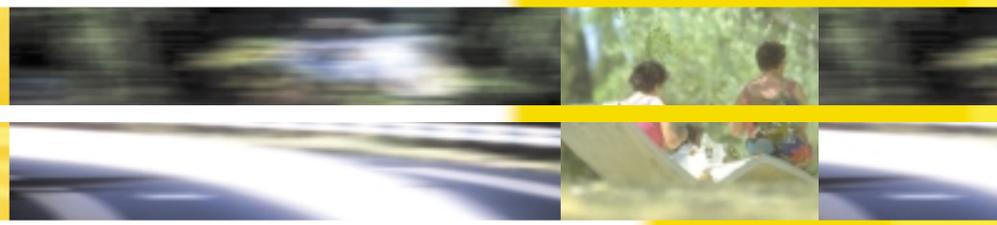
réflexion stratégique interne menée en 2001 (vision 2005), largement partagée par nos collaborateurs... Les aménagements qui restent à faire seront conduits dans le respect de la culture du Groupe ASF.

En fait, je vois d'abord dans l'ouverture du capital la reconnaissance de nos savoir-faire et de nos performances : solide, dynamique et riche de potentiels, le Groupe bénéficie en effet du bon profil pour s'introduire en Bourse.

L'ouverture du capital nous donne surtout les moyens de continuer d'assurer notre mission de service public dans un contexte de plus en plus concurrentiel et dont l'avenir sera "intermodal" et international. Notre succès s'est bâti sur notre capacité à anticiper et à aller de l'avant. Pour continuer dans cette voie, le Groupe doit rester en mouvement, développer de nouveaux services, travailler avec de nouveaux partenaires tout en s'appuyant sur les talents qui font sa richesse. Nos actionnaires nous apporteront ces possibilités de développement et d'alliances, en France et à l'étranger.

2 2001, pour aller plus loin... 3

2001, le début d'une nouvelle ère pour le Groupe ASF

L'affirmation relève sans doute de l'évidence aujourd'hui, mais il est bon de le rappeler : l'année 2001 fut riche en événements. Des événements majeurs qui nous ont permis de bouger plus vite et d'enclencher une nouvelle dynamique pour construire notre avenir.

2001, une année de mutations

En changeant de statut, à la suite de la réforme du secteur autoroutier public, ASF est devenue une société de droit commun ne bénéficiant plus de la garantie de l'État et soumise aux règles générales des sociétés. A ce titre, cette réforme nous a conféré une nouvelle marge de développement en élargissant notre objet social et en nous donnant les moyens d'affronter la concurrence

à armes égales, de répondre à des appels d'offres de concessions autres que ceux de l'État, de développer des activités liées à notre cœur de métier et partir à la conquête de nouveaux marchés à l'étranger. Pour nous donner les moyens de faire face aux mutations de notre environnement, nous avons aussi beaucoup travaillé en interne. Rassemblant les choix en matière de stratégie pour le Groupe, "Vision 2005" définit désormais un cadre clair pour l'ensemble de nos collaborateurs dans les années à venir.

De nouvelles pistes de développement et plus de visibilité sur le plan international

2001 fut aussi l'occasion d'explorer de nouvelles pistes de développement. En répondant à des appels d'offres comme celui lancé pour la construction du viaduc de Millau, nous avons pu bâtir des relations de confiance avec d'autres partenaires et expérimenter de nouvelles manières de travailler.

D'autres opportunités devraient suivre et l'expérience acquise en la matière nous sera précieuse.

D'autres initiatives conduites en 2001 nous ont également permis de gagner en visibilité sur le plan international, en Irlande, en Grèce et en Allemagne. Ce sont les premiers pas vers des pays européens où l'image du Groupe est déjà forte et où nos savoir-faire sont reconnus.

Achever le réseau et améliorer l'exploitation du réseau existant

Dans ce contexte, nos objectifs premiers restent avant tout d'améliorer les résultats de la concession en nous concentrant sur notre cœur de métier :

- achever le réseau en le portant à 3 112 km d'ici à 2009, dans les meilleures conditions de qualité, de sécurité et de protection de l'environnement.

- Améliorer la productivité de l'exploitation de notre réseau notamment par la poursuite du programme de modernisation et d'automatisation des péages.

En même temps le Groupe ASF poursuivra sa politique de maîtrise des coûts associés à son programme de construction en s'appuyant sur son expertise en matière de gestion de projet et de maîtrise d'ouvrage.

Trouver des relais de croissance et engager un développement rentable des activités en s'appuyant sur son métier de base d'exploitant

- En France, le Groupe ASF se portera candidat, seul ou en groupement, pour les nouvelles concessions d'autoroutes ou d'ouvrages qui pourraient être mises en concurrence. Il privilégiera les projets proches et complémentaires de son réseau existant afin de bénéficier des meilleures synergies.
- A l'étranger, le Groupe ASF privilégiera les partenariats avec des entre-

prises locales. Il prévoit de prendre des participations qui seront généralement minoritaires dans les sociétés concessionnaires et éventuellement majoritaires dans les sociétés d'exploitation et de maintenance. Seront privilégiées : l'Europe occidentale et les activités d'exploitation qui ne requièrent pas d'investissements lourds et présentent donc des risques faibles et maîtrisés.

- Autres diversifications. En dehors de son périmètre traditionnel, le Groupe ASF se développera en appliquant son savoir-faire en matière d'autoroutes à d'autres infrastructures liées à la route et en valorisant ses actifs. Infrastructures liées à la route : parkings, plates-formes multimodales, projets urbains (rocares, ponts, tunnels...). Autant de projets sur lesquels le Groupe ASF pourra se porter candidat à des concessions, effectuer des prestations d'études ou d'ingénierie ou prendre des participations dans des sociétés d'exploitation. Les nouvelles technologies de péages (péages poids lourds et péages en milieu urbain) ainsi que la vente d'informations trafic sont également des axes de développement.

Valorisation des actifs : le réseau fibre optique du Groupe ASF couvre l'ensemble de son réseau avec un surplus de capacité qui offre des opportunités de location aux opérateurs de télécommunications. De la même façon, le Groupe ASF a déjà conclu des contrats pour la location des pylônes de son réseau avec les principaux opérateurs de téléphonie mobile. Enfin, le Groupe ASF profitera du renouvellement de certains contrats d'exploitation des installations commerciales présentes sur les aires de service pour apporter à ses clients des services adaptés et diversifiés. Ces objectifs de développement sont et seront soumis à une exigence de rentabilité. Le Groupe ASF entend construire son avenir en s'appuyant sur deux lignes de force qu'il a déjà démontrées par le passé : être un investisseur avisé autant qu'un exploitant performant.

L'organisation générale

au 1^{er} mars 2002



- 1] Bernard VAL
- 2] Jacques TAVERNIER
- 3] Alain ROBILLARD
- 4] Bernard MAILLOT-JUILLET
- 5] Philippe-Emmanuel DAUSSY
- 6] Yann CHARRON
- 7] Alain RENOIR

COMITÉ EXÉCUTIF DU GROUPE ASF

PRÉSIDENT
Bernard VAL

DIRECTEUR GÉNÉRAL
Jacques TAVERNIER

AUDIT INTERNE
Chantal NOËL

CHARGÉS DE MISSION
Claude BIDAUD
Isabelle d'HAUTEVILLE

DIRECTION DE LA COMMUNICATION
Bernard MAILLOT-JUILLET

- Communication interne
- Communication externe
- Création-Édition
- Photothèque
- Manifestations

DIRECTEURS GÉNÉRAUX DÉLÉGUÉS
Philippe-Emmanuel DAUSSY
Alain RENOIR
Alain ROBILLARD

DIRECTION DES RESSOURCES HUMAINES
Yann CHARRON

- Carrières et emplois
- Administration
- Relations sociales
- Formation et développement
- Projet SIRH
- Centre de formation viabilité hivernale

DIRECTION DE LA CONSTRUCTION
Alain ROBILLARD

DIRECTIONS OPÉRATIONNELLES

- DOC/Tulle
- DOC/Cahors
- DOC/Toulouse
- DOC/Périgueux
- DOC/Angers

DIRECTIONS FONCTIONNELLES

- Développement et contrôle des projets
- Maîtrise d'ouvrage
- Systèmes d'information

DIRECTION DE L'EXPLOITATION
Philippe-Emmanuel DAUSSY

DIRECTIONS OPÉRATIONNELLES

- DRE/Valence
- DRE/Orange
- DRE/Narbonne
- DRE/Biarritz
- DRE/Agen
- DRE/Brive
- DRE/Niort

DIRECTIONS FONCTIONNELLES

- Infrastructures aménagement et environnement
- Clientèle et circulation

DIRECTION ADMINISTRATIVE ET FINANCIÈRE
Alain RENOIR

ADMINISTRATION

- Secrétariat du conseil d'administration
- Affaires juridiques
- Assurances
- Qualité du service
- Contrôle et révision comptable
- Services généraux et achats
- Archives

FINANCES

- Contrôle de gestion
- Budget et comptabilité analytique
- Statistiques
- Comptabilité

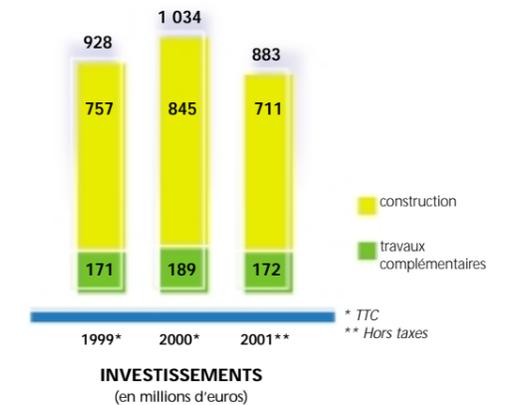
Chiffres clés du Groupe ASF



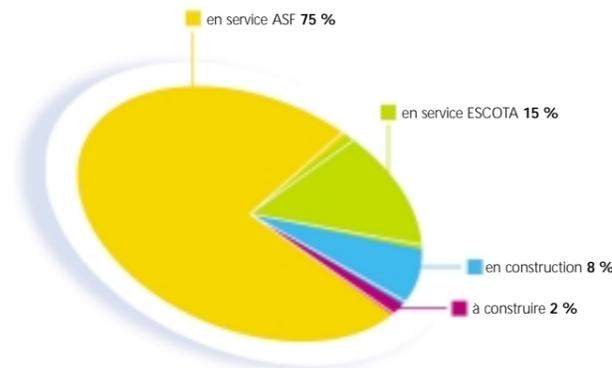
L'exercice 2001 du Groupe ASF a principalement été marqué par l'application de la réforme du régime de TVA des sociétés concessionnaires d'autoroutes. Depuis le 12 septembre 2000, le Groupe ASF récupère la TVA sur ses investissements, soit une économie de 19,6 % et depuis le 1^{er} janvier 2001, les tarifs de péage sont soumis à la TVA au taux de 19,6 %. Ce changement de régime a eu un impact sur les comptes 2001 – Il se chiffre par une perte de 114 millions d'euros de chiffre d'affaires. Le résultat d'exploitation 2001 est marqué par cet impact négatif mais aussi par le surcroît d'amortissement lié aux 153 km mis en service en juillet 2001. L'impact positif de ces mises en service sur le chiffre d'affaires, limité en 2001, se fera pleinement sentir au cours des prochains exercices.

LE GROUPE ASF, C'EST À LA FOIS :

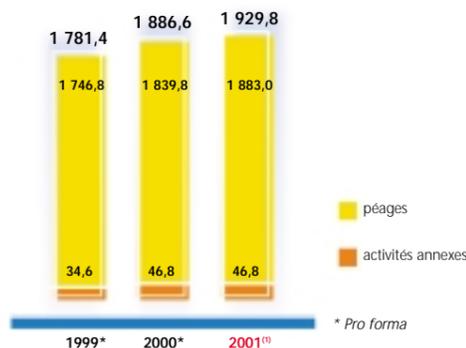
- ▶ Une concession de 3 112 km
2 794 km en service au 1^{er} mars 2002 (dont plus de 25 % à 2x3 voies)
318 km de liaisons nouvelles en cours de construction ou en projet
- ▶ 8 277 personnes (au 31 décembre 2001) dont environ 50 % au péage
- 1,4 million de véhicules par jour sur le réseau
- 4 149 ouvrages d'art
- 309 aires de repos et de services
- 14 millions d'arbres plantés et 9 000 hectares de végétation.



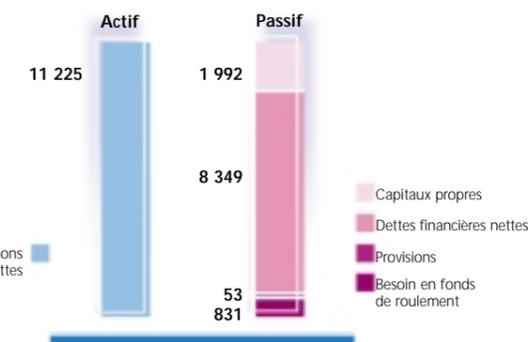
8



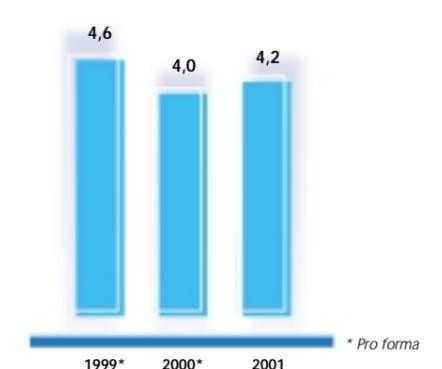
RÉSEAU CONCÉDÉ 3 112 km au 1^{er} mars 2002



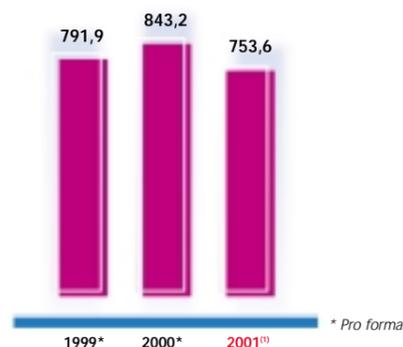
CHIFFRE D'AFFAIRES (en millions d'euros)



BILAN SIMPLIFIÉ 2001 (en millions d'euros)



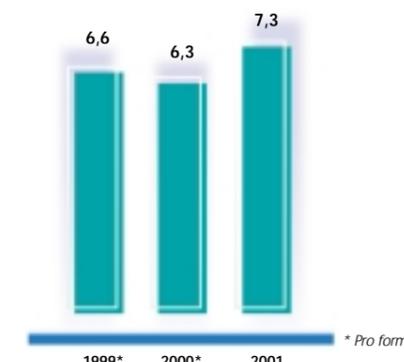
DETTES FINANCIÈRES NETTES / FONDS PROPRES



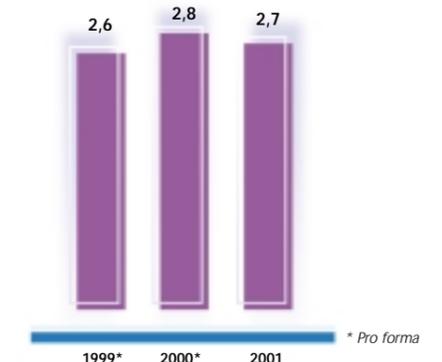
RÉSULTAT D'EXPLOITATION (en millions d'euros)



RÉSULTAT NET (en millions d'euros)



DETTES FINANCIÈRES NETTES / EBITDA

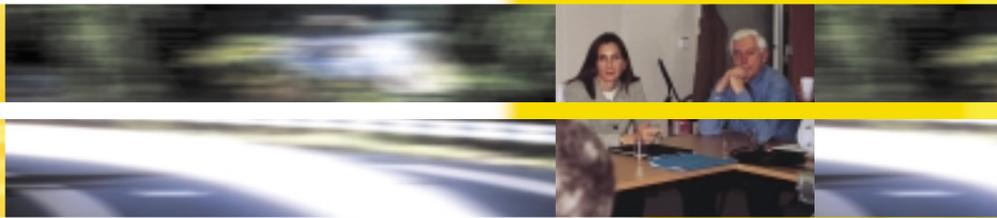


EBITDA / FRAIS FINANCIERS

(1) Chiffres d'affaires et résultats 2001 ont été impactés par la réforme de la TVA.

9

Politique financière du Groupe



Au cours de l'exercice 2001, les principaux axes de la politique financière ont été les suivants :

Maintien d'une structure financière saine et contrôlée dans un contexte d'investissement soutenu.

Les principaux indicateurs en sont :

- La progression des capitaux propres
- L'accroissement régulier de la part à long terme de la dette financière nette
- La décroissance continue du taux d'intérêt nominal moyen que supporte cette dette.

Un taux de frais financiers mesuré

- Les frais financiers nets atteignent 421 millions d'euros en 2001 en recul par rapport aux 429 millions d'euros enregistrés en 2000 pro forma. Le taux de couverture des frais financiers par l'EBITDA (Earnings Before Interest Tax Depreciation and Amortisation)

ou Résultat d'exploitation avant amortissements, s'inscrit à 2,7 fois en 2001. Le Groupe a pour objectif de porter ce taux de couverture à 3,3 en 2005.

Les objectifs du Groupe pour 2002 sont :

- Obtenir un jugement sur la qualité de sa dette financière de la part d'au moins une des trois grandes agences de notation mondiales. A horizon 2006 le Groupe se fixe comme objectif une notation AA.
- Poursuivre la consolidation de ses fonds propres par le biais d'une augmentation de capital. Cette augmentation de capital pourrait se faire simultanément à l'ouverture du capital au public prévue par l'État en 2002. Elle permettra au Groupe de réduire significativement son niveau de "Gearing" (dettes financières nettes / Fonds Propres) et de se rapprocher de l'objectif de 200 % envisagé pour 2005. Au-delà, le Groupe souligne que, compte tenu de son activité peu cyclique et présentant

une visibilité appréciable sur les revenus futurs qui seront tirés de la concession existante, l'utilisation d'un effet de levier raisonnable permettra d'optimiser la rentabilité des fonds propres.

- En termes de politique de distribution de dividendes : après une pause en 2001 qui doit s'interpréter par rapport à l'évolution significative attendue au niveau du capital, le Groupe compte poursuivre une politique dynamique de distribution de dividendes en faveur de ses actionnaires et vise un taux de distribution de 40 % du Résultat Net consolidé 2002.

- Préserver la flexibilité financière du Groupe grâce à une prévision très prudente des charges de grosses réparations et d'entretien du réseau.

Exposition aux risques

Risques de taux

Plus de 90 % des emprunts souscrits par le Groupe auprès de la Caisse Nationale des Autoroutes (CNA)

au 31 décembre 2001 le sont à taux fixe. Le Groupe ASF n'est donc que très marginalement exposé à un risque de variation à la hausse des taux d'intérêt.

Risques de change

Le Groupe réalisant l'ensemble de ses prestations en France ne supporte pas de risque de change.

Risques de marché

A l'exception des opérations d'échange ("swaps") effectuées par la CNA, le Groupe ASF n'utilise pas d'instruments financiers dans le cadre de son activité.

Des investissements significatifs

En 2001, ils se sont élevés à 711 millions d'euros (hors taxes). Grâce à cet effort 150 km d'autoroutes ont été mis en service dans la maîtrise des coûts et dans le respect de la qualité et des délais annoncés.



L'A89, la première grande transversale Ouest-Est

A partir de 2007, l'A89 reliera Bordeaux à Clermont-Ferrand, rapprochant la façade Atlantique de l'Est de la France et de l'Europe centrale... Première transversale Ouest-Est de France, l'A89 sera l'une des plus longues autoroutes jamais construites sur le territoire national (340 km).

L'A89 St Julien-Sancy / Combronde (52 km) en études

Le tracé définitif est déterminé, les emprises sont choisies. Les enquêtes parcellaires ont été lancées au dernier trimestre 2001. Le dossier "Loi sur l'eau" est produit et l'enquête hydraulique aura lieu en janvier 2002. Les sondages de reconnaissance géotechniques se poursuivent et les archéologues sont sur le terrain.

Les opérations de remembrement, financées par ASF, se poursuivent activement : toutes les commissions communales ont délibéré et les arrêtés préfectoraux ordonnant le remembrement sont pris. 85 % du linéaire sera remembré. La mise en service est prévue pour 2006.

L'A89 section Ussel Ouest / St Julien-Sancy (40 km)

Cette section est en service depuis mars 2000 et les travaux de cons-



truction se sont poursuivis : un pont à structure bois (le premier sur le réseau autoroutier français concédé) permettra l'accès à l'aire (unilatérale bidirectionnelle) du Chavanon. Dans un premier temps, celle-ci sera ouverte comme aire de repos (été 2002).

L'A89 section Tulle Est / Ussel Ouest (43 km)

L'année 2001 a été consacrée aux travaux de finition de cette section (chaussées, glissières, clôtures, signalisations verticale et horizontale) et à la réalisation de l'ensemble des bâtiments d'exploitation (gares de Tulle Est et d'Egletons, point d'appui viabilité, gendarmerie et 6 maisons pour les personnels d'astreinte de l'équipe



viabilité à Tulle Est, point d'appui hivernal d'Egletons). Les travaux de l'aire de services de la Corrèze ont été différés : ils reprendront après la mise en service de la section fin février 2002. L'ouverture de cette aire est prévue à l'été 2002.

L'A89 section A20 / Tulle Est (21 km)

Précédée d'un barreau de 5 km réalisé par le département de la Corrèze avec financement ASF, cette section assurera la continuité de l'A89 entre Brive Nord (nœud autoroutier l'A20 / l'A89) et St-Germain-les-Vergnes. Les terrassements en grande masse et la construction des ouvrages d'art courants se sont poursuivis courant 2001. Ils seront totalement achevés au printemps 2002. Les entreprises de génie civil ont continué la construction du viaduc du Chadon (530 m de long et 100 m de haut) et du viaduc du Pays de Tulle (850 m de long et 150 m de haut). Ces travaux se poursuivront en partie sur 2002. Enfin, les travaux de génie civil des

gares de Saint-Germain-les-Vergnes et Tulle Est ont commencé. La mise en service est prévue à l'été 2003.

L'A89 section Cublac (Terrasson) / Brive Nord (22 km) en études

Sondages géotechniques et études détaillées ont occupé l'année 2001. Les réseaux (eau, électricité, gaz, télécoms) ont été déplacés et l'enquête parcellaire, lancée le 21 décembre, sera achevée en janvier 2002. Les acquisitions foncières se poursuivront également sur 2002.

Depuis octobre, ASF a lancé un chantier expérimental sur le site de Gumond (Saint-Pantaléon-de-Larche) pour vérifier la mise en œuvre des roches locales.

Les travaux ne commenceront qu'en 2003 pour les terrassements en grande masse. Mais ceux concernant le viaduc Vézère-Corrèze, les ouvrages prioritaires et les nouveaux bâtiments de la Direction régionale ASF de Brive, débiteront dès l'été 2002. La mise en service de la section Thenon-Brive Nord (28 km) est prévue pour 2006.

Bordeaux / l'A89 Ouest

La section Libourne / Mussidan est en service depuis le 11 juillet 2001.

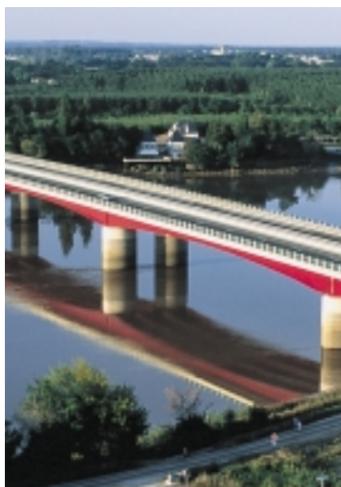
Ce tronçon de 73 km qui débute en Gironde et se termine en Dordogne a été inauguré par le Préfet d'Aquitaine Christian Frémont le 10 juillet, soit moins d'un an et demi après la mise en service de la première section de l'A89 entre Ussel et Le Sancy. Cinq années de travaux et un investissement de 690 millions d'euros ont été nécessaires pour la réalisation de ces



3 tronçons mis en service simultanément : Libourne / Coutras - Coutras / Montpon - Montpon / Mussidan.

Franchir des cours d'eau mais préserver l'écosystème.

Aux viaducs des Barrails et du Mascaret s'ajoutent, en Libournais, trois ouvrages d'art non courants, respectivement longs de 166 m, 193 m et de 161 m, conçus pour assurer la transparence hydraulique de l'A89 quand elle franchit l'Isle. La Dordogne compte pour sa part un ouvrage d'art non courant : le viaduc de la Crempse.



Les 14 premiers kilomètres traversent les vallées inondables de l'Isle et de la Dordogne. Pour préserver la richesse de l'écosystème de la région, ASF a construit de nombreux ouvrages hydrauliques de décharge qui contribuent aussi à la transparence de l'A89. Le Groupe a également procédé à de longs traitements préalables de sols souvent fortement compressibles.

Le chantier a employé 660 salariés en moyenne par mois pour 4,5 millions d'heures travaillées. L'exploitation de ce nouveau tronçon a engendré la création du district de Coutras (39 personnes) assorti d'une gendarmerie (18 gendarmes).

L'A89 Périgueux Est / Thenon (32 km)

L'autorisation de travaux au titre de la loi sur l'eau a été obtenue le 13 février 2001. Après les opérations prioritaires, les deux marchés de TOARCC* ont donc été lancés sur Périgueux Est / Thenon en février et en mai 2001. Les travaux en grande masse ont connu un rythme soutenu durant l'été et l'automne : à la fin 2001, 80 % des terrassements

étaient achevés sur le 1^{er} TOARCC* (2/3 ouest de la section) et 50 % sur la deuxième partie à l'est. L'année 2001 a également permis la consultation et la désignation des entreprises retenues pour les travaux. A la fin de l'automne, les travaux du viaduc du Douime (300 m à Azerat) ont également été lancés.



L'A89 Mussidan / Périgueux Ouest (13 km) et Périgueux Est / Périgueux Ouest (21 km)

Le projet détaillé de ces 2 sections a été établi courant 2001, tandis que les acquisitions à l'amiable s'achevaient (les procédures d'expropriation courent jusqu'en 2002). Les deux enquêtes publiques au titre de "La loi sur l'eau" ont été menées, aboutissant à l'arrêté préfectoral d'autorisation pour Périgueux Ouest / Périgueux Est le 28 août 2001 et un arrêté préfectoral prévu en début d'année 2002 pour Mussidan / Périgueux Ouest.

Les déviations de réseaux et les reconnaissances archéologiques ont été lancées durant l'été.

La fin 2001 a été marquée par la consultation des entreprises pour les travaux des TOARCC* tandis que s'engageaient, en novembre, les travaux anticipés de liaison entre la section Périgueux Ouest / Périgueux Est (contournement de Périgueux) et la section Périgueux Est / Thenon.

L'A89 Thenon / Villac (7 km) en études

Durant le 1^{er} semestre 2001 ont été lancées des réunions d'information dans les communes concernées par le tracé de cette section qui se caractérise par une topographie difficile. Les études sont engagées pour la mise en œuvre des nombreux ouvrages d'art exceptionnels (tunnel, viaduc) nécessaires. Après plusieurs comités de suivi restreints de présentation des solutions de passage à Beauregard de Terrasson et Villac, le choix définitif du tracé et des ouvrages d'art non courants a été décidé en novembre par la Direction des Routes. Aucune procédure administrative n'a pu être lancée en 2001.

L'A20, un axe Europe du Nord / Europe du Sud...

Cette autoroute s'inscrit dans la continuité de l'itinéraire Paris / Limoges / Toulouse / Espagne. Elle complète le maillage formé, au sud, par les liaisons avec l'A62 et au nord, avec l'A71 et l'A10, en attendant l'achèvement de l'A89. A terme, l'A20 contribuera aussi au désenclavement de la façade ouest du Massif Central en offrant une alternative au couloir rhodanien.



L'A20 - Section Cahors Nord / Souillac (45,9 km)

Inaugurée le 12, cette section a été mise en service le 13 juillet 2001.

Le trafic moyen journalier observé depuis cette date est de 11 000 véhicules / jour avec une moyenne en août à 15 000 véhicules / jour et des pointes à près de 28 000 véhicules / jour.

ASF a coordonné de nombreux chantiers au cours du premier trimestre 2001 : les chaussées de la section courante et les accès aux

ouvrages d'art non courants, aux échangeurs et à l'aire-jardin des Causses du Lot, l'étanchéification et la végétalisation des berges des bassins de traitement des eaux usées, la pose des glissières de sécurité et des clôtures, la signalisation verticale et horizontale.

Les travaux engagés fin 2000 pour la réalisation du district de Cahors Nord, (centre d'entretien, gendarmerie, gare de péage) ont été également achevés ainsi que l'installation de l'ensemble des équipements des gares de péage de Labastide-Murat et de Cahors Nord.



Côté ouvrages d'art ...

Le viaduc de la Rauze (555 m) et la tranchée couverte de Sol de Roque (200 m) ont été achevés au premier trimestre 2001. Bien que pratiquement terminée, la tranchée couverte de Terregaye (400 m), s'est trouvée concernée par la nouvelle circulaire sur les tunnels routiers. Des adaptations ont donc été nécessaires (mise en place d'un dispositif lourd de fermeture en cas d'incendie notamment), pour obtenir l'avis favorable de la Commission nationale d'évaluation de la sécurité dans les tunnels routiers (CESTR). La mise en service de l'ouvrage a été autorisée par l'arrêté préfectoral du 11 juillet 2001.

La pose du hourdis (base béton de la chaussée) du viaduc de la Dordogne (1 070 m) s'est achevée au premier trimestre 2001. Cet ouvrage a été livré le 20 juin 2001.



... et côté verdure

L'aire-jardin des Causses du Lot près de Labastide-Murat a été ouverte en configuration aire de repos. Les travaux du bâtiment devant accueillir l'ensemble des services, notamment la boutique du pétrolier et les restaurants, ont été engagés en juillet par le Conseil général du Lot, maître d'ouvrage de cette construction. La mise en service est prévue en juin 2002.

Section Cahors Sud / Cahors Nord (21,7 km)

L'objectif d'achèvement de cette section est maintenu pour la fin 2003. En attendant...

Montée en puissance des travaux de terrassement

Les deux groupements d'entreprises interviennent pour les TOARCC* depuis le mois de novembre 2000. Pour l'année 2001, ils auront déplacé un volume de 6 millions de m³ de déblai rocheux correspondant à la moitié des terrassements à réaliser.

Les ouvrages d'art progressent

La construction du pont-route, le PRO 2000, qui permet à l'A20 de franchir la ligne ferroviaire Toulouse / Paris, s'est déroulée d'octobre 2000 à avril 2001, sans perturber la circulation des trains.

Sur les 23 ouvrages d'art courants prévus sur cette section, 12 ont été réalisés au cours de l'année 2001. Les chantiers du viaduc du Lot (534 m) et la tranchée couverte de Constans (370 m), ont été engagés dès le début de l'été. Le projet détaillé de la tranchée couverte de Constans a reçu un avis favorable de la Commission d'évaluation de la sécurité dans les tunnels routiers le 7 juin 2001.

En fin d'année, les terrassements de la tranchée couverte de Constans étaient réalisés à 80 % tandis que s'engageait, dès le mois de novembre, le génie civil de la partie nord de cet ouvrage.

Le viaduc du Lot permettra à l'auto-route A20 de franchir la rivière du Lot (navigable pour le tourisme), ainsi que la voie ferrée Cahors / Capdenac et les RD 911 et 653. Les travaux ont débuté en juillet et les fondations des deux piles en rivière du viaduc du Lot ont été engagées en fin d'année.

Construire mais aussi protéger le patrimoine

L'autorisation du ministère de la Culture pour réaliser les travaux dans le périmètre de protection du château d'Arcambal, monument inscrit au patrimoine historique, a été notifiée à ASF le 4 janvier 2001. Les terrassements de la tranchée couverte de la Garenne (135m/165 m), située face au château d'Arcambal, ont été engagés au printemps et se sont achevés en fin d'année tandis que le génie civil débutait en septembre 2001.

L'A83, le dernier maillon de l'Arc Atlantique

L'ouverture du tronçon entre Oulmes et Niort a marqué l'achèvement de l'A83 et lui a donné une nouvelle dimension : la continuité autoroutière entre Nantes et Bordeaux est assurée. La correspondance entre l'A83 et l'A10 se fait directement en contournant la ville de Niort. Au-delà de l'agrément d'usage et du gain de temps, ce tronçon contribue aussi à renforcer la sécurité routière sur ce parcours.

L'A83 section Oulmes / A10 (34,4 km)

La section Oulmes / A10 a été inaugurée le 20 juin 2001 par Ségolène Royal, ministre déléguée à la Famille, à l'Enfance et aux Personnes handicapées et par Patrick Gandil, directeur des Routes auprès du ministère de l'Équipement.

Cette section a été réalisée en deux ans et demi et sa construction représente un investissement de 243,9 millions d'euros TTC. Une part importante de cet investissement a été injectée dans l'économie locale et régionale.

Les viaducs de l'Egray, du Musson et de la Sèvre Niortaise :

la transparence hydraulique.

Ayant recours aux technologies les plus avancées, la conception et



la réalisation de ces trois ouvrages d'art non courants ont tous privilégié l'intégration dans un environnement extrêmement sensible. La section Oulmes / A10 avait fait l'objet d'une étude paysagère très fine afin de prendre en compte au mieux la diversité des sites rencontrés.

Différents aménagements concernant la protection des eaux, de la faune et de la flore ont également été réalisés tout au long des 34,4 km :

- 42 bassins multifonctions,
- 3 passages petites faunes,
- création de mares pour batraciens et reptiles,
- plantations de 110 000 végétaux.





A87, de l'Atlantique vers Paris

Cette autoroute est encore majoritairement en cours de construction. Son achèvement, prévu en 2005 permettra de relier directement la Vendée à Paris en prenant le relais de l'A11.



L'A87 section Angers / Cholet Sud (56,6 km)

En Maine-et-Loire, l'année 2001 a été marquée par la fin des travaux de terrassements et l'achèvement des viaducs. Ces derniers ont été réceptionnés, c'est-à-dire vérifiés et validés durant l'été.



La mise en œuvre des chaussées a débuté au deuxième semestre 2001. Trois centrales de fabrication ont été installées. Les gares de péage sont construites, en particulier la barrière pleine voie de Beaulieu-sur-Layon. La mise en service de cette section a eu lieu le 30 janvier 2002.

L'A87 section Cholet Sud / Les Essarts (36 km)

Les travaux en grande masse ont été lancés au printemps 2001 sur la partie entre Mortagne-sur-Sèvre et Les Essarts en Vendée (terrassements, ouvrages d'art courants, rétablissements de voies de communication). Le viaduc de la Sèvre Nantaise (285 m de long) est en cours de construction. Une aire-village sera aménagée sur le site de l'aire de services des Herbiers en collaboration avec le Conseil général de Vendée. La mise en service de cette section est prévue pour le début de l'année 2004.

L'A87 section Les Essarts / La Roche-sur-Yon (20 km) - en études

Parallèlement à l'information aux communes, la déviation des réseaux et les fouilles archéologiques se sont déroulées au cours de l'année 2001.

La consultation des entreprises pour les terrassements, ouvrages d'art courants et rétablissements de voies de communication (TOARCC*) a eu lieu à l'automne 2001 et le groupement attributaire des marchés a été désigné fin décembre 2001. Les travaux en grande masse pourront être lancés dès avril 2002.

L'A645 - La bretelle du Val d'Aran (5 km)

Cette section s'inscrit dans le programme d'aménagement en direction de l'Espagne. Elle se raccorde à l'autoroute A64 au niveau de l'échangeur de Montréjeau et se connecte à son extrémité sud à la RN125 et à la RD8 au lieu dit "Croix du Bazert".

Concédée à ASF depuis le 7 février 1992, la bretelle du val d'Aran a été déclarée d'utilité publique le 13 septembre 1999. Le dossier des Engagements de l'État en faveur de l'environnement n'a été publié que le 2 octobre 2001, soit plus de 2 ans après la Déclaration d'Utilité Publique. Pendant cette période, ASF a néanmoins procédé à la concertation des communes et préparé les études.

Le comité de suivi du 27 novembre 2001 a été l'occasion de présenter le dossier des Engagements de l'État en faveur de l'Environnement et celui préalable aux lancements des travaux qui devraient débuter au cours du premier semestre 2002. La mise en service est programmée pour l'été 2004.

L'A66 - Toulouse - Pamiers : 39 km vers l'Espagne

Cette section s'inscrit dans le prolongement direct de l'A20 qui relie l'Europe du Nord à la péninsule ibérique. Elle ouvre les portes de l'Espagne en plein cœur des Pyrénées ariégeoises.



Le chantier de l'A66 est conforme aux prévisions, tant sur le plan de la gestion technique que des délais. Débutés en juin 1999, les travaux seront définitivement achevés au printemps 2002. L'année 2001 a principalement été consacrée à la mise en œuvre des chaussées et à la construction des installations fixes d'exploitations (gares de péage, centre d'entretien, logements). Les travaux de raccords se poursuivront jusqu'en mars 2002.

Le gros œuvre des bâtiments est terminé et les derniers travaux de pose des équipements d'exploitation seront terminés en février 2002. Les logements du personnel autoroutier ont été réceptionnés en décembre 2001. La période automne / hiver 2001 / 2002 a été particulièrement consacrée aux finitions et à la mise en place des équipements : clôtures, glissières de sécurité, bornes d'appel d'urgence et aménagements

paysagers sont en cours. Ils seront achevés avant la fin de l'hiver 2002. L'ouverture des aires de repos de Mazères et de Rosefond, qui ont servi de zone de stockage de matériaux et de fabrication pour la mise en œuvre de chaussées, sera différée d'environ 6 mois par rapport à l'ouverture de l'A66 prévue au printemps 2002.

Investissements sur autoroutes en service

Améliorer la sécurité et le confort des automobilistes, optimiser la fluidité du trafic sont les priorités du Groupe ASF sur l'ensemble de son réseau.



Pour l'année 2001, le Groupe ASF a consacré 172 millions d'euros hors taxes aux travaux complémentaires : élargissement des voies, extension des gares, aménagement des aires et nouveaux échangeurs, mise en place de nouveaux dispositifs d'exploitation. Le maintien en parfait état du patrimoine a généré une dépense de 63,7 millions d'euros hors taxes sous forme de chantiers de réparations, notamment pour les chaussées, les ouvrages d'art et les ouvrages hydrauliques.

Les améliorations du réseau

Élargissement des chaussées

Le réseau des autoroutes A7, A8 et A9 compris entre le nœud de Ternay, Aix-en-Provence et Narbonne a été élargi en totalité à 2x3 voies, à l'exception de la section Orange / Remoulins pour laquelle une décision ministérielle est attendue.

Sur l'A62, l'élargissement à 2x3 voies entre Toulouse et St Jory a été mis en service en juin 2000. Les études de la section suivante St Jory / Montauban sont achevées. De même, l'enquête publique préalable à la DUP et l'instruction mixte à l'échelon central sont effectuées. Les travaux préparatoires ont débuté

en octobre 2001 pour une mise en service partielle en octobre 2002 (St Jory / Eurocentre). L'ensemble de la section devrait être achevé en octobre 2003.

Sur l'A9, les travaux se poursuivent après la mise en service à l'été 2000 de la troisième voie entre Narbonne et Leucate dans les deux sens, et celle de la troisième voie entre Leucate et Perpignan Nord en juin 2001 pour le sens France / Espagne. L'achèvement des travaux pour le sens Espagne / France est prévu à l'été 2002.

Sur l'A61, l'élargissement de l'autoroute entre Toulouse et Villefranche a été approuvé par décision ministérielle. Les études d'avant-projet sont achevées, les enquêtes publiques ont eu lieu en juin et juillet 2001. Le rapport du Commissaire Enquêteur est en cours de préparation. L'appel d'offres pour les travaux d'élargissement et de protection des eaux a été lancé en janvier 2002. Le début des travaux d'élargissement est fixé à septembre 2002 pour une mise en service en juin 2004.

Sur l'A10, les travaux de la section Lormont / Virsac sont en cours. Le nouveau viaduc sur la Dordogne a été ouvert à la circulation en juin 2000. Les travaux d'élargissement

de la section courante ont débuté en 1999 et se déroulent principalement de nuit compte tenu du niveau de trafic très élevé. La mise en service de la troisième voie a été effectuée en juin 2001 sur chaussée provisoire. Certains travaux complémentaires sont en cours pour un achèvement en avril 2002.

L'A63 - Les études préliminaires et la publication du rapport Becker sur la problématique des transports de marchandises à travers les Pyrénées ont montré la nécessité de l'élargissement à 2x3 voies de l'autoroute A63 dans le cadre d'une politique multimodale. L'État a décidé de lancer la constitution d'un dossier de concertation traitant du principe de l'élargissement. Celui-ci est en cours d'élaboration. A l'issue de cette phase de concertation, l'élargissement de l'A63 sera classé Projet d'Intérêt Général (PIG) en vue de son inscription dans les documents d'urbanisme et la mise en réserve des terrains nécessaires à sa réalisation. De son côté, ASF prépare pour le premier trimestre 2002 un dossier synoptique qui intégrera l'élargissement de la chaussée entre la frontière espagnole et Ondres ainsi qu'au niveau de la bifurcation entre l'A63 et la RD1-A64.



Aménagement des aires de repos et de services

Sur le réseau ASF.

Depuis plusieurs années, toutes les aires du réseau ASF bénéficient d'un programme intensif d'agrandissement visant à répondre à la demande croissante de stationnement générée par l'augmentation du trafic, notamment des poids lourds. Les attentes de cette clientèle en matière de confort sont en effet nombreuses et le Groupe est soucieux d'y répondre. Des études

- les aires de Rouillé-Pamproux Nord et Sud, Ruralles Sud, Fenioux Est, Saugon Est et Ouest avec environ 60 places PL aménagées provisoirement en attendant un dossier synoptique en vue d'un programme plus étoffé.

Sur le réseau ESCOTA.

En plus des travaux d'entretiens réguliers, ESCOTA a procédé à d'importants travaux d'aménagement sur plusieurs aires :

- Aire de Cambarette Nord : création d'un parking PL en prolongement du parking existant.



prospectives ont ainsi été engagées en 2001 afin d'offrir à cette clientèle particulière des possibilités de services dédiés (sécurisation des parkings, sanitaires adaptés...). L'objectif est d'engager des actions spécifiques dès 2002. Pour 2001, les travaux d'extension des aires de services et de repos ont concerné :

Sur l'A7 :

- les aires de Lançon Est et Ouest (20 places PL créées sur chacune d'elle) ;

Sur l'A10 :

- l'aire de Saint-Léger Est (20 places PL complémentaires créées) ;

- Aire de Cambarette Sud : création d'un parking derrière le restaurant avec l'aménagement d'un cheminement piétons et le réaménagement des voies de circulation de la sortie de l'aire.

- Aire de Canaver : lancement en septembre 2001 des travaux d'extension et d'aménagement de l'aire avec augmentation du nombre de places des parkings VL et PL, aménagement et réorganisation de la zone de détente, implantation de points d'eau et un aménagement paysager. La fin des travaux est programmée pour juin 2002.

Une étude pour mieux cerner les pratiques des transporteurs routiers

Une étude d'envergure a été engagée fin 2001 en collaboration avec les services de l'État pour mieux connaître les trajets et les pratiques des transporteurs routiers, en particulier sur l'A7. Ces résultats alimenteront le grand débat public que l'État envisage d'organiser au 2^e semestre 2002 dans le cadre des schémas de services.

Réalisation de nouveaux échangeurs

L'A10 - A la suite de la décision ministérielle de créer un nouvel échangeur sur l'A10, au droit de la commune de Vouillé près de Poitiers, une enquête publique a été réalisée. La DUP a été prononcée et les études d'avant-projet s'achèvent fin 2001.

Le début des travaux est prévu au 2^e semestre 2002 pour une mise en service au 1^{er} semestre 2004.

L'A72 - Les travaux de la création de l'échangeur de Lezoux sur l'A72 sont en cours pour une mise en service au printemps 2002.

L'A61 - A travers une convention multipartite signée en janvier 2001, ASF s'est engagée à construire l'échangeur de Montgiscard sur l'A61. La mise en service est prévue début 2005.

L'A63 - La création d'une bifurcation entre l'A63 et la RD1 à St Pierre d'Irube est intimement liée à la problématique de l'élargissement à 2x3 voies de Bayonne Sud à Bayonne Nord.

L'A57 - Le demi-diffuseur de Carnoules a été mis en service le 21 février 2001 avec un raccordement provisoire sur la RN97.

Les réparations du patrimoine

L'entretien des chaussées Près de 150 km traités sur l'A9, l'A61, l'A68 et l'A83

L'usure normale des chaussées, accélérée par la densité du trafic, nécessite la réfection régulière de leur couche de roulement. Près de 150 kilomètres d'autoroutes ont ainsi été entretenus en 2001, ou fait l'objet de travaux préparatoires en vue de la campagne 2002, notamment sur les sections de l'A7, l'A9, l'A61, l'A68 et de l'A 83. Généralement réalisés par tranche successive de 4 km à 6 km avec basculement d'une chaussée sur l'autre, et de nuit pour les sections les plus chargées, ces travaux ont fait l'objet d'une information permanente auprès du public. En parallèle, un programme a été engagé sur plusieurs autoroutes visant à entretenir et améliorer les bretelles des échangeurs et les chaussées des aires.

Et plus de 34 km de couche de roulement refaits sur le réseau ESCOTA.

Sur ce réseau, l'entretien, la réparation et le renforcement des chaussées ont représenté à eux seuls 56 % des montants investis par ESCOTA pour les grosses opérations.



Rénovation des ouvrages d'art : ausculter régulièrement pour mieux anticiper

Le programme pluriannuel pour rénover les anciens ouvrages de la vallée du Rhône se poursuit :

mis en place depuis 1994, il permet de détecter les défaillances, de réparer les structures, de refaire l'étanchéité et de réaliser des remplacements de sécurité. Ce programme est maintenant très avancé.

La pathologie constatée sur l'ouvrage de franchissement de la Drôme (l'A7) a conduit à sa démolition et à sa reconstruction. Un pont provisoire a été construit préalablement pour pouvoir basculer un sens de circulation. La démolition d'un tablier a débuté fin 2001 et la mise en service définitive est prévue au second semestre 2003.

ESCOTA mène la même politique de prévention et accomplit des prouesses techniques.

Ses experts auscultent en continu les ouvrages sur les différents districts : mesures et interprétations permettent de constater les évolutions dans le temps et de déterminer la maintenance appropriée.

En 2001 se sont ainsi achevés les travaux de réparation de l'ouvrage d'art n°582 (tablier aval) sur la Durance (l'A51) après la rupture de l'un des câbles de précontrainte. Des travaux similaires de remplacement des câbles de précontrainte du tablier amont ont été conduits de juillet à novembre 2001. Ce type de travaux de remplacement de l'ensemble des câbles de précontrainte extérieure constitue une prouesse technique et fait d'ailleurs l'objet d'un dépôt de brevet.

Des travaux de réparations ponctuelles ou plus lourdes des joints de chaussée ont été conduits cette année aussi sur les ouvrages d'art de différents districts.

Réhabilitation des ouvrages hydrauliques

Le programme engagé sur l'A9, l'A61, l'A68 et l'A83 continue.

Le programme de renforcement des ouvrages hydrauliques engagé sur ces autoroutes s'est poursuivi en 2001 pour un montant de 4,3 millions d'euros hors taxes.

Parmi les travaux engagés par ESCOTA dans le cadre de sa politique globale :

le curage des bassins d'orage sur les districts de Mandelieu et du Cannet des Maures a été engagé. Ces opérations font partie d'une politique générale de curage de plus de 300 bassins sur le réseau.

Sur ESCOTA, un événement exceptionnel a marqué le début de l'année 2001

Spectaculaires travaux de sécurisation réalisés par hélicoptère et minage du bloc rocheux sur l'A8.

Du 26 décembre 2000 au 5 janvier 2001, l'A8 a été totalement coupée entre Menton et Vintimille, à la suite du glissement d'un rocher de plusieurs centaines de tonnes situé au-dessus de l'autoroute et menaçant celle-ci ainsi que tout un quartier de Menton. L'autoroute a été rendue à la circulation le 5 janvier 2001.

Évolution du trafic

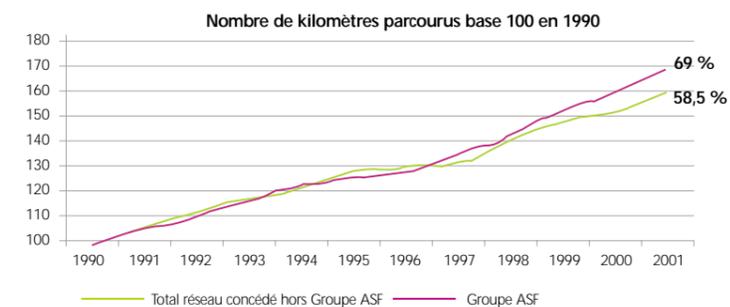
En 2001, le trafic a enregistré une augmentation constante sur l'ensemble du réseau. Le volume de trafic pour le Groupe ASF est passé à 28,2 milliards de km parcourus, soit une progression de 6,4 % par rapport à 2000.



Le trafic moyen journalier annuel (TMJA) du Groupe a été de 30 278 véhicules / jour en croissance de 3,6 % par rapport à l'année 2000. Sur certaines sections et à certaines dates, le trafic journalier a pu atteindre des pics dépassant 160 000 véhicules/jour.

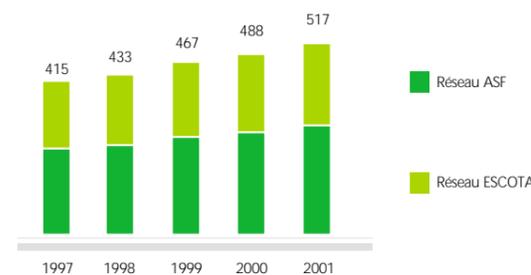
UNE PROGRESSION NATURELLE ET CONTINUE DU TRAFIC

Une progression naturelle et continue du trafic qui s'inscrit dans la durée et qui s'explique à la fois par une augmentation du nombre d'utilisateurs du réseau et par la mise en service des nouvelles sections. En 2001, la hausse du trafic, en kilomètres parcourus, a été de 5,7 % pour atteindre 28,2 milliards de kilomètres parcourus. Le Groupe ASF a de nouveau bénéficié d'une croissance du trafic supérieure à celle des autres réseaux autoroutiers.



NOMBRE DE TRANSACTIONS 1997/2001 (en millions)

517 millions de transactions traitées en 2001, une augmentation de 5,6 % en moyenne par an depuis 1997, dont 300 millions sur le réseau ASF et 217 millions sur le réseau ESCOTA.



Les records de l'année



Le 4 août :
A10-A837 - Saintes >
95 000 véhicules comptabilisés.

Sur le réseau ESCOTA, la section la plus fréquentée reste Cagnes - Nice promenade avec une moyenne de 143 071 véhicules / jour.

Le 18 août :
A7 > 168 000 véhicules comptabilisés sur la section Bolène-Orange
A9 > 153 000 véhicules comptabilisés sur la section Nîmes-Gallargues
A8 > 122 791 véhicules tous sens confondus à la barrière de pleine voie de La Barque (Aix-en-Provence).

LES RECETTES DU PÉAGE REPRÉSENTENT 98 % DU CHIFFRE D'AFFAIRES DU GROUPE ASF

1 883 millions d'euros en 2001

▶ + 110 % entre 1990 et 2001

▶ soit + 7 % par an en moyenne entre 1990 et 2001



Densité du trafic par section

Trafic Moyen Journalier Annuel	Exercice prenant fin le 31 décembre	
ASF	2000	2001
A7/A8 Lyon - Orange - Aix-en-Provence	58 710	61 402
A9 Orange - Le Perthus	45 421	47 825
A10 Poitiers - Bordeaux	22 767	24 801
A83* Nantes - A10 (Niort)	12 553	14 011
A837* Rochefort - A10 (Saintes)	7 528	8 184
A11 Le Mans - Angers	17 504	18 560
A20 Brive - Montauban	9 276	10 560
A54 Nîmes - Salon-de-Provence	24 358	26 041
A61 Narbonne - Toulouse (et Toulouse - A62)	28 467	30 538
A62 Bordeaux - Toulouse	22 071	23 567
A63 Côte Basque	25 074	26 623
A64 Bayonne - Toulouse	14 204	15 135
A68 Toulouse - Gémil	23 062	25 168
A72 A72/ A89 Est Saint-Etienne - Clermont-Ferrand	16 142	17 020
A89 Ouest Bordeaux - Clermont Ferrand	3 377	4 852
A89 Ussel - Le Sancy*	3 374	3 517
Total ASF	28 657	29 504
ESCOTA		
A8 Aix-en-Provence - frontière italienne	49 593	51 945
A51 Aix-en-Provence - Gap	11 421	11 951
A52/50 Aix-en-Provence - Aubagne - Toulon	36 539	38 943
A57 et A570 Toulon - A8 et Toulon - Hyères	9 794	10 686
A500 Autoroute A8 - Monaco	13 490	14 008
Total ESCOTA	32 465	34 145
Tunnel du Puymorens	1 344	1 480

Recettes de péage par section

Recettes de péage du Groupe ASF	2000	2001
ASF (millions d'euros)		
A7/A8/A9/A46/A54	563,4	564,1
A9/A61	313,2	319,1
A10/A83*/A837*	159,2	179,6
A11 Le Mans - Angers	38,5	38,8
A20 Brive - Montauban*	15,2	22,6
A62 Bordeaux - Toulouse	120,9	121,8
A63 Côte Basque	64,1	67,4
A64 et A64 Nord	77,4	77,3
A68 Toulouse - Gémil	10,3	10,2
A72/ A89 Est* Saint-Etienne - Clermont-Ferrand	52,1	51,5
A89 Ouest Bordeaux - Clermont-Ferrand (partiellement en service)	3,3	9,9
Total ASF	1 417,6	1 462,3
ESCOTA		
A8 Aix-en-Provence - frontière italienne (La Provençale)	287,4	287,6
A51 Aix-en-Provence - Gap	37,7	36,6
A52/50 Aix-en-Provence - Aubagne - Toulon	69,0	68,1
A57 et A570 Toulon - A8 et Toulon - Hyères	16,6	17,2
A500 Autoroute A8 - Monaco	8,9	8,3
Total ESCOTA	419,6	417,8
Tunnel du Puymorens	2,8	2,9
Total Groupe ASF	1 840,0	1 883,0

*L'A83 a été mise en service en juin 2001 ; l'A837 en mars 1997 ; la section Brive - Cahors de l'A20 en février 1999 ; la section Cahors-Montauban de l'A20 en juillet 1998 ; la section Souillac-Cahors Sud de l'A20 en juillet 2001 ; la section Libourne - Mussidan de l'A89 en juillet 2001 et la section Ussel-Le Sancy de l'A89 en mars 2000.

Les événements de 2001

L'année 2001 a été riche en événements : passage à l'euro, modification des régimes de TVA et nouvelle classification des véhicules ont entraîné des aménagements structurels et matériels. D'autres événements correspondent à notre volonté d'améliorer sans cesse la qualité de service et la fluidité du trafic sur l'ensemble de notre réseau.



La modification du régime de la TVA s'est accompagnée d'une nouvelle classification des véhicules

L'objectif de la nouvelle classification tarifaire était de simplifier et de clarifier le système actuel tout en répondant au souci d'homogénéité et d'équité entre les différentes catégories de clients. Elle a également permis d'appliquer facilement la décision du gouvernement français d'assujettir les tarifs de péage à la TVA au taux normal de 19,6 % au 1^{er} janvier 2001, à la suite de l'arrêt de la Cour européenne de justice du 12 septembre 2000.

Une mesure neutre pour les clients

Les tarifs de péage sont restés inchangés pour les véhicules 1, 2 et 5.

Pour les nouvelles classes 3 et 4, composées uniquement de véhicules poids lourds et d'autocars, la TVA a été ajoutée aux tarifs actuels mais est entièrement récupérable pour les entreprises. Quelle que soit la classe de véhicule, la TVA est d'ailleurs récupérable si elle rentre dans un usage professionnel.

La nouvelle classification : des principes simples

Cette nouvelle classification repose sur des éléments facilement vérifiables et connus de tous :

Classe 1 : véhicules ou ensembles de véhicules de hauteur totale inférieure ou égale à 2 mètres et de poids total autorisé en charge (PTAC) inférieur ou égal à 3,5 tonnes ;

Classe 2 : véhicules ou ensembles de véhicules de hauteur totale comprise strictement entre 2 mètres et 3 mètres et de PTAC inférieur ou égal à 3,5 tonnes ;

Classe 3 : véhicules à deux essieux, dont la hauteur totale est supérieure ou égale à 3 mètres ou dont le PTAC est supérieur à 3,5 tonnes ;

Classe 4 : véhicules ou ensembles de véhicules à plus de deux essieux, dont la hauteur totale est supérieure ou égale à 3 mètres ou dont le PTAC est supérieur à 3,5 tonnes ;

Classe 5 : motos.

Anticipation, formation, adaptation : ASF a accompagné ses clients sur la route de l'euro

Le Groupe ASF avait largement anticipé le passage à l'euro. La mobilisation de la chaîne de péage et des services techniques spécialisés a été maximale du 15 septembre au 31 décembre 2001, période pendant laquelle nos équipes de péage ont été formées pour aider les clients et répondre à leurs questions, soit un total de 8 000 heures de formation pour ASF et de 9 000 heures pour ESCOTA. Parallèlement, automates et logiciels ont été adaptés et préparés au basculement. Une campagne de communication à caractère

La gare de péage entièrement automatique à Ussel Est sur l'A89



La borne "tous paiements" installée sur les gares entièrement automatiques accepte les cartes magnétiques (cartes bancaires, accréditives, cartes d'abonnement, cartes à décompte), les espèces "monnaie" et "billets". Sa mise en exploitation se fait localement ou à distance.

pédagogique a été également déployée sur l'ensemble du réseau (affichettes, réglette euros et la notice client, spots d'information sur Radio Trafic et Trafic-FM).

Le péage automatique progresse

Pour optimiser les coûts de transaction du péage en absorbant les flux croissants de trafic, assurer la perception du péage 24 heures sur 24, respecter la qualité de service à la clientèle, le Groupe ASF a pris le parti d'automatiser au maximum la perception du péage, notamment sur ses liaisons nouvelles.

La politique d'automatisation des gares : 2^e phase

La politique d'automatisation des gares en exploitation manuelle appliquée en 1999 s'est poursuivie avec la mise en route de la seconde phase. Elle a concerné 52 sites et porté sur l'installation dans des couloirs manuels de 62 équipements. Parallèlement, 6 couloirs de télépéage rapide de Toulouse (Muret, Toulouse Est et l'Union) ont été transformés en télépéage rapide de technologie TIS. La mise en service sur Muret a été faite en mai 2001 et en septembre 2001 sur les deux autres gares. Enfin, deux monnayeurs (BAPCP) ont été ajoutés sur les gares de Chasse et Condrieu en système ouvert avec mise en service début juillet 2001.

L'ensemble des automates PASS VL mis en service dans le cadre des opérations d'automatisation depuis 1999 ont enregistré sur 28 mois 47 millions de transactions et le déploiement se poursuit.

CASSIOPÉE : le nouveau projet d'équipements de péage

Une étude d'orientation de la stratégie pour les nouveaux équipements de péage (voie, gare et gestion) a été menée tout au long de l'année 2001. Elle a permis de préparer l'organisation d'un important projet lié à la refonte des produits péage en voie, en gare et Direction régionale d'exploitation,

et au développement des nouveaux services aux clients. Ce projet a été désigné sous le nom de : CASSIOPÉE (Conception de l'Architecture et des Systèmes de Supervision et d'Information Optimisation du Péage Études et Équipements).

MIMOSA : pour répondre aux attentes des différentes catégories de clientèle

En 2001, ESCOTA a également lancé le programme MIMOSA (Moyens d'Informations et Méthodes pour l'Organisation du Système d'Abonnement) dont l'achèvement est prévu en 2004. Ce programme a pour objectif de définir un système informatique de gestion qui permettra de segmenter par clientèle en fonction de plusieurs critères et d'adapter ainsi les tarifs de péage en fonction des heures et des sections.

Télépéage : 2001, l'année du décollage

Payer sans s'arrêter et sans baisser sa vitre : un confort pour le client et un vecteur de développement pour le Groupe.

Répondant à une forte attente de nos clients qui circulent sur différents réseaux autoroutiers, le Télépéage Inter-Sociétés (TIS) rend leur passage au péage plus facile et plus rapide. Il permet également de réaliser des gains de productivité. Après une période de test de 6 mois (commencée en juillet 2000) auprès de 10 000 clients, cette technologie a été commercialisée auprès de l'ensemble de nos clients dès le 2^e trimestre 2001. Ces derniers peuvent ainsi **circuler avec leur badge**

Liber-t sur l'ensemble du réseau autoroutier français en bénéficiant d'une facturation unique avec un seul prélèvement mensuel pour tous les trajets effectués dans le mois. Au péage, un "t" orange sur fond noir signale aux automobilistes les couloirs offrant ce service.

Liber-t est la formule d'abonnement commune à l'ensemble des sociétés qui permet à un client abonné de circuler avec le même badge sur l'ensemble du réseau national, contre paiement d'un droit annuel de 20 € et un dépôt de 30 € pour le badge remis.



La promotion de Liber-t

La campagne de communication déployée sur le réseau ASF et dans les médias proposait notamment des offres promotionnelles à l'occasion des inaugurations des autoroutes A89 et A20 courant été 2001 et dans le cadre de différentes foires et salons régionaux. **21 Boutiques ASF et 7 relais clientèles ESCOTA** ont été ouverts pour commercialiser ces produits péage, au plus près de nos clients, sur leur trajet autoroutier.

Un **numéro AZUR** est à la disposition de ceux qui souhaitent s'abonner à distance. Et une cellule de vente par correspondance a été mise en place à la direction d'exploitation de Mandelieu. Depuis mi-septembre, les internautes peuvent aussi télécharger les contrats sur le site www.asf.fr.

Des offres commerciales renouvelées et adaptées aux différentes clientèles

De nouvelles offres commerciales à destination des automobilistes (VL de classe 1) sont développées et viennent compléter des formules d'abonnement plus anciennes réservées aux PL (CAPLIS, PL ASF).

- **Les grands comptes et les entreprises** : un barème a été mis en place pour les consignes et les frais de gestion. La prospection auprès des différentes sociétés locales susceptibles d'être intéressées par des abonnements VL est en cours.
- **Les particuliers : Liber-t "préférence"** leur permet de choisir, en option gratuite (sans majoration des frais de gestion à 20 € / an) un trajet "favori" parmi une liste de trajets, inférieurs à 50 km, référencés par ASF et de bénéficier d'un **6^e trajet gratuit tous les 6 passages**, sans contrainte de jour et d'heure. Tous les premiers de chaque mois, le compteur est remis à zéro. Les clients peuvent changer de trajet "favori" gratuitement : il suffit d'avertir ASF par écrit avant le 20 du mois pour une prise en compte le premier du mois suivant. **Héliotis**, nom de l'abonnement télépéage développé par ESCOTA pour ses clients qui circulent principalement sur son réseau, utilise le même badge de télépéage TIS que Liber-t : le client

peut ainsi emprunter l'ensemble des autoroutes ESCOTA en conservant les réductions dont il bénéficiait avec l'ancien système et circuler aux conditions Liber-t sur les autres réseaux.

- **Poids lourds : sur ESCOTA, les cartes 2-3-4 remplacent les cartes à décompte** - Comme son nom l'indique, cette nouvelle carte magnétique de paiement s'adresse aux utilisateurs de véhicules de classes 2, 3 et 4. Valable uniquement sur le réseau ESCOTA, elle permet à l'abonné de conserver la réduction dont il bénéficiait grâce aux cartes à décompte (soit 20 % de réduction sur le montant total des passages mensuels réalisés sur l'ensemble du réseau ESCOTA pour une demande d'abonnement déposée dans un relais clientèle ESCOTA ou par correspondance au service Abonnements). Une remise de 28 % est possible en s'adressant à un syndicat de transporteur agréé. Au 31 décembre, 2 260 clients avaient souscrit le nouvel abonnement 2-3-4 et détenaient 10 700 cartes.



Les partenariats se poursuivent...

Avec des collectivités locales

Le Groupe souhaite développer des partenariats avec les collectivités locales pour optimiser l'utilisation des capacités de l'infrastructure autoroutière et développer des complémentarités entre transports individuels et transports collectifs. Issu du partenariat avec le Conseil général de la Haute-Garonne, ZAP 31 a été le premier produit de cette nouvelle famille. Un accord a d'ores et déjà été signé le 20 décembre 2001 avec le Conseil général de la Gironde et la Communauté des Communes du canton de St Ciers-sur-Gironde. D'autres partenariats sont en cours de négociation.

Et avec des opérateurs privés

Des actions de prospection hors réseau et la politique de partenariat se poursuivent. C'est ainsi qu'ASF et SMTPC, gestionnaire du Tunnel Prado Carénage à Marseille ont conclu un partenariat qui permet aux abonnés Liber-t d'emprunter le tunnel avec leur badge. De même, les abonnés SMTPC peuvent choisir une nouvelle offre d'abonnement TIS qui leur ouvre les barrières de l'ensemble des péages français.

Liber-t : un succès commercial pour le Groupe ASF

Au cours de l'année 2001, le Groupe ASF a commercialisé 122 500 badges Liber-t. A l'avenir, le Groupe souhaite également développer de nouvelles offres ciblées (grands rouleurs, professionnels VL de la route...), et compléter le réseau régional de distribution (Internet ou le centre d'appels téléphoniques).

Le client au centre...

Grandes migrations estivales, tempêtes de neige, trajets domicile - travail...

Toute l'année, 24 heures sur 24 et en tous points du réseau, les clients sont au centre des préoccupations du Groupe ASF.



Notre volonté, cette année encore, a été de répondre au mieux aux attentes des différentes catégories de clients en leur proposant des services adaptés à leurs besoins, en fonction du lieu, de la saison et même de l'heure où ils sont présents sur notre réseau. Parmi les points phares : la recherche du plus haut niveau de sécurité, l'optimisation du temps de parcours et l'information trafic en temps réel.

La sécurité : une préoccupation permanente au sein du Groupe

Les résultats de l'étude de l'Association des sociétés françaises d'autoroutes (ASFA) ont déterminé les thèmes des campagnes de sécurité conduites ou relayées par le Groupe

L'analyse des accidents mortels réalisée au sein de l'ASFA, et à laquelle ASF apporte sa contribution, a permis de confirmer un certain nombre de facteurs principaux ou aggravants de ce type d'accidents. Ces enseignements ont permis de déterminer les thèmes des campagnes nationales de sécurité réalisées par l'ASFA

et auxquelles ASF a participé activement en 2001 :

- arrêts dangereux sur les bandes d'arrêt d'urgence (printemps 2001),
- respect des interdistances (été 2001),
- accroissement des distances de sécurité par mauvais temps (automne 2001).

Parallèlement, ASF a conduit des campagnes de sécurité spécifiques : conduite en état d'hypovigilance, sensibilisation aux chantiers mobiles protégés et à la présence de piétons sur les chantiers et les accidents. ESCOTA a articulé sa campagne 2001 "La conduite sur autoroute" autour de trois volets :

- apprentissage de la conduite sur autoroute (en partenariat avec 128 auto-écoles de la région),
- opérations Sécurité conduites sur les aires de l'Arc et de Breguières-Nord en coopération avec les gendarmes et les auto-écoles,
- interventions dans 10 établissements scolaires.

Baisse générale

des taux d'accidents en 2001

L'année 2001 confirme la tendance des années précédentes : le taux d'accidents (nombre d'accidents et nombre de victimes rapportés au trafic) est à la baisse.

Par rapport à 2000, l'année 2001 se caractérise par :

- une relative stagnation du nombre des accidents corporels (+ 1 %),
- une baisse du nombre des accidents mortels,
- une baisse très nette du nombre de tués ce qui permet de revenir à un niveau sensiblement identique à celui enregistré en 1999.



Les initiatives du Groupe ASF en faveur de la sécurité

La recherche du plus haut niveau de sécurité est omniprésente dans le Groupe. Cette dimension est prise en compte dès le tracé de l'autoroute et relayée à toutes les étapes de la construction et de l'exploitation. ASF a poursuivi ses programmes d'équipements de sécurité.

Soucieux d'améliorer la sécurité des automobilistes, le Groupe ASF a réalisé plusieurs opérations dont la mise en place de nouveaux Systèmes d'Aide à l'Exploitation (SAE).

Un programme de mise en place de 66 panneaux à messages variables sur 6 ans (dont 20 sont prévus dès 2002) a été lancé. Parallèlement, un programme de sécurité comprenant des dispositifs, qui atténuent la gravité des accidents, a été établi sur 5 ans : atténuateurs de choc sur les principales gares en barrière du réseau, glissières motos dans les courbes de plus faible rayon des bifurcations et des échangeurs, installation de barrière béton TPC* sur les zones les plus sujettes à franchissement, installation de 100 caméras sur les points les plus sensibles et les plus chargés en trafic du réseau. Le programme d'installation de refuges lancé en 1995, qui a permis l'aménagement de près d'un millier de refuges à fin 2000, a été complété par l'aménagement d'une centaine de nouveaux refuges.

*Terre-plein central



ESCOTA a poursuivi le déploiement des SAE pour répondre aux nouvelles demandes des opérateurs tout en conservant une vitesse de traitement adaptée à nos conditions de circulation urbaine. Une partie du matériel informatique et des logiciels associés ont été remplacés. L'ouverture avec les autres gestionnaires autoroutiers a été consolidée et en particulier pour le contournement d'Aix-en-Provence (CORTAIX) et le secteur de Marseille (MARIUS). La charte intergestionnaires a été signée au début de l'été, et le déploiement des équipements de la route liés à ces opérations doit se terminer en 2002. Pour Toulon, une opération de même type a été lancée (SAGA) avec la DDE 83 et l'interconnexion des postes de contrôle ESCOTA - DDE est prévue en 2002.

Pour le reste du réseau, l'opération CISTE a prévu la mise en œuvre du système de pilotage informatisé du réseau d'appels d'urgence du district du Cannel-des-Maures, ainsi que la mise en exploitation de 4 panneaux à messages variables.

Dans la zone accidentogène de l'Estérel (courbes de FontSante), le programme de mise en œuvre des points de détection automatique d'incidents dans ces courbes a été établi sur les bases de données d'accidentologie et les modifications des comportements observées à la suite de la mise en place des cabines radars. Ces équipements seront mis en exploitation en 2002.

Concernant l'exploitation des zones urbaines dans le futur, l'opération PASTRE a été lancée en 2001. Elle est destinée à limiter, retarder et traiter la dégradation des conditions de circulation du réseau à l'horizon 2005-2010. Cette opération représente un gros investissement et doit s'étaler sur 10 ans.

Un programme "Neige". Fin février 2001, d'importantes chutes de neige (70 cm à 80 cm) ont paralysé l'autoroute A8 (entre Aix-en-Provence et Saint-Maximin) qui est restée fermée à la circulation durant 36 heures. Le dégagement des véhicules a nécessité plus d'une journée de travail et s'est effectué avec le concours de l'armée et de la protection civile. A la suite de cet incident, un premier programme

d'amélioration a démarré courant octobre :

- Sécurisation par groupes électrogènes des alimentations des locaux techniques SAE,
- Fiabilisation de l'alimentation électrique des caméras de vidéosurveillance,
- Adjonction de caméras de vidéosurveillance supplémentaires,
- Modifications logicielles SAE,
- Mise en place des premières fermetures d'accès.

En juin 2001, ESCOTA a également organisé une table ronde au cours de laquelle la parole a été donnée aux automobilistes, aux organisations de transporteurs et à l'ensemble des acteurs qui ont été impliqués dans la gestion de cet événement.

De nouveaux outils d'aide au déplacement

ASF diversifie les canaux d'information en temps réel sur l'état du trafic : Information numérique transportée par satellite, Internet, GSM, WAP ...



Mis en place au printemps 2000 pour aider ses clients internautes à préparer leur voyage, le site Internet d'ASF donne, en temps réel, l'état des conditions de circulation sur plus de 4 500 kilomètres d'autoroutes françaises. Courant 2001, l'information trafic est devenue encore plus dynamique et plus personnalisée.

Le "web trafic" du Groupe ASF est adopté par SAPRR et SAPN : l'année 2001 a été marquée par une forte extension et un véritable enrichissement du site. Après la mise en ligne (avril 2001) des conditions de circulation sur les autoroutes ESCOTA, le "web trafic" développé par le Groupe ASF a été adopté à la fois par SAPRR et SAPN.

"Prévisions Trafic" sur www.asf.fr, pour connaître à l'avance l'état du trafic et choisir de manière optimale, la date et l'heure de son départ.

Forte des données et des statistiques compilées au fil des ans pour surveiller étroitement les flux de circulation sur ses autoroutes, ASF a mis au point un modèle de prévision à moyen / long terme du trafic attendu sur ses différents axes. L'internaute peut désormais choisir le créneau idéal pour voyager dans les meilleures conditions possibles.

Lancement de Mobili Trafic, service d'information embarqué et personnalisé sur GSM.

Mis en place depuis juillet 2001, Mobili Trafic permet d'informer les clients des conditions de circulation sur des itinéraires du réseau ASF en leur envoyant des messages SMS sur leur téléphone mobile. Pour accéder à ce service, le client se connecte au site www.asf.fr et y indique les caractéristiques de son voyage. Quand

il entre sur le réseau, il reçoit un message lui indiquant la durée estimée du trajet en fonction du trafic. En cours de trajet, les ralentissements ou bouchons susceptibles de modifier son temps de parcours lui sont signalés par de nouveaux messages d'alerte SMS.

Désormais, l'information trafic du Groupe ASF est aussi sur les mobiles WAP avec e.TF1

Sensiblement identique à Mobili Trafic, ce service développé en partenariat avec e-TF1, utilise les possibilités des mobiles de type WAP. Quand il se connecte sur le portail TF1 depuis son portable WAP, le client reçoit sur l'écran de son téléphone les informations trafic concernant les temps de parcours en provenance du site ASF. Comme Mobili Trafic, cette information embarquée est disponible en temps réel sur les autoroutes A7, A9, A10 et A63.

www.asf.fr :

de plus en plus de visiteurs !

- Au cours de l'année 2001, le site Internet d'ASF a reçu près de 800 000 visiteurs (contre 500 000 l'année précédente).

- Pour les 2 mois d'été : juillet et août, plus de 300 000 connexions ont été enregistrées.

- En septembre 2001, ASF a reçu le Prix d'Innovation et d'Excellence de l'IBTTA pour la qualité de son site Internet Trafic.

Depuis le début de l'année, les derniers flashes de Radio Trafic sont accessibles sur www.asf.fr, en distinguant l'est et l'ouest du réseau.

Le service "temps de parcours" se déploie sur l'A10.

Cette extension a été possible grâce à une densification du recueil de données trafic (stations de comptage) sur cet axe. Désormais, près de 850 km de liaisons interurbaines disposent de l'information " temps de parcours" en temps réel.

Extension de la zone de couverture de Radio Trafic

460 km supplémentaires de réseau couvert pour ASF, soit un total de 1 700 km. Cette extension concerne à la fois le réseau ASF : A62 de Bordeaux à Toulouse, A20 de Brive à Montauban (hors section Cahors-Nord / Cahors-Sud), et le réseau extérieur non concédé : l'A68 et l'A64 Nord (rocares Est et Ouest de Toulouse) ; A7 Nord (tunnel de Fourvière/bifurcation de Ternay). Par ailleurs, Radio Trafic diffuse désormais sur ses programmes des informations trafic en provenance du réseau géré par CORALY (voies rapides de l'agglomération lyonnaise), et, à titre expérimental, des informations fournies par la ville de Toulouse et la DDE de Haute-Garonne.

Autoroutel : des consultations toujours en hausse

Accessible 7 jours sur 7, 24 heures sur 24, ce service de renseignements téléphonés assiste les clients dans la préparation de leurs déplacements sur le réseau autoroutier. Autoroutel est conçu selon un système mixte : un serveur vocal et un standard assuré par des hôtesses multilingues présentes tous les jours de l'année de 9h à 19h.

Autoroutel a enregistré cet été près de 25 700 appels en juillet-août pour quelque 760 heures de connexions.

Le nombre d'appels à destination des hôtesses est également en hausse de 49 % par rapport à 2000 sur cette même période. Le pic de connexions a été atteint sur le serveur le samedi 4 août avec 1 240 appels.

A noter : les hôtesses Autoroutel ont traité plus de 1 000 messages d'internautes, adressés sur la rubrique "contactez-nous" du site internet d'ASF.

Pour faire face aux contraintes d'exploitation de plus en plus exigeantes, le Groupe ASF a fait évoluer son infrastructure de télécommunication et d'informatique

Un nouveau local informatique, totalement redoublé, assurant un débit de 1 gigabit/s a été mis en place sur le site d'exploitation de Vedène. Un nouveau réseau de transmission d'une capacité de 622 megabits/s a été déployé sur l'infrastructure fibre optique existante entre Narbonne, Vedène et Orange. Ce réseau double celui déjà existant à 155 mégabits/s. L'infrastructure de transmission installée permet donc de largement anticiper l'avenir. Une liaison hertzienne par le Mont Pilat à 13Ghz offrant un débit de 8Mbits/s a été installée afin d'assurer la continuité des transmissions entre les autoroutes A7 et l'A72. Enfin, en ce qui concerne l'infrastructure informatique, un nouveau système de stockage en réseau a été installé sur le site de Vedène.

Améliorer sans cesse le confort pour améliorer la sécurité

De juin à septembre : un programme d'assistance au gonflage des pneumatiques

Parce que la sécurité est pour nous un enjeu prioritaire en particulier en saison estivale, nous avons renouvelé notre partenariat avec la MATMUT et mis à la disposition des automobilistes, pour la 3^e année consécutive, des équipements de qualité et un personnel formé pour les aider dans leurs opérations de réajustement de la pression des pneumatiques. Du vendredi 29 juin au samedi 8 septembre, des stations de gonflage ont été placées en entrée du réseau, sur 14 barrières de péage et 1 aire de repos : plus de 50 personnes ont été spécialement recrutées et formées par Michelin pour assister nos clients et réajuster les pressions des pneus.

Près de **130 000** véhicules se sont arrêtés et ont bénéficié de 9 h à 19 h, 7 jours sur 7, d'une assistance gratuite sur l'ensemble de la période estivale 2001. A cette occasion, **plus de 5 500 anomalies graves** (pression inférieure à 1 bar à la normale, pneu lisse, flancs déformés...) ont été relevées et signalées aux automobilistes (un peu plus de 4 800 l'été dernier). Une opération similaire de contrôle des pneus a été organisée par ESCOTA en partenariat avec Michelin sur l'A8 (aire de Rousset) les 3,4 et 5 août 2001 : 488 véhicules dont 48 présentaient des anomalies et 54 avaient des pneus usés.

Les Étapes Sportives de l'été : un succès grandissant

En partenariat avec le ministère de la Jeunesse et des Sports et la Direction des routes, le Groupe ASF organise chaque été une grande fête du sport. Objectif : inciter les automobilistes à faire des pauses détente durant leur trajet. Certaines aires se transforment ainsi en véritable centre de loisirs.



Du vendredi 29 juin au dimanche 19 août, tous les week-ends et en semaine, nos clients peuvent s'initier en famille, et sous la conduite de moniteurs diplômés, à **31 disciplines sportives**.

Durant l'été 2001, près de **120 000 initiations** Etapes Sportives ont été réalisées. Plus de 81 % des participants se sont arrêtés plus de 20 mn (51 % plus de 30 mn).

Les Relais Bébé en partenariat avec Nestlé : 72 000 changes et 65 000 repas pour bébés gourmands

Des plus grands aux plus petits, le Groupe ASF pense au confort de tous les voyageurs ! Les parents peuvent dorloter, changer et nourrir leurs bébés sur 4 aires du réseau ASF (Saint Rambert d'Albon et Montélimar sur l'A7, Fabrègues sur l'A9, Les Ruralies sur l'A10). Une nouveauté cette année : un espace allaitement, calme et discret, destiné aux mamans désireuses d'alimenter bébé au sein. Du vendredi 29 juin au dimanche 2 septembre 2001 inclus, 7 jours sur 7 de 6 h à 22 h, les hôtesses des "Relais Bébé Nestlé" ont offert près de 72 000 changes et 65 000 repas.



A savoir sur ESCOTA

- L'opération "Autoroute en Fête" a diverti cette année les automobilistes circulant sur l'A8.
- Le stand "Relaxation-Détente" animé par des professionnels du "massage-minute" a permis à 520 conducteurs de se détendre.
- Le Musée de l'Automobiliste de l'aire des Bréguières Nord entre Antibes et Mougins a repassé la barre des 50 000 visiteurs reçus dans l'année (contre 40 097 en 2000), grâce à l'exposition sur le thème "Ferrari" organisée pendant l'été.

Pique-niquez malin et Croqu'en route : parce que les consommateurs jugent ensemble prix et qualité

Plus de 90 stations-service candidates du réseau ASF / ESCOTA ont été sélectionnées par un jury regroupant les automobiles clubs, les associations de consommateurs ainsi que la DGCCRF (Direction générale de la consommation, de la concurrence et de la répression des fraudes) pour proposer, du 22 juin au 9 septembre, des produits de pique-nique à prix comparables à ceux pratiqués hors autoroutes dans les commerces de proximité. "Croqu'en route" est un repas complet proposé dans 28 restaurants du réseau du Groupe pour environ 9 euros.

Les centres d'information saisonniers : une invitation aux escapades touristiques ...

Les centres d'information d'Autoroutes du Sud de la France fournissent à nos clients français et étrangers des informations pratiques sur les conditions de circulation et les services autoroutiers. Mais ils ont aussi pour but de faire découvrir les régions traversées. Du mois de mai à la fin septembre, nos hôtesses multilingues ont accueilli près de 61 000 visiteurs sur les aires de l'A7 (St Rambert d'Albon, Montélimar, Mornas et Lançon de Provence), de l'A9 (Montpellier Fabrègues et Narbonne Vinassan), de l'A83 (La Vendée) et de l'A64 (Comminges). 37 % d'étrangers ont visité ces centres : 7 % d'Anglais (6 % en 2000), 5,8 % d'Allemands (5 % en 2000), 4 % d'Italiens (5 % en 2000), 3,1 % d'Espagnols (4 % en 2000) et plus marginalement des Suisses, des Américains, des Canadiens,...

Des agents d'accueil ... à vélo ont rencontré un réel succès

Présents sur certaines grandes aires du réseau, ces agents multilingues ont été très appréciés des clients. Ils sont allés au devant des automobilistes pour leur donner des informations concernant le réseau, les aider à s'orienter sur l'aire, leur donner de la documentation. Ils ont également servi d'intermédiaires lorsque des clients étaient en panne ou avaient un problème et... ne parlaient pas le français.

Environnement et développement durable

Pour le Groupe ASF, le développement durable, c'est désenclaver et irriguer les régions en respectant les hommes et les territoires traversés pour que l'autoroute bénéficie à tous, qu'elle soit source de progrès et d'équilibre dans le temps.



Le Groupe ASF consacre une part importante de son budget à la protection de l'environnement et à l'aménagement paysager. Depuis l'étude du tracé jusqu'aux aménagements paysagers, tout est mis en œuvre pour restaurer l'équilibre initial.



Protéger les habitants du bruit

Dès que le bruit estimé risque de dépasser 70 décibels dans les zones urbaines et semi-urbaines, ASF a recours à différents types de dispositifs de protection phonique.

Le programme pluriannuel se poursuit. Pour améliorer la protection de l'environnement en bordure des autoroutes anciennes, des actions sont mises en œuvre sur plusieurs années pour résorber les "points noirs bruit" (habitations antérieures à l'autoroute et qui subissent un bruit supérieur à 70 dB(A)). Un dossier d'information en cours de finalisation sera adressé début 2002 à la Direction des routes.



Ce dossier prévoit le traitement de près de 1 000 logements qui feront l'objet d'une protection de façades. En fonction de la densification du bâti, ces dispositions seront complétées par une protection acoustique à la source (mur antibruit de 2 m de hauteur environ). Ce programme, qui devrait s'achever en 2006 ou 2007, porte sur 23 millions d'euros hors taxes. En 2001, près de 170 logements ont fait l'objet de protections de façades, essentiellement sur l'A7. Deux équipes de concepteurs ont été choisies par concours en vue d'engager dès 2002 la réalisation des écrans de protection. A noter également : des actions de protection des riverains sont engagées lors de chaque opération d'élargissement (A62, A9, A10).

Les grands axes de la politique environnementale du Groupe ASF pour 2001

Préserver le patrimoine historique et architectural

Le Groupe ASF s'attache systématiquement à protéger et à réhabiliter l'histoire des régions que traversent ses autoroutes.

La mise à jour de sites archéologiques sur l'A83. Avant les travaux, la Direction régionale des affaires culturelles a effectué une reconnaissance archéologique. Un certain nombre de sites ont ainsi pu être répertoriés et neuf d'entre eux ont fait l'objet de fouilles.

DE 1980 A 2001, ESCOTA a investi 63,11 millions d'euros pour financer :

- ▶ **30,5 km** d'écrans atténuateurs de bruit,
- ▶ **1 100** insonorisations de logements,
- ▶ **13,8 km** de buttes de terre.



Protéger la ressource en eau

Le Groupe ASF y attache d'autant plus d'importance que ses autoroutes traversent des plaines inondables et des zones géologiques complexes, franchissent bon nombre de cours d'eau dont il faut protéger l'écosystème. La protection des captages d'eau potable et la collecte des eaux de ruissellement tout au long du réseau constituent également des chantiers majeurs. Parmi les actions d'envergure engagées en 2000 par ASF, un dossier de demande de principe a été adressé à la Direction des routes pour la protection des zones les plus exposées à la pollution accidentelle et spécialement les captages d'alimentation en eau potable. Cette démarche a été approuvée par décision ministérielle du 17 août 2001. La mise en œuvre des mesures de rattrapage d'un montant de 28,55 millions d'euros hors taxes est prévue sur une dizaine d'années. De son côté, ESCOTA a poursuivi son programme de cons-

truction de bassins de traitement des eaux pluviales, entrepris des études pour établir un programme de rattrapage contre les risques de pollution accidentels et procéder à plusieurs campagnes d'analyses sur son réseau.

Eau : 322 km en travaux en 2001

En considérant les ratios habituels d'ouvrages de traitement des eaux au km, ce sont près de 300 bassins ou fossés enherbés qui ont été terrassés puis équipés.



Aménager des passages spécifiques pour la faune sauvage

ASF considère que l'autoroute ne doit pas être une barrière pour les animaux. L'objectif est de rétablir les itinéraires habituels de la faune sauvage afin que ces derniers conservent la liberté de circuler sur des territoires

suffisamment étendus tout en garantissant la sécurité des automobilistes. Des passages à grande faune ont été équipés d'appareils photographiques permettant un suivi de leur efficacité. Après quelques problèmes de vandalisme sur l'A20 et l'A89, les premiers résultats exploitables sont très positifs : de grands ongulés ont été repérés sur les sections A89 Ussel / Le Sancy, A64 Pinas / Martres. La première photo d'une loutre dans un ouvrage hydraulique dédié à cet animal sur l'A89 section 6, corroborant les suivis d'empreintes, a prouvé l'efficacité de ces dispositifs tout au long de l'autoroute. Des ouvrages spécifiques ont été mis en place ou sont à l'étude



pour l'avifaune : nichoirs à chouette chevêche ou à circaète Jean Le Blanc sur l'A20 (en étude), à chauve-souris ou à chouette chevêche sur l'A87 (posés). A noter également : la mise en place de 5 passages à batraciens et de 2,5 km de haies anti-collision pour les rapaces sur l'A89 (section 6).

Gérer les dépendances vertes et restaurer les biotopes

Le personnel de terrain formé aux techniques végétales et les spécialistes Nature-Paysage-Environnement de chaque Direction régionale d'exploitation s'attachent à valoriser



les paysages, à maintenir la richesse biologique des milieux naturels et à accélérer le processus de recolonisation naturelle. L'entretien du patrimoine de 7 500 ha de dépendances vertes a mobilisé en 2001 plus de 250 000 heures de travail. Les principes de la gestion extensive mise en œuvre depuis plus de 20 ans y sont systématiquement respectés : fauchage limité des abords permettant à la nature de reprendre ses droits, utilisation réduite de produits phytosanitaires (une moyenne d'environ 3 litres/km), conception de

R&D au service de l'environnement

Trois actions de R&D ont été engagées en 2001 :
 Une expérimentation de terrain pour mesurer la perméabilité d'un bassin en terre (partenariat INSA et entreprise) ;
 Une recherche pour modéliser la progression d'un flux pollué dans un bassin de confinement (partenariat CEMAGREF/SETRA.)
 Une étude sur le comportement de la grande faune en présence d'une clôture.

Autres actions significatives

Mise en place du "Label construction ASF sécurité et environnement"

Parce qu'environnement et sécurité marchent de pair, ASF a choisi de récompenser et distinguer les entreprises qui non seulement ont respecté les exigences contractuelles d'ASF pour la sécurité et la protection de l'environnement sur le chantier mais ont aussi fait preuve d'une implication, d'une organisation et de résultats exemplaires. ASF a ainsi mis en place un "Label construction ASF sécurité et environnement" pour informer le public et promouvoir une démarche de qualité globale à la fois raisonnable, raisonnée et respectueuse de la vie humaine et du milieu.

Les entreprises désignées en 2001 ...
 Les mises en service des autoroutes A20 de Cahors Nord à Souillac, A83 Oulmes A10, A89 entre Arveyres et Mussidan ont été l'occasion de saluer respectivement :

- le groupement Dodin / Demathieu et Bard pour le viaduc de la Rauze et le groupement RAZEL pour le TOARCC 3,
- l'entreprise Deschiron sur l'A83,
- et l'entreprise Fougerolle Ballot pour sa prestation sur les ouvrages de décharge de la Dordogne et l'Isle sur l'A89 ouest.

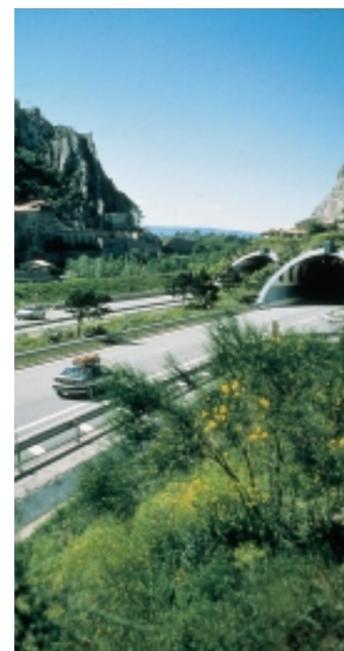
Des audits de sécurité

Ces audits visent à mettre en exergue les points forts et faibles de l'organisation des différents chantiers et peuvent donner lieu à un certain nombre

de recommandations en vue d'améliorations. Ces audits sont généralisés à toutes les sections en cours de finalisation. Plusieurs ont été diligentés au printemps 2001 sur les chantiers d'ouvrages de l'A20, l'A89 et de l'A83 Oulmes / A10.

Participation à des colloques spécialisés

Mai 2001 : organisation en partenariat avec Scetauroute d'un séminaire de formation d'une semaine des cadres grecs chargés de l'environnement de la Société d'autoroute Egnatia Odos
Mai 2001 : IRF congrès mondial de la route, exposés sur les études hydrauliques de l'A89 en Gironde
Octobre 2001 : intervention ASF sur les ouvrages hydrauliques permettant le passage des loutres à la journée de l'Association Française des Ingénieurs Écologues.



La Politique du 1 % Paysage et Développement se poursuit

Elle vise la mise en valeur du territoire des communes riveraines de l'autoroute.

ASF

Sur l'A20, plusieurs dizaines de dossiers ont été instruits pour la partie Tarn et Garonne (20 km entre Mautauban Nord et le Tunnel de Pech Brunnet), mais seuls 30 dossiers ont été déclarés acceptables : 4 conventions ont d'ores et déjà été signées pour un montant de 486 115,8 euros TTC. Pour la partie lotoise (108 km entre le tunnel Pech Brunnet et Cressenssac), 16 dossiers ont à ce jour été déclarés éligibles dont la moitié sont déjà

réalisés ou en cours de réalisation pour un montant de 848 534,14 euros TTC.

ESCOTA

Sur la section Sisteron/La Saulce de l'A51, 32 conventions ont été signées avec 20 collectivités. La participation financière de la société s'élève à 964 027 euros. Ce montant a permis de financer : 16 actions de requalification de sites, paysages et monuments, 11 actions d'enfouissement de lignes téléphoniques et électriques, et 3 actions de rénovation d'horloge, clocher et beffroi. Un document de valorisation de ces travaux sera élaboré en 2002, en partenariat avec les communes concernées.

L'efficacité de notre stratégie de prévention des feux de forêts se confirme

Malgré l'augmentation du trafic et des conditions climatiques très sévères en 2001 (vent et sécheresse), la pertinence de notre stratégie en la matière se vérifie à travers le tableau suivant :

ANNÉES	1998/1999	2000/2001	2001/2002
Nombre de départs de feux	55	47	80
Nombre de feux débordant le DPAC	5	12	17
Surface brûlée du DPAC (m ²)	80 432	50 535	54 797
Surface moyenne brûlée par feu (m ²)	1 462	1 053	685
Surface brûlée du DPAC (m ²)	43 925	30 120	6 463

Bien que le nombre de départs de feux ait augmenté de manière sensible, leur impact destructif sur les dépendances vertes et surtout sur les espaces riverains est contenu. On ne relève, par ailleurs, aucune éclosion dans les zones sensibles munies de cunettes antimégots alors que les zones dépourvues totalement

La formation en environnement : un atout supplémentaire

En 2001, dans le cadre du Plan Formation de la Société s'est achevé un important cycle de formation, de 1 610 heures réparties sur 4 ans, relatif à la Politique de Gestion des Dépendances Vertes d'ESCOTA validée en 1995. Cadres, maîtrises et agents de viabilité des districts, soit au total 201 personnes, ont été sensibilisés aux grands axes de cette politique mais aussi aux savoir-faire spécifiques qu'il est nécessaire d'adopter dans un contexte autoroutier pour répondre à toutes les obligations. La gestion extensive des bas-côtés plus respectueuse des milieux naturels, la stratégie de lutte de la Société contre les feux de forêts, la protection de la ressource en eau sont entre autres les thèmes abordés dans le cadre de ce module de formation par les spécialistes en Environnement de la Société avec l'appui d'écologues extérieurs.



La politique de gestion des déchets enregistre des résultats satisfaisants

ASF

Le tri des déchets produits par l'exploitation est en œuvre depuis plusieurs années. Le tri des déchets collectés sur les aires de services de l'autoroute se fait en relation avec ECO-emballages et l'ADEME depuis 2000. La proportion des déchets recyclables varie de 44 % à 14 % en masse et 80 % sont usuellement effectivement triés et valorisés. A moyen terme, il faut s'attendre au doublement des coûts de traitement des déchets non triés. La valorisation permettant d'annuler ce coût, l'économie potentielle pourrait être de 10 % à 30 %. Cette disparité dans les données nous a conduits à mener une opération pilote expérimentale sur l'A7, sur les aires de Portes-lès-Valence, basée



sur le principe d'un tri effectué par les clients en apport volontaire à des points de dépôt. Cette démarche permet de vérifier les volumes collectés, la qualité du tri effectué, la sensibilité de ces éléments à la densité des équipements et l'économie générale du système de tri sélectif. L'expérience a débuté en août 2001 et doit se dérouler sur 10 mois. Elle doit, à terme, permettre de déterminer une politique qui optimise nos coûts et la qualité du service aux clients.



ESCOTA

L'extension de la politique Déchet de la Société ESCOTA passe par la mise en place du TRI sélectif sur les aires. A cet effet, un test a été réalisé en 2001 sur l'aire de Vidauban Sud sur l'A8. Les résultats ayant été prometteurs (gisement évalué en tonnage à 56 % avec un taux de récupération estimé entre 10 % et 20 %), une généralisation de la collecte sélective sur les principales aires du réseau est d'ores et déjà à l'étude. La collecte sélective concerne également les déchets industriels banals (DIB) et

spéciaux (DIS) créés par l'activité de la Société et l'entretien du réseau. Deux plates-formes de TRI sont en cours d'expérimentation afin de déterminer les solutions les plus adaptées à la Société. Par ailleurs, un contrôle de conformité des matériaux stockés sur les aires de stockage (30 sites) a été réalisé. Il donnera lieu à un programme de nettoyage et de réhabilitation de ces zones dans le cadre du contrat plan 2002 - 2006.



Procédures

Bilans environnementaux

La circulaire " Bianco " du 15 décembre 1992 relative à la conduite des grands projets nationaux d'infrastructure a instauré la publication des engagements de l'État et les comités de suivis. Les bilans socio-économiques et environnementaux conduits par le Groupe ASF sont, comme l'exige la loi, faits en deux temps :

- le bilan intermédiaire, déposé dans l'année suivant la mise en service, présente la description des aménagements réalisés par ASF en faveur de l'environnement, comment ces aménagements répondent aux objectifs assignés, les améliorations immédiates éventuelles et la méthodologie en vue du bilan final ;
- le bilan final, établi dans les 3 à 5 ans suivant l'année de mise en service, permet de connaître les adaptations du milieu à la présence de l'infrastructure et donne une idée de l'évolution dans le temps de l'ouvrage et de ses abords.

2001, l'année des premiers bilans pour l'A89 section Ussel / Le Sancy.

Ce bilan a donné lieu à quelques actions correctives mineures sur les dispositifs de traitement des eaux et la mise en place d'un programme de suivi des différents thèmes de l'environnement en vue de l'élaboration du bilan final.

Les premiers bilans finaux sur l'A64 Pinas / Martres et l'A54 Saint-Martin-de-Crau Salon-de-Provence ont également été élaborés.



Comités de suivi. Édition du dossier des Engagements de l'État en faveur de l'Environnement et premier comité de suivi pour l'A645, la bretelle du val d'Aran, présentant aussi les premières études menées sur le milieu naturel et aquatique de cette bretelle. Premier comité de suivi pour la section 8 de l'A89 de Saint-Julien à Combronde qui clève l'A89 à Clermont-Ferrand.

Police de l'eau : arrêtés d'autorisation au titre de la loi sur l'eau

20/08/01

A89 Périgueux Ouest / Est

14/02/01 et 25/07/01

A89 Périgueux Est / Thenon

20/12/01

Arrêté pour le franchissement du Douime (section Périgueux Est / Thenon)

21/06/01

Arrêté modificatif d'autorisation pour la section Tulle Est / Ussel Ouest

Mise en enquête publique

A645 bretelle du val d'Aran

Observatoires requis par différentes procédures administratives

Observatoire des Billaux : réunion du comité consultatif de l'observatoire définissant le cahier des charges des études écologiques à mener et la convention à établir entre ASF et le département de la Gironde.

Observatoires mis en place à l'initiative d'ASF

Les premières études réalisées par l'Observatoire A89 sont consultables sur le site internet ASF ([www.asf.fr/construire/observatoire A89](http://www.asf.fr/construire/observatoire_A89)). Cet observatoire, mis en place par ASF dès 1995, rassemble des équipes de recherches des universités de Clermont-Ferrand, de Limoges, de

Bordeaux et de Lyon. Leur travail porte sur l'ensemble du tracé de l'A89, soit 347 km entre Bordeaux et Clermont-Ferrand. Parmi les études environnementales marquantes de l'année 2001, citons également : les études sur la filière bois et sur les morphodynamiques fluviales...

Protéger et communiquer aussi...

L'année 2001 a été l'occasion de lancer différentes actions de communication sur l'environnement en vue du grand public : une bande dessinée de présentation des travaux de l'A20 entre Cahors Sud et Cahors Nord et un recueil de dessins d'enfants à la suite des visites scolaires sur l'A66. Participation à des revues spécialisées : une brochure sur la loutre d'Europe produite par Catiche productions en collaboration avec les DIREN Centre, Auvergne et Limousin, EDF, EPIDOR, UICN et SFPEM.

Vie sociale

La gestion des carrières et des rémunérations dynamisée,
le dialogue social conforté.



L'année 2001 a été principalement marquée par l'aboutissement de la négociation sur la grille salariale et la participation de nos collaborateurs aux résultats de l'entreprise.

La participation des salariés aux résultats de l'entreprise

La grille des salaires de la convention collective a été révisée en 2001, pour une application au 1^{er} janvier 2002. Cette refonte vise à moderniser la structure des rémunérations par une augmentation significative des pieds d'échelle, une réduction de l'avancement automatique et une reconnaissance de la performance individuelle. Elle ouvrira ainsi de nouvelles perspectives de développement de carrières à l'ensemble des salariés du Groupe ASF. Le décret du 13 décembre 2001 a étendu aux sociétés ASF et ESCOTA le bénéfice de la participation, dès

lors que les résultats de l'entreprise sont suffisants. Enfin, l'ouverture du capital d'ASF en 2002 permettra à tous les salariés d'ASF, ESCOTA, SRT et SORIASE d'accéder, dans des conditions attractives, à l'actionnariat salarié et de bénéficier d'un partage de richesse créé par le Groupe, au niveau du dividende et du cours de l'action. Participation et actionnariat salarié permettront de tisser un lien encore plus étroit entre l'entreprise et ses salariés.



Par ailleurs, le système d'intéressement sera modifié, au niveau inter SEMCA, pour améliorer sa lisibilité et renforcer le lien avec la productivité.

La poursuite de la démarche de déconcentration et de clarification des responsabilités

Cette démarche avait été engagée au niveau des directeurs. Elle s'est poursuivie au niveau des cadres des Directions régionales d'exploitation et continuera en 2002 afin que les responsabilités et les délégations des agents de maîtrise d'encadrement soient clarifiées et précisées.

La sécurité au cœur des priorités

Les mesures en matière de sécurité ont été développées. 2 000 salariés ont bénéficié de formations à ce titre pour 20 000 heures, soit près de

20 % du plan de formation. L'accent a été mis, en matière de formation, sur des actions destinées à lutter contre les phénomènes d'accoutumance, sur l'évolution de la réglementation et enfin en faveur des nouveaux embauchés. L'animation de ces formations est assurée par les assistants sécurité des établissements en collaboration avec la maîtrise d'encadrement.

- Ces formations constituent la base de notre politique de prévention.
- Un groupe de travail concernant les interventions sur le tracé sera lancé en 2002.

Le dialogue social conforté

Pour le bon fonctionnement de l'entreprise, le dialogue social doit s'exercer dans la clarté et le respect des règles. L'accord signé fin 2001 avec les organisations syndicales a pour objectif de privilégier les procédures de concertation. Il introduit des dispositions permettant



que l'exercice d'un mandat de représentant du personnel élu ou désigné n'affecte en rien la situation ni les perspectives de carrière de l'intéressé. Il met à la disposition des représentants du personnel les moyens nécessaires à leur action, notamment sur l'intranet.

- Il prend également en compte la spécificité d'ASF dont le personnel est réparti sur de nombreux lieux géographiques différents.

Un nouveau système d'information

Les logiciels nécessaires à la refonte du SIRH (système d'information des ressources humaines) ont été choisis. Ils seront opérationnels en 2003 dans les domaines de la paie, de la formation, de l'administration du personnel et de la gestion des temps et activités. Ils s'intégreront dans le système d'information de gestion de l'entreprise afin d'accompagner son développement et la recherche de productivité.

Communication interne

En 2001, la vie de l'entreprise a été marquée par des temps forts en matière de communication interne :

- Séminaire réunissant les 700 membres de l'encadrement afin de présenter les réformes (statuts, comptabilité, axes de développement) de la société.
- Communication sur le changement de l'entreprise : évolution du péage, réforme de la grille de salaires, ouverture du capital.
- Lancement du dispositif " Coup de pouce à l'Innovation " visant à susciter, à récompenser et à diffuser les initiatives et les bonnes idées du personnel dans l'entreprise.
- Campagne société d'information de nos clients sur le respect de la sécurité du personnel de l'entreprise qui intervient sur le tracé (affichage, spots radio, dépliants envoyés aux abonnés).
- Information et préparation du passage à l'euro pour l'ensemble du personnel, concernant le versement de la paye, et les grandes étapes pour le personnel au péage.

Le Groupe ASF compte :

8 277 salariés au 31 décembre 2001 (statut de droit privé), dont 7,1 % de cadres, 25,7 % d'agents de maîtrise, 50,6 % d'employés et 16,6 % d'ouvriers. A la même date, les salariés occupant des postes de péage et les salariés occupant des postes de viabilité représentaient respectivement 50,5 % et 21 % des salariés du Groupe ASF.



La formation, un des leviers de l'accompagnement au changement

ASF a poursuivi cette année son effort en matière de formation afin d'anticiper les évolutions, d'accompagner systématiquement les projets (en 2001 : euro, Boutiques commerciales, Main courante informatisée), d'actualiser et de développer les compétences des salariés. La formation a aussi permis de participer au développement des carrières en mettant à disposition des agents des moyens d'évaluation, d'orientation (Bilan professionnel) et formation (CIF, formation qualifiante), de contribuer à l'insertion dans la vie

professionnelle de certains publics (50 Emplois Jeunes) et d'accueillir des jeunes qui se forment en alternance (70).

En termes d'investissements

Pour 2001, 3,54 % de la masse salariale (chiffres déclaration fiscale) ont été investis, ce qui représente une augmentation de 18 % par rapport à 2000 (3 %). Les formations d'accompagnement au passage à l'euro en sont la cause principale : près de 24 000 heures ont été nécessaires pour former pratiquement 3 000 agents, avec nos formateurs internes. Par ailleurs, on notera l'intégration toujours plus forte d'autres méthodes d'apprentissage comme les dispositifs de formation assistée

par ordinateur, et particulièrement celui du domaine de la bureautique. Au final, plus de 80 % des agents ASF auront eu au moins une formation en 2001, pour une durée moyenne de 20 heures par salarié. On rappellera que ce dispositif repose avant tout sur des formateurs occasionnels internes.

Plan de formation chez ESCOTA

Volet toujours important de la gestion des ressources humaines, le plan de formation concilie les besoins de l'entreprise en matière de maintien des compétences et développement de nouvelles compétences et les besoins de chaque salarié en répondant à leurs demandes individuelles de développement personnel.

- budget formation : 1,4 million d'euros, soit 3,30 % de la masse salariale
- nombre de stagiaires : 2 991
- nombre d'heures de stages : 42 699 heures

Pour 2001, la formation pour le passage à l'euro de l'ensemble du personnel, notamment du personnel péage, a représenté un volume de formation très important d'environ 9 000 heures.

Rapport financier



Bilans consolidés

] Actif <small>(en millions d'euros)</small>	2001	2000 pro forma	1999 pro forma
Immobilisations incorporelles	12,9	17,0	18,8
Immobilisations corporelles			
Domaine concédé	14 954,2	13 864,4	13 123,7
Amortissements	(3 755,7)	(3 394,7)	(3 074,2)
Immobilisations financières	13,5	12,2	12,6
Total actif immobilisé	11 224,9	10 498,9	10 080,9
Stocks et en-cours	12,7	9,6	8,7
Clients et comptes rattachés	93,3	70,2	62,1
Autres créances et comptes de régularisation	223,5	279,9	244,6
Valeurs mobilières de placement et disponibilités	160,2	397,1	249,4
Total actif circulant	489,7	756,8	564,8
TOTAL DE L'ACTIF	11 714,6	11 255,7	10 645,7

51] Bilans consolidés

52] Comptes de résultat consolidés

53] Tableaux des flux de trésorerie consolidés

54] Variation des capitaux propres consolidés
et des intérêts minoritaires55] Rapport des commissaires aux comptes
sur les comptes consolidés

] Passif <small>(en millions d'euros)</small>	2001	2000 pro forma	1999 pro forma
Capital	24,6	24,6	24,6
Primes et réserves consolidées	1 644,7	1 493,7	1 275,8
Résultat	218,4	261,4	217,9
Capitaux propres (part du groupe)	1 887,7	1 779,7	1 518,3
Intérêts minoritaires et autres fonds propres	104,7	104,7	104,7
Provisions pour risques et charges	52,5	76,6	84,3
Emprunts et dettes financières	8 508,9	7 871,8	7 678,5
Fournisseurs et comptes rattachés	39,2	33,1	20,4
Autres dettes et comptes de régularisation	1 121,6	1 389,8	1 239,5
Total dettes	9 669,7	9 294,7	8 938,4
TOTAL DU PASSIF	11 714,6	11 255,7	10 645,7

Comptes de résultat consolidés

(en millions d'euros)	2001	2000 pro forma	1999 pro forma
Chiffre d'affaires	1 929,8	1 886,6	1 781,4
Charges d'exploitation	(1 176,2)	(1 043,4)	(989,5)
Achats et charges externes	(262,1)	(233,5)	(231,3)
Charges de personnel	(289,3)	(250,4)	(238,7)
Autres charges nettes d'exploitation	26,3	30,8	30,6
Impôts et taxes	(253,9)	(238,8)	(213,3)
Dotations aux amortissements et aux provisions	(397,2)	(351,5)	(336,8)
Résultat d'exploitation	753,6	843,2	791,9
Charges et produits financiers	(421,0)	(429,0)	(437,7)
Résultat courant des entreprises intégrées	332,6	414,2	354,2
Charges et produits exceptionnels	(21,4)	(1,7)	(0,5)
Impôts sur les résultats	(92,8)	(151,1)	(135,8)
Résultat net de l'ensemble consolidé	218,4	261,4	217,9
Intérêts minoritaires	-	-	-
Résultat net (part du groupe)	218,4	261,4	217,9
Résultat par action (en euros)	135,2	161,8	134,9
Nombre moyen d'actions	1 615 809	1 615 809	1 615 809
Résultat dilué par action (en euros)	135,2	161,8	134,9
Nombre moyen d'actions diluées	1 615 809	1 615 809	1 615 809

Tableaux des flux de trésorerie consolidés

(en millions d'euros)	2001	2000 pro forma	1999 pro forma
Résultat net des sociétés intégrées	218,4	261,4	217,9
Elimination des charges et produits sans incidence sur la trésorerie ou non liés à l'activité	-	-	-
Amortissements et provisions	397,2	351,5	336,8
Variation des impôts différés	(34,1)	31,9	22,8
Plus-values / moins-values de cession	1,8	(2,4)	0,2
Autres	(20,2)	15,1	27,9
Marge brute d'autofinancement avant impôt consécutif à la réforme	563,1	657,5	605,6
Impôt lié à la réforme	-	(742,0)	-
Marge brute d'autofinancement	563,1	(84,5)	605,6
Variation du besoin en fonds de roulement lié à l'activité			
Créances	(23,1)	(78,4)	(22,7)
Dettes d'exploitation et diverses	(35,8)	151,5	119,9
Comptes de régularisation et divers	55,7	(23,9)	(6,2)
Variation du besoin en fonds de roulement lié à l'activité	(3,2)	49,2	91,0
Variation du besoin en fonds de roulement lié à l'impôt consécutif à la réforme	(371,0)	742,0	-
Flux nets de trésorerie générés par l'activité	188,9	706,7	696,6
Acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles	(1 131,6)	(988,6)	(1 089,8)
Cession d'immobilisations corporelles et incorporelles	1,0	0,7	1,2
Acquisition de titres	-	-	-
Cession de titres	-	6,3	0,1
Variation nette des autres immobilisations financières	(1,2)	(2,6)	(0,5)
Remboursement de TVA	-	201,3	-
Variation du besoin en fonds de roulement sur opérations d'investissements	185,6	(4,2)	71,3
Flux nets de trésorerie liés aux opérations d'investissement	(946,2)	(787,1)	(1 017,7)
Subventions d'investissement reçues	6,6	12,7	0,9
Dividendes versés	(110,4)	-	-
Emission d'emprunts	1 196,8	739,7	776,7
Remboursement d'emprunts	(559,0)	(518,5)	(431,3)
Autres variations	(13,6)	(5,8)	-
Flux nets de trésorerie liés aux opérations de financement	520,4	228,1	346,3
Incidence des variations de cours des devises			
Variation de trésorerie	(236,9)	147,7	25,2
Trésorerie d'ouverture	397,1	249,4	224,2
Trésorerie de clôture	160,2	397,1	249,4

Variation des capitaux propres consolidés et des intérêts minoritaires

	Nombre d'actions (milliers)	Capital	Primes d'émission, de fusion, d'apport (M€)	Réserves consolidées (M€)	Capitaux propres (M€)	Intérêts minoritaires (M€)	Total (M€)
Au 1^{er} janvier 1999	1 616	24,6	0,1	1 275,7	1 300,4	(a)	1 300,4
Distribution de dividendes				-	-		
Variation de l'autodétention				-	-		
Variation de périmètre et divers				-	-		
Résultat 1999				217,9	217,9		217,9
Au 31 décembre 1999	1 616	24,6	0,1	1 493,6	1 518,3	(a)	1 518,3
Distribution de dividendes				-	-		
Variation de l'autodétention				-	-		
Variation de périmètre et divers						(b)	
Résultat 2000				261,4	261,4		261,4
Au 31 décembre 2000	1 616	24,6	0,1	1 755,0	1 779,7	(a)	1 779,7
Distribution de dividendes				(110,4)	(110,4)		(110,4)
Variation de l'autodétention							
Variation de périmètre et divers				-	-		-
Résultat 2001				218,4	218,4		218,4
Au 31 décembre 2001	1 616	24,6	0,1	1 863,0	1 887,7		1 887,7

(a) les intérêts minoritaires étant débiteurs, ils ont été reclassés en "part groupe".

(b) l'acquisition du complément d'intérêts dans la filiale Escota n'a pas d'incidence sur la colonne "Intérêts minoritaires", ceux-ci étant débiteurs et déjà reclassés à ce titre en "part groupe" à l'ouverture de l'exercice.

Rapport des commissaires aux comptes sur les comptes consolidés (Exercice clos le 31 décembre 2001)

Mesdames, Messieurs,

En exécution de la mission qui nous a été confiée par votre Assemblée Générale, nous avons procédé au contrôle des comptes consolidés de la société des Autoroutes du Sud de la France établis en euros, relatifs à l'exercice clos le 31 décembre 2001, tels qu'ils sont joints au présent rapport.

Les comptes consolidés ont été arrêtés par le Conseil d'Administration. Il nous appartient, sur la base de notre audit, d'exprimer une opinion sur ces comptes.

Nous avons effectué notre audit selon les normes de la profession applicables en France, ces normes requièrent la mise en œuvre de diligences permettant d'obtenir l'assurance raisonnable que les comptes consolidés ne comportent pas d'anomalies significatives. Un audit consiste à examiner, par sondages, les éléments probants justifiant les données contenues dans ces comptes. Il consiste également à apprécier les principes comptables suivis et les estimations significatives retenues pour l'arrêté des comptes et à apprécier leur présentation d'ensemble. Nous estimons que nos contrôles fournissent une base raisonnable à l'opinion exprimée ci-après.

Nous certifions que les comptes consolidés, établis conformément aux principes comptables généralement admis en France, sont réguliers et sincères et donnent une image fidèle du patrimoine, de la situation financière, ainsi que du résultat de l'ensemble constitué par les entreprises comprises dans la consolidation.

Sans remettre en cause l'opinion exprimée ci-dessus, nous attirons votre attention sur les changements de méthodes comptables et de présentation intervenus au 1^{er} janvier 2001 tels qu'exposés au paragraphe 2 des notes annexes.

L'importance des changements de méthodes comptables et de présentation a justifié pour les besoins de la comparaison la présentation de comptes pro forma pour les exercices 2000 et 1999 qui intègrent ces différents changements.

Par ailleurs, nous avons également procédé à la vérification des informations relatives au groupe données dans le rapport de gestion. Nous n'avons pas d'observations à formuler sur leur sincérité et leur concordance avec les comptes consolidés.

Paris, le 1^{er} mars 2002
Les commissaires aux comptes

Befec-Price Waterhouse
Membre de PricewaterhouseCoopers
P. Orillon

JPA
D. Bardeau-Gilbert
J. Potdevin

Conception/réalisation : VaLEFI - *Phénix*
Crédit photos : Photothèques ASF, Escota



Direction de la communication
100, avenue de Suffren, BP 533 - F-75725 Paris cedex 15
Tél. : 01 47 53 37 00 - fax : 01 47 53 36 40 - <http://www.asf.fr>

