

# Autoroutes de la **Sud** France



Panorama

2002

# Le réseau ASF-ESCOTA

au 31 mars 2003

- Réseau concédé au Groupe ASF : **3 112 km**
- Autoroutes en service au 1<sup>er</sup> mars 2003 : **2 815 km**
- Autoroutes en construction ou en projet : **297 km**

— autoroute en service  
- - - autoroute en construction





# Profil

Numéro 1 en France  
Numéro 2 en Europe

Le groupe ASF construit, entretient et exploite le plus grand réseau d'autoroutes à péage en France qui lui a été concédé par l'État.

Situé au sud d'une ligne Le Mans/Lyon/Menton, le réseau ASF est placé au cœur des flux économiques et touristiques européens. Il assure le lien entre la péninsule Ibérique et l'Europe du Nord et bénéficie pleinement de la dynamique de croissance de l'Arc Méditerranéen.

Fort de son expérience, de ses performances et de sa croissance régulière, ASF remplit la mission de service public qui lui a été assignée : désenclaver les régions, intégrer harmonieusement ses autoroutes dans les territoires traversés, optimiser les temps de parcours pour ses clients tout en améliorant sans cesse leur sécurité et leur confort sur l'ensemble du réseau, 24 heures sur 24, tous les jours de l'année.

# Chiffres clés 2002

- Chiffre d'affaires : **2104,2 M€ (+ 9 %)**
- Résultat net consolidé : **267,4 M€ (+ 22,4 %)**
- Trafic annuel : **30 milliards de km** parcourus (+ 6,4 %) dont **VL (+ 6,8 %), PL (+ 4,2 %)**
- Effectifs : **8255** au 31 décembre 2002

## Sommaire

Entretiens	2
Chiffres Clés 2002	4
Stratégie	6
Politique Financière	10
ASF et ses Actionnaires	14
Environnement et Développement Durable	16
Ressources Humaines	22
Comité Exécutif et Direction Générale	26
Extension du Réseau	28
Fluidité du Trafic	32
Trafic et Péage	36
Confort et Aires de Service	40
Sécurité des Clients et du Personnel	44
Rapport Financier Abrégé	48



# Messages

## **Quels sont les résultats d'ASF en 2002 ?**

**B. Val :** Nous pouvons nous réjouir des performances affichées par notre Groupe. Nous enregistrons une marge record de 62,3 % du chiffre d'affaires en progression de 2,6 points. Notre chiffre d'affaires est en hausse de 9 % par rapport à l'an passé et nous avons enregistré une croissance de 31 % de notre bénéfice net avant impôt. Nous démontrons ainsi notre capacité à respecter les engagements pris lors de l'ouverture du capital en mars 2002 et à inscrire ASF dans une dynamique de croissance dans un contexte économique difficile.

## **Quel jugement portez-vous aujourd'hui sur l'introduction du Groupe en Bourse ?**

**B. Val :** C'est incontestablement un succès ! D'une manière générale, le marché a apprécié notre capacité à créer de la valeur et à faire progresser notre résultat d'exploitation plus rapidement que notre chiffre d'affaires. La bonne tenue du cours de l'action, très largement au-dessus de l'évolution du CAC 40 et du SBF 120, a souligné les excellents fondamentaux de notre Groupe : une activité maîtrisée, une technicité reconnue, une amélioration

régulière de la productivité. Ces résultats sont aussi le reflet de l'attention que nous portons à nos clients, de notre souci de qualité sur l'ensemble du réseau et bien sûr, de la mobilisation et de l'engagement de nos équipes. La plus belle preuve du succès de l'introduction du Groupe en Bourse, c'est le taux de souscription du personnel : 93 % des collaborateurs d'ASF sont devenus actionnaires !

## **Comment voyez-vous l'année à venir ?**

**B. Val :** Nos fondamentaux sont nos atouts principaux pour l'avenir. Nous travaillons sur l'élaboration d'un projet industriel, favorisant le développement international et l'approfondissement de notre vocation d'exploitant d'infrastructures de transports routiers, quelle que soit la décision de l'État sur son éventuel retrait du capital d'ASF. Mais, au-delà de cette question fondamentale qui relève de la responsabilité de l'État, nous allons poursuivre l'exercice de nos missions de service public, en cherchant à satisfaire toujours mieux nos clients, nos actionnaires, à améliorer nos résultats et à permettre à nos salariés de participer pleinement au succès du Groupe.

## **Quelles sont les motivations de la réorganisation qui a été conduite au sein d'ASF en 2002 ?**

**J. Tavernier :** Elle s'inscrit dans la continuité du projet « ASF Vision 2005 » bâti en 2001 par le Comité de direction : elle répond à la nécessité de renforcer notre structure comptable et financière depuis notre cotation et de nous donner les moyens de construire un développement prudent, notamment à l'international, avec la création d'une direction du Développement et d'une direction Juridique. Cette nouvelle organisation nous permet de renforcer la transversalité entre tous nos métiers, d'harmoniser nos procédures et d'utiliser au mieux les compétences internes pour nos projets futurs de développement.

## **Où en sont les dossiers internationaux sur lesquels ASF travaille actuellement ?**

**J. Tavernier :** En juillet 2002, nous avons conclu avec Bouygues Construction un accord de partenariat qui concerne la première phase du projet d'autoroute « Highway 2000 » en Jamaïque entre Kingston et Sandy Bay. Nous détenons une participation de 34 % dans la société de concession et de 51 %

Bernard Val et Jacques Tavernier  
respectivement Président et Directeur Général d'Autoroutes du Sud de la France.

dans l'entreprise d'exploitation-maintenance.

En Grèce, notre groupement avec Bouygues et des partenaires grecs a été agréé par le gouvernement sur quatre sections autoroutières dont une autour d'Athènes et trois autres sections nord-sud. Nous attendons désormais l'appel d'offres proprement dit. Nous souhaitons continuer à nous développer à l'international et dans les métiers d'exploitant routier d'infrastructures de transports, mais dans des conditions qui nous conviennent et qui préservent la rentabilité de la concession actuelle. Là comme ailleurs, la prudence reste de mise et la consolidation de notre structure financière reste la première priorité d'ici 2005.

**Depuis cette année, le Groupe dispose d'une Direction de l'Environnement et du Développement Durable. Quels sont les enjeux pour ASF ?**

**J. Tavernier :** Le développement durable est une démarche éthique inscrite au cœur même de notre métier. Désenclaver les régions en respectant les hommes et les territoires, œuvrer pour que l'autoroute soit source de dynamisme et d'équilibre dans le temps constituent le socle des principes de développement durable

du Groupe ASF. La création de cette nouvelle direction nous donne les moyens d'explicitier et d'améliorer encore nos performances dans la plus grande transparence. Compte tenu de notre expertise, notamment dans le domaine de l'environnement, c'est aussi un moyen de conforter notre statut de leader européen de la concession, gage de croissance et d'indépendance. L'année 2003 sera consacrée à déterminer les objectifs et élaborer les actions sur lesquels le Groupe s'engagera. Un rapport dédié au développement durable en rendra compte début 2004, en cohérence avec les engagements pris collectivement par les sociétés d'autoroute.

**Comment comptez-vous faire face au renforcement de la sécurité routière sur l'autoroute ?**

**J. Tavernier :** Avec 118 tués, le réseau ASF a été douloureusement touché en 2002 ; les accidents dont ont été victimes nos personnels d'intervention ont été trop nombreux. Ces problèmes de sécurité seront au cœur de nos préoccupations, pour nos clients comme pour notre personnel. Nous avons déjà pris et nous continuerons de prendre des mesures en matière d'infrastructure

(renforcement des terre-plein centraux pour éviter les traversées de PL...), d'équipement (extension de la couverture de la radio 107.7...), de formation et de communication. Dans cette logique, nous collaborons aussi avec la Gendarmerie et nous inscrivons nos actions dans l'effort national décidé par le gouvernement. 2003 sera chez ASF l'année de la sécurité.

**Le Groupe ASF a remporté de nombreuses distinctions en 2002...**

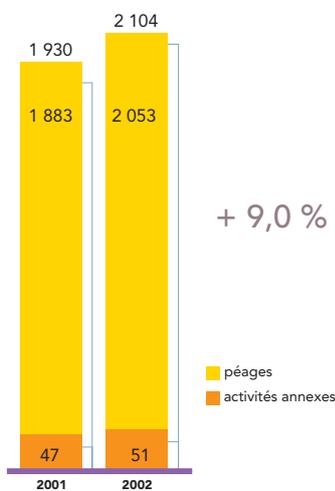
**B. Val :** En effet, ASF a été à l'honneur en 2002. Nous en sommes fiers ! Un Ruban d'Or pour la qualité d'intégration paysagère de l'A20 et un de bronze pour un mur antibruit sur l'A62, le Fil d'Or pour le service aux actionnaires, deux Awards à San Francisco pour la qualité de l'information trafic et Internet et le Trophée de l'accueil, remis par le Ministère du Tourisme. Ces récompenses sont un encouragement à continuer d'améliorer la qualité des services offerts à nos clients et la qualité de notre communication financière vis-à-vis de nos actionnaires. Elles témoignent aussi du professionnalisme de nos équipes.



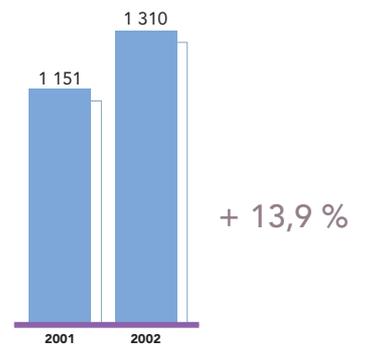
# Chiffres clés du Groupe

La combinaison d'une croissance soutenue de l'activité et d'une bonne maîtrise des charges se traduit en 2002 par une amélioration sensible de la rentabilité du Groupe. Dans un environnement économique difficile, l'année 2002 marque une avancée importante par rapport au plan de marche énoncé à l'occasion de l'introduction en Bourse.

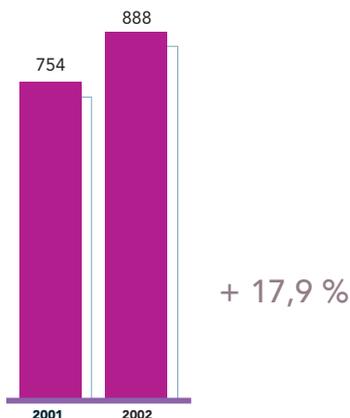
**Chiffres d'affaires**  
(en millions d'euros)



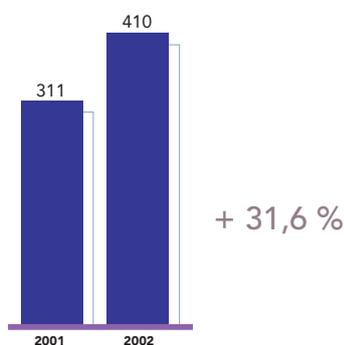
**Résultat brut d'exploitation**  
(en millions d'euros)



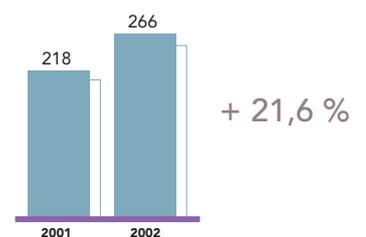
**Résultat d'exploitation**  
(en millions d'euros)



**Résultat avant IS**  
(en millions d'euros)

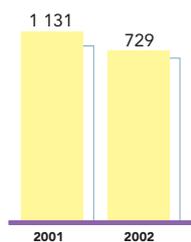


**Résultat net part du Groupe**  
(en millions d'euros)

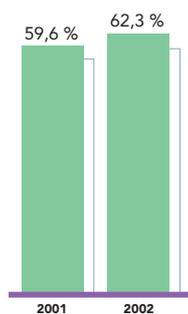


# ASF

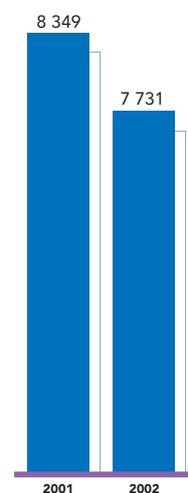
**Investissements**  
(en millions d'euros H.T.)



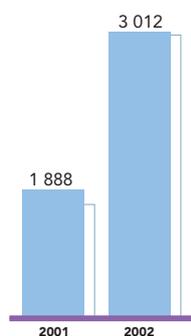
**Marge brute d'exploitation**  
(en % du CA)



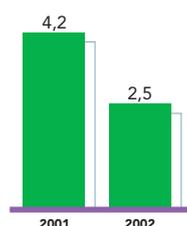
**Endettement financier net**  
(en millions d'euros)



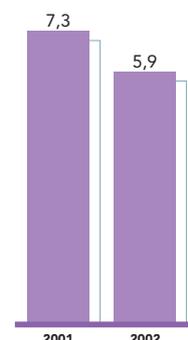
**Capitaux propres**  
part du groupe (en millions d'euros)



**Dette financière nette/**  
**Fonds propres**



**Dette financière nette/**  
**EBITDA**





# Préparer l'avenir en nous

Coté en Bourse depuis mars 2002, le groupe ASF s'est engagé dans une double démarche : optimiser ses ressources, notamment en développant des synergies au sein du Groupe, et diversifier ses activités en trouvant de nouveaux relais de croissance.

L'ouverture du capital et l'introduction en Bourse le 28 mars ont fait de 2002 une année dense pour le groupe ASF. Dans ce contexte stimulant, nous avons poursuivi l'amélioration de notre productivité globale, adopté une nouvelle organisation, mis en place de nouvelles procédures et cherché à favoriser les synergies entre ASF et ESCOTA. Un nouveau contrat de concession et un nouveau contrat d'entreprise pour la période 2002-2006 ont été négociés avec l'État : ce cadre réglementaire sécurise nos principaux moteurs de croissance car il

fixe les augmentations annuelles des tarifs et quantifie de façon précise nos investissements sur cette période. Cette nouvelle donne nous permet d'engager une stratégie de développement prudente et claire autour de nos métiers de constructeur et d'exploitant, pour faire du groupe ASF un groupe de dimension internationale, axé sur ses savoir-faire d'investisseur, de maître d'ouvrage et d'exploitant d'infrastructures routières.

## Poursuivre une dynamique de croissance active autour de trois leviers

### ■ Achever la construction du réseau concédé dans le respect des coûts et du calendrier.

Le groupe ASF doit, d'ici à 2009, mettre en service 318 km de sections autoroutières nouvelles, ce qui représente une croissance de son réseau, aujourd'hui en service, de 11 % en nombre de kilomètres. En 2003, ASF ouvrira 3 nouvelles sections totalisant 82 km. À l'issue

de ce programme, le Groupe, fort d'un réseau couvrant quasiment la moitié sud de la France, sera en mesure de tirer le meilleur parti de la croissance dynamique de cette région.

### ■ Maîtriser les charges pour continuer d'améliorer la rentabilité du réseau et conforter la situation financière du Groupe.

L'optimisation de la gestion et la maîtrise de nos charges au niveau du Groupe ne se sont pas faites aux dépens du confort et de la sécurité de nos clients. Cette démarche s'est notamment concrétisée à travers différentes initiatives :

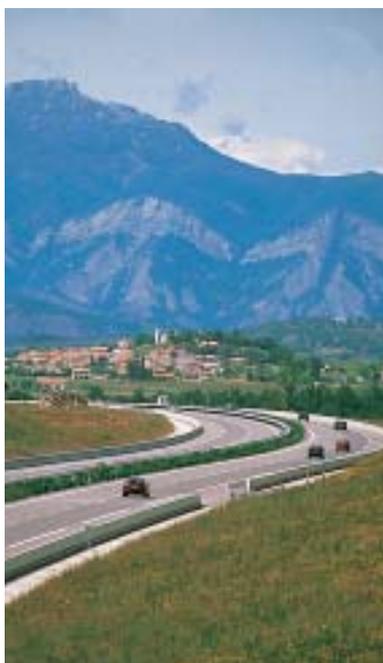
- la poursuite du programme d'automatisation du péage, sans licenciement ni mutation forcée ;
- l'optimisation de la maintenance et des grosses réparations ;
- la mise en place de l'outil de gestion SAP ;
- la réorganisation de la fonction Achats : ASF représente en effet une puissance d'achat non négligeable



## appuyant sur le présent

dans de nombreux domaines. La mise en place de procédures formalisant les responsabilités dans ce domaine permettra de dégager de substantielles économies ;

- la mise au point d'indicateurs de performance, internes aux services d'exploitation, pour mieux piloter et évaluer la qualité du service rendu et l'efficacité des moyens mis en œuvre.



### ■ Mettre en place des relais de croissance.

Dans les années à venir, ASF va être confronté à de nouveaux défis : défis liés à la baisse de notre programme de construction, à l'apparition de nouveaux enjeux vis-à-vis de notre clientèle. Pour y faire face, le Groupe met en place de nouveaux relais de croissance visant, dans le respect des objectifs financiers 2005, à développer progressivement son activité par une diversification dans des métiers connexes et une internationalisation prudente en valorisant le savoir-faire de ses équipes et en créant de la valeur pour ses actionnaires.

L'année 2002 a vu la première concrétisation des actions de développement d'ASF à l'étranger avec la conclusion d'un accord de partenariat avec Bouygues Construction sur le projet d'autoroute Highway 2000, en Jamaïque, au terme duquel la société est entrée à hauteur de 34 % dans le capital de la société concessionnaire et à hauteur de 51 % dans le capital de la société d'exploitation. ASF est engagée aujourd'hui sur la phase initiale de



ce projet, soit 44 kilomètres entre Kingston et Sandy Bay : les 13 premiers kilomètres seront mis en service à l'été 2003.

L'exercice 2002 a également été marqué par la création du GIE Autoroutes Trafic. Le groupe ASF avait lancé en 2000 une plate-forme web trafic permettant de présenter l'état du trafic et les temps de parcours en temps réel. Il a ensuite été rejoint par SAPRR et SAPN en 2001, puis par AREA et SANEF en 2002. Cette fédération de cinq sociétés a permis, en octobre 2002, la création d'un GIE qui collecte, traite et commercialise les informations trafic sur les réseaux de ces différentes sociétés



d'autoroutes. Aujourd'hui, le groupe ASF détient 36,5 % du capital du GIE.

Des accords commerciaux sont d'ores et déjà engagés avec Bouygtel (I-mode) et avec SFR pour la fourniture d'information trafic adaptées à ce mode de communication.

### Renforcer les compétences d'ASF

En 2000-2001, le Comité de direction avait mené une réflexion intitulée « vision 2005 ». Cette stratégie mettait en évidence trois thèmes majeurs : l'approche client, l'organisation de nos activités et leur développement. L'ouverture du capital en mars 2002 a été l'occasion de confirmer ces orientations.

Pour y faire face, le Groupe a remodelé son organisation interne :

- en renforçant la Direction Administrative et Financière, avec notamment la création de quatre nouvelles fonctions dont « communi-

cation financière », responsable des relations actionnaires et investisseurs institutionnels. Une direction juridique sera mise en place à l'été 2003.

- en créant une Direction du Développement et une Direction de l'Environnement et du Développement Durable.

De même, les directions fonctionnelles de l'exploitation ont été restructurées autour de quatre

directions : Direction de la Gestion de l'Exploitation et de l'Ingénierie, Direction de la Qualité, de la Sécurité et du Patrimoine, Direction Commerciale et des Services, Direction des Systèmes d'Information et de l'Informatique.

### Développer des synergies entre ASF et ESCOTA

Tout en respectant l'autonomie de chaque entité, l'objectif est de favoriser l'intégration maximale du Groupe pour bénéficier, d'une part, des meilleures synergies et d'économies d'échelle et, d'autre part, pour assurer la cohérence et l'unicité du Groupe vis-à-vis des marchés financiers.

Dans cet esprit, ASF a souscrit, à hauteur de 97,6 millions d'euros, à l'augmentation de capital d'ESCOTA en novembre 2002, portant ainsi à 98,97 % sa participation au capital de sa filiale.





## Associer les salariés à la bonne marche et aux résultats du Groupe

Soucieux de poursuivre la dynamique enclenchée avec la politique d'actionnariat salariés de mars 2002 et d'associer l'ensemble des personnels au succès du Groupe, ASF a engagé des négociations visant à élargir, à l'ensemble des sociétés du Groupe, un accord de participation et d'intéressement.

Une organisation commune ASF-ESCOTA et des procédures d'échanges (comité financier, comités de direction...) ont été mises en place en juin 2002.

Le Groupe, ayant besoin d'un référentiel comptable unique, ESCOTA a choisi le progiciel de gestion SAP déjà en place chez ASF.

Le projet MIMOSA (Moyens d'Information et Méthodes pour l'Organisation du Système d'Abonnement) lancé par ESCOTA a été érigé en projet Groupe. Objectif : disposer d'un outil unique qui permette à la fois de gérer les relations clients et les abonnements. De même, à l'interne, un certain nombre d'initiatives communes a été conduit : publication de postes à pourvoir sur Intranet, intégration des salariés d'ESCOTA dans la base internationale...

## Le développement durable : une démarche éthique inscrite au cœur même de notre métier.

Désenclaver les régions en respectant les hommes et les territoires traversés, œuvrer pour que l'autoroute soit source de dynamisme et d'équilibre dans le temps : tels sont les principes de développement durable du groupe ASF... depuis de nombreuses années.

Concrètement, ces principes s'expriment par le respect de nos engagements et par notre transparence, par notre souci de performance économique dans la maîtrise des coûts, l'amélioration de la productivité, la sélection de nos investissements.

Ils se traduisent par la qualité des services que nous proposons à nos clients sur l'ensemble du réseau, tant sur le plan de la sécurité que sur celui de l'assistance, du confort ou de l'information routière.

Ils se manifestent à travers le dialogue et les négociations que nous conduisons au sein de l'entreprise mais aussi avec les riverains et tous nos partenaires.

Enfin, ils se vivent sur le terrain, à travers la politique environnementale que nous conduisons lors de la construction puis tout au long de l'exploitation de nos autoroutes.



## Politique financière

### Résultats 2002

2002 illustre remarquablement la capacité du Groupe à accroître sa rentabilité dans un contexte économique globalement atone.

Les croissances enregistrées à tous les niveaux du compte de résultat (résultat brut d'exploitation : + 13,9 %, résultat d'exploitation : + 17,9 %, résultat avant IS : + 31,6 %, résultat net consolidé : + 22,4 %) placent le Groupe dans le peloton de tête des sociétés françaises cotées en matière de vitesse de progression des résultats.

### Objectifs opérationnels

La progression du ratio résultat brut d'exploitation/CA (ou EBITDA/CA) enregistrée entre 2001 et 2002, de

59,6 % à 62,3 %, est parfaitement cohérente avec l'objectif affiché par le Groupe de porter sa rentabilité brute d'exploitation à 65 % en 2005.

### Politique d'investissements

Le Groupe reste engagé dans un rythme d'investissements soutenu pour achever la construction du réseau qui lui a été concédé, et ce, en respectant les délais auxquels il s'est engagé vis-à-vis du concédant.

Après avoir investi plus de 729 millions d'euros en 2002 dans la construction de nouvelles sections mais aussi dans la maintenance et l'amélioration du réseau existant (Investissements de Construction sur Autoroutes en Service ou

I.C.A.S.), le Groupe prévoit d'investir environ 750 millions d'euros en 2003.

### Objectifs de structure financière

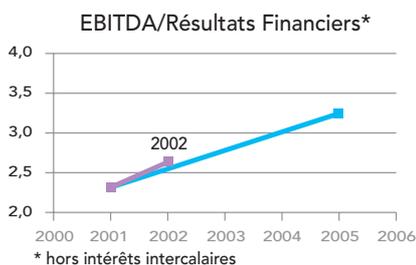
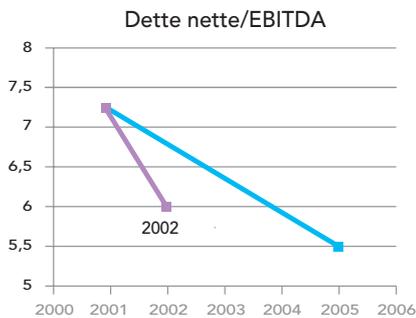
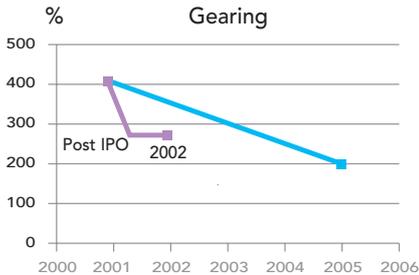
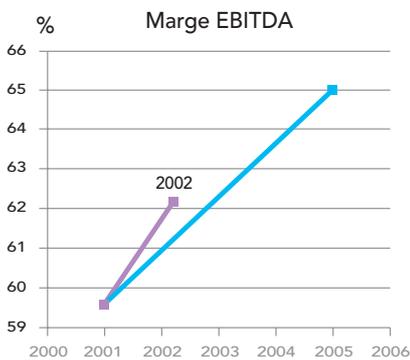
En matière de structure financière, l'année 2002 a été marquée par une augmentation de capital significative réalisée concomitamment à l'introduction en Bourse en mars 2002. Cette injection d'argent par de nouveaux investisseurs a permis de rééquilibrer les trois principaux indicateurs de structure financière sur lesquels le Groupe a choisi de communiquer.

Le rapport de la dette financière nette aux fonds propres (« Gearing ») s'établit à fin décembre 2002 à 2,48 contre 4,19 à fin décembre 2001. Le rapport de la dette financière nette au résultat brut d'exploitation (EBITDA) est passé de 7,3 à 5,9 entre 2001 et 2002.

La couverture des frais financiers par le résultat brut d'exploitation s'établit, en 2002, à 2,6 contre 2,3 en 2001.

En mars 2002, lors de l'introduction en Bourse, le Groupe s'est fixé pour objectif d'améliorer significativement ces ratios, à l'horizon 2005, pour les porter aux niveaux suivants :





— Objectif 2005  
— Réalisé 2002



## Politique de dividendes

Après une pause en 2001 liée à l'évolution du capital, le Groupe reprend sa politique de distribution de dividendes avec une proposition qui sera faite à l'Assemblée Générale de distribuer 40 % du Résultat net part du Groupe 2002

conformément à ce qui avait été annoncé en mars 2002.

Au-delà, le Groupe s'efforcera, dans les limites du respect des ratios de structure financière énoncés ci-dessus, et en fonction d'éventuels investissements de développement, d'accroître progressivement le taux de distribution de ses dividendes.

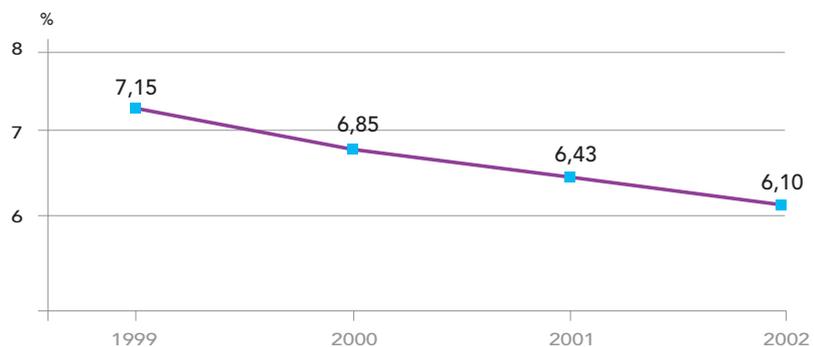
## Exposition aux risques

### Risques de taux :

Au 31 décembre 2002, le montant en principal des emprunts en devises convertis en euros est de 307,3 millions d'euros et le montant principal des emprunts à taux fixes convertis en taux variables est de 311,4 millions d'euros.

Suite à des opérations d'échange de devises (swaps) effectuées par la CNA

## Coût moyen de la dette





ces dernières années, les emprunts d'ASF sont tous libellés en euros. Les emprunts CNA à taux fixe portent intérêts à des taux nominaux compris entre 4,37 % et 13,95 %. Les taux des emprunts CNA à taux variable sont fixés par référence à un taux de marché ou font l'objet d'une indexation sur l'inflation. Le taux nominal moyen de l'encours d'emprunts CNA au 31 décembre 2002 est de **6,10 %** contre 6,28 % au 31 décembre 2001. Au 31 décembre 2002, il n'y a plus d'emprunts CNA garantis par l'État. En 2002, ASF a procédé directement à des opérations d'échange de conditions d'intérêts (cf. point 4.26 « Engagements hors bilan »). Ces swaps ont été adossés à des lignes d'emprunts CNA à taux fixes pour un notionnel de 254,2 millions d'euros.

En conséquence, l'encours de dette à taux variable sera, in fine, de 1 000,2 millions d'euros au terme des swaps emprunteurs de taux fixes (janvier/février 2004), soit 13,9 % de l'encours total.

**Risques de change :** en 2002, le Groupe a réalisé 100 % de son chiffre d'affaires en France et ne supporte donc pas, à ce titre, de risque de change.

**Risques de liquidité :** avec une trésorerie nette excédentaire de 1 245 millions d'euros, à fin décembre 2002, le Groupe n'envisage pas de faire appel à de nouveaux financements en 2003.

Au-delà de 2003, le Groupe rappelle qu'il bénéficie, jusqu'en 2005, pour ses investissements dans le cadre de la concession actuelle, de l'accès aux emprunts émis par la Caisse Nationale des Autoroutes (**AAA**).

Enfin, depuis mars 2003, le groupe ASF bénéficie de la part de Standard & Poors d'une notation **A+** qui lui permet de se présenter comme emprunteur sur les marchés dans de bonnes conditions.





## Bilan de l'introduction en bourse

L'introduction de la société en Bourse s'est faite le 28 mars 2002 à l'issue d'une offre à prix ouvert et d'un placement global qui se sont clôturés le 26 mars 2002.

L'offre à prix ouvert a porté sur 44.994.932 actions, soit environ 45,6 % du nombre d'actions offertes, et le placement global sur 53.608.993 actions. Le prix de cession des actions offertes dans le cadre du placement global a été fixé dans la partie haute de la fourchette indicative de prix, soit 25 euros, et le prix de cession des actions offertes dans le cadre de l'offre à prix ouvert a bénéficié d'une décote de 1 euro, soit un prix de 24 euros par action.

On peut souligner le succès important remporté par l'ouverture de capital d'ASF : près de 900.000 ordres portant sur environ 56,7 millions d'actions ont été reçus dans le cadre de l'offre à prix ouvert et le placement global a été souscrit plus de 19 fois. En outre, l'option de surallocation, qui portait sur un total de 8.512.569 actions, a été exercée en totalité.

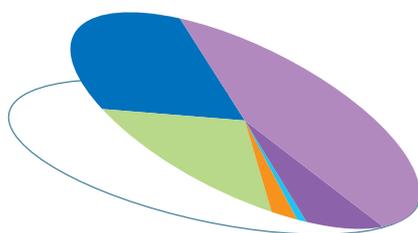
Prenant acte du succès remporté par l'offre réservée aux salariés, le conseil d'administration, qui s'est réuni le 24 avril 2002, a même décidé de procéder à une augmentation de la taille de l'offre aux salariés afin de servir l'intégralité des

souscriptions reçues. Plus de 85 % des salariés du Groupe sont ainsi actionnaires de leur société.

Le succès de cette opération de marché, dans un contexte boursier particulièrement difficile, a d'ailleurs été unanimement salué. Plusieurs prix sont venus attester de cette réussite. Sans viser à l'exhaustivité, on peut citer, notamment :

- European IPO of the year pour Financial News
- Privatization of the year pour Acquisitions Monthly
- 3<sup>rd</sup> European Equity Capital Market Deal of the year pour Financial News

**Pourcentage du capital détenu par les actionnaires  
au 31 décembre 2002.**



Etat	41,5 %
Autoroutes de France	8,8 %
Collectivités territoriales et CCI	0,9 %
Salariés	2,4 %
Vinci Concessions et Eiffage	17,7 %
Public	28,7 %

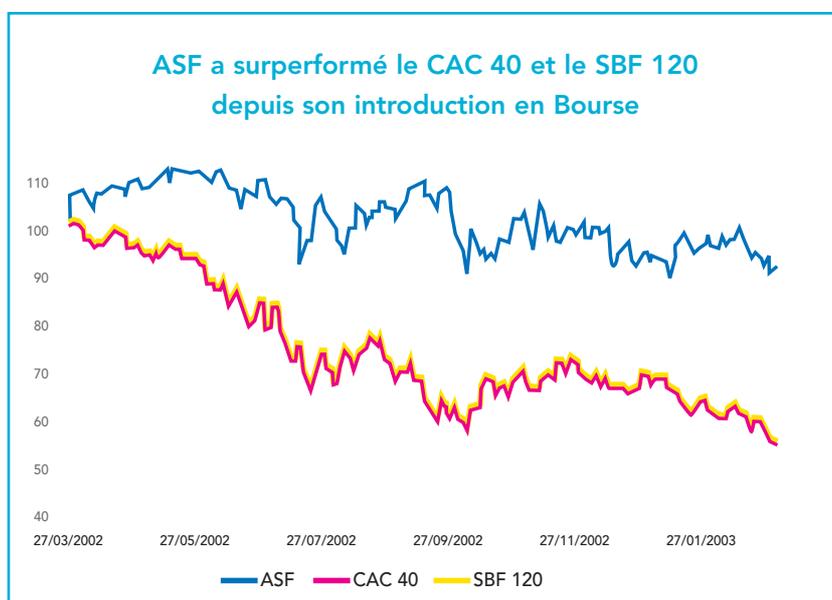




Depuis son introduction en Bourse, ASF s'est employé à tisser des relations de qualité avec ses actionnaires. Récemment reconnu par la profession, ces efforts sont poursuivis au quotidien comme à l'occasion de grands rendez-vous financiers.

### Actionnariat

À l'occasion de l'introduction en Bourse de mars 2002, les salariés du Groupe ont pris une participation significative au capital (2,4 %). Plus de 8 salariés sur 10 sont actionnaires du Groupe. L'actionnariat salarié permet aux collaborateurs du Groupe de manifester leur confiance dans la pérennité et les perspectives du leader européen coté de la concession d'infrastructures de transport. C'est aussi pour eux une occasion de bénéficier des efforts consentis pour améliorer la performance opérationnelle de leur entreprise. C'est enfin, pour le



Management, un outil de convergence des intérêts des salariés avec ceux des autres actionnaires.

### Instruments de dilution

Il n'existe pas, à ce jour, d'instruments de dilution.

### Actionnaires individuels

Une enquête T.P.I. (Titres au Porteur Identifiés), réalisée début juillet 2002 par l'intermédiaire d'Euroclear, a permis de cerner le nombre et le profil de détention des actionnaires individuels d'ASF. De 900.000 souscripteurs au moment de l'introduction

en Bourse, leur nombre est passé à environ 200.000. Cette attrition, qui est classique durant cette phase initiale de la vie boursière d'une entreprise, n'empêchera pas ASF de chercher à attirer de nouveaux actionnaires individuels et de fidéliser les actionnaires actuels.

2002 a vu la mise en place rapide et efficace d'un service dédié aux relations avec les actionnaires individuels. Les efforts de ce service ont été récompensés par l'attribution par Synerfil et La Vie Financière du Prix des Fils d'Or 2002 du meilleur Service Actionnaires du SRD hors CAC 40.



# ASF et ses Actionnaires

Ce service permet de maintenir un contact permanent avec les actionnaires individuels par plusieurs canaux : numéro vert, courrier électronique, lettre aux actionnaires. ASF privilégie le dialogue et le contact direct avec ses actionnaires individuels : il a ainsi participé en novembre 2002 au Salon Actionaria et animé, à cette occasion, une présentation qui a été l'occasion, pour de nombreux actionnaires individuels, d'amorcer un dialogue avec le Management. Ce dialogue sera maintenu en 2003 grâce à l'organisation de réunions en province.

## Investisseurs institutionnels et analystes financiers

Pour cette première année de cotation boursière, le Management d'ASF a naturellement déployé une intense activité auprès de la communauté des investisseurs institutionnels ainsi qu'auprès des analystes financiers qui suivent le secteur

des concessions autoroutières. Il s'agit de mieux faire connaître ASF, et ce, auprès d'un maximum d'investisseurs susceptibles d'être intéressés par ce type de valeurs.

Outre celui réalisé pendant la période de placement (mars 2002) une dizaine de road-shows ont ainsi été organisés dans le courant de l'année, le plus souvent à l'occasion des publications réalisées par le Groupe sur son activité (CA trimestriel) ou sur ses résultats semestriels.

Les zones visitées comprennent, outre la France naturellement, le Royaume-Uni, les Etats-Unis, la Scandinavie, la Suisse, l'Italie, l'Espagne, la Hollande, l'Allemagne et l'Asie. Dans le cadre de ces tournées, ce sont plus de deux cents investisseurs différents qui ont été rencontrés par le Management d'ASF au cours de ces douze derniers mois.

Au-delà de ces tournées, le Management s'est aussi montré disponible pour, tout au long de l'année, rencontrer les investisseurs institutionnels étrangers en déplacement à Paris (une trentaine d'investisseurs ont ainsi été vus en « one-on-one » au fil de l'eau) ainsi que les analystes financiers soucieux de mieux comprendre la stratégie et les perspectives du Groupe.



## Agenda 2003

- 3 avril 2003 : Réunion d'actionnaires à Annecy
- 23 avril 2003 : Chiffre d'affaires du 1<sup>er</sup> trimestre
- 29 avril 2003 : Assemblée Générale des actionnaires
- 26 juin 2003 : Mise en paiement du dividende (proposition soumise à l'Assemblée Générale des actionnaires)
- 23 juillet 2003 : Chiffre d'affaires du 1<sup>er</sup> semestre
- 24 septembre 2003 : Résultats du 1<sup>er</sup> semestre
- 23 octobre 2003 : Chiffre d'affaires du 3<sup>ème</sup> trimestre
- 29 octobre 2003 : Réunion d'actionnaires à Bordeaux
- 21 et 22 novembre 2003 : Salon Actionaria à Paris

## Contacts

### Relations actionnaires

- N° vert : 0 800 015 025
- ASF/Relations actionnaires  
100, av de Suffren, BP 533,  
F-75725 Paris cedex 15
- relations.actionnaires@asf.fr

### Relations investisseurs

- relations.investisseurs@asf.fr



# L'environnement : une prise en compte dans notre histoire et dans nos

Pour le groupe ASF, concevoir une autoroute, c'est s'engager à préserver les écosystèmes et ressources naturelles (eau, faune, flore...), à veiller à la qualité de l'intégration dans les paysages et à minimiser l'impact de l'infrastructure sur l'habitat et le cadre de vie des riverains.

Les nouvelles réglementations sur le développement durable sont une opportunité : elles nous « obligent » à dire ce que nous faisons, bien avant que ce ne soit imposé par la loi. Elles nous incitent aussi à poursuivre nos actions et à faire toujours mieux.

## **Intégrer l'ouvrage dans un pays**

Relevant, dès les premières sections construites, les défis environnementaux et humains posés par le passage dans des zones sensibles d'enjeu national, ASF a réussi le pari de joindre le beau à l'utile.

Autoroutes de rase campagne comme dans le Limousin, autoroutes d'entrée de ville comme à Toulouse, de tissu industriel et urbain en vallée du Rhône : les contraintes et enjeux sont divers

mais l'objectif reste le même : respecter les riverains, préserver l'environnement et mettre en valeur les paysages et l'identité du pays traversé.

Dès le choix du tracé, ASF mobilise pour cela ses forces internes, les expertises des bureaux d'étude, les compétences du maître d'œuvre, associe des paysagistes et sensibilise les entreprises de ses chantiers. C'est ainsi que peut être conçu le meilleur projet, adapté à la

sensibilité du milieu, respectant les contraintes réglementaires et répondant aux difficultés techniques posées par les sites traversés.

Conçues de façon sensible, dans la transparence, construites proprement et pour durer, et dans un souci de performance économique et de maîtrise des coûts, nos autoroutes sont le reflet d'une démarche globale du groupe ASF.

C'est bien cette démarche intégrée, depuis la conception jusqu'à la

## **Le Label ASF "Environnement et Sécurité "**

Environnement et sécurité marchent de pair. C'est pourquoi, depuis 2001, au moment de la mise en service d'une nouvelle section, ASF récompense les entreprises qui, sous sa maîtrise d'ouvrage, respectent ses exigences contractuelles pour la sécurité sur le chantier et font preuve

d'une implication, d'une organisation et de résultats exemplaires pour le respect de la vie humaine et du milieu environnant : 6 lauréats (entreprises ou groupements) ont ainsi été récompensés au titre des années 2001 et 2002.

## compte enracinée politiques

mise en service, que le jury des Rubans d'Or 2002 a récompensé par un prix spécial pour l'autoroute A20, entre Cahors Nord et Souillac.



En concertation avec les acteurs locaux lors de chaque construction, **la politique du 1 % paysage et développement** permet de mettre en valeur le territoire des communes riveraines de l'autoroute, à la fois sur le plan paysager, économique et touristique. En 2002, les chartes d'itinéraire des autoroutes A66 en Haute-Garonne, A87 en

Vendée, A89 en Puy-de-Dôme ont été mises au point.

Sur les autoroutes anciennes, la politique « **Ecolisières** », initiée par ASF, s'inscrit dans la même logique d'un développement concerté cherchant à concilier, dans le long terme, les impératifs de l'autoroute avec ceux de l'urbanisation et de l'environnement proche. Dans cet esprit, ASF soutient le concours des « entrées de ville » organisé par la Ligue urbaine et rurale, qui récompense les villes engagées dans la réhabilitation de leurs périphéries dégradées.

### Une expertise incontestée du patrimoine vert

Au fil des ans, le Groupe a constitué et pérennisé un patrimoine vert d'une très grande richesse. Aujourd'hui, près de 10.000 ha de « **dépendances vertes** » sont entretenus selon la méthode de « gestion extensive » initiée par ASF : la consommation des engrais y est extrêmement réduite au profit de compost végétaux, sans tourbe (recyclage des matières organiques,

préservation des tourbières), le quasi-abandon des produits phytosanitaires (désherbants, insecticides, fongicides) au profit des interventions mécaniques qui permettent de sélectionner les espèces à préserver, la création d'espaces non irrigués, plantés d'espèces adaptées aux sols et aux climats pour économiser l'eau, et peu contraignants en entretien. Ces espaces sont devenus de véritables havres abritant une vie animale et végétale extrêmement riche. L'entretien de ce patrimoine a nécessité en 2002, près de 390.000 heures de travail.

En 2002, ESCOTA et le Conservatoire des Etudes des Ecosystèmes de Provence ont signé une convention cadre dans le but de renforcer la conservation remarquable du patrimoine biologique des emprises autoroutières.



A89 Est : passage grande faune

Depuis 1975, l'utilisation de plantes indigènes est la règle chez ASF : cette approche permet de disposer de végétaux capables de s'adapter aux contraintes difficiles des abords autoroutiers et de rester en cohérence avec les paysages traversés. ASF participe ainsi au groupe de réflexion mis en place par l'Agence méditerranéenne de l'environnement sur l'utilisation et la prolifération de plantes invasives.

Le livre « Jardins de l'autoroute » paru cette année chez Actes Sud est unique en son genre : il raconte la longue histoire des semis d'espèces sauvages sur le réseau ASF et plus particulièrement le rôle essentiel qu'ils jouent dans la réhabilitation des milieux dégradés.

Dans ce domaine, ASF exporte son savoir-faire : certaines sociétés d'autoroutes étrangères, notamment au Québec, ont fait appel aux experts du Groupe et une réflexion est engagée avec l'Italie (société ATIVA).

### Energies recevables

Pour alimenter en énergie électrique les équipements isolés sur le tracé (certaines bornes d'appel d'urgence,

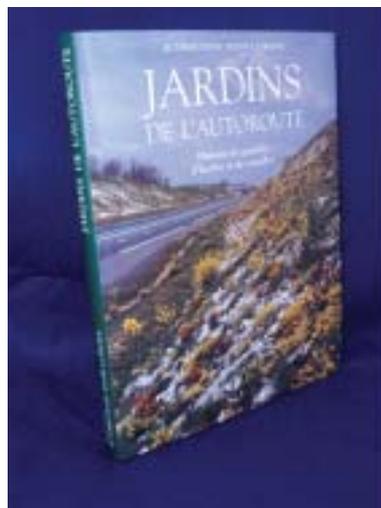
panneaux à messages variables...), le Groupe dispose de plus de 1 600 petites cellules de panneaux photovoltaïques. Ces dispositifs évitent en outre la construction d'autant de lignes d'alimentation.

Dans les bureaux et bâtiments d'exploitation sont installées 136 pompes à chaleur.

### La politique de gestion des déchets

L'activité du Groupe amène à générer une certaine quantité de déchets variés à laquelle s'ajoutent les déchets laissés sur son réseau par ses clients. Le Groupe prend en charge leur élimination ou leur valorisation quand les filières locales existent.

Au cours de l'année 2002, quelque 6 000 tonnes d'ordures ménagères ont été collectées et éliminées aux-



Livre écrit par Henri Coumoul (animateur du service nature et paysage d'ASF) et Hervé Mineau (docteur écologue)



quelles s'ajoutent les déchets industriels spécifiques liés à l'activité ou ramassés sur le réseau (ferailles, plastiques, gravats, encombrants,...). La majeure partie de ces derniers est confiée aux filières de valorisation matière.

Les principaux déchets résultant de l'usage des véhicules et engins de la société sont repris par le réseau fournisseurs. En 2002, 3 030 pneumatiques et 60 700 litres d'huile de vidange ont été consommés par ASF.

ESCOTA, après avoir lancé, il y a cinq ans la collecte sélective des déchets de bureau sur 7 sites expérimentaux, a déployé le programme sur 23 autres sites du réseau avec le concours de l'ADEME.

### La stratégie de prévention des feux de forêt

Le réseau est particulièrement exposé aux risques d'incendies dans sa partie méditerranéenne. Les mesures de protection des espaces boisés font donc depuis longtemps l'objet d'un suivi attentif par ESCOTA.

Par ailleurs, la nouvelle réglementation qui impose le débroussaillage sur 20 mètres de part et d'autre de l'autoroute nous a conduit à mettre en place de nouvelles dispositions pour répondre à nos obligations tout en préservant la qualité paysagère de nos dépendances vertes.

## Protéger la ressource en eau

Le Groupe a développé un savoir-faire alliant respect de la sensibilité de la ressource et solutions rustiques et pérennes. S'appuyant sur une analyse menée en 1996 par sept laboratoires régionaux des Ponts et Chaussées afin de définir la sensibilité de la ressource en eau sur plus de 1 000 km d'autoroutes exploités par ASF, le Groupe utilise une grille d'analyse de la sensibilité qualitative du milieu récepteur, liée à sa valeur patrimoniale, à ses usages et à sa vulnérabilité. Hors zones peu sensibles où le rejet peut être diffus, les eaux de ruissellement tout au long de l'autoroute sont collectées. L'expérience d'ASF a permis de concevoir des systèmes de recueil et d'épuration durables, les plus simples et les moins contraignants possibles en entretien : la végétation y joue un rôle



## Les déchets de chantier : pour économiser les ressources naturelles, promouvoir la réutilisation des matériaux usagés lors des renouvellements des chaussées :

Un chantier de réfection de chaussée de 13 km de voies lentes par thermorégénération a permis, sur le district de St-Maximin, de préserver la ressource naturelle en économisant 6 000 tonnes de granulats et d'éviter le stockage de fraisats.

important pour ralentir les flux, piéger une partie de la pollution chronique... et assurer une excellente intégration paysagère.

En 2002, 237 ouvrages supplémentaires de protection des eaux ont été mis en fonction sur 136 km d'autoroutes nouvelles et sur 66 km d'autoroutes récemment élargies, soit en moyenne un bassin ou un ouvrage de traitement par kilomètre en service.

Sur le réseau conçu selon les anciennes réglementations, l'inventaire des zones les plus sensibles au risque de pollution accidentelle est achevé. ESCOTA a ainsi élaboré des « fiches, réseau d'écoulement » concernant au total 80 km d'autoroutes sensibles. De son côté, ASF a engagé son programme de protection sur les zones les plus exposées et spécialement les captages d'alimentation en eau potable (47 sites à protéger d'ici 2011).

En 2002, 3 accidents avec déversement de matières dangereuses ont été constatés : les produits ont été traités sur la plate-forme sans atteindre le milieu naturel.

## Des actions spécifiques dans le domaine de l'eau en 2002

■ Pour la première fois, un exercice nocturne sur transport de matières dangereuses a été effectué sur le district d'Orange afin d'apprécier les délais d'intervention. Ce délai a été de 45 minutes (contre 1/2 heure en moyenne le jour) et reste compatible avec l'inertie des ouvrages de protection de la ressource en eau (soit environ une heure).

■ Une expérimentation pour montrer l'efficacité de l'étanchéité des matériaux naturels compactés en fond de bassin a été lancée sur l'A9. Les mesures de passage de l'eau dans le matériau naturel compacté sont effectuées à l'aide de sondes installées à 3 profondeurs différentes.



■ En partenariat avec l'Université de Marseille, une recherche a été lancée en 2002 pour une durée de trois ans afin de mettre au point un indicateur biologique représentatif de la qualité des eaux dans les bassins de protection. Les premiers résultats sont encourageants : ils révèlent une diversité biologique significative et constante de ces eaux.

### Rétablir des passages sécurisés pour la faune

Pour la sécurité, l'autoroute est clôturée sur la très grande majorité de sa longueur.

Sur les 5 500 km de clôtures, 1 700 km sont surélevés, parfois jusqu'à 2,40 m, pour éviter les franchissements par les grands animaux tels que chevreuils, cerfs...

En outre, 2 300 km sont renforcés à la base contre les animaux fouisseurs notamment, les sangliers (ou les « cochongliers » du Sud-Est..).

Pour certains lieux, il est nécessaire de rétablir les itinéraires habituels de la faune sauvage afin que celle-ci

conserve la liberté de circuler sur des territoires suffisamment étendus, tout en garantissant la sécurité des automobilistes. 12 passages, spécifiques ou jumelés, à des franchissements de cours d'eau, ont été mis en service en 2002 pour la grande faune (soit une moyenne de 1 passage tous les 8 km), et 63 (dont plus de la moitié sont spécifiques) pour la petite faune.

### Protéger les riverains du bruit : un vaste programme de protections phoniques

La réglementation fixe des seuils en décibels correspondant au bruit perçu par les riverains pour le trafic horaire moyen sur une année. La réglementation ayant évolué, notamment en 1992 et 1995, des seuils différents s'appliquent donc selon la situation de l'autoroute.

La protection contre le bruit (moins de 60 dB le jour et moins de 55 dB

la nuit) est systématiquement intégrée lors de la construction d'une nouvelle section d'autoroute. Ainsi, sur les 136 km ouverts en 2002, ASF a construit des écrans de protection à la source (merlons et murs) qui représentent une surface verticale de 10 730 m<sup>2</sup>, a isolé les façades de 10 maisons et acheté 16 habitations soumises au bruit.

Les élargissements de l'autoroute sont également l'occasion d'opérations de rattrapage des situations anciennes détériorées. Ainsi, en 2002, ASF a réalisé sous forme de murs écrans et de buttes de terre l'équivalent de 10 000 m<sup>2</sup> de surfaces verticales sur les autoroutes A62 (St-Jory/Montauban) et A10 (Lormont/Virsac). Sur cette dernière autoroute, les collectivités locales (communes, communauté urbaine de Bordeaux, Conseil Général et Conseil Régional) ont conclu avec



Fin 2002, le réseau du Groupe compte près de 200 passages spécifiques pour la faune.



Mur anti-bruit d'Aix en Provence

ASF des partenariats financiers permettant de compléter les dispositifs réglementaires initialement retenus afin d'améliorer le confort des riverains.

Sur l'autoroute A8, un partenariat est également en cours entre la Communauté d'agglomération du pays d'Aix et ESCOTA.

Pour les autoroutes anciennes, le Groupe continue son programme ambitieux de protection des « Points

Noirs Bruit » (PNB) correspondant aux habitations qui subissent une nuisance sonore supérieure à 70 dB(A). Ce programme consiste à améliorer la protection acoustique des façades, complété ou remplacé par une protection à la source (mur écran ou butte de terre) lorsque l'urbanisation est dense.

A fin 2002, une centaine de PNB ont été traités, portant le total à 274 sur les mille habitations prévues au programme ASF.

La construction de murs écrans avec façades en bois est en cours sur 10 sites le long de l'autoroute A7.

De son côté, ESCOTA a traité 41 PNB le long de l'autoroute A8 et construit un écran absorbant sur un viaduc.

## Les ressources mobilisées pour protéger l'environnement

En 2002, les dépenses spécialement affectées à l'environnement se sont réparties de la manière suivante :

- dépenses d'investissement pour la construction des sections nouvelles et élargissements : 67 millions d'euros ;
- dépenses de requalification du réseau : 5 millions d'euros ;
- dépenses d'exploitation consacrées à l'entretien des dépendances vertes et des dispositifs de protection : 18 millions d'euros.

## ASF récompensée

Le 25 novembre 2002, ASF a reçu deux « Rubans » : cette distinction, décernée tous les deux ans par la Direction des Routes (Ministère de l'équipement) récompense les infrastructures routières les plus respectueuses de l'environnement, de la sécurité et du confort des automobilistes comme de la qualité de vie des riverains.

### Ruban d'Or et Prix spécial du Jury pour la section Cahors Nord/Souillac de l'A20

L'A20, qui traverse notamment le Parc régional du Quercy, a été qualifiée par le jury « d'autoroute délicate » et a été distinguée pour la qualité de son intégration dans le paysage, le respect de l'environnement et des zones sensibles au niveau écologique ainsi que pour la pureté architecturale de ses ouvrages d'art (notamment les viaducs de la Rauze et de la Dordogne).

**Ruban de Bronze pour les murs anti-bruit de la section St Jory / Toulouse sur A62 soulignant la qualité du traitement architectural et paysager réalisé à l'entrée de Toulouse à l'occasion de l'élargissement à 3 voies.**



# Vers une nouvelle dynamique

Développer une politique sociale associant les salariés à la bonne marche et aux résultats de l'entreprise : c'est dans cet esprit que le groupe ASF a travaillé en 2002 et s'engage à le faire pour les années à venir.

## Les engagements du Groupe

Associer les salariés à la bonne marche du Groupe nécessite, en effet, de faire connaître et partager ses objectifs, et de développer au sein de l'entreprise une culture managériale et économique. Cette politique passe



aussi par la mise en œuvre d'une politique de gestion des ressources humaines qui vise à valoriser les compétences et à favoriser l'épanouissement personnel et professionnel de

chacun. Enfin, les salariés sont associés aux résultats : en 2002, la première participation a été versée au personnel d'ASF.

## Ouverture du capital : plus de 85 % de salariés actionnaires et les souscriptions du personnel intégralement satisfaites

Le taux de souscription est monté jusqu'à 93 % à ASF et à plus de 65 % pour ESCOTA. Ces chiffres exceptionnellement élevés mettent en évidence la réussite de l'opération et l'attachement du personnel à l'entreprise.

Prenant acte du succès de cette souscription, le conseil d'administration, sur proposition du Président Bernard Val, a décidé d'augmenter la taille de l'offre afin de servir l'intégralité des souscriptions reçues, soit une augmentation de 750 000 actions. Les salariés détiennent désormais 2,4 % du capital du Groupe.

## Une nouvelle politique de rémunération

L'année 2002 a été la première année d'application du nouveau système de grille des salaires : celle-ci permettra de réduire les avances automatiques à l'ancienneté au profit d'une politique de rémunération plus individualisée qui valorise le mérite. La mise en place de cette nouvelle grille s'est accompagnée d'un effort significatif en faveur des plus bas salaires.

## Chiffres clés

Effectifs : 8 255 salariés

(dont 1 035 titulaires de CDD)

Les cadres, agents de maîtrise, employés et ouvriers représentant respectivement 7,49 %, 27,43 %, 48,61 % et 16,47 % des salariés du groupe ASF

## de groupe



Dans cette période riche en évolutions, le Groupe souhaite, par ailleurs, continuer de donner aux cadres les moyens d'assumer

pleinement leurs responsabilités en leur garantissant une gestion de carrière dynamique et motivante. Dans cet esprit, une démarche de « pesée » des postes cadres est en cours : cette approche permet de positionner les postes les uns par rapport aux autres, de comparer les niveaux de rémunération pratiqués sur le marché pour des postes de niveau similaire et de définir une politique de rémunération adaptée.

### **Le volet social de la logique de groupe se met en place**

La refonte générale de notre Système d'Informations Ressources

Humaines (projet SIRH) va permettre de décentraliser l'information au niveau des responsables opérationnels et d'optimiser la gestion des ressources humaines dans le Groupe.

### **« Appréciation des Potentiels des Cadres »**

Ce nouveau processus propre à ASF, « APC », permet d'harmoniser et de clarifier les processus d'évaluation et de mobilité du personnel d'encadrement. Il permet aussi d'introduire une démarche d'évolution de carrière équitable par son mode de déclenchement (à l'initiative du collaborateur ou de sa hiérarchie) et par la collégialité sur laquelle elle repose. Elle requiert un véritable investissement de la part du collaborateur mais lui donne aussi, totalement, la possibilité de « défendre ses chances ».



Concours de l'innovation - 1<sup>er</sup> prix 2002 : panneau tri-flash



En 2002, le projet SIRH est entré dans une nouvelle phase : toutes les fonctionnalités du système ont été passées au crible, les scénarios prévisibles testés, domaine par domaine, fonction par fonction. Cet examen approfondi sera suivi d'une série d'ajustements avant l'implantation du nouveau système, qui sera opérationnel courant 2003. Afin de favoriser le maintien d'un bon climat, le Groupe conduit égale-



ment une politique de dialogue permanent avec les organisations syndicales et les institutions représentatives du personnel. Une convention d'entreprise relative aux

institutions représentatives du personnel a été signée pour leur affecter des moyens supplémentaires.

L'ensemble du personnel est soumis à la convention collective applicable aux sociétés d'économies mixtes concessionnaires d'autoroutes (SEMCA). De nombreux accords d'entreprise complètent ce dispositif conventionnel.

ASF a par ailleurs mis en place un plan de préretraites qui permet le départ anticipé des non-cadres à compter de mars 2002. En contrepartie, l'entreprise s'est engagée à procéder à des embauches compensatrices sous forme de contrats à durée indéterminée.

## Sécurité et conditions de travail

Le Groupe s'est efforcé de renforcer la sensibilisation de ses équipes à leur propre sécurité. ESCOTA a ainsi lancé un programme de formation, et un livret de certification a été mis en place pour le personnel intervenant sur le tracé, permettant, à travers un système de parrainage, de renforcer la culture sécuritaire de chacun à l'instar du contrôleur opérationnel de sécurité existant à ASF. Un cadre Sécurité a également été recruté. Sa mission est plus particulièrement orientée sur la sécurité des femmes et des hommes dans leur environnement quotidien.

La rédaction du document unique, relatif à l'évaluation des risques pour la santé et la sécurité des salariés, a été l'occasion d'établir un état des lieux précis de toutes les situations potentiellement dangereuses. Ce document constitue un outil privilégié de travail pour améliorer encore la sécurité de tous.

Un effort important a été fait pour la sécurité du personnel intervenant sur le tracé. (voir p. 44)



# Ressources Humaines

Le premier accord de Groupe ayant pour objet un Plan partenarial d'épargne salariale volontaire Groupe a été signé.

De nouvelles négociations ont aussi été engagées au niveau du Groupe en vue de la signature d'un accord d'intéressement et d'un accord de participation effectifs à compter de l'exercice 2003 pour l'ensemble des sociétés du Groupe.



Remise des trophées de l'innovation

Enfin, 2002 a également marqué le démarrage d'une nouvelle politique de gestion de carrière : les postes à pourvoir sont désormais proposés et gérés en transversal, au niveau du Groupe.

## Une organisation plus souple au péage

La souplesse est indispensable au bon fonctionnement en particulier du péage, qui est soumis aux variations quotidiennes, hebdomadaires et saisonnières du trafic.

De même, le développement de la polyvalence est encouragé pour permettre de faire face à différentes situations et à des métiers en pleine évolution.

Conformément aux engagements pris, la politique d'automatisation s'est poursuivie, sans licenciements ni mutations forcées.

## Formation

ASF a poursuivi en 2002 sa politique en matière de formation : les dépenses dans ce domaine ont représenté 3,64 % de la masse salariale. Chaque année, un total de quelques 100 000 heures de formation est ainsi dispensé (séminaires de formation personnelle, FAO,...)

Cette politique qui répond aux attentes de la clientèle donne une plus grande souplesse à l'organisation du péage, améliore la productivité et les conditions de travail. Elle a donc été maintenue et sera poursuivie selon les axes prévus dans la phase 4 présentée au CCE d'ASF, le 24 janvier 2003.

## Concours de l'innovation ASF : des idées qui font gagner !

L'innovation chez ASF, c'est une tradition ! Depuis longtemps, dans les districts, les agents inventent des procédés et des dispositifs qui améliorent leurs conditions de travail, renforcent la sécurité et optimisent les services aux clients. Mais ces innovations restent en général sur le lieu de création : ce nouveau Concours de l'innovation ASF permet de faire circuler les idées et de valoriser les meilleures d'entre elles ... ainsi que leur créateurs. L'édition 2002 a permis de réunir 93 dossiers : les innovations concernaient tous les domaines d'activité (péage, viabilité, structure,...).

5 innovations ont été primées : le premier Prix (support de mise en place de tri-flashes sur panneaux de signalisation triangulaires) s'inscrit dans la logique du renforcement de la sécurité des équipes lors des interventions sur autoroute.

Mais toutes les idées trouvent leur place dans la base intranet " innovation " lancée en avril 2002. Ainsi, elles continuent de vivre ... et profitent à toute l'entreprise.



# Le gouvernement d'entreprise

Le conseil d'administration de la société compte actuellement 13 membres, dont 4 administrateurs représentant l'État.

Conformément aux dispositions des statuts de la société, relatives au conseil d'administration, il est prévu qu'à l'issue de la prochaine Assemblée Générale du 29 avril 2003, le conseil d'administration sera composé de 16 membres :

- un administrateur supplémentaire représentant l'État ;
- 2 administrateurs élus parmi les salariés membres du conseil de surveillance des FCPE détenant des actions de la société.

Parmi les 13 membres actuels du conseil d'administration, 5 sont des administrateurs indépendants, c'est-à-dire qu'ils n'entretiennent aucune relation avec le groupe ASF, de quelque nature que ce soit, qui puisse compromettre l'exercice de leur liberté de jugement.

Ces 5 administrateurs sont MM. Davy de Virville, Du Mesnil, Gourgeon, Maurel et Payen.

Conformément aux dispositions de la loi sur les nouvelles régulations économiques du 15 mai 2001, le conseil d'administration, réuni le 13 mars 2002, a opté pour la dissolution des fonctions de président du

conseil d'administration et de directeur général.

Le conseil délibère sur toutes les questions de la vie du Groupe et en particulier sur les décisions stratégiques. Il se réunit au moins 4 fois dans l'année.

Il existe 3 comités spécialisés au sein du conseil, qui exercent leur action sous sa responsabilité : le comité d'audit, le comité des rémunérations et le comité de la stratégie et des engagements.

## Comité exécutif



B. Val  
Président



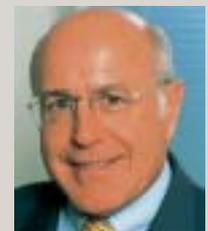
J. Tavernier  
Dir. Général



P-E. Daussy  
Dir. Général délégué



A. Renoir  
Dir. Général délégué



A. Robillard  
Dir. Général délégué



Y. Charron  
Dir. Ressources Humaines



B. Gardelle  
Dir. Communication



J-J. Bancel  
Dir. Relations Investisseurs

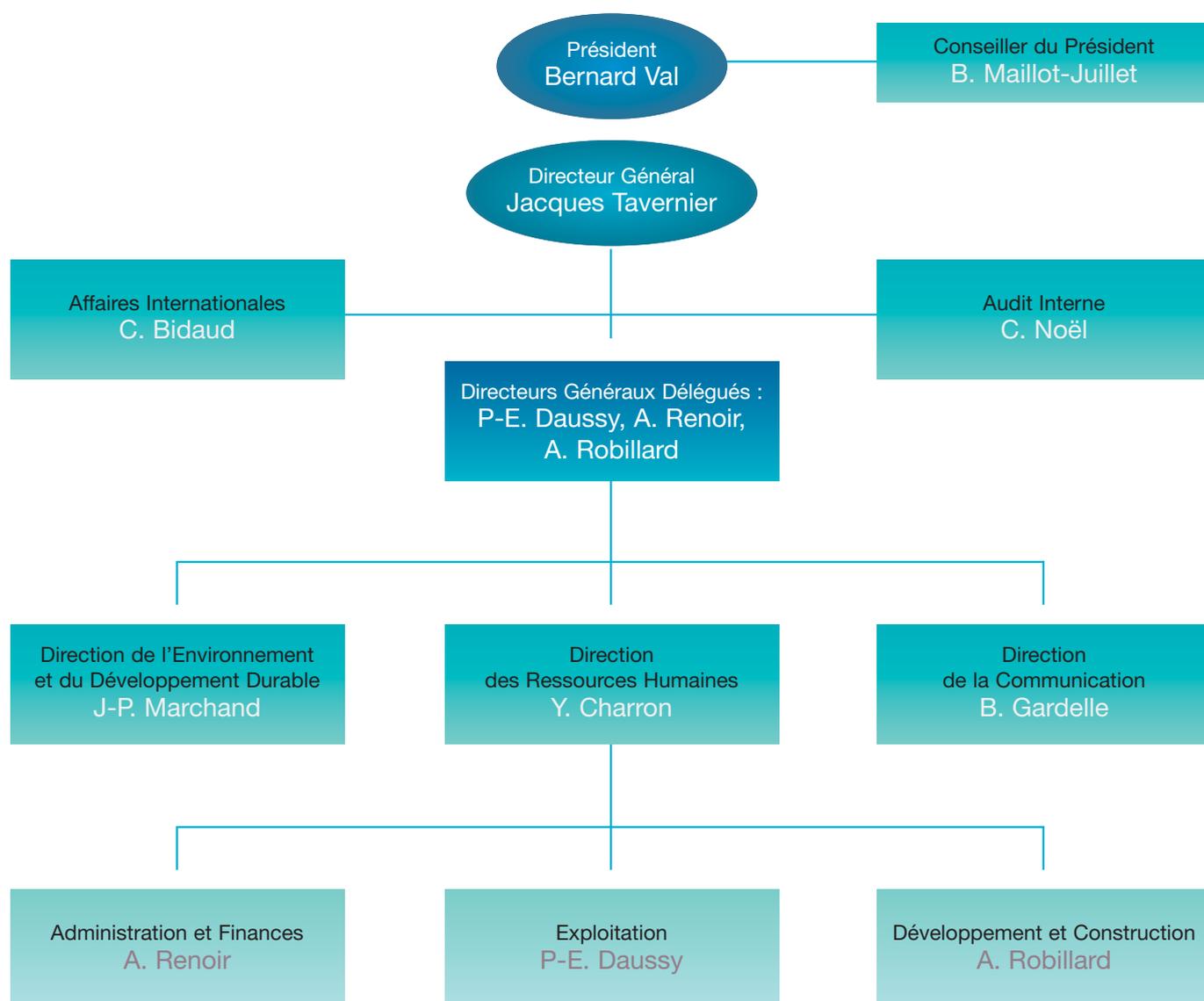


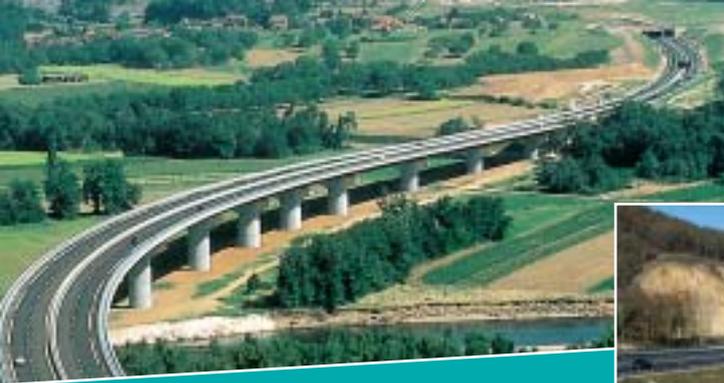
M. Amilhat  
Président ESCOTA



J-M. Denizon  
Dir. Général ESCOTA

## Organigramme d'ASF au 31 décembre 2002





# Contribuer à l'aménagement du territoire et réduire le temps de transport

Depuis sa création, ASF n'a jamais interrompu sa dynamique de construction, et ses équipes sont à la pointe du progrès en la matière. À toutes les étapes, elles maîtrisent : qualité, coûts et respect des délais annoncés. En 2002, 136 km d'autoroutes ont été mis en service, correspondant à un investissement de 540 millions d'euros (hors taxes).

## **A87 : l'autoroute qui relie directement la Vendée à Paris en prenant le relais de l'A11**

■ 55 km, c'est la longueur de la nouvelle section mise en service le 22 janvier 2002 entre **Angers et Cholet-Sud**. Désormais, les automobilistes peuvent mettre 35 minutes (au lieu d'1h30 par la RN 160) pour parcourir les 68 km séparant le centre-ville d'Angers du sud de Cholet, deuxième bassin d'emplois des Pays de la Loire.

Construite en un peu plus de cinq ans et représentant un investissement de près de 350 millions d'euros, cette section ouvre de nouvelles perspectives économiques pour les villes de la région. Pas moins de 5 échangeurs desservent désormais le Maine-et-Loire.

■ Avant les grands départs en vacances de l'été 2003, les 38 km de

la section **Cholet Sud/Les Essarts** qui complète le parcours autoroutier entre Paris et l'Atlantique via le Mans, seront mis en service. Cette section permettra également de faire la jonction avec l'A11 (Le Mans-Angers) et l'A83 (Nantes/Niort) qui rejoint l'A10 vers Bordeaux. Des travaux d'élargissement sur l'A83 ont été effectués à proximité du **nœud autoroutier A87/A83**.

■ Les travaux sont en cours sur la dernière section **jusqu'à la Roche-sur-Yon** (18 km). Celle-ci sera achevée au printemps 2005.

■ Au nord d'Angers, ASF s'est vue attribuer par décret du 1<sup>er</sup> mars 2002, la concession de la section, entre **Sorges et Murs-Erigné** (8 km) de l'actuelle RN 260 à 2x2 voies. Les études d'avant-projet sommaire à 2x3 voies et de mise aux normes autoroutières sont en cours.

La déclaration d'utilité publique est attendue courant 2005.

## **A89 : Bordeaux se rapproche de Clermont-Ferrand : près de la moitié de la grande transversale Ouest – Est est en service A89 EST**

■ Les 43 km de la nouvelle section **Tulle-Est/Ussel-Ouest**, mise en service le 22 février 2002, s'ajoutent aux 40 km reliant Ussel au Sancy et rapprochent Brive-la-Gaillarde de Clermont-Ferrand. Grâce à ce nouveau tronçon, Tulle n'est plus qu'à 1/2 heure d'Ussel. Le désenclavement de la Corrèze s'accélère : situé à l'**intersection des autoroutes A20 et A89**, ce département deviendra un carrefour européen et profitera pleinement des échanges économiques et touristiques. L'ouverture de l'espace thématique

## territoire, faciliter les relations,

de la Corrèze sur l'aire éponyme est programmée pour le printemps 2003.

■ Pour pallier les difficultés techniques rencontrées au niveau des Saulières, l'A89 a été raccordée à l'A20 au nord de Brive, grâce à un barreau de 5 km entre l'A20, à St-Pardoux-l'Ortigier et Saint-Germain-les-Vergnes. Le barreau, réalisé par le département avec un financement ASF, sera ouvert le 21 février 2003 en même temps que la section Tulle-Est/Saint-Germain-les-Vergnes, longue de 21 km.

■ Sur les 52 km restants pour atteindre Clermont-Ferrand, entre St-Julien Sancy et Combronde, ASF a obtenu en 2002 l'accord pour les prises de possession anticipées dans toutes les communes ainsi que les autorisations administratives nécessaires au déclenchement des travaux. Les travaux préliminaires de terrassement et la construction du viaduc de la Sioule sont engagés. La mise en service reste prévue pour fin 2005-début 2006.

### A89 OUEST

■ Les travaux se poursuivent sur les 35 km qui rejoindront Mussidan à

Périgueux. La mise en service est prévue début 2005.

Toute l'expertise des équipes ASF est sollicitée pour cette section qui traverse une zone particulièrement complexe sur le plan géotechnique : franchissement en surplomb de deux falaises calcaires, passage sur des carrières souterraines.

Parallèlement, la mise aux normes autoroutières de la RN89 se poursuit au droit du contournement de Périgueux.

■ Les 32 km de la section Périgueux-Est/Thenon seront achevés début 2004.

Les terrassements et la mise en œuvre de la couche de forme se



sont terminés en juin 2002. La mise en œuvre des chaussées et la construction de la barrière pleine voie de Thenon ont commencé en juillet 2002. Le tablier sud du viaduc du Douime (290 m de long) est achevé : la livraison de l'ouvrage est prévue pour mai 2003.

### Point Environnement sur la section Angers/Cholet-A87

Pour tenir compte de la diversité des sites rencontrés, ASF a conduit une étude paysagère très fine. Résultats : des projets architecturaux dotés d'une forte identité ; deux ouvrages d'art remarquables, aux charpentes turquoise et aux corniches vert foncé (viaducs du Layon et de l'Hyrôme) de nombreux aménagements spécifiques pour la protection des eaux, de la faune et de la flore, la plantation de 245 000 végétaux. Le tracé a été optimisé pour limiter les nuisances aux riverains : cependant, des protections acoustiques ont été mises en place, dont 4 300 m de merlons anti-bruit et un écran d'une quarantaine de mètres de long près d'Angers.



A89. Section Périgueux-Ouest/Périgueux-Est : Passage du col du Rolet

■ Concernant la section **Thenon/Brive-Nord**, suite à la décision du Conseil d'État du 3 juillet 2002 ordonnant la suspension des travaux dans le secteur de Guillaumaux, et au jugement du tribunal administratif de Bordeaux en date du 28 novembre 2002 annulant la décision de l'État sur les caractéristiques du projet dans ce secteur, l'État a relancé une nouvelle procédure de déclaration d'utilité publique (DUP) partielle en privilégiant une solution à l'air libre. Le cahier des charges de la société prévoit la mise en service d'une section 5 ans après la DUP. Ce délai pourrait être raccourci à 34 mois si le projet retenu par l'État ne comporte pas de tunnel.

Afin de ne pas pénaliser les communes traversées par la RN89, ASF a proposé la réalisation de la sous-section fonctionnelle **Terrasson/Brive-Nord** (8 km) dans un calendrier proche de celui initialement prévu pour les 29 km de la section complète Thenon/Brive-Nord. La mise en service de cette sous-section est toutefois subordonnée à la réalisation d'un barreau de raccordement entre l'A89 et la RN89 à la hauteur de l'échangeur de Terrasson. La DUP de ce raccordement vient

d'être prononcée (4 mars 2003). Les travaux correspondants seront engagés sitôt obtenus l'ordre du Ministère de l'Équipement et l'arrêté d'autorisation au titre de la loi sur l'eau.

### A20 : une nouvelle continuité autoroutière de Paris à Barcelone d'ici l'été 2003

■ Sur les 130 km de l'A20 concédée à ASF, seule la section **Cahors-Sud/Cahors-Nord**, soit **23 km**, reste à finaliser. En 2002, ASF a achevé les travaux de terrassement et poursuivi la construction de 23 ouvrages d'art courants et de 3 ouvrages d'art non courants : les tranchées couvertes de La Garenne et de Constans, et le

viaduc du Lot. Le bon déroulement des travaux permet d'envisager l'ouverture, pour l'été 2003, soit deux ans et demi après le lancement des premiers travaux sur cette section.

■ Rappelons que l'A20 a remporté le **Ruban d'Or pour la section Cahors-Nord/Souillac** et le **Prix spécial du Jury** (décerné pour la première fois) pour la qualité de son intégration dans le paysage, le respect de l'environnement et la pureté architecturale de ses ouvrages d'art.

### A66 : le trait d'union de l'axe Paris/Toulouse/tunnel de Puymorens

■ Mis en service le 27 février 2002, les **39 km de la section Toulouse/Pamiers** donnent un accès direct aux Pyrénées-Orientales et à Andorre. Connectée sur la métropole toulousaine et sur l'A61

### Point Environnement sur la section Toulouse / Pamiers - A66 :

Outre son exécution rigoureuse en termes de coût et de délai, certaines de ses réalisations sont exemplaires : le franchissement du Canal du Midi, classé au patrimoine mondial de l'Unesco, le tracé qui valorise les douces courbes du Lauragais, la vallée de l'Aïse et la plaine de Pamiers. Les 40 % de linéaire de l'A66 qui traversent des zones inondables ont fait l'objet d'études hydrauliques détaillées, et les ouvrages sous l'autoroute ont été dimensionnés pour la crue centennale sans perturber l'équilibre hydraulique initial.



## Extension du Réseau

(Toulouse/Narbonne), l'Ariège se désenclave. De nouvelles opportunités de développement touristique et économique s'ouvrent sur les bassins d'emplois de Pamiers, Foix, Tarascon... Les échanges transpyrénéens avec la Catalogne espagnole via le tunnel de Puymorens sont facilités. Et au-delà, ce sont les liaisons européennes qui se trouvent renforcées, en particulier l'axe E9 qui relie l'Europe du Nord à la péninsule Ibérique.



### **A645 : La bretelle du val d'Aran, en prise directe avec l'A64 entre Toulouse et Biarritz**

■ Cette section de 5 km s'inscrit dans le programme d'aménagement en direction de l'Espagne. Raccordée à l'A64, elle facilite l'accès aux stations de montagne dans cette partie des Pyrénées.

En 2002, la priorité a été donnée au lancement des travaux des ouvrages d'art, dont celui de franchissement de la Garonne (93 m), de l'ou-

vrage de décharge (90 m) et de la voie ferrée Toulouse-Bayonne.

Parallèlement, les terrassements ont débuté aux deux extrémités du chantier dans la partie nord de la RN117, à la Garonne et au sud, le long de la RD8b. La mise en service reste programmée pour l'été 2004.

### **Le raccordement de Béziers entre l'A9 et l'A75**

■ Concédié à ASF le 1<sup>er</sup> mars 2002, ce raccordement de 5 km permet la jonction directe entre l'A9 (Orange/Le Perthus), le long de la Méditerranée, et l'A75 qui remonte vers le nord via Clermont-Ferrand jusqu'à Paris (A71).

L'année 2002 a été essentiellement consacrée aux études topographiques, hydrauliques et géotechniques. Le lancement des travaux est prévu pour l'automne 2003 pour une mise en service fin 2005.

**Au 1<sup>er</sup> mars 2003, 202 km de nouvelles sections réparties sur 4 liaisons (A20, A87, A89 et A645) sont en travaux.**

### **Le dédoublement de l'autoroute A9 pour décongestionner la circulation dans et autour de Montpellier**

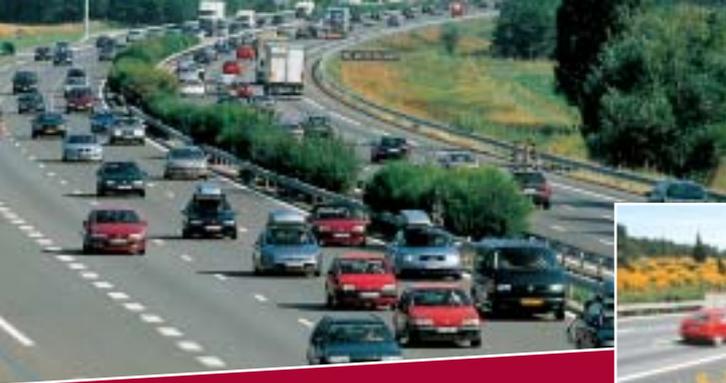
■ ASF a été désignée, par décret du Conseil d'État du 1<sup>er</sup> mars 2002, concessionnaire de cette nouvelle section autoroutière dont la déclaration d'utilité publique n'a pas encore été prononcée.

Ces 19 km d'autoroute à 2x3 voies entre l'est de Vendargues et l'ouest de Saint-Jean-de-Védas vont permettre d'améliorer la gestion des trafics autoroutiers autour de la métropole et de renforcer les réseaux de déplacement de l'agglomération, en cohérence avec le projet de contournement ferroviaire à grande vitesse de Montpellier.

### **Nouvelles concessions : près de 66 km qui vont contribuer à améliorer la fluidité du trafic**

En 2002, ASF a intégré la concession de quatre opérations dans la zone géographique historique du Groupe, dont la concession totale est ainsi portée à 3 112 km :

- le dédoublement de l'autoroute A9 au droit de Montpellier ;
- le contournement Est de Béziers (A75) ;
- le doublement des Ponts de Cé entre Sorges et Murs Erigné (A87) ;
- le raccordement A64/A63 par le RD1 aménagé.



# Rendre la circulation toujours

Pour faire face à l'accroissement du trafic, tout en améliorant encore les conditions de circulation et de sécurité sur son réseau, ASF a poursuivi en 2002 son programme d'aménagement et d'entretien sur le réseau en service.

Le Groupe a également continué de développer de nouveaux outils pour délivrer, en temps réel, la meilleure information sur l'état de la circulation sur l'ensemble de son réseau.



Extension de la gare de péage de la Négresse - A63

## Elargir l'autoroute pour désengorger les zones les plus fréquentées

■ Depuis 1998, ASF et ESCOTA ont ainsi élargi respectivement 68 km et 38 km d'autoroutes en service.

■ En 2002, ASF a mis en service une troisième voie, entre Leucate et Perpignan (A9) dans le sens Espagne-France, et entrepris des travaux d'élargissement sur l'A62, entre St-Jory et Montauban.

## Les travaux d'élargissement sont en cours ou programmés sur :

■ A61, entre Toulouse et Villefranche, où les travaux ont commencé en septembre 2002 pour une mise en service en juin 2004 ;

■ A63, entre Bariatou et Ondres, de la frontière espagnole au nord de Biarritz.

## Les études d'élargissement se poursuivent sur les sections dont l'élargissement est inéluctable dans les dix ans.

C'est notamment le cas sur :

■ A61 entre Villefranche et Narbonne ;

■ A68 et A62 entre La Brède et Langon ;

■ A8 entre Saint-Laurent-du-Var et Nice/Saint-Augustin ;

■ A9 entre Perpignan et la frontière espagnole.

## Engager une réflexion sur les conditions d'exploitation dans la vallée du Rhône

■ Pour anticiper la saturation des axes A7/A9, diverses réflexions sont engagées prenant en compte les possibilités des différents modes de transport. Dans cet esprit, une étude d'envergure a été réalisée fin 2001, en collaboration avec les services de l'Équipement, pour

**En 2002...** Les investissements complémentaires sur autoroutes en service (ICAS) se sont élevés à 132,8 millions d'euros HT alors que les chantiers appelés « grosses réparations », grâce à une optimisation de la gestion des travaux, ont reculé de 5,3 % pour atteindre 76,9 millions d'euros.

## plus fluide

améliorer la connaissance des trajets et des pratiques des transporteurs routiers. Cette étude, achevée en juin 2002, servira de support au grand débat public que l'État envisage d'organiser au plus tard en 2004. ASF a apporté sa contribution aux réflexions par des études préliminaires d'aménagement de capacité des autoroutes A7 et A9.

### Construire de nouveaux échangeurs pour mieux desservir les régions

La plupart de ces échangeurs sont équipés de gares de péage automatisées et pilotées à distance. Ils s'inscrivent dans le cadre des orientations prises par ASF pour réduire les coûts de transaction sur les gares de péage, en particulier celles à trafic modéré.

■ **A72** : mis en service le 20 mars 2002, cet échangeur offre aux habitants des communes de Lezoux un accès facilité et plus sûr à Clermont-Ferrand.

■ **A10** : au droit de la commune de Vouillé, les travaux débuteront à la fin du 1<sup>er</sup> trimestre 2003 en vue d'une mise en service au 1<sup>er</sup> semestre 2004.

■ **A61** : à Montgiscard au sud de Toulouse. Les travaux débuteront fin 2003 en vue d'une mise en service début 2005.

■ **A8** : au niveau de Biot.

■ **A50** : au niveau d'Ollioules.

■ **A500** : à Laghet, où la construction du nouveau diffuseur complètera les accès à Monaco.

### Agrandir les gares de péage pour faire face à l'augmentation du trafic et en faciliter l'écoulement

■ **A7** : Avignon-Nord ; les études de l'extension de la gare et le réaménagement du bâtiment sont en cours, les travaux débuteront en 2003 pour une mise en service à l'automne 2004.

■ **A8** : sept gares de péage vont bénéficier d'une extension de un à trois couloirs de péage. Les projets sont à l'étude.

■ **A9** : l'avant-projet de l'extension de la gare d'Agde a été approuvé. Les travaux débuteront à l'automne 2003 pour s'achever mi-2004.

■ **A63** : cinq nouveaux couloirs dans le sens France-Espagne et quatre nouveaux couloirs dans le sens Espagne-France ont été mis



PC trafic du district de Toulouse

en service fin juin 2002 à la gare de péage de Biarritz-La Négresse. L'achèvement complet est prévu au 1<sup>er</sup> trimestre 2003.

Les études générales sont en cours pour l'agrandissement de la gare en barrière de Biriattou. L'objectif de démarrage des travaux est prévu pour l'automne 2003.

Le démarrage des travaux pour le déplacement et la reconstruction de la gare de St-Jean-de-Luz est fixé pour 2005.

■ **A64** : les travaux de reconfiguration de la gare de péage d'Orthez ont démarré en novembre 2002. L'objectif de mise en service est fixé à l'automne 2003

■ **A68** : l'avant-projet de l'extension de la barrière de Toulouse-Est a été approuvé le 5 juillet 2002, pour un démarrage des travaux au 1<sup>er</sup> semestre 2003, avec achèvement début 2004.

### **Améliorer la signalisation au péage pour permettre aux clients de choisir plus facilement le bon couloir de péage**

« Réservé », « CB », « Liber'T »... Au fil du temps, des évolutions techniques et des offres commer-

ciales, la signalisation aux abords des barrières de péage s'est complexifiée. Le Groupe a donc souhaité améliorer la lisibilité des indications afin de faciliter le choix du bon couloir, permettre aux clients de mieux identifier les voies à paiement par

carte et, en particulier, permettre à ses abonnés d'identifier d'un seul coup d'œil les voies réservées au télépéage. Une étude de renforcement de la signalisation télépéage a été lancée en 2002 pour mise en œuvre en 2003.

## Améliorer la fluidité du trafic, c'est aussi informer les clients, en temps réel, des conditions de circulation sur le réseau

### **Pour faire face aux contraintes d'exploitation de plus en plus exigeantes, le groupe ASF continue de faire évoluer son infrastructure de télécommunications et d'informatique**

Des événements tels que des chutes de neige ou un accident prouvent que la remontée des informations vers les centres de Contrôle de Vedène, pour ASF, et de Mandelieu pour ESCOTA, puis la rapidité de leur diffusion sont primordiales, pour la sécurité de tous. C'est dans cette logique qu'ASF, cette année encore, a continué d'investir pour :

#### ■ Aménager la capacité de notre réseau de fibres optiques.

Ces fibres optiques, qui appartiennent à 100 % au groupe ASF, assurent toutes les liaisons téléphoniques et informatiques, la vidéo et la connexion de tous les équipements de terrain mis à la disposition des

exploitants, qui suivent le trafic au niveau de chaque district (soit environ 80 km), notamment.

#### ■ Densifier nos équipements de gestion de la route.

Depuis juin 2000, ASF étoffe son réseau de nouveaux panneaux à messages variables (PMV). En 2002, près de 30 PMV ont été installés sur les réseaux ASF-ESCOTA, portant le maillage du réseau à près de 230 PMV en gares de péage et le long du réseau. En outre, sur le réseau ESCOTA, 15 caméras vidéo, 3 caméras DAI (détecteur automatique d'incidents) et 14 panneaux d'alerte ont été déployés.



#### ■ Moderniser le Centre de Contrôle trafic de Vedène.

Le centre de contrôle du trafic de Vedène a été doté d'un nouveau mur d'images. Cet équipement de nouvelle génération permet de présenter aux opérateurs trafic encore plus d'informations en temps

**L'information « temps de parcours » est maintenant disponible sur plus de 1 000 km du réseau ; aux installations existantes sont venus s'ajouter, en 2002, l'autoroute A61, l'agglomération toulousaine et le tronçon ASF exploité sur l'A8.**



# Fluidité du Trafic

réel. Il offre une vision globale du réseau ASF et affiche simultanément les temps de parcours, les conditions de météo, les images des caméras de surveillance du réseau et les bulletins d'information trafic de Radio Trafic.

**La plate-forme Web Trafic, lancée par le groupe ASF en 2000, s'est enrichie des données sur les autoroutes des sociétés SAPRR et SAPN, en 2001, et AREA et SANEF en 2002**

Cette fédération de sociétés autour de la plate-forme du groupe ASF a permis la création d'un GIE baptisé Autoroute-traffic qui commercialise les données relatives à l'information trafic et en prise directe avec le réseau : conditions de circulation, événements, bouchons, chantiers, indicateurs de fluidité, temps de parcours, prévisions heure par heure, à court, moyen et long terme,...

■ Au cours des deux mois d'été 2002, le site [www.asf.fr](http://www.asf.fr) a enregistré 410 000 connexions (contre respec-



tivement 320 000 et 120 000 sur les mêmes périodes en 2001 et 2000).

■ En juin 2002, ASF a mis en place, en partenariat avec SFR, un service d'information trafic sur les téléphones mobiles via WAP. Un service similaire a été lancé, en octobre 2002, avec Bouygues Telecom.

■ Enfin, en juillet 2002, ASF a signé un contrat de commercialisation de ses données trafic avec l'opérateur Médiamobile (filiale de TDF).



**Pour prévenir les phénomènes hivernaux, le Groupe améliore ses dispositifs d'intervention. Dans cette perspective, Escota participe, aux côtés de la Préfecture de zone, à la refonte du Plan Neige Arc Méditerranéen avec un objectif de mise en place au printemps 2003.**

## ASF récompensée

ASF a reçu deux Awards de l'IBTTA (International Bridge, Tunnel and Turnpike Association), pour la mise en ligne sur Internet de ses prévisions trafic, soulignant par là même la capacité d'ASF à produire une information fiable et de manière continue pour le grand public, et ce, depuis maintenant 3 ans.

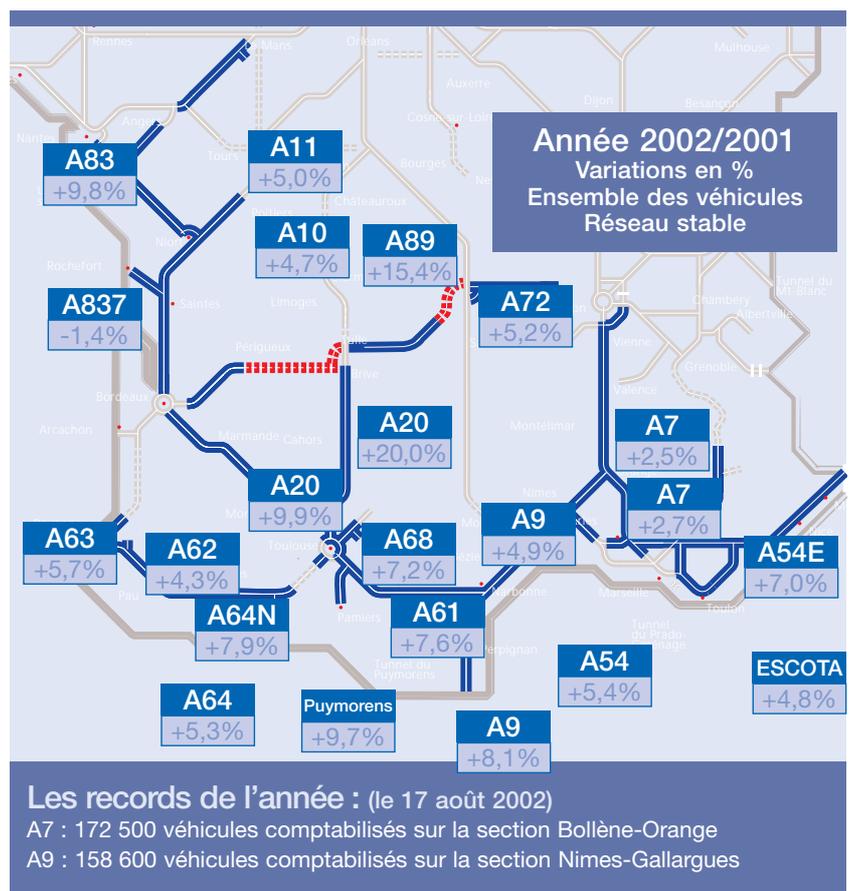


# Optimiser les transactions au

En 2002, le trafic a enregistré une progression de 4,7 % à réseau stable. Cette augmentation naturelle et continue de la circulation sur le réseau implique de prendre des mesures adaptées, à la fois pour continuer d'optimiser la sécurité et la fluidité attendues par nos clients et pour atteindre les meilleurs niveaux de rentabilité.

## Une augmentation continue du trafic

En 2002, 30 milliards de kilomètres ont été parcourus (contre 28,2 milliards en 2001) sur le réseau du groupe ASF, soit une hausse de 6,4 % qui prend en compte le trafic supplémentaire résultant des mises en service de liaisons nouvelles. Sur réseau comparable, la croissance du trafic en 2002 exprimée en kilomètres parcourus, a été de : 4,7 % pour l'ensemble des catégories de véhicules, 5 % pour les véhicules légers, 2,8 % pour les poids lourds. La part des poids lourds dans le trafic total, en 2002, a représenté 14,8 % du trafic total exprimé en véhicules kilomètres. Quelque 546 millions de transactions aux péages ont été enregistrées.



## péage

**Les recettes de péage ont représenté 97,6 % du CA du groupe ASF**

En 2002, les recettes de péage se sont élevées à 2 053,5 millions d'euros HT, soit une augmentation de 9,1 % par rapport à 2001. La part des poids lourds représente 29,2 %.

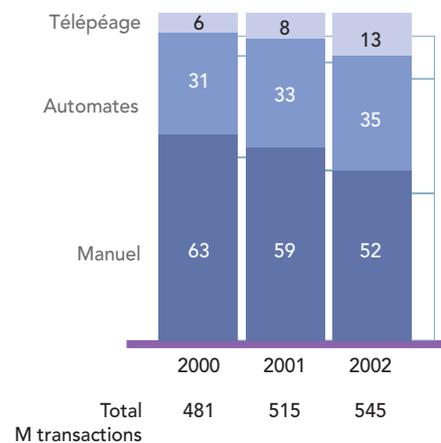
Conformément aux dispositions tarifaires du contrat d'entreprise, ASF a procédé à une augmentation de : + 2,036 pour les véhicules classe 1 (véhicules légers), 2 (caravanes

et 5 (deux roues) ; et de + 3,90 % pour la classe 3 (petits utilitaires) et 4 (poids lourds, autocars).

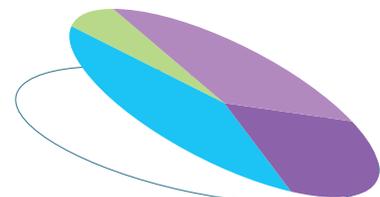
### **Le passage à l'euro fait évoluer les habitudes de paiement**

Le changement de monnaie a accéléré la mutation des moyens de paiements en 2002 : 71,5 % des transactions ont été effectués par paiement monétique. Les recettes payées en espèces, chèques, ... fléchissent encore et ne représentent plus que 28,5 % des encaissements.

**Répartition des transactions par mode de collecte**



**Répartition des transactions payantes par regroupement de type de paiement**



- Espèces, chèques et autres 28,5 %
- Cartes autoroutières dont télépéage 27,3 %
- Cartes bancaires 34,4 %
- Cartes accréditatives 9,7 %





### **Le péage automatique progresse : il absorbe plus facilement les flux croissants de trafic**

Pour optimiser les coûts de transaction du péage et ménager le maximum de souplesse en fonction des variations des flux de trafic, ASF poursuit la politique d'automatisation de la perception du péage, notamment sur ses liaisons nouvelles.

Appliquée depuis 1999, la politique d'Automatisation des gares en exploitation manuelle s'est poursuivie en 2002 pour entrer dans sa 3<sup>ème</sup> phase : 38 équipements ont été installés et 7 autres sont prévus début 2003. La phase 4 a été préparée cette année : 140 équipements seront installés dans les trois prochaines années.

### **Quelques minutes pour traverser Marseille avec Liber-t**

Suite à l'accord conclu entre ASF et la Société Marseillaise du Tunnel Prado-Carénage (SMTPC), les détenteurs du badge Liber-t peuvent emprunter ce tunnel qui permet de traverser Marseille en évitant les embouteillages du centre-ville. Les badges ASF sont acceptés et commercialisés par le réseau SMTPC. Echange de bons procédés au bénéfice des clients : début 2003, le « Tunnel pass + » de SMTPC sera à son tour accepté sur les voies Liber-t du réseau ASF.

### **Le télépéage... Parce que payer sans baisser sa vitre est un vrai confort pour le client**

Facilité, modernité, simplicité : le télépéage répond à l'attente de nos clients qui circulent sur l'ensemble du réseau autoroutier français à péage. Ces derniers peuvent emprunter toutes les autoroutes françaises sans tickets de transit. Ils reçoivent ensuite un relevé détaillé des trajets effectués et bénéficient d'une facturation unique par prélèvement, une fois par mois.

### **Parce que tous nos clients n'ont pas les mêmes besoins...**

En 2002, pour fidéliser sa clientèle, ASF a étoffé son offre et amélioré la lisibilité de sa gamme d'abonnements télépéage qui font désormais tous partie de la même plateforme commerciale, optimisant d'autant la gestion en interne.





■ **Liber-t Primo** : ouvert à tous, il permet de bénéficier de tous les avantages de la technologie télépéage.

■ **Liber-t Préférence** : destiné aux particuliers, cet abonnement se décline en « Préférence 50 » (1 trajet gratuit tous les 6, sur des trajets de 50 km maximum référencés par ASF), et « Préférence 100 » (pour les trajets de moins de 100 km, 11 trajets payés, le 12<sup>e</sup> étant offert). En partenariat avec des collectivités, Liber-t peut encore offrir des trajets gratuits en complément de ceux contenus dans l'offre ASF.

■ **Liber-t Entreprises** : des barèmes dégressifs sont proposés en fonction du nombre de badges souscrits, des facturations à la carte, la souplesse de gestion est facilitée.

■ **Liber-t Océan** : développé sur la côte basque, il remplace les titres hebdomadaires et les cartes de réduction en proposant aux véhicules légers une réduction immédiate de 30 % sur tous les trajets de l'A63.

## Les clients plébiscitent les formules d'abonnement proposées par le Groupe

Fin décembre 2002, ASF comptait près de 105.000 abonnés télépéage détenteurs de quelque 140.000 télébadges. Au niveau national, les 700.000 télébadges en circulation ont généré plus de 2.000.000 transactions par semaine sur le réseau autoroutier dont 1/4 sur le seul réseau ASF.

En 2002, Hélotis a gagné près de 20.000 nouveaux abonnés. Avec près de 110.000 abonnés au 31 décembre 2002, toutes formules d'abonnement confondues, la clientèle abonnée d'ESCOTA est en augmentation de 16 % par rapport au 31 décembre 2001.

■ **ZAP** : cette formule de télépéage est adaptée aux clients effectuant des déplacements en zone urbaine de type domicile/travail. Elle est bâtie en partenariat avec des collectivités locales qui assument conjointement avec ASF la réduction tarifaire pour les abonnés.

L'offre promotionnelle repose alors sur une gradation des réductions en fonction du nombre de trajets effectués.

■ **ESCOTA, pour sa part, commercialise Hélotis**, qui outre les avantages de Liber-t, offre aux automobilistes des réductions de 5 à 25 % sur le réseau ESCOTA.

## Évolution du Trafic 2001/2002 (en km parcourus)



VL : + 6,8 %



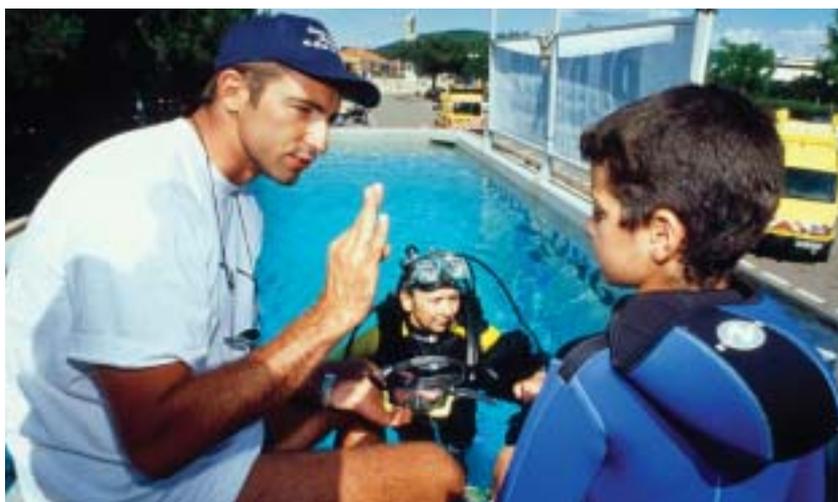
PL : + 4,2 %





# Améliorer le confort sur la route

Le confort est une dimension essentielle et complexe dans notre métier, car il va au-delà de la simple notion de bien-être. C'est proposer des services adaptés à des catégories de clients très différentes qui pourtant empruntent le même parcours et se croisent sur nos aires de services. C'est aussi mettre à la disposition de tous des infrastructures routières de qualité et des moyens d'information rapides et fiables.



Étapes sportives

**Comme chaque été, de juin à septembre, ASF et ESCOTA ont proposé à leurs clients des animations sur les aires de service, qui sont autant d'incitations à la pause**

■ **Contrôle et assistance gonflage**  
7 jours sur 7, de 9 h à 19 h, 16 stations de gonflage ont été mises en place sur les axes les plus fréquentés

du réseau. En partenariat avec la Matmut, le contrôle et l'assistance au gonflage des pneumatiques sont réalisés gratuitement. Près de 130 000 automobilistes ont bénéficié de l'assistance au réajustement de la pression de leurs pneumatiques. Plus de 6 000 anomalies graves ont été relevées et signalées aux automobilistes.

Des opérations spéciales « Faites le

plein d'air », animées par des techniciens Michelin, ont eu lieu ponctuellement sur 4 aires de services du réseau ASF. Ils ont contrôlé 2 058 véhicules et constaté que près de 50 % des véhicules contrôlés roulaient en sous-gonflage dangereux et très dangereux.

## ■ Opérations « Vitesse et ceinture de sécurité »

ASF et la Macif ont développé en 2002 un nouveau partenariat destiné à sensibiliser le grand public sur les thèmes de la vitesse et du port de la ceinture de sécurité. Parmi les outils proposés : la « voiture tonneau » et le « ceinturitest ».

## ■ Étapes sportives

En partenariat avec le Ministère des sports, plus de 30 disciplines sportives réparties sur 17 aires du réseau du Groupe, ont été proposées tout au long de l'été.

## et les aires de service



### ■ Haltes découvertes

Flâner dans un village catalan, se promener au bord du canal du Midi, découvrir l'art roman ou survoler les chemins de Compostelle... Les aires du Groupe recèlent des musées

### ASF récompensée

Les efforts d'ASF pour accueillir ses clients, notamment pendant les grandes migrations d'été ont été salués en 2002 avec la remise du prix « Trophée de l'accueil » dans le cadre de l'opération « Bonjour » réalisée chaque année par le Secrétariat d'Etat au Tourisme.

comme celui de l'Automobiliste, des monuments et des curiosités qui sont autant d'incitations à prolonger et à multiplier les pauses.

### ■ Les Relais Nestlé

65 000 changes et 59 000 repas offerts ! Les 4 Relais Bébé, ouverts tous les jours de 6 h à 22 h sont très appréciés par nos clients qui intègrent cette pause familiale dans le déroulement de leur voyage.

### ■ « Pique-niquez malin » et « Croqu' en route » :

De vraies pauses-repas à prix légers, dans plus de 100 boutiques de stations-services et restaurants du réseau.

### ■ Services d'informations

De mai à septembre, nos hôtesses multilingues accueillent et délivrent toute l'information pratique concernant l'autoroute et les régions



L'aire de Caissargues (A54) accueille le portique de l'ancien théâtre de Nîmes



qu'elle traverse. Sur certaines grandes aires du réseau, elles circulent à vélo pour aller au devant des automobilistes.

#### ■ Radio Trafic et Trafic FM

Au programme : l'état du trafic, la météo, un flash Info tous les quarts d'heure et de la musique. A signaler sur Radio Trafic, les « vendredis



de l'été » : des animations et des reportages en direct des aires.

#### ■ Autoroutel n° 08 92 70 70 01 (n° Azur)

Ce système associe un standard assuré par des hôtesses multilingues présentes toute l'année (9 h - 19 h) à un serveur vocal accessible 7 jours/7 et 24 h /24. En juillet-août Autoroutel a enregistré près de 27 300 appels pour quelque 680

heures de connexion. Le pic de connexion a été atteint sur le serveur le samedi 17 août avec 1 319 appels.

#### Proposer des services adaptés aux poids lourds

Afin de proposer un accueil pertinent à sa clientèle Poids Lourds, ASF souhaite s'engager dans une nouvelle politique d'aménagement des aires spécialisées PL.

Un schéma directeur, relatif à l'A7 et l'A9 entre Lyon et la frontière espagnole, pour l'aménagement des aires à l'horizon 2010 est en cours de validation. Avec l'objectif de créer environ 800 nouvelles places avant 2006 et 600 places supplémentaires entre 2006 et 2010. Dans le même esprit, ESCOTA a terminé les travaux de réaménagement de l'aire de Canaver avec la création d'un espace de stationnement dédié aux PL, et lancé les études pour la création d'une aire PL de grande capacité (200 places) à Vidauban-Nord.

#### Le pont de la Drôme (A7)

Construit au début des années 60, cet ouvrage a présenté des risques qui ont conduit à sa démolition et à sa reconstruction. Un pont provisoire a été construit préalablement pour pouvoir basculer un sens de circulation. Le nouveau tablier, dans le sens Lyon/Marseille, a été ouvert à la circulation en septembre 2002. Les travaux de démolition du second tablier ont commencé dans la foulée. La mise en service définitive est prévue au premier semestre 2003.



## Confort et Aires de Service



### Entretien des chaussées pour faire de l'autoroute un ruban adhérent et confortable

L'augmentation du trafic accélère l'usure normale des chaussées. Lors des travaux de réfection de la couche de roulement, les équipes du Groupe s'attachent à choisir les revêtements les plus adaptés en fonction de la densité du trafic, du climat... : revêtement à base de résine à haut niveau d'adhérence, enrobés drainants évitant les projections d'eau derrière les véhicules par temps de pluie.

Afin de minimiser la gêne occasionnée par les travaux, ASF dispose d'un système informatique de planification et de gestion des chantiers. En 2002, près de 300 km ont été traités sur l'ensemble du réseau ASF. Généralement réalisés par tranches successives de 4 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.

### Auscouter régulièrement les ouvrages d'art pour anticiper les réparations

ASF s'est doté d'un système d'information géographique puissant, baptisé SIGAL, qui permet une bonne connaissance de l'état du patrimoine afin d'en assurer une gestion optimale. Ce système, qui permet également de communiquer avec d'autres bases de données concernant les ouvrages d'art, les chaussées ou les équipements d'exploitation optimise la programmation des opérations de maintenance.

### Etendre la zone de couverture de Radio Trafic pour informer tous les clients, où qu'ils soient sur le réseau

En 2002, Radio Trafic s'est lancé à la conquête du Centre de la France. Cette extension correspond au lancement de la 3<sup>ème</sup> tranche : les nouvelles zones d'écoute représenteront environ 950 km supplémentaires. Ils viendront s'ajouter aux 1600 km actuellement couverts (zone Est et Ouest). Leurs mises en service s'échelonnent de fin 2002 à 2004.

La diffusion de Radio Trafic est maintenant principalement, et bientôt totalement, assurée par le satellite Sesat (groupe Eutelsat).





# La sécurité routière : la priorité

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. Pourtant, en 2002, le nombre d'accidents graves a augmenté chez nos clients et au sein de nos équipes. ASF a donc d'ores et déjà pris un certain nombre de décisions en matière d'infrastructures, d'équipement, de formation et de communication afin de faire de 2003 l'année de la sécurité.

## En 2002, le nombre d'accidents a globalement diminué mais le nombre des accidents corporels a augmenté

2002 peut être considérée comme une mauvaise année. Certes, le nombre total d'accidents (matériels

et corporels) a été quasi stable (9 504 accidents en 2002 contre 9 543 en 2001). Mais cette baisse cache une hausse des accidents corporels qui sont passés de 1 345 en 2001 à 1 421 en 2002.

En particulier, les accidents mortels

enregistrent une hausse (140 en 2002 contre 104 en 2001).

## Les grands événements 2002

### ■ Des accidents d'une exceptionnelle gravité

L'année 2002 a été marquée par plusieurs événements particulièrement graves.

- le carambolage sur l'A10 au niveau de Coulombiers. Bilan : 8 morts, 6 blessés graves et 27 blessés légers ;
- l'accident sur l'A7, où une voiture a fauché 6 sapeurs-pompiers de Loriol en intervention suite à un accident sur le pont de la Drôme. Bilan : 4 morts, 1 disparu et 1 blessé grave ;
- et enfin, une très forte recrudescence d'accidents impliquant les patrouilleurs et ouvriers autoroutiers du Groupe, dont l'un a causé le décès d'un salarié et un autre un blessé très grave.



L'imprudence tue.



## du Groupe

### ■ Inondations de septembre 2002 : l'autoroute A9 seule voie de secours

La violence des éléments a submergé une partie de l'A7. Le trafic entre Orange et Marseille a pu en partie s'écouler par l'A9 et l'A54. Il est à noter le comportement exemplaire des équipes d'astreinte, qui ont multiplié les interventions dans des conditions météo difficiles.

### La sécurité du personnel sur l'autoroute, déclarée « grande cause ASF »

Le trafic augmente, le comportement des automobilistes se modifie, les interventions du personnel sur le tracé deviennent de plus en plus délicates. Les événements de l'année 2002 ne le disent que trop. ASF a décidé de réagir avec énergie sur différents aspects.

**Le comportement dangereux des conducteurs est à l'origine de 80% des accidents les plus graves.**

### ■ Un groupe de travail « Sécurité » au sein d'ASF

Composé d'intervenants du terrain (patrouilleurs, ouvriers autoroutiers...), ce groupe de travail est chargé de proposer des actions concrètes à mettre en œuvre à court terme. Il doit aussi rechercher des orientations sur des modifications de fond des principes, méthodes, procédures, moyens matériels et équipements pour améliorer la sécurité de l'ensemble des personnels en intervention.

Ce groupe a d'ores et déjà recommandé de renforcer :

- la formation et le contrôle d'aptitude des personnes intervenant sur le tracé ;
- les dotations en équipements d'alerte de présignalisation et de communication sur le tracé (feux à éclats bleus et flèches lumineuses sur les fourgons d'intervention) ;
- la communication, envers les automobilistes et chauffeurs de poids lourds, en faveur du respect des signalisations et règles de conduite sur autoroute.



Animation voiture-tonneau. Aire de Montélimar (A7)

### ■ Faire prendre conscience des risques que courent les personnes travaillant sur le réseau, à travers une communication percutante

Le poids des mots, le choc des photos... La campagne lancée fin 2002 par le Groupe entend informer clairement les conducteurs sur la nécessité de ralentir à l'approche des zones où ses équipes sont présentes sur l'autoroute.

### ■ Participation à des opérations de sensibilisation : ASF et ESCOTA se mobilisent pour rendre la route plus sûre, pour leurs clients et pour leurs équipes

La sécurité s'apprend et se partage. Ainsi, le Groupe a soutenu les actions de différentes associations en faveur de la sécurité.

- « Courtoisie au volant » : parrainée par la Sécurité routière.
- « Apprendre les gestes qui sauvent » : avec les équipes de la Croix-Rouge.



- « Au volant, la vue c'est la vie » : des tests de vue proposés gratuitement par l'ASNAV (Association Nationale pour l'Amélioration de la Vue) sur l'aire de Montélimar Ouest.

- « Semaine de la Sécurité Routière », pendant laquelle des équipes de patrouilleurs sont allées à la rencontre des clients sur les aires de services pour leur expliquer leur métier.

### Minéralisation et durcissement du terre plein central : un chantier majeur

Pour éviter les traversées de poids lourds, ASF a décidé de rendre plus résistant les séparateurs en terre plein central de ses autoroutes à 2x3 voies à l'aide de barrières béton transposables et d'éliminer la végétation qui exige un entretien régulier exposant les salariés d'ASF au danger. Le premier chantier de ce type sera conduit sur l'A7 entre Valence et Orange. Les premiers travaux débuteront en 2003 dans la région d'Orange et s'échelonneront par tronçons de 20 kms conjointement aux travaux de rechargement de chaussées jusqu'en 2007.

Ce type d'opération sera également mis en œuvre sur l'A61 entre Toulouse et Villefranche et sur l'A62 entre St-Jory et Montauban, à l'occasion des travaux d'élargissement.

#### ■ Mettre en place de nouveaux équipements, pour la sécurité de tous

Le programme des nouveaux équipements de sécurité, décidé en 2002 pour les six prochaines années, prend en compte les nouvelles contraintes issues de la politique nationale de sécurité routière et intègre les exigences propres à ASF. Il s'articule autour des points suivants :

#### ■ Renforcer les dispositifs de séparation des sens de circulation pour éviter les franchissements par des véhicules dont les conducteurs ont perdu le contrôle

Le remplacement systématique des Interruptions de terre plein central (ITPC) : sur l'A7, ASF installe un nouveau modèle plus sûr et plus difficile à traverser. Le programme prévoit le remplacement de plus de 600 ITPC.

#### ■ Mettre en place des atténuateurs de choc sur les barrières de péage pleine voie pour protéger le personnel

Ces atténuateurs de chocs « non redirectifs » évitent les chocs directs et limitent la gravité des accidents dont le personnel peut être victime quand des voitures en perte de contrôle arrivent au péage. Ce type d'atténuateur a déjà fait ses preuves sur les péages de Toulouse-Nord et Sud, de Biriattou et au Perthus. En tout, 22 barrières de péage vont être équipées sur six ans, soit plus de 450 voies.

#### ■ Installer de nouvelles « glissières motos » sur les échangeurs et bifurcations

Les statistiques prouvent que le nombre de pertes de contrôle y est particulièrement élevé en raison de leur géométrie plus difficile pour les motos qui les abordent à trop grande vitesse. Les glissières de sécurité peuvent constituer un facteur aggravant d'accident pour les motards. Des « écrans motos » ont déjà été installés dans la partie basse de glissières situées sur échangeurs et bifurcations. 5 bifurcations et 26 échangeurs, situés principalement en milieu urbain, seront équipés de glissières motos spécifiques dans les cinq ans à venir.

# Sécurité des Clients et du Personnel

## ■ Expérimenter des cabines radars qui contrôlent la vitesse

Parfaitement visibles, 12 de ces cabines seront installées par la gendarmerie, à titre expérimental, sur des zones particulièrement sensibles à la vitesse. Cette expérimentation sera accompagnée d'une vaste campagne de communication pour faire connaître l'emplacement des cabines et les « règles du jeu » du système.

## Les tunnels

La mise à niveau de la sécurité des tunnels s'est poursuivie durant l'année 2002 : rénovation de la vidéosurveillance des tunnels de l'Arme et de Ricard, modification de limitations de vitesse sur le contournement de Nice, mise en place de dispositifs de fermeture des accès des échangeurs de Saint-Laurent-du-Var, St-Augustin, St-Sidore et Nice Nord...

La rénovation de la gestion technique centralisée des tunnels de l'A8 a également été achevée. Enfin, une étude a été conduite et présentée aux autorités responsables sur l'analyse des risques liés au transport de matières dangereuses dans les tunnels de l'A8, sur le contournement de Nice.

ESCOTA crée la « Mission Tunnel » : cette entité est chargée d'assurer la conduite d'opérations de mise à niveau de la sécurité des tunnels du réseau ESCOTA. Au cours du dernier trimestre 2002, elle a passé une dizaine de marchés d'études spécifiques en vue d'établir des programmes d'amélioration pour les tunnels de Mirabeau et de la Beaume (A51), le tunnel de Monaco (A500), les tunnels des sections Nice/Roquebrune et Roquebrune/ frontière italienne (A8).



## La gestion et la surveillance du réseau : tous les jours de l'année, 24h/24

De nombreux équipements de surveillance et de gestion de la route sont installés sur le réseau ASF : caméras, système de recueil automatique des données, panneaux à messages variables, biseaux de rabattement automatique. Grâce au Système d'Aide à l'Exploitation (SAE), chaque section bénéficie d'une surveillance continue de la circulation en temps réel. En cas d'événement imprévu, les informations aboutissent aux PC des Districts puis sont coordonnées par les Centres d'informations de Vedène et de Mandelieu.

Dans le but d'améliorer la fluidité du trafic, ASF a mis à l'étude l'enrichissement de son système d'exploitation Mistral (moyens informatisés de suivi du trafic sur autoroutes de liaison) tandis que ESCOTA va conduire un nouveau projet baptisé Pastre (pour l'amélioration de la surveillance du trafic sur le réseau ESCOTA).





# Rapport financier

## Comptes de bilans consolidés

<b>Actif</b> (en millions d'euros)	2002	2001	2000 proforma
<b>Immobilisations incorporelles</b>	<b>15,6</b>	<b>12,9</b>	<b>17,0</b>
<b>Immobilisations corporelles</b>			
- Domaine concédé	15 612,5	14 954,2	13 864,40
- Amortissements	(4 109,7)	(3 755,7)	(3 394,7)
<b>Immobilisations financières</b>	<b>14,6</b>	<b>13,5</b>	<b>12,2</b>
<b>Total actif immobilisé</b>	<b>11 533,0</b>	<b>11 224,9</b>	<b>10 498,9</b>
Stocks et en-cours	12,3	12,7	9,6
Clients et comptes rattachés	102,5	93,3	70,2
Autres créances et comptes de régularisation	218,2	223,5	279,9
Valeurs mobilières de placement et disponibilités	1 249,7	160,2	397,1
<b>Total actif circulant</b>	<b>1 582,6</b>	<b>489,7</b>	<b>756,8</b>
<b>TOTAL DE L'ACTIF</b>	<b>13 115,6</b>	<b>11 714,6</b>	<b>11 255,7</b>

<b>Passif</b> (en millions d'euros)	2002	2001	2000 proforma
Capital	29,3	24,6	24,6
Primes et réserves consolidées	2 716,8	1 644,7	1 493,7
Résultat	265,6	218,4	261,4
<b>Capitaux propres (part du Groupe)</b>	<b>3 011,8</b>	<b>1 887,7</b>	<b>1 779,7</b>
<b>Intérêts minoritaires</b>	<b>1,5</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>
<b>Autres fonds propres</b>	<b>104,7</b>	<b>104,7</b>	<b>104,7</b>
<b>Provisions pour risques et charges</b>	<b>63,6</b>	<b>52,5</b>	<b>76,6</b>
Emprunts et dettes financières	8 980,2	8 508,9	7 871,8
Fournisseurs et comptes rattachés	54,4	39,2	33,1
Autres dettes et comptes de régularisation	899,4	1 121,6	1 389,8
<b>Total dettes</b>	<b>9 934,0</b>	<b>9 669,7</b>	<b>9 294,7</b>
<b>TOTAL DU PASSIF</b>	<b>13 115,6</b>	<b>11 714,6</b>	<b>11 255,7</b>

## Comptes de résultat consolidés

(en millions d'euros)	2002	2001	2000 proforma
<b>Chiffre d'affaires</b>	<b>2 104,2</b>	<b>1 929,8</b>	<b>1 886,6</b>
<b>Charges d'exploitation</b>	<b>(1 215,8)</b>	<b>(1 176,2)</b>	<b>(1 043,4)</b>
Achats et charges externes	(262,1)	(262,1)	(233,5)
Charges de personnel	(295,4)	(289,3)	(250,4)
Autres charges nettes d'exploitation	29,9	26,3	30,8
Impôts et taxes	(266,2)	(253,9)	(238,8)
Dotations aux amortissements et provisions	(422,0)	(397,2)	(351,5)
<b>Résultat d'exploitation</b>	<b>888,4</b>	<b>753,6</b>	<b>843,2</b>
Charges et produits financiers	(474,8)	(421,0)	(429,0)
<b>Résultat courant</b>	<b>413,6</b>	<b>332,6</b>	<b>414,2</b>
Charges et produits exceptionnels	(4,0)	(21,4)	(1,7)
Résorption des charges de structures (2000)			
Impôts sur les résultats	(142,2)	(92,8)	(151,1)
<b>Résultat net de l'ensemble consolidé</b>	<b>267,4</b>	<b>218,4</b>	<b>261,4</b>
Intérêts minoritaires	(1,8)	0,0	0,0
Résultat net (part du Groupe)	265,6	218,4	261,4
Résultat par action	1,213	1,126	1,348
Nombre moyen d'actions*	218 935 784	193 897 080	193 897 080
Résultat dilué par action	1,213	1,126	1,348
Nombre moyen d'actions diluées	218 935 784	193 897 080	193 897 080

\* Bien que la division par 120 du nominal de l'action soit intervenue au 1er janvier 2002, pour une meilleure comparabilité, il a été pratiqué cette division pour 2001 et 2002.

# Tableau des flux de trésorerie consolidés

(en millions d'euros)	2002	2001	2000 proforma
Résultat net des sociétés intégrées	267,4	218,4	261,4
Elimination des charges et produits sans incidence sur la trésorerie ou non liés à l'activité			
Amortissements et provisions	422,0	397,2	351,5
Variation des impôts différés	41,6	(34,1)	31,9
Plus-value de cession, nette d'impôt	0,2	1,8	(2,4)
Autres	13,4	(20,2)	15,1
Marge brute d'autofinancement avant impôt société consécutif à la réforme	744,7	563,1	657,5
Impôt lié à la réforme			(742,0)
<b>Marge brute d'autofinancement</b>	<b>744,7</b>	<b>563,1</b>	<b>(84,5)</b>
Variation du besoin en fonds de roulement lié à l'activité			
Créances & stocks	(14,8)	(23,1)	(78,4)
Dettes d'exploitation et diverses	25,3	(35,8)	151,5
Autres	(16,0)	55,7	(23,9)
<b>Variation du besoin en fonds de roulement lié à l'activité</b>	<b>(5,5)</b>	<b>(3,2)</b>	<b>49,2</b>
Variation du besoin en fonds de roulement lié à l'impôt société consécutif à la réforme	(185,5)	(371,0)	742,0
<b>Flux net de trésorerie généré par l'activité</b>	<b>553,6</b>	<b>188,9</b>	<b>706,7</b>
Acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles	(729,1)	(1 131,6)	(988,6)
Cession d'immobilisations corporelles et incorporelles	5,8	1,0	0,7
Acquisition de titres	-	-	-
Cession de titres	-	-	6,3
Variation nette des autres immobilisations financières	(1,3)	(1,2)	(2,6)
Remboursement de TVA	-	-	201,3
Variation du besoin en fonds de roulement sur opérations d'investissement	(54,2)	185,6	(4,2)
<b>Flux net de trésorerie liés aux opérations d'investissement</b>	<b>(778,7)</b>	<b>(946,2)</b>	<b>(787,1)</b>
Dividendes versés aux actionnaires de la société mère	-	(110,4)	-
Dividendes versés aux minoritaires des sociétés intégrées	-	-	-
Augmentations de capital en numéraire*	858,1	-	-
Subventions d'investissements reçues	4,0	6,6	12,7
Emission d'emprunts	832,0	1 196,8	739,7
Remboursement d'emprunts	(370,1)	(559,0)	(518,5)
Autres variations	(13,5)	(13,6)	(5,8)
<b>Flux net de trésorerie liés aux opérations de financement</b>	<b>1 310,5</b>	<b>520,4</b>	<b>228,1</b>
Incidence des variations de cours des devises			
<b>Variation de trésorerie</b>	<b>1 085,4</b>	<b>(236,9)</b>	<b>147,7</b>
Trésorerie d'ouverture	160,2	397,1	249,4
Trésorerie de clôture (hors Instruments Financiers)	1 245,6	160,2	397,1

\* montant net reçu au 31 décembre 2002 sur l'augmentation de capital déduction faite des frais d'émission, nets d'impôts de 20,3 millions d'euros

## Variation des capitaux propres consolidés et des intérêts minoritaires

	Nombre d'actions	Capital	Primes d'émission, de fusion, d'apport	Réserves consolidées	Capitaux propres (a)	Intérêts minoritaires réserves	Intérêts minoritaires Résultat	Total capitaux propres
			(millions d'euros)	(millions d'euros)	(millions d'euros)	(millions d'euros)	(millions d'euros)	(millions d'euros)
<b>Au 1<sup>er</sup> janvier 2001</b>	<b>1 615 809</b>	<b>24,6</b>	<b>0,1</b>	<b>1 755,0</b>	<b>1 779,7</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>1 779,7</b>
Distribution de dividendes				(110,4)	(110,4)			(110,4)
Variation du périmètre					0,0			0,0
Résultat de 2001				218,4	218,4			218,4
<b>Au 31 décembre 2001</b>	<b>1 615 809</b>	<b>24,6</b>	<b>0,1</b>	<b>1 863,0</b>	<b>1 887,7</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>1 887,7</b>
Impact de la division par 120 du nominal	192 281 271							
Augmentation de capital (b)	37 080 921	4,7	853,4		858,1			858,1
* actions (public) le 04/04/2002	29 103 925							
* actions (public) le 23/04/2002	2 512 569							
* actions collectivités le 04/04/2002	34 039							
* actions salariés le 28/04/2002	1 690 294							
* actions salariés gratuites le 28/12/2002	777 606							
* actions salariés le 27/12/2002	2 962 488							
Variation du périmètre				0,3	0,3	(0,3)		0,0
Résultat de 2002					265,6		1,8	267,4
<b>Au 31 décembre 2002</b>	<b>230 978 001</b>	<b>29,3</b>	<b>853,5</b>	<b>1 863,3</b>	<b>3011,7</b>	<b>(0,3)</b>	<b>1,8</b>	<b>3 013,2</b>

a) Les intérêts minoritaires étaient débiteurs au 31 décembre 2001 et reclassés en « part du Groupe ».

b) Après imputation des commissions et des frais d'émission nets de l'effet d'impôt pour 20,3 millions d'euros.

Les comptes annuels et consolidés ont été certifiés par les Commissaires aux comptes d'ASF. Une version complète de ces comptes, incluant les annexes ainsi que l'attestation des Commissaires aux comptes, est disponible sur simple demande à :

Relations actionnaires

► N° Vert 0 800 015 025

ASF/Relations Actionnaires

100 avenue de Suffren, BP 533 – F-75725 Paris Cedex 15

e-mail : relations.actionnaires@asf.fr

# Notes

A large white rectangular area with horizontal ruling lines, intended for writing notes. The lines are evenly spaced and extend across the width of the page.



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

