





Le sommaire



Le Groupe

- Rabat LES GRANDES ÉTAPES
DU GROUPE ASF ET SON RÉSEAU
- p. 1 PROFIL
- p. 2 CHIFFRES CLÉS
- p. 4 ENTRETIEN AVEC BERNARD VAL
ET JACQUES TAVERNIER
- p. 6 STRATÉGIE DE DÉVELOPPEMENT
- p. 8 LA POLITIQUE FINANCIÈRE
- p. 12 LE FONCTIONNEMENT
DU GROUPE
- p. 15 L'INFORMATION DE
NOS ACTIONNAIRES
ET DES MARCHÉS
- p. 22 LE GOUVERNEMENT D'ENTREPRISE



Une entreprise citoyenne et responsable

- p. 35 NOS VALEURS
- p. 36 LA RESPONSABILITÉ CONTRACTUELLE
- p. 43 LA RESPONSABILITÉ ENVIRONNEMENTALE
- p. 46 LA RESPONSABILITÉ SOCIALE



Les activités du Groupe

- p. 53 ZOOM SUR L'ANNÉE 2003
- p. 55 LES INVESTISSEMENTS
- p. 60 LE PÉAGE
- p. 70 LA QUALITÉ DE SERVICE



Éléments financiers

- p. 80 SOMMAIRE

Les grandes étapes du Groupe ASF

1957 Constitution d'ASF, sous la dénomination Société de l'Autoroute de la Vallée du Rhône (SAVR). L'activité est concentrée sur l'A7, à partir de Vienne.

Dès 1966, ASF se voit concéder des sections qui marquent le départ de ses activités vers le sud-ouest et l'ouest de la France. En 1973, elle adopte sa dénomination actuelle.

1975 Première modernisation du péage ; automatisation des entrées et début du remplacement des cartes perforées par des cartes magnétiques.

1981 ASF met en service son **millième** kilomètre d'autoroute et achève la liaison continue Paris-Bordeaux (A10).

1984 ASF prend le contrôle de la Société des Autoroutes de la Côte Basque (ACOBA).

1991 Le réseau ASF dépasse les 1 500 km d'autoroutes en service.

1993 Première expérience de télépéage à Toulouse (le « Pass-Pass »).

1994 Inauguration du Tunnel du Puymorens. ESCOTA* devient filiale d'ASF.

1995 ASF commence les travaux de l'A20 assurant la liaison Brive-Montauban.

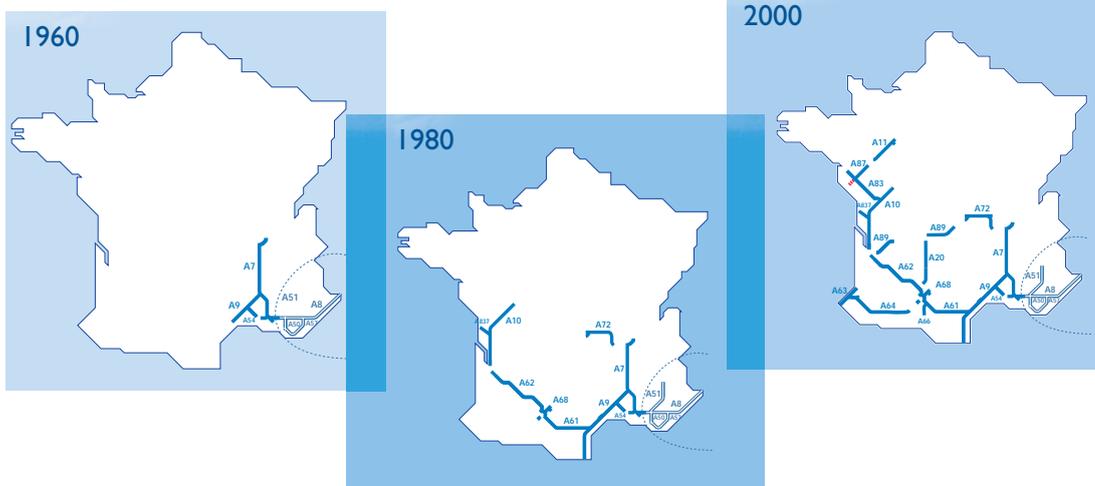
2000 Inauguration de la première section de l'A89 (Bordeaux - Clermont-Ferrand). Le réseau atteint les 2 000 km d'exploitation.

2002 **Ouverture du capital d'ASF** et introduction en Bourse.

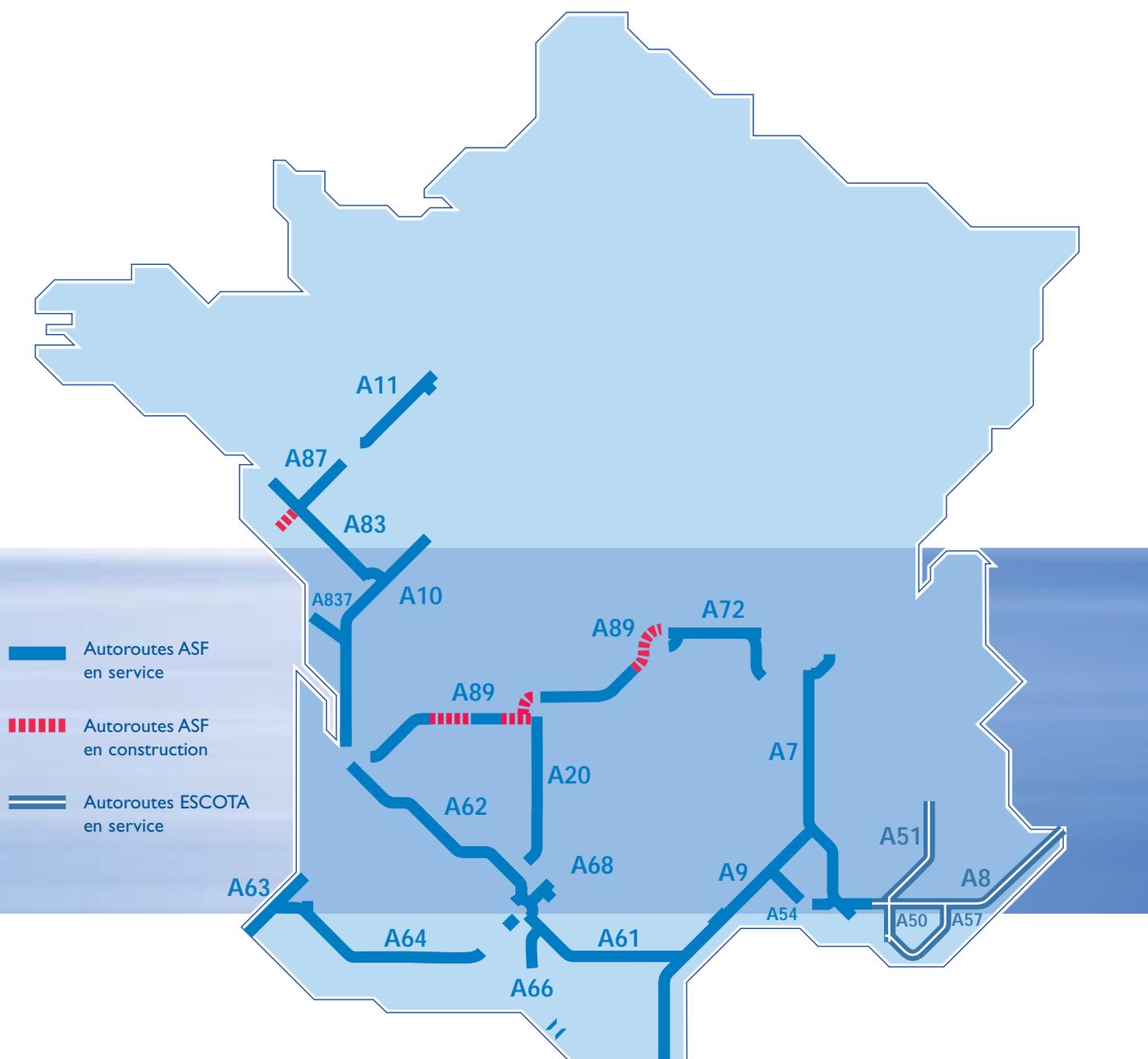
Premier développement à l'étranger sur le projet d'autoroute Highway 2000 en Jamaïque.

2003 Mise en service de la dernière section de l'A20, offrant un lien autoroutier direct de Paris à l'Espagne *via* Toulouse.

Les 3 étapes d'ASF en 1960, 1980 et 2000



Le réseau au 1^{er} mars 2004



80 km mis en service en 2003

64 km d'extension du réseau en 2004

Au 1^{er} mars 2004, le réseau autoroutier concédé au Groupe ASF comprend **3 124 km**,
dont 2 660 km concédés à ASF jusqu'en 2032, **459 km** concédés à ESCOTA*
jusqu'en 2026 et **le Tunnel du Puymorens - 5,5 km** - concédé à ASF jusqu'en 2037.

*ESCOTA a été constituée dès 1956 pour traverser le massif de l'Estérel avec l'A8 et rendre la Côte d'Azur plus accessible. Elle devient filiale d'ASF en 1994.

Présent depuis plus de 45 ans dans la concession d'autoroutes à péage, le Groupe ASF, entreprise cotée en Bourse, avec l'État comme principal actionnaire, est concessionnaire d'un réseau de 3 124 km situé pour l'essentiel au sud de la Loire. Occupant une position stratégique en Europe au cœur des échanges touristiques et économiques de l'arc méditerranéen, le Groupe ASF inscrit sa croissance régulière dans une stratégie de développement durable.

Fort de son indépendance vis-à-vis des entreprises de travaux publics et de ses compétences d'investisseur, de conducteur de projets et d'exploitant de concessions, le Groupe ASF développe son réseau dans un souci permanent de qualité de vie des riverains, d'intégration de l'infrastructure aux milieux naturels, et de la sécurité et du confort de ses clients.

Acteur du transport, le Groupe ASF poursuit sa politique de développement d'une offre de services liée à la mobilité des particuliers et des professionnels en étendant son champ d'intervention aux centres routiers et au stationnement.



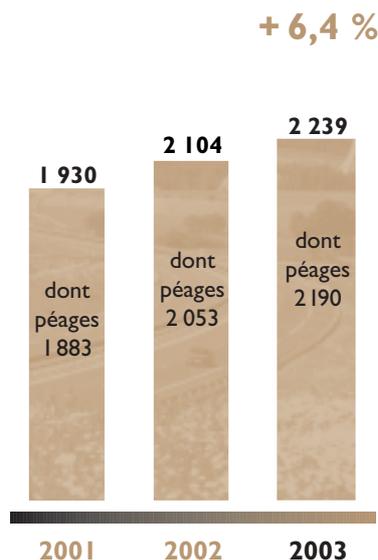
En 2003 :

- ◆ 80,1 km d'autoroutes nouvelles mises en service
- ◆ 45 % du programme de résorption de points noirs « bruit » réalisés
- ◆ 2 239 millions d'euros de chiffre d'affaires
- ◆ + 3,5 % de progression du trafic à réseau évolutif
- ◆ 8 258 salariés

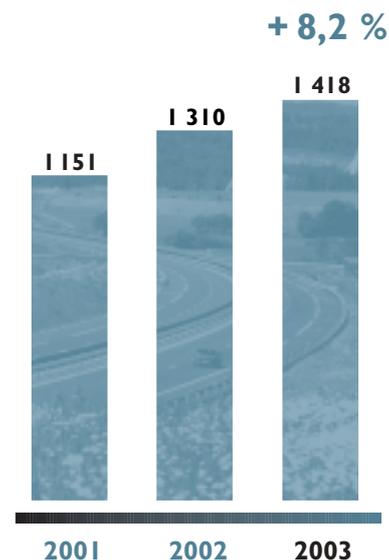
Chiffres clés du Groupe ASF

Les résultats de l'année 2003 se placent sous le signe de la continuité de l'amélioration de la rentabilité du Groupe, malgré un ralentissement de la croissance du trafic. Tout en poursuivant son effort d'investissement, le Groupe marque en 2003 un nouveau pas par rapport au plan de marche énoncé à l'occasion de son introduction en Bourse en mars 2002.

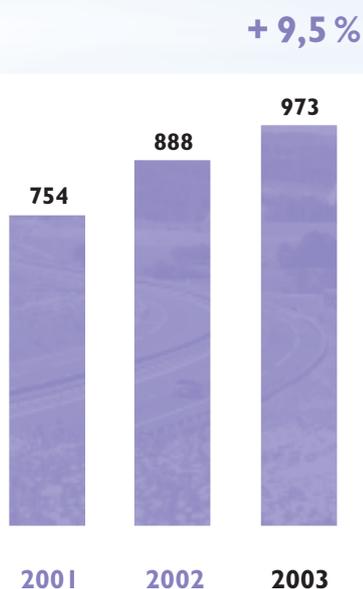
CHIFFRES D'AFFAIRES (en millions d'euros)



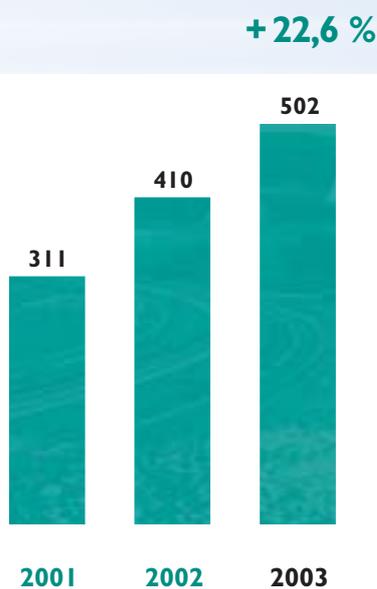
RÉSULTAT D'EXPLOITATION AVANT DOTATIONS AUX AMORTISSEMENTS ET AUX PROVISIONS (en millions d'euros)



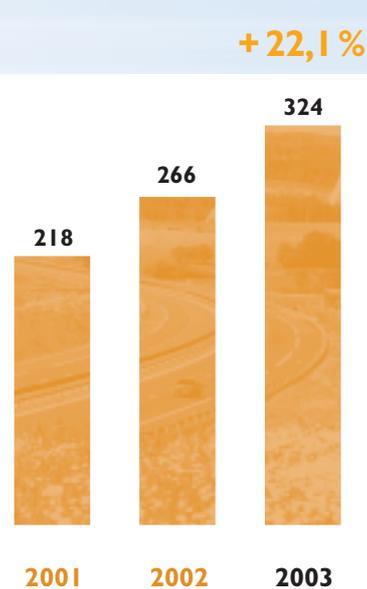
RÉSULTAT D'EXPLOITATION (en millions d'euros)



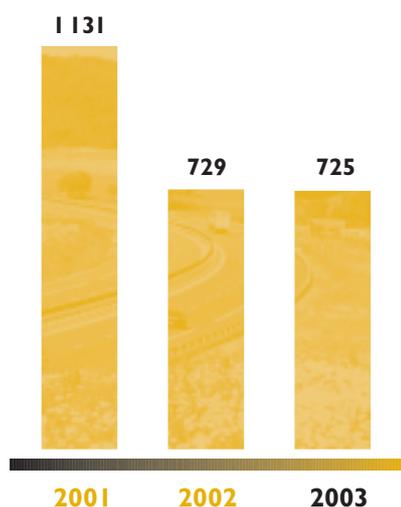
RÉSULTAT AVANT IS (en millions d'euros)



RÉSULTAT NET Part du Groupe (en millions d'euros)



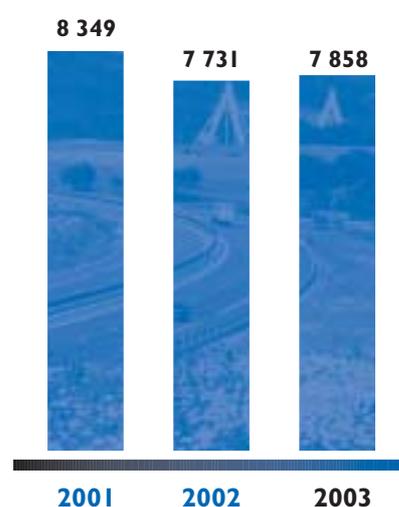
INVESTISSEMENTS
(ACQUISITIONS D'IMMOBILISATIONS
CORPORELLES ET INCORPORELLES)
 (en millions d'euros H.T.)



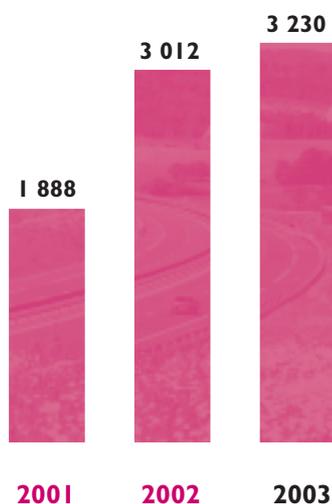
MARGE BRUTE D'EXPLOITATION
 (en % du CA)



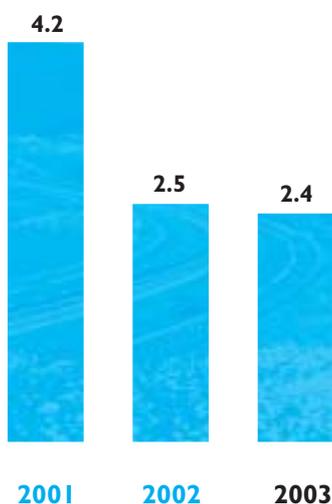
ENDETTEMENT FINANCIER NET
 (en millions d'euros)



CAPITAUX PROPRES Part du Groupe
 (en millions d'euros)



**DETTE FINANCIÈRE NETTE/
 FONDS PROPRES**



**DETTE FINANCIÈRE NETTE/
 EXCÉDENT BRUT D'EXPLOITATION***



*Excédent brut d'exploitation = Résultat d'exploitation avant dotations aux amortissements et aux provisions.

Un modèle de croissance solide

Quel regard portez-vous sur l'activité du Groupe en 2003 ?

Bernard Val : ASF poursuit sa croissance rentable malgré un contexte difficile marqué par de fortes perturbations climatiques (neige, canicule, inondations) et des mouvements sociaux affectant le trafic et la perception du péage.

Grâce à l'engagement et la réactivité de nos équipes, 2003 marque une nouvelle avancée vers nos objectifs 2005 d'amélioration de notre marge opérationnelle et de la structure financière, fixés lors de l'ouverture du capital en mars 2002.

Ces résultats démontrent la capacité de résistance du Groupe et la solidité de notre modèle de croissance.

L'année 2003 a été marquée par la décision du CIADT de ne pas privatiser ASF pour l'instant. Quel jugement portez-vous sur cette décision ?

B. V. : Cette décision, qui n'entrave pas nos capacités de développement, clôt une période d'incertitude sur notre actionnariat : l'horizon est maintenant dégagé. Elle est également porteuse d'espoir pour notre Groupe, avec l'annonce d'un important programme d'infrastructures autoroutières, sur lequel bien évidemment le Groupe se positionnera.

Qu'est-ce qui fait votre force dans un contexte difficile ?

B. V. : C'est incontestablement notre capacité d'adaptation et d'évolution tout en respectant strictement nos engagements sociaux et nos engagements

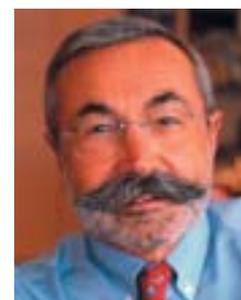
contractuels dans le cadre de nos délégations de services publics. La clarté de notre cadre réglementaire nous donne une grande visibilité sur l'évolution tarifaire et nos investissements. Enfin, le Groupe tire dès aujourd'hui les bénéfices d'une bonne maîtrise des charges d'exploitation, en particulier grâce à une politique d'automatisation progressive de la collecte du péage, sans licenciements, et de la position stratégique de notre réseau, source d'une croissance du trafic qui est, cette année encore, la plus élevée de tous les concessionnaires autoroutiers hexagonaux.

Quelles sont vos priorités pour l'avenir ?

B. V. : Nous allons poursuivre nos objectifs avec la même détermination d'efficacité et de performance visant à satisfaire nos actionnaires et nos clients, et permettre à nos salariés de participer pleinement au succès du Groupe :

- achever la construction du réseau dans le respect de nos engagements ;
- poursuivre l'amélioration de la marge opérationnelle du Groupe et de ses ratios financiers ;
- se développer sans précipitation sur des principes de sélectivité et de maîtrise des risques, autour de notre spécialité : la concession de service public d'infrastructures de transport.

J'ajoute également notre priorité absolue pour améliorer la sécurité de nos salariés et clients et pour maintenir un haut niveau de services offerts à nos clientèles, contrepartie essentielle du péage.



Bernard Val



Jacques Tavernier

La sécurité routière affiche de bons résultats en vies sauvées, qu'en est-il sur votre réseau en 2003 ?

Jacques Tavernier : Grâce aux actions engagées par les pouvoirs publics qui ont nettement influé sur le comportement de nos clients, conjuguées à nos propres actions en matière d'investissement, d'équipement et de communication, nous constatons une nette amélioration de la sécurité sur nos réseaux en 2003. 12 % d'accidents en moins – recul de 18 % des accidents corporels –, 36 % de blessés graves en moins, et 28 % de tués en moins (39 vies sauvées).

Enfin, nous avons engagé une forte action de sensibilisation interne vis-à-vis de nos salariés, en signant avec la Direction de la Sécurité Circulation Routière et la Caisse Nationale de l'Assurance Maladie, une charte de sécurité routière.

Quels ont été les principaux faits marquants de votre activité en 2003 ?

J. T. : La mise en service de 80,1 km d'autoroutes nouvelles qui complètent le maillage de notre réseau :

- achèvement de l'A20, offrant ainsi une continuité autoroutière de Paris à Toulouse ;
- progression de l'A87 aujourd'hui connectée à l'A83, permettant un accès autoroutier direct vers Bordeaux et rapprochant les plages vendéennes ;
- nouvelle avancée de l'A89, désormais reliée à l'A20.

C'est aussi la mise en service du premier tronçon autoroutier à l'étranger, en Jamaïque, avec un trafic supérieur aux prévisions. C'est l'excellence du travail de nos équipes confrontées à de fortes intempéries : plusieurs offensives hivernales en janvier et février, les incendies durant l'été (A8 massif des Maures et massif de l'Estérel), les inondations (A54) en décembre. C'est enfin la définition et la mise en œuvre d'un plan d'action de développement durable articulé autour de grandes orientations dont on retrouvera le détail dans notre premier rapport développement durable, publié en mai 2004.

Pourquoi le Groupe s'investit-il fortement dans le développement durable ?

J. T. : Le développement durable est un principe enraciné dans nos valeurs et qui s'inscrit dans notre raison d'être : une entreprise ayant une mission de service public (désenclaver le territoire et contribuer à son développement, assurer des déplacements rapides et sûrs), engagée sur le long terme (2032, date de fin de notre concession), avec la volonté de fidéliser son actionariat et sa clientèle, et de favoriser le développement local. Parmi les dimensions du développement durable, il existe un fort attachement à la dimension sociale et au respect de nos engagements sociaux à un moment où le Groupe vit des changements organisationnels et culturels forts. Nos efforts ont déjà payé puisque l'étude du reporting sur le développement durable, publiée par Sustainability & UTOPIES, nous place en tête des 140 entreprises étudiées pour ce qui concerne le respect de l'esprit de la loi NRE. De plus, ASF a intégré en mars 2004 l'indice ASPI EUROZONE.

Comment se présente l'année 2004 ?

B. V. : Elle sera dans la continuité de l'année 2003, avec l'espoir d'une croissance de trafic plus soutenue si la conjoncture économique s'améliore. Nous aurons 64 km de nouveaux tronçons et nous espérons concrétiser de nouvelles opérations de développement. Enfin, nous allons poursuivre notre action de structuration et de rationalisation du Groupe pour améliorer encore notre fonctionnement interne, accroître nos performances et nous préparer à intégrer de nouvelles structures.

Entretien avec

Bernard Val

et Jacques Tavernier



La stratégie de développement du Groupe



Porter son réseau français à 3 124 kilomètres, dans les meilleures conditions de coût, de qualité, de sécurité et de protection de l'environnement.

Le Groupe ASF doit construire et mettre en service 218 km de réseau autoroutier au titre des contrats de concession existants, ce qui représente une croissance de son réseau d'environ 7,5 % en nombre de kilomètres par rapport à l'état du réseau au 1^{er} mars 2004. À l'issue de ce programme, le Groupe ASF disposera d'un maillage de liens entre toutes les grandes villes de la moitié sud de la France qui lui permet de tirer le meilleur parti de la croissance dynamique de cette région. Une partie de ces maillages a d'ores et déjà été réalisée avec l'achèvement de l'autoroute A20 et le raccordement

de l'autoroute A87 à l'autoroute A83 au niveau des Essarts (Vendée). En 2004, est prévue l'ouverture de 64 kilomètres supplémentaires, dont 34 ont déjà été ouverts en janvier sur l'A89.



Améliorer la productivité et la rentabilité de l'exploitation de son réseau autoroutier.

Sur son réseau autoroutier en service, le Groupe ASF continuera à mettre en œuvre des mesures destinées à stimuler sa productivité. Le Groupe ASF poursuit ainsi son programme d'automatisation des péages qui lui permet d'absorber l'augmentation des volumes de trafic, de réduire les coûts de perception du péage, et, grâce à la réduction du nombre d'heures de perception manuelle des péages, d'augmenter le temps consacré par les salariés du Groupe ASF aux activités commerciales et de services aux clients.

Cette politique de modernisation s'appuie notamment sur le développement du télépéage inter-sociétés (TIS) et de l'abonnement LiberT, système mis en place avec les autres sociétés françaises concessionnaires d'autoroutes et qui permet aux clients de circuler sur les réseaux de ces concessionnaires en acquittant les péages par prélèvement direct mensuel sur leur compte bancaire.

➔ **Développer et diversifier ses activités à partir de son métier de base d'exploitant d'autoroutes, en tirant parti de son expérience dans la maîtrise d'ouvrage et en appliquant son savoir-faire à d'autres infrastructures liées à la route.**

- Le Groupe ASF entend tirer parti de son savoir-faire en matière de construction et d'exploitation d'autoroutes en cherchant à obtenir de nouvelles concessions autoroutières, tant en France qu'à l'étranger, après une analyse fine des risques courus et une étude financière précise. En France et à l'étranger, le Groupe ASF continuera à se positionner sur la maîtrise d'ouvrage, l'ingénierie d'exploitation et l'exploitation dans la durée.
- En France, la réalisation du contrat d'entreprise 2002-2006 permettra d'achever le réseau concédé par l'État dans le contrat de concession. Outre quelques opérations limitées d'extension de son réseau, le Groupe ASF se portera candidat, seul ou en groupement, pour les nouvelles concessions d'autoroutes ou d'ouvrages qui pourraient être mises en concurrence, et privilégiera les projets offrant une complémentarité avec son réseau actuel, afin de bénéficier des meilleures synergies avec ses installations existantes.
- Le Groupe ASF pourrait se porter candidat à des concessions, effectuer des prestations d'études ou d'ingénierie ou prendre des participations dans des sociétés d'exploitation sur des projets d'infrastructures liés à la route,

de préférence en France (parkings, plates-formes multimodales fret et voyageurs). Une attention particulière sera apportée aux projets urbains (rocares, ponts, tunnels...) initiés par les plans de développement urbains qui présentent des conditions de rentabilité satisfaisantes.

- À l'étranger, le Groupe ASF prévoit de prendre des participations, généralement minoritaires, dans des sociétés concessionnaires et éventuellement majoritaires dans des sociétés de prestation de services d'exploitation ou de maintenance. Le Groupe ASF entend privilégier les prises de participations, en Europe occidentale, et les activités d'exploitation qui ne requièrent pas d'investissements lourds et n'induisent donc que des risques faibles.

➔ **Inscrire son action dans une démarche de développement durable.**

Pour accompagner la mise en œuvre de sa stratégie et veiller à la bonne prise en compte des impacts sociaux et environnementaux de son activité sur le milieu et sur les territoires traversés, ASF a créé au dernier trimestre 2002 une Direction de l'Environnement et du Développement Durable rattachée à la Direction Générale. La mission de cette nouvelle Direction consiste à formuler les standards éthiques applicables à l'activité de l'entreprise, à en évaluer les performances et à formaliser sa politique de développement durable, en réponse aux attentes des différentes composantes de la société civile. L'année 2003 a été consacrée à l'identification des acquis et des valeurs fondamentales du Groupe, puis à la fixation des objectifs et à l'élaboration d'un programme d'actions de progrès sur lesquels le Groupe ASF s'engage dans un rapport dédié au développement durable (paru en complément de ce Rapport annuel), en cohérence avec les engagements pris collectivement par les sociétés d'autoroutes.



La politique financière

➔ Résultats 2003

L'année 2003 illustre à la perfection la capacité du Groupe à croître et à améliorer sa rentabilité dans un contexte difficile pour son activité : grèves liées à la réforme du régime des retraites, intempéries de tous ordres enregistrées en 2003 (neigeuses, pluvieuses, incendies), ralentissement économique marqué. Les croissances enregistrées

à tous les niveaux du compte de résultats (Résultat d'exploitation avant dotations aux amortissements et aux provisions : + 8,2 %, Résultat d'exploitation : + 9,5 %, Résultat avant IS : + 22,6 %, Résultat net de l'ensemble consolidé : + 21,6 %) placent à nouveau, en 2003, le Groupe dans les toutes premières entreprises françaises. Il faut en effet rappeler que, bien que ne figurant pas dans l'indice CAC 40 par manque de liquidités sur le titre, le Groupe ASF possède une capitalisation boursière et une valeur d'entreprise qui lui permettraient aisément, au regard de ces seuls critères, de figurer dans ce « club ».

➔ Objectifs opérationnels

Le rapport du Résultat d'exploitation avant dotations aux amortissements et aux provisions au chiffre d'affaires progresse à nouveau en 2003 pour atteindre 63,3 % ; cette évolution est en ligne avec l'objectif affiché à l'horizon 2005 (65 %) et amène le Groupe à confirmer cet objectif. Il faut souligner que ce chiffre ne constitue pas un plafond dans la mesure où, au-delà de 2005, la croissance du chiffre d'affaires pourrait continuer d'être plus soutenue que celle des charges d'exploitation.

➔ Politique d'investissements

Le rythme d'investissements dans les deux concessions autoroutières détenues en France continue d'être élevé malgré l'achèvement progressif du réseau qui a été concédé à ASF.

La construction de nouvelles sections, les Investissements Complémentaires sur

Autoroutes en Service (I.C.A.S.) et les investissements dans les immobilisations d'exploitation ont encore une fois représenté, en 2003, un montant de plus de 700 millions d'euros (725,1 M€ très précisément). Le niveau des investissements en 2004 est attendu à un niveau comparable à celui de 2003.

Cette poursuite de l'effort d'investissement reflète la fidélité du Groupe à ses engagements :

- ◆ engagement vis-à-vis du concédant de poursuivre l'achèvement du réseau qui lui a été concédé en France ;
- ◆ respect du contrat de plan quant aux investissements prévus sur les autoroutes en service malgré les délais de toute nature dont le Groupe ne porte pas la responsabilité ;
- ◆ engagement vis-à-vis de nos clients d'assurer un niveau optimal de service et de confort mais aussi, et surtout, de sécurité routière.

En sus du périmètre autoroutier décrit dans son contrat de concessions 2002-2006, ASF a obtenu, par avenant du 16 juillet 2003, la concession du contournement sud de La-Roche-sur-Yon en prolongement de l'A87 Angers - La-Roche-sur-Yon. Cette opération de 16 km est prévue d'être mise en service à deux fois deux voies d'ici au 31 décembre 2008, et permettra, à cette échéance, d'assurer une liaison autoroutière complète entre Paris et la côte vendéenne.

Hors ces deux concessions détenues en France, les investissements du Groupe restent à ce jour limités à deux opérations :

- En Jamaïque

Depuis septembre 2003, la société d'exploitation « Jamaica Infrastructure Operator » dans laquelle ASF est l'actionnaire majoritaire avec 51 % des parts, contre 49 % pour Bouygues, exploite les 12 premiers kilomètres de l'autoroute. La société TJH (Transjamaican Highway) est titulaire du contrat de concession passé avec l'État Jamaïcain. Son capital est détenu par ASF (34 %), en partenariat avec Bouygues (66 %). La première section a été ouverte avec succès, les trafics étant même supérieurs aux attentes : plus

de 11 000 véhicules/jour en moyenne. Une seconde tranche de cette autoroute doit ouvrir début 2005. Cette section sera constituée de 2 x 2 voies sur 24 km en site propre, entre la sortie de la capitale Kingston et Bushy-Park. Le trafic prévu à l'ouverture sera de l'ordre de 8 000 véhicules/jour, dont 10 % de Poids Lourds.

Cette phase initiale s'achèvera en 2006, par la construction d'une liaison Kingston - Portmore à 2 x 3 voies sur 10 km, recevant 37 000 véhicules/jour, qui viendra compléter l'ouvrage.

L'engagement d'ASF est limité à la phase initiale : il représente 10,2 MUS\$ répartis en 5,1 MUS\$ pour les 34 premiers kilomètres, 1,7 MUS\$ pour les 10 kilomètres restant et 3,4 MUS\$ qui sont mis en réserve. ASF est titulaire par contrat avec Bouygues TP de l'ensemble du matériel (conception, fourniture et mise en place) des barrières de péage d'Old Harbour et Spanish Town.

- Truck Etap

ASF a créé en septembre 2003 avec des investisseurs la société Truck Etap dans laquelle elle est majoritaire à 66 %.

Cette SAS, au capital de 900 000 euros entièrement libéré, a pour objet principalement la conception, la construction et l'exploitation en France métropolitaine, de plates-formes de services aux usagers de la route, et plus particulièrement de parcs de stationnement payants et surveillés pour les Poids Lourds y compris les services annexes (stations-services de carburants, prestations d'alimentation générale ou restauration, hôtellerie) que la société pourrait exploiter directement ou indirectement et plus généralement toute participation directe ou indirecte dans les activités ou sociétés se rapportant à cet objet.

La société assure la maîtrise d'ouvrage d'un premier parc de stationnement sécurisé, à proximité de l'échangeur de Béziers Ouest, de 550 places.





Cette opération qui devrait permettre de créer un nouveau standard pour ce type d'infrastructures tant en France qu'en Europe, répondra à la fois aux besoins de sécurité pour les véhicules et aux besoins d'accueil et de confort pour les chauffeurs qui trouveront sur le site un restaurant, une boutique avec de nombreux services (hygiène, santé, télécommunications, loisirs...) ainsi qu'une station-service et une installation de lavage. Implanté sur un terrain de 10 ha, dans une zone d'activité économique en devenir (activités logistiques), à proximité de Béziers et de l'autoroute A9 (12 000 PL/jour), ce parc, dans lequel la SAS Truck Etap investira environ 9 M€, sera mis en service au 2^e semestre 2005.

➔ Politique de développement

Le Comité Interministériel d'Aménagement du Territoire (CIADT) du 18 décembre 2003 a adopté les orientations de la nouvelle politique des transports pour les 20 prochaines années suite au débat parlementaire sur les infrastructures de transport.



Le Groupe ASF examine actuellement plusieurs des projets autoroutiers qui ont été désignés comme prioritaires par ce CIADT.

Ces projets feront, pour la majeure partie d'entre eux, l'objet d'une procédure de mise en concurrence. Pour les moins rentables, des solutions innovantes pourront dans les prochains mois être trouvées grâce aux nouveaux champs ouverts par l'ordonnance sur les partenariats Public-Privé en cours de finalisation.

Dans une zone géographique à proximité du réseau du Groupe ASF, ce sont environ 750 km d'autoroutes qui devraient ainsi être mis en concession d'ici 2020.

Tous ces projets feront l'objet d'un examen approfondi, à la fois sous l'angle de leur rentabilité financière potentielle et au regard des capacités d'investissement du Groupe à horizon de leur réalisation.

➔ Objectifs de structure financière

Le Groupe a choisi de communiquer sur trois indicateurs lors de son introduction en Bourse en mars 2002.

Le rapport de la dette financière nette au Résultat d'exploitation avant dotations aux amortissements et aux provisions poursuit son amélioration : au 31 décembre 2003, il était de 5.5 fois (contre 5.9 fois à fin 2002), soit d'ores et déjà au niveau de l'objectif qui avait été fixé à horizon 2005.

La couverture des frais financiers par le Résultat brut d'exploitation avant dotations aux amortissements et aux provisions progresse à 2.9 fois en 2003 contre 2.6 fois en 2002. L'objectif est de porter ce ratio à au moins 3.3 fois en 2005.

Le rapport de la dette financière nette aux fonds propres (aussi qualifié de « *gearing* ») s'établit à fin décembre 2003 à 2.35 contre 2.48 un an plus tôt. L'objectif est de ramener ce ratio à 2 fois à fin 2005.

➔ Politique de dividendes

L'amélioration de la structure financière enregistrée depuis plusieurs années permet d'améliorer de façon substantielle le niveau du dividende par action au titre de 2003.

C'est du moins le sens de ce qui a été proposé par le Conseil d'Administration du 17 mars 2004 à l'Assemblée Générale des actionnaires qui doit se réunir le 13 mai 2004.



*EBE : résultat d'exploitation avant dotations aux amortissements et aux provisions

En 2002, 40 % du résultat net part du Groupe avait été distribué (soit 46 centimes d'euro par action hors avoir fiscal).

Il est proposé une croissance de 50 % du dividende par action à 69 centimes par action au titre de 2003. Cela correspond à un taux de distribution (rapport des dividendes au résultat net) de 49 % qui

reste en dessous de la moyenne observée dans ce secteur d'activité en Europe.

Sauf opportunités massives d'investissement à des conditions de rentabilité excédant naturellement le coût de nos ressources, le dividende par action devrait poursuivre sa croissance dans les années à venir.



De gauche à droite : Bernard VAL, Philippe-Emmanuel DAUSSY, Jean-Jacques BANCEL, Yann CHARRON, Bernard GARDELLE, Thierry DALLARD, Michel FRANCO, Alain ROBILLARD, Jean-Marc DENIZON et Jacques TAVERNIER.

Le fonctionnement du Groupe

Le Groupe ASF a mis en place un certain nombre de règles permettant d'avoir un fonctionnement responsable et efficace et de garantir la sécurisation et la transparence du Groupe.

Pour ce faire, le fonctionnement du Groupe s'articule à travers des principes clairs de gouvernance du Comité de direction et à travers des règles bien établies.



Les principes de gouvernance des comités directeurs

Les comités directeurs assistent le Directeur général dans le mécanisme de prise de décisions à travers des expertises et des débats. De plus, ces comités directeurs constituent un « sas » de préparation et de travail des comités du Conseil d'Administration.

Le Comité de direction

Animé par le Directeur général, il se tient en présence du Président afin qu'il soit informé de ses travaux. Il se réunit deux fois par mois.

Siègent au Comité de direction :

- le Directeur général délégué, chargé de l'exploitation (Philippe-Emmanuel Daussy) ;
- Le Directeur général délégué, chargé du développement et de la construction (Alain Robillard) ;
- le Directeur général délégué, chargé de l'intégration d'ESCOTA, des radios, du développement durable et de la valorisation foncière (Jean-Marc Denizon, par ailleurs Président-directeur général d'ESCOTA) ;
- le Directeur financier (Jean-Jacques Bancel) ;
- le Directeur des ressources humaines (Yann Charron) ;
- le Directeur de la communication (Bernard Gardelle) ;
- le Directeur du développement (Thierry Dallard) ;
- le Directeur juridique (Michel Franco).

Le Comité de direction assiste le Directeur général sur tous les sujets exécutifs et stratégiques. C'est également un lieu de débat. Il se prononce sur les travaux des comités directeurs spécialisés, qui sont au nombre de 5.

◆ **Le Comité de développement**

Il examine les dossiers relatifs au développement de l'entreprise. Il est composé du Directeur général, du Directeur général délégué chargé du développement et de la construction, du Directeur du développement, du Directeur financier et du Directeur juridique. Il examine les dossiers qui sont présentés au Comité de la Stratégie et des Engagements, émanation du Conseil d'Administration.

◆ **Le Comité financier**

Il examine les budgets, résultats et prévisions et veille à l'analyse de l'activité commerciale (trafic, recettes). Il intervient également sur le coût des projets de construction. Il est composé du Directeur général, du Directeur financier et du responsable opérationnel concerné. Ce Comité prépare les dossiers du Comité d'audit, émanation du Conseil d'Administration.

◆ **Le Comité d'exploitation**

Il examine la politique commerciale, les sujets relatifs aux conditions d'exploitation, la politique de sécurité et de fluidité du trafic. Il est composé du Directeur général, du Directeur général délégué en charge de l'exploitation, du Président-directeur général d'ESCOTA et d'un représentant de la Direction juridique.

◆ **Le Comité social**

Il examine tous les éléments de la politique sociale, du dialogue social et des sujets liés à la sécurité du personnel. Il est composé du Directeur général, du Directeur général délégué en charge de l'exploitation, du Président-directeur général d'ESCOTA, du Directeur général délégué en charge du développement et de la construction et du Directeur des ressources humaines.

◆ **Le Comité d'investissement**

Il examine les sujets relatifs au respect des contrats de concession et du suivi des programmes d'investissement. Il est composé du Directeur général, du Directeur général délégué en charge de l'exploitation, du Président-directeur général d'ESCOTA, du Directeur général délégué en charge du développement et de la construction, du Directeur financier et d'un représentant de la direction juridique.

Ces comités soumettent leurs travaux au Comité de direction.





Les règles de fonctionnement

L'efficacité suppose l'existence de règles précises pour que les activités fonctionnelles du Groupe puissent apporter une vraie valeur ajoutée aux entités opérationnelles et aux filiales.

Ces activités fonctionnelles s'exercent sous la tutelle du Directeur général, auquel elles sont directement rattachées.

Elles exercent leur activité :

- ◆ Tantôt en tant que fonction d'appui : dans ce cas, la direction concernée fait respecter les principes, auprès des filiales et des entités opérationnelles, et inscrit son action dans le cadre du respect de la « souveraineté » du Groupe.

- ◆ Tantôt en tant que fonction support : dans ce cas, la direction concernée apporte une « prestation interne » et une expertise auprès des filiales et des entités opérationnelles.

Ces directions opérationnelles sont :

- la Direction financière ;
- la Direction des ressources humaines ;
- la Direction de la communication ;
- la Direction juridique ;
- la Direction du développement ;
- la Direction de l'environnement et du développement durable ;
- la Direction de la valorisation foncière ;
- l'Audit interne.

Il existe un livret contenant le mode d'intervention de ces directions auprès des filiales et des entités opérationnelles. Sur des sujets pointus, il existe également des procédures.





L'information de nos actionnaires et des marchés



Fiche d'identité de l'action ASF

Sicovam	18415
ISIN	FR0005512555
Marché	Premier Marché
Reuters	ASF.PA
Bloomberg	ASF.FP
Indices	SBF 250, SBF 120, SBF 80 (publiés par Euronext Paris) / Euronext 100

Le titre ASF est éligible au Service de Règlement Différé (SRD).



Évolution du dividende

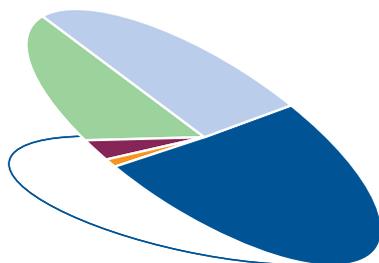
- ◆ **Taux de progression annuel du dividende versé par le Groupe :** 50 %.
- ◆ **Montant total de la distribution proposée :** 159 millions d'euros.
- ◆ **Taux de distribution du dividende :**
 - 2002 : 40 % du résultat net part du

Groupe a été distribué (soit 46 centimes d'euro par action hors avoir fiscal),
- 2003 : une distribution de 49 % du résultat net part du Groupe sera proposée à l'Assemblée Générale du 13 mai 2004 (soit 69 centimes d'euro par action hors avoir fiscal).

- ◆ **Politique de distribution de dividende du Groupe :** la Société a versé pour la première fois à ses actionnaires un dividende de 448,70 francs (soit 68,40 euros) par action au titre de l'exercice clos le 31 décembre 2000, et n'a pas versé de dividendes au titre de l'exercice clos le 31 décembre 2001. La Société n'est cotée en Bourse que depuis mars 2002. Sauf opportunités massives d'investissement à des conditions de rentabilité excédant naturellement le coût des ressources du Groupe, le niveau du dividende par action devrait poursuivre sa croissance dans les années à venir.
- ◆ **Délai de prescription :** Les dividendes non réclamés sont prescrits au profit de l'État à l'issue d'un délai de 5 ans à compter de la date de leur mise en paiement.
- ◆ **Date de détachement et mise en paiement du prochain coupon :** 26 mai 2004.



Actionnariat du Groupe



au 15 mars 2004

- État français (dont Autoroutes de France 8,8 %) : 50,3 %
- Collectivités et CCI : 0,9 %
- Salariés : 2,3 %
- Vinci Concessions : 20,0 %
- Actionnaires individuels et investisseurs : 26,5 %

Actionnaire (au 31 décembre 2003)	Nombre d'actions	Pourcentage du capital	Nombre de droits de vote	Pourcentage des droits de vote
État	95 855 870	41,5 %	95 855 870	41,5 %
Autoroutes de France	20 427 400	8,8 %	20 427 400	8,8 %
Collectivités territoriales et chambres de commerce et d'industrie*	2 078 802	0,9 %	2 078 802	0,9 %
Salariés	5 244 842	2,3 %	5 244 842	2,3 %
Administrateurs et directeurs généraux**	2 047	n.s.	2 047	n.s.
ASF	0	0	0	0
Vinci Concessions	46 208 033	20 %	46 208 033	20 %
Public***	61 161 007	26,5 %	61 161 007	26,5 %
Total	230 978 001	100 %	230 978 001	100 %

* Les collectivités territoriales actionnaires comprennent 4 régions, 29 départements et 1 commune. 5 chambres de commerce et d'industrie sont actionnaires de la Société.

** Hors Autoroutes de France, mais y compris M. René Barberye, représentant d'Autoroutes de France au Conseil d'Administration d'ASF. Les mandataires sociaux détiennent 1 940 titres, la Direction Générale possède 107 titres.

*** Hors investisseurs déclarés, à savoir Vinci Concessions.

- ◆ À la date du 9 juillet 2002, l'ensemble du capital social de la Société était détenu par environ 200 000 personnes morales ou physiques. (source : enquête TPI juillet 2002) Aucune étude de « Titres aux Porteurs Identifiés (TPI) », n'a été effectuée depuis.
- ◆ Par courriers des 17 et 19 juin 2003, les sociétés Vinci, Vinci Concessions et Eiffage ont déclaré avoir mis un terme à l'action de concert existant entre elles vis-à-vis de la société ASF, Eiffage ayant cédé à la société Vinci Concessions la totalité des 1 780 000 actions ASF qu'elle détenait, représentant 0,77 % du capital. Du fait de la fin d'action de concert, Eiffage a franchi en baisse, le 13 juin 2003,

les seuils de 10 % et 5 % du capital et des droits de vote de la société ASF.

- ◆ Par courrier en date du 31 décembre 2003, la société Vinci Concessions (1, cours Ferdinand-de-Lesseps, 92851 Nanterre Cedex), contrôlée par Vinci, a déclaré que, le 31 décembre 2003, suite à une acquisition de titres, elle a franchi en hausse le seuil de 20 % du capital et des droits de vote d'ASF (société Autoroutes du Sud de la France) et détenait 46 208 033 actions ASF représentant 20,005 % du capital et des droits de vote de la société. Vinci Concessions a formulé la déclaration d'intention suivante : « Le gouvernement, ayant décidé à l'occasion du CIADT

du 18 décembre 2003 d'affecter le produit de ses participations autoroutières à une agence dédiée au financement des infrastructures de transport, une prise de contrôle de la société ASF par Vinci Concessions n'est pas envisageable. Dans ce nouveau cadre, l'objectif de Vinci Concessions est de poursuivre avec ASF les discussions engagées depuis quelques mois en vue de concrétiser des axes de coopération industrielle dans le domaine des concessions d'infrastructures en France et en Europe. Vinci Concessions envisage, par ailleurs, de solliciter une représentation au Conseil d'Administration de la société ASF. Enfin, Vinci Concessions n'exclut pas de faire

évoluer sa participation dans la société ASF au cours des douze mois à venir. »

- ◆ À la connaissance de la société, il n'existe pas d'autres actionnaires détenant directement ou indirectement, isolément, conjointement ou de concert, 1 % ou plus du capital ou des droits de vote. La Société n'a reçu aucune déclaration de franchissement du seuil de 1 % du capital ou des droits de vote à la date du présent document de référence autre que celles susvisées.
- ◆ À la connaissance de la société, à la date du présent document de référence, il n'existe pas de pacte d'actionnaires et aucune action ni actif n'a été nanti.

Évolution du cours de Bourse

Cours de l'action depuis le 28 mars 2002, comparé au CAC 40 et SBF 120



Source : Euronext Paris.

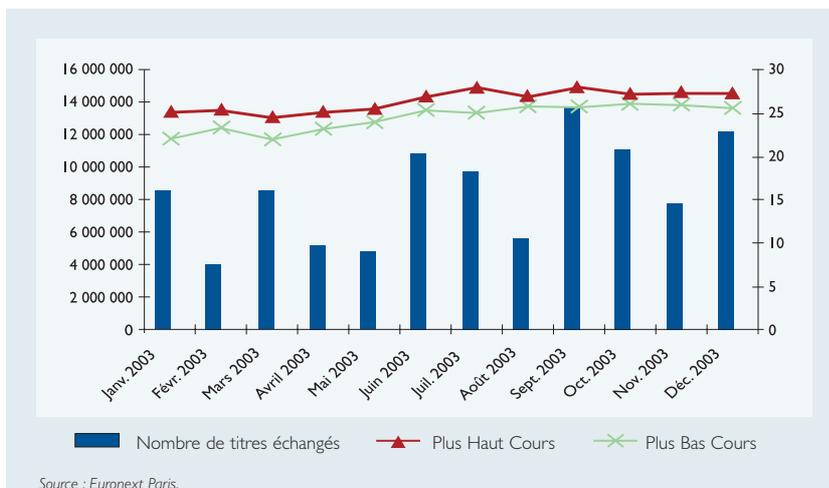
L'action ASF a été cotée au premier Marché d'Euronext Paris le 28 mars 2002 en ouverture. Le prix de souscription de l'Offre à Prix Ouvert était de 24 euros et de 25 euros pour le Placement Global Garanti.

Le parcours du titre ASF en 2003 :
 + haut de l'année : 27,9 €
 + bas de l'année : 21,8 €

clôture au 31/12/2003 : 26,6 €,
 soit une hausse de 15,5 %
 par rapport au 31 décembre 2002.



Volumes mensuels et cours mensuels extrêmes de l'action depuis janvier 2003



Les volumes de transactions, sur l'année 2003, se sont établis à une moyenne de 400 983 titres par séance.

Moyenne quotidienne des capitaux échangés (millions) et rang



La capitalisation boursière d'ASF s'élève à 6,14 milliards d'euros au 31/12/2003, plaçant l'entreprise au 3^e rang du SBF 80.

Communication avec les investisseurs

Département Relations Investisseurs

Ce département a un rôle d'information auprès des investisseurs institutionnels et des analystes financiers, français et étrangers, sur la stratégie du Groupe, les développements significatifs et les résultats, dont la publication intervient semestriellement.

- ◆ 3 réunions d'information, à l'adresse de l'ensemble des acteurs du marché, organisées en 2003 : annonce des résultats annuels (mars 2003) à Paris et à Londres. Résultats semestriels (septembre 2003) à Paris.
- ◆ Interventions à l'occasion de manifestations thématiques à destination des investisseurs, organisées par les banques et les brokers :
 - **Londres** : UBS Transport conférence (9 septembre 2003)

- **Paris** : Oddo Forum Autoroutes (23 octobre 2003)
- **Milan** : Bank Akros Séminaire Autoroutes (11 décembre 2003)
- ◆ **Roadshows** (voir planisphère ci-contre).

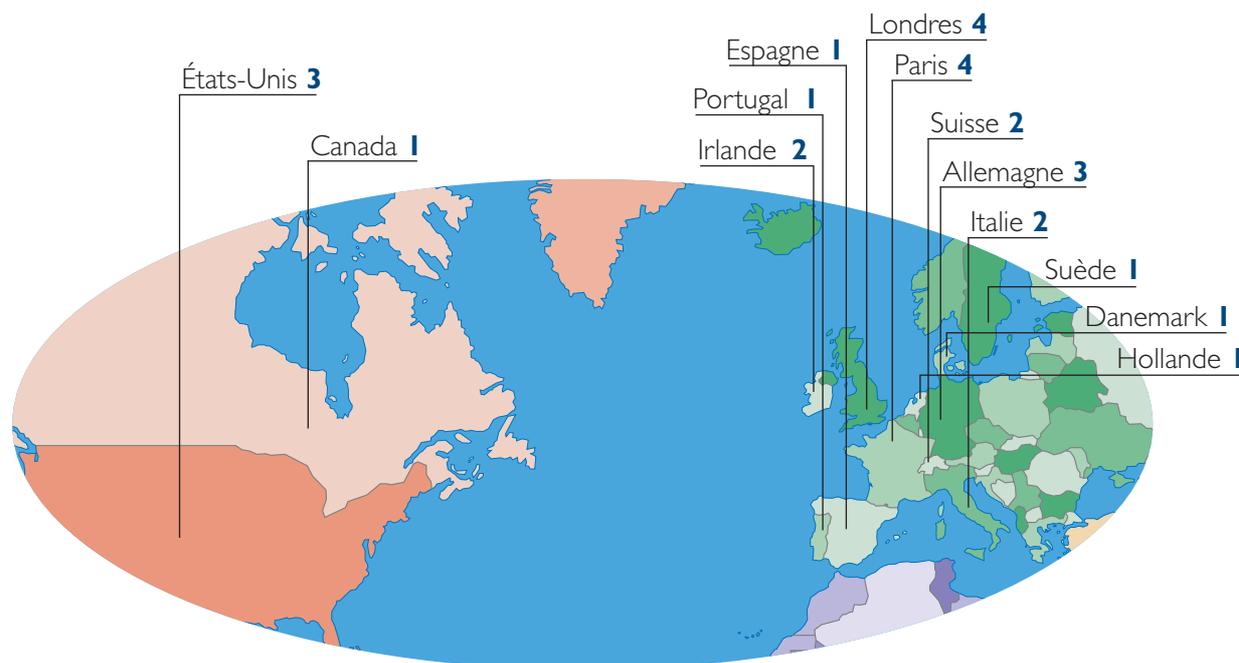
dans le cadre de ces tournées, ce sont plus de 170 investisseurs qui ont été rencontrés par le Management d'ASF au cours de l'année 2003.

- ◆ Rencontres avec les investisseurs étrangers en déplacement à Paris.

L'ensemble de la communication institutionnelle du Groupe – communiqués de presse, présentation des résultats, interventions lors des conférences spécialisées – est disponible sur le site **www.asf.fr**

Les informations financières sont également disponibles sur le site de l'Autorité des Marchés Financiers, **www.amf-france.org**

Roadshows réalisés en 2003



- ◆ Rencontres avec les analystes financiers soucieux de mieux comprendre la stratégie du Groupe.
- ◆ Publications de communiqués de presse quatre fois dans l'année, au moment des résultats semestriels ou des annonces de chiffres d'affaires trimestriels, plus un communiqué de presse décrivant le protocole d'accord industriel signé avec Abertis.

organismes éthiques et agences de notation, parmi lesquels :

- ◆ **ADEF** : « Lauréat, hors CAC 40 »
- ◆ **VIGEO** : ASF intègre l'indice ASPI EUROZONE en mars 2004
- ◆ **UTOPIES** : ASF classé 20^e meilleur rapport, sur 150, et en tête pour le « respect de l'esprit de la loi NRE »
- ◆ **CFIE** : « Les engagements à venir sont réellement perceptibles »

Une meilleure identification de notre secteur d'activités est souhaitée. ASF peut y jouer un rôle leader.

➔ Notation du Groupe ASF par les organismes éthiques et agences de notation

Le reporting 2002, réalisé pour la première fois début 2003 au titre de la loi NRE, a été l'occasion pour ASF d'affirmer sa pleine conscience de sa responsabilité sociale et environnementale. Les principes énoncés et les réalisations citées ont été l'objet de commentaires plutôt favorables de divers

RESPONSABLE DE L'INFORMATION

M^{lle} Solène Allain
Responsable des Relations Investisseurs

Téléphone : 01 47 53 38 96
Télécopie : 01 45 66 44 16
E-mail : solene.allain@asf.fr

Des informations sur la société sont également disponibles sur le site Internet de la société : **www.asf.fr**



➔ Le carnet de l'actionnaire

La rentabilité globale 2003 : quelques repères

Pour les particuliers qui ont acheté les actions lors de l'introduction (mars 2002).

Cours d'introduction en Bourse :	24 €
Cours au 31/12/2003 :	26,60 €
Dividende 2002 :	0,69 €
	(Avec avoir fiscal.)

Plus-value	10,8 %
Rendement	2,9 %
Rentabilité	13,7 %

Pour les titres achetés début janvier 2003.

Cours au 02/01/2003 :	23,25 €
Cours au 31/12/2003 :	26,60 €
Dividende 2002 :	0,69 €
	(Avec avoir fiscal.)

Plus-value	14,4 %
Rendement	3,0 %
Rentabilité	17,4 %

Le tableau de bord de l'actionnaire

En euros	2003	2002
Nombre moyen d'actions	230 978 001	218 935 784
Capitalisation boursière au 31/12 (milliards d'euros)	6,14	5,32
Res Net part du Groupe par action	1,404	1,213
Dividende global par action	0,69 (1,04 yc avoir fiscal)	0,46 (0,69 yc avoir fiscal)
Taux de distribution (%)	49 %	40 %
Cours + haut	27,9	28,2
Cours + bas	21,8	22,5
Fin de période	26,6	23,0

Le Club des actionnaires

Créé en mai 2003, le Club actionnaires⁽¹⁾ comptait 740 personnes au 31 décembre 2003, détenant au moins 30 actions au nominatif ou 60 actions au porteur.

Les privilèges Club, toujours plus nombreux, proposent :

- ◆ des réductions sur des abonnements de journaux financiers, des cycles d'initiation à l'École de la Bourse, des stages pour l'amélioration de la conduite, la location de véhicules, et pour commencer l'année 2004, des réductions sur l'achat de véhicules ;
- ◆ des visites de sites pour découvrir les métiers et les réalisations d'ASF : des circuits originaux pour les curieux de la nature et de paysages, et qui soulignent l'intégration environnementale et économique de l'autoroute, des visites de chantier, la découverte de l'impressionnant Centre de contrôle

CONTACTEZ-NOUS

Au numéro vert

(gratuit à partir d'un téléphone fixe) :
0 800 015 025

Par mail : relations.actionnaires@asf.fr

Par fax : 01 72 71 90 80

Par courrier postal :

Autoroutes du Sud de la France/
Service Relations Actionnaires
100, avenue de Suffren - BP 533 - F-75725
Paris Cedex 15

(1) Pour s'inscrire au Club, lire les conditions générales et remplir le formulaire d'inscription accessible sur www.asf.fr puis sur l'espace Actionnaires, ou sur demande au numéro vert 0 800 015 025.



Trafic, de Radio Trafic, du Centre de formation à la viabilité hivernale, etc. ;

- ◆ une diffusion systématique des communiqués de presse financiers et de la lettre aux actionnaires.

Les supports d'information

- ◆ **La Lettre aux actionnaires**, adressée trois fois par an aux actionnaires qui figurent sur le TPI (Titres au Porteur Identifiés), enquête réalisée début juillet 2002 et qui offre notamment l'adresse des actionnaires transmis par Euroclear ou sur demande au numéro vert. Elle est également accessible sur www.asf.fr puis sur l'espace « Actionnaires ». Un nouveau TPI sera réalisé en 2004.
- ◆ **Les chiffres clés 2003 en bref**.
- ◆ **Le Rapport annuel et document de référence**, accessibles sur www.asf.fr puis sur Présentations et publications, ou sur demande à partir du numéro vert.
- ◆ **Le site Internet ASF**, www.asf.fr sur lequel vous pouvez découvrir le Groupe ASF, les chiffres financiers et le cours de l'action, l'espace « Actionnaires », les offres commerciales, le développement durable.
- ◆ **Les avis financiers**, publiés dans la presse française et au BALO (*Bulletin d'annonces légales officielles*).
- ◆ **Les avis de convocation à l'Assemblée Générale**, adressés personnellement aux actionnaires dont les titres sont au nominatif, aux membres du club et sur demande par courrier.
- ◆ **Le Guide de l'actionnaire**, prévu en avril 2004, accessible sur le site Internet ou sur demande au numéro vert.

Réunions d'actionnaires individuels

- ◆ **À Paris**
 - L'Assemblée Générale, avril 2003
 - Le salon Actionaria, novembre 2003
- ◆ **En province**
 - Réunion Actionnaires, à Annecy, avril 2003
 - Réunion Actionnaires, à Bordeaux, octobre 2003
 - (3 réunions sont prévues en 2004)

AGENDA 2004

23/01/2004	Communiqué du chiffre d'affaires 2003
16/02/2004	Réunion Actionnaires, à Marseille
17/03/2004	Communiqué des résultats 2003
21/04/2004	Communiqué du chiffre d'affaires du 1 ^{er} trimestre 2004
13/05/2004	Assemblée Générale au théâtre de l'Empire, à Paris à 16 heures
02/06/2004	Réunion actionnaires Toulouse
22/07/2004	Communiqué du chiffre d'affaires du 2 ^e trimestre 2004
22/09/2004	Communiqué des résultats du 1 ^{er} semestre 2004
07/10/2004	Réunion actionnaires, à Grenoble
22/10/2004	Communiqué du chiffre d'affaires du 3 ^e trimestre 2004
19 et 20/11/2004	Salon Actionaria, à Paris, au Palais des Congrès





Le gouvernement d'entreprise

Le Groupe ASF suit les recommandations préconisées par le rapport Bouton (cf. rapport du Président sur les travaux du Conseil d'Administration p. 110-118).



Le Conseil d'Administration



À la date d'enregistrement du document de référence, le Conseil d'Administration de la Société est composé de seize membres, dont cinq administrateurs représentant l'État et deux représentants des salariés.

Les statuts de la Société prévoient que le Conseil d'Administration sera composé de seize membres au plus et que les administrateurs représentant les salariés actionnaires ont le même statut, les mêmes pouvoirs et les mêmes responsabilités que les autres administrateurs.

Parmi les seize membres actuels du Conseil d'Administration, cinq sont des administrateurs indépendants au sens où ils n'entretiennent aucune relation avec le Groupe ASF, ses actionnaires ou ses dirigeants, qui puisse compromettre l'exercice de leur liberté de jugement. Ces cinq administrateurs sont MM. Michel Davy de Virville, Hubert du Mesnil, Pierre-Henri Gourgeon, Bernard Maurel et Gérard Payen.

Par ailleurs, dans le cadre des règles relatives au contrôle économique et financier de l'État (décrets n° 55-733 du 26 mai 1955 et n° 2001-942 du 9 octobre 2001), un commissaire du gouvernement et un commissaire du gouvernement adjoint, nommés par arrêté du Ministre chargé de la voirie nationale, assistent, avec voix consultative aux séances du Conseil d'Administration. En outre, un contrôleur d'État peut assister à ces séances, avec voix consultative également.

Composition du Conseil d'Administration

Nom	Age	Fonction	Date de nomination et de renouvellement	Date de fin de mandat	Principales autres fonctions et mandats
Bernard Val	61	Président	21-05-1997 13-03-2002	AG Comptes exercice clos 2007	Administrateur d'ESCOTA et de C3D.
<i>Autoroutes de France représentée par son Président : René Barberye (admis à faire valoir ses droits à la retraite le 1^{er} mars 2004 et remplacé par M. Philippe Dumas, à compter du 25 mars 2004)</i>	65	Administrateur	28-06-1988 13-03-2002	AG Comptes exercice clos 2007	Administrateur de la SANEF, SAPRR, ATMB, SFTRF, membre du Conseil de surveillance du G.E.I.E. du Tunnel du Mont-Blanc.
Alain Barkats**	50	Administrateur	29-04-2003	AG Comptes exercice clos 2008	Chargé de mission ASF.
Hugues Bied-Charreton*	37	Administrateur	7-08-2002	7-08-2008	Sous-Directeur à la Direction du Budget, Administrateur d'ERAP, du Réseau Ferré de France, de la RATP, du Commissariat à l'énergie atomique, du CNRS et du CNES.
Michel Charasse	63	Administrateur	13-03-2002	AG Comptes exercice clos 2007	Maire de Puy-Guillaume (Puy-de-Dôme), Conseiller général du canton de Chateldon, Président de l'Association des Maires du Puy-de-Dôme, Sénateur du Puy-de-Dôme et questeur du Sénat, membre du Conseil de surveillance de l'Agence française de Développement, Trésorier général de l'Association des Maires de France et de sa filiale Service Public 2000, Membre fondateur et vice-président de la Fondation « Institut François-Mitterrand ».
André Crocherie*	55	Administrateur	9-09-2003	9-09-2009	Directeur Régional de l'Équipement Midi-Pyrénées et Directeur Départemental de l'Équipement Haute-Garonne.
Michel Davy de Virville	58	Administrateur	13-03-2002	AG Comptes exercice clos 2007	Secrétaire général et Directeur des ressources humaines du groupe Renault.
Hubert du Mesnil	54	Administrateur	13-03-2002	AG Comptes exercice clos 2007	Directeur général d'Aéroports de Paris.
Jean-Louis Girodolle*	35	Administrateur	16-09-2003	16-09-2009	Sous-Directeur à la Direction du Trésor, Administrateur de Renault, d'ADP (Aéroport de Paris) et de la RATP.
Pierre-Henri Gourgeon	58	Administrateur	13-03-2002	AG Comptes exercice clos 2007	Directeur général exécutif d'Air France, Administrateur d'Amadeus GTD SA, d'Amadeus France et de Stéria SNC.
Pierre Laugeay*	47	Administrateur	31-03-2003	31-03-2009	Administrateur des SEMCA : ESCOTA, SAPRR et AREA et des établissements publics : CNA, ADF, ONCFS (Office national de la Chasse et de la Faune sauvage) et Euroméditerranée.
Bernard Maurel	72	Administrateur	13-03-2002	AG Comptes exercice clos 2007	Président de la Banque Martin-Maurel et de la Compagnie Financière Martin Maurel, Vice-Président de l'Association française des Banques, membre du Conseil des commanditaires de Rothschild & Cie Banque, Administrateur du groupe SNEF et de l'Établissement public Euro-Méditerranée, membre du Conseil de surveillance du Fonds de garantie des dépôts.
Jacques Oudin	65	Administrateur	13-03-2002	AG Comptes exercice clos 2007	Membre détaché de la Cour des Comptes, Sénateur de la Vendée, Vice-Président de la Commission des Finances du Sénat, Vice-Président du Conseil général de la Vendée, Conseiller général du Canton de l'Île de Noirmoutier, Administrateur du Conseil Supérieur du service public ferroviaire et d'Autoroutes de France.
Gérard Payen	51	Administrateur	13-03-2002	AG Comptes exercice clos 2007	Ancien Directeur général de Suez et Président d'Ondeo, Président de Lydec.
Bernard Seligmann* (admis à faire valoir ses droits à la retraite le 30 mars 2004)	65	Administrateur	11-03-2002	11-03-2005	Inspecteur général des Transports et des Travaux publics, membre de la Commission nationale de l'équipement commercial, membre du Conseil national des Transports, coordonnateur de la sous-section Transports du Conseil général des Ponts et Chaussées, Administrateur de la Société nationale des chemins de fer luxembourgeois, dite CFL, et du Comité national routier.
Jacques Thoumazeau**	54	Administrateur	29-04-2003	AG Comptes exercice clos 2008	Chargé de mission auprès de la DRH/ASF, Administrateur de l'IPSEC (Institut de Prévoyance des salariés du groupe Caisse des Dépôts).

* Administrateurs représentant l'État

** Administrateurs représentant les salariés actionnaires.

(1) SANEF : Société des Autoroutes du Nord et de l'Est de la France.
(3) ATMB : Autoroutes et Tunnel du Mont-Blanc.

(2) SAPRR : Société des Autoroutes Paris-Rhin-Rhône.
(4) SFTRF : Société Française du Tunnel Routier de Fréjus.



Conformément à la loi et aux statuts de la Société, chacun des administrateurs doit être propriétaire d'au moins une action pendant toute la durée de son mandat, à l'exception des administrateurs représentant l'État et des administrateurs représentant les salariés actionnaires.

À la date d'enregistrement du document de référence, les administrateurs détenaient 1940 actions de la Société, réparties comme suit :

Nom	Nombre d'actions détenues
Bernard Val	233 ⁽¹⁾
Philippe Dumas ⁽²⁾	0
Alain Barkats	0
Hugues Bied-Charreton	0
Michel Charasse	1
André Crocherie	0
Michel Davy de Virville	51
Hubert du Mesnil	1
Pierre-Henri Gourgeon	1
Jean-Louis Girodolle	0
Pierre Laugeay	0
Bernard Maurel	1
Jacques Oudin	59
Gérard Payen	1 486
Bernard Seligmann	107 ⁽³⁾
Jacques Thoumazeau	0

(1) Nombre d'actions détenues par le conjoint : 1 266.

(2) Représentant d'Autoroutes de France, qui détient 20 427 400 actions d'ASF.

(3) Nombre d'actions détenues par le conjoint : 81.

Présidence du Conseil d'Administration et Direction Générale

Le Conseil d'Administration élit un président parmi ses membres personnes physiques.

Dans le cadre de la loi sur les nouvelles régulations économiques (dite loi NRE) du 15 mai 2001, le Conseil d'Administration, réuni le 13 mars 2002, a opté pour la dissociation des fonctions de Président du Conseil d'Administration et de Directeur Général.

Aux termes des statuts de la Société, le Conseil d'Administration peut, sur proposition du Directeur Général, nommer une ou plusieurs personnes physiques

(au maximum 5) chargées d'assister le Directeur Général avec le titre de Directeur Général délégué.

Fonctionnement du Conseil d'Administration

Le Conseil d'Administration d'ASF est un organe collégial qui représente collectivement l'ensemble des actionnaires de la Société. Il a obligation d'agir en toutes circonstances dans l'intérêt social de l'entreprise et répond de l'exercice de cette mission devant l'Assemblée Générale des actionnaires. Le fonctionnement du Conseil d'Administration est organisé par un règlement intérieur qui décrit, en outre, les attributions du Conseil, les règles de l'information permanente des actionnaires, les fonctions des comités mis en place au sein du Conseil et la Charte de l'administrateur.

Le Conseil d'Administration élit un Président parmi ses membres personnes physiques. Le Président organise et dirige les travaux du Conseil d'Administration et représente celui-ci dans ses rapports avec les actionnaires et les tiers. Il veille au bon fonctionnement des organes de la Société et s'assure, en particulier, que les administrateurs sont en mesure de remplir leur mission.

Il appartient au Président du Conseil d'Administration de réunir le conseil aussi souvent qu'il le juge opportun. Il est prévu que le Conseil se réunisse au minimum quatre (4) fois par an. Le Président réunit le Conseil d'Administration pour approuver les comptes semestriels ainsi que pour arrêter les comptes annuels et convoquer l'Assemblée Générale chargée de les approuver.

Le Conseil d'Administration détermine les orientations de l'activité de la Société et veille à leur mise en œuvre. Il contrôle la gestion de l'entreprise et veille à la qualité de l'information fournie aux actionnaires ainsi qu'au marché. Il procède aux contrôles et vérifications qu'il juge opportuns.



Une fois par an, le Conseil débat de son propre fonctionnement, et propose, le cas échéant, des amendements à son règlement intérieur. Tous les trois ans, le Conseil met en œuvre une évaluation externe de son propre fonctionnement. Cette évaluation est réalisée par un prestataire de conseil extérieur à la Société, sous la direction d'un administrateur indépendant.

La Charte de l'administrateur, prévue par le règlement intérieur du Conseil, précise les droits et les devoirs de chaque administrateur. Chaque administrateur doit s'abstenir d'effectuer des opérations sur les titres de la Société sur lesquelles il dispose, de par ses fonctions, d'informations non encore rendues publiques.

Les membres du Conseil sont nommés par l'Assemblée Générale des actionnaires pour un mandat de six ans renouvelable. Ils peuvent être révoqués à tout moment par l'Assemblée Générale ordinaire.

Fonctionnement du Conseil d'Administration au cours de l'année 2003

Les changements intervenus dans sa composition depuis cette date ont concerné deux administrateurs représentant l'État : remplacement en septembre 2003 de Mme Isabelle Martel par M. Jean-Louis Girodolle ; en septembre 2003, remplacement de M. André Combeau par M. André Crocherie ; en mars 2004, remplacement de M. René Barberye par M. Philippe Dumas.

Le Conseil d'Administration d'ASF s'est réuni cinq fois en 2003. Le taux de présence

à ces réunions a été de plus de 80 %, les administrateurs absents s'étant fait, dans chaque cas, ou représenter ou excuser. Les réunions du Conseil d'Administration ont été préparées par des réunions des comités spécialisés, qui ont soumis des avis sur les questions figurant à l'ordre du jour du Conseil.

Les sujets majeurs dont s'est occupé le Conseil d'Administration en 2003 ont été les suivants :

- ◆ L'élargissement de l'objet social d'ASF a permis la mise en œuvre de sa politique de diversification qui s'est concrétisée par la création, en octobre 2003, de la société Truck Etap (dénomination du projet de Centre Routier de Béziers Ouest) et par la signature d'un protocole d'accord industriel avec la société espagnole Abertis.
- ◆ L'arrêté des comptes sociaux et semestriels du Groupe ASF et l'examen de la politique financière de la société en termes de trésorerie, de gestion de la dette et de financement. Le Conseil d'Administration, faisant utilisation des pouvoirs que lui a délégués l'Assemblée Générale mixte des actionnaires du 29 avril 2003 dans sa 7^e résolution, a donné délégation à son Président en septembre 2003 pour procéder sur ses seules décisions – dans les limites et selon les conditions fixées par l'Assemblée Générale, en une ou plusieurs fois – à la création et à l'émission – en France ou à l'étranger, par appel public à l'épargne ou par placement privé – d'obligations ou de titres assimilés pour un montant total, nominal et maximal, ne pouvant excéder 500 M d'€. À fin janvier 2004, le Conseil d'Administration de la CNA a donné son accord pour l'émission d'un emprunt de 450 M d'€.





- ◆ L'attribution de jetons de présence et leurs modalités de répartition en fonction notamment du « présentisme » des administrateurs.
- ◆ Les activités de construction et d'exploitation dans le respect des obligations des contrats de concession et des contrats d'entreprise, la communication, le développement durable, les ressources humaines...
- ◆ La signature du 9^e avenant à la convention de concession autoroutière d'ASF relatif à l'échangeur du Bocage.
Au terme de son règlement intérieur adopté en décembre 2002, le conseil mettra en œuvre une évaluation externe de son propre fonctionnement, laquelle sera réalisée par un prestataire de Conseil extérieur à la Société, et sous la direction d'un administrateur indépendant.

➔ La Direction Générale

Nom	Age	Fonction	Date de première nomination/ entrée en fonction	Date de début du mandat actuel	Principales autres fonctions et mandats
Jacques Tavernier	54	Directeur Général	9/02/98	13/03/02	Administrateur d'ESCOTA
Philippe-Emmanuel Daussy	51	Directeur Général délégué, chargé de l'exploitation	13/03/02	13/03/02	Administrateur de Transjamaican Highway (TJH) et de Jamaica Infrastructure Operator (JIO)
Jean-Marc Denizon	60	Directeur Général délégué	10/12/03	10/12/03	Président-Directeur Général d'ESCOTA
Alain Robillard	59	Directeur Général délégué, chargé du développement et de la construction	13/03/02	13/03/02	Administrateur de la Jamaica Infrastructure Operator (JIO) et de Transjamaican Highway (TJH)
Jean-Jacques Bancel	35	Directeur financier	07/03	—	Administrateur d'ESCOTA et de Transjamaican Highway (TJH)
Yann Charron	44	Directeur des ressources humaines	1997	—	—
Thierry Dallard	37	Directeur du développement	01/05/03	—	—
Michel Franco	45	Directeur juridique	15/05/03	—	Administrateur de Centaure Midi-Pyrénées
Bernard Gardelle	45	Directeur de la Communication	08/02	—	—

M. Jacques Tavernier détient 107 actions de la Société, et son épouse en détient 108. Les autres personnes figurant sur le tableau ci-contre ont accès aux Fonds Communs de Placement qui gèrent les actions des salariés de la Société.

Renseignements personnels concernant les principaux dirigeants de la Société

Bernard Val (61 ans) est Président du Conseil d'Administration d'ASF depuis 1997. Auparavant, il était Président de la société des Autoroutes Rhône-Alpes (AREA). Il est également administrateur d'ESCOTA et de C3D. De 2001 à 2002, il a exercé les fonctions de Président de l'Association des Sociétés Françaises d'Autoroutes (ASFA) et de Censeur du Conseil d'Administration de la Société Marseillaise du Tunnel Prado Carenage (SMTPC). Bernard Val est diplômé de l'École des Ingénieurs de la Ville de Paris.

Jacques Tavernier (54 ans) est Directeur Général d'ASF depuis 1998. Auparavant, il exerçait la fonction de Directeur départemental de l'Équipement des Hauts-de-Seine. Jacques Tavernier est diplômé de l'École Polytechnique et de l'École Nationale des Ponts et Chaussées. Il est également administrateur d'ESCOTA.

Philippe-Emmanuel Daussy (51 ans) est, depuis janvier 2002, Directeur Général Délégué, chargé de l'Exploitation. Auparavant, il était Directeur Adjoint des Exploitations au sein du Département Concession d'infrastructures de VINCI Concessions. Philippe-Emmanuel Daussy est diplômé de l'École Polytechnique, de l'École Nationale Supérieure du Pétrole et des Moteurs, et de l'INSEAD.

Jean-Marc Denizon (60 ans) est, depuis le 10 décembre 2003, Directeur Général Délégué d'ASF et, parallèlement, depuis le 9 décembre 2003, Président-Directeur Général d'ESCOTA. Il était auparavant Directeur Général Adjoint d'ASF, chargé de l'Exploitation, depuis juin 1993, puis Directeur Général Délégué d'ESCOTA du 17 décembre 2001 au 11 mars 2002 et Administrateur-Directeur Général d'ESCOTA à compter du 12 mars 2002. Il a été Administrateur d'ISIS, filiale du groupe EGIS, de 1993 à 1998. Jean-Marc DENIZON est diplômé de l'École Polytechnique et de l'École Nationale des Ponts et Chaussées. Il est également Président du Syndicat professionnel des sociétés concessionnaires ou exploitantes d'autoroutes ou d'ouvrages routiers et membre du Conseil d'Administration de l'Association des Sociétés Françaises d'Autoroutes (ASFA).

Alain Robillard (59 ans) est Directeur Général Délégué, chargé du Développement et de la Construction au sein d'ASF depuis 1987. Auparavant, il était Directeur des études générales et de sécurité chargé de la coordination des études d'Eurotunnel. Alain Robillard est diplômé de l'École Spéciale des Travaux Publics et de l'IAE Grenoble. Il est également membre de l'IBTTA

(International Bridge, Tunnel and Turnpike Association) au sein de laquelle il a été désigné International Vice Chairman of the Engineering and Design Committee pour 2002.

Jean-Jacques Bancel (35 ans) est, depuis juillet 2003, Directeur financier d'ASF. Il a rejoint le Groupe ASF en janvier 2002 comme chef de projet « Introduction en Bourse ». Depuis la première cotation, il était Directeur des relations avec les investisseurs. Jean-Jacques Bancel est diplômé de l'ESSEC (École Supérieure des Sciences Économiques et Commerciales) et a occupé successivement, depuis 1993, des fonctions de Conseil de Direction Générale au sein de Mars & Co et de Conseil en fusions, acquisitions, cessions d'entreprises chez HSBC CCF Corporate Finance.

Yann Charron (44 ans) est Directeur des Ressources Humaines d'ASF depuis 1997. Auparavant, il était directeur des ressources humaines et de la communication au sein de Thomson-DASA Armements. Yann Charron est diplômé de l'Institut d'Études Politiques de Strasbourg. Il est également membre de l'ANDCP (Association Nationale des Directeurs et Cadres de la fonction Personnel).

Thierry Dallard (37 ans) est Directeur du Développement depuis mai 2003. Il était auparavant responsable du Service des Déplacements et des Infrastructures de Transport à la Direction Départementale de l'Équipement des Bouches-du-Rhône. Thierry Dallard est ancien élève de l'École Normale Supérieure, diplômé de l'École Nationale des Ponts et Chaussées, et Docteur en Physique de l'Université Pierre-et-Marie-Curie.

Michel Franco (45 ans) est, depuis le 15 mai 2003, Directeur juridique. C'est à cette date qu'il a rejoint le Groupe. Il occupait précédemment le poste de Directeur juridique du holding ARENA (CALCIA, UNIBETON, GSM) au sein du groupe Ciments Français. Il a travaillé chez Elyo, groupe Suez-Lyonnaise. Auparavant, il exerçait la profession d'avocat. Titulaire du CAPA, il est diplômé de l'Institut d'études Politiques d'Aix-en-Provence. Il a également un DESS de droit des affaires et un DEA de droit pénal.

Bernard Gardelle (45 ans) est Directeur de la Communication d'ASF depuis août 2002. Auparavant, il occupait, depuis le 20 juin 2000, la fonction de Directeur Adjoint, chargé de la communication externe. Titulaire d'une maîtrise en sociologie politique et d'une licence en droit public, Bernard Gardelle a successivement travaillé chez Bernard Krief Communication, Hintzy Heymann et DDB & Co.





Le fonctionnement de la Direction Générale

Le Conseil d'Administration nomme le Directeur Général, fixe la durée de son mandat, détermine sa rémunération et, le cas échéant, les limitations de ses pouvoirs. Le Directeur Général n'est pas un administrateur de la Société.

Le Directeur Général est investi des pouvoirs les plus étendus pour agir au nom de la Société. Il exerce ces pouvoirs dans la limite de l'objet social et sous réserve de ceux que la loi attribue. Il rend compte de la gestion de la Société au Conseil d'Administration et représente la Société dans ses rapports avec les tiers.

Le directeur général est révocable à tout moment par le Conseil d'Administration.

Sur proposition du Directeur Général, le Président peut demander au Conseil d'Administration de nommer une ou plusieurs personnes physiques chargées d'assister le Directeur Général avec le titre de Directeur Général délégué. Le nombre maximum des directeurs généraux délégués est fixé à cinq. À l'égard des tiers, le ou les directeurs généraux délégués disposent des mêmes pouvoirs que le Directeur Général.

À la demande du Directeur Général, le Conseil d'Administration détermine l'étendue et la durée des pouvoirs accordés aux directeurs généraux délégués, ainsi que leur rémunération.

Fonctionnement de la Direction Générale au cours de l'exercice 2003

Au cours de l'exercice 2003, M. Tavernier a assuré la gestion de la Société, avec l'assistance de trois directeurs généraux délégués, sous le contrôle du Conseil d'Administration.



Les Comités

Le Conseil d'Administration du 13 mars 2002 a constitué trois comités spécialisés en son sein :

- ◆ Le Comité d'Audit, composé de quatre administrateurs nommés par le Conseil d'Administration. La durée du mandat des membres du Comité est de trois ans renouvelable. Il est actuellement composé de MM. Philippe Dumas, Bernard Maurel, Bernard Seligmann et Jean-Louis Girodolle. Le président de ce Comité pour l'année 2003 était M. Barberye, à la retraite à compter du 1^{er} mars 2004.
- ◆ Le Comité des Rémunérations, composé de trois administrateurs nommés par le Conseil d'Administration. Il est actuellement composé de MM. Michel Davy de Virville, Hubert du Mesnil et Gérard Payen. Il est présidé par M. Michel Davy de Virville.
- ◆ Le Comité de la Stratégie et des Engagements, composé de quatre administrateurs désignés par le Conseil d'Administration. Il est actuellement composé de MM. Bernard Val, Gérard Payen, Pierre-Henri Gourgeon et Jean-Louis Girodolle. M. Barkats et M. Thoumazeau assistent au Comité en tant qu'observateurs. Ce Comité est présidé par M. Bernard Val.

En outre, la Commission Consultative des Marchés de la Société (CCMS), dont la création a été approuvée par le Conseil d'Administration du 10 mai 2001, continue à exercer ses fonctions. Composée de six membres, dont le Directeur Général qui en est le Président, deux personnalités qualifiées choisies par le Président (dont une extérieure à la Société), le responsable du marché soumis à la CCMS, le contrôleur d'État et un représentant de la Direction Générale de la Concurrence, de la Consommation et de la Répression des Fraudes, la CCMS émet un avis sur l'attribution des marchés qui lui sont soumis et vérifie les procédures de passation de marchés au sein d'ASF. Elle doit émettre un avis pour tout marché de travaux supérieur



à 5 000 000 d'euros (hors taxes), tout marché de fournitures et de services supérieurs ou égal à 500 000 euros (hors taxes), et pour tout avenant de l'un quelconque de ces marchés dépassant 20 % du montant initial.

Par décret n° 2004-86 du 26 janvier 2004, une commission dénommée « Commission nationale des marchés des sociétés d'économie mixte concessionnaires d'autoroutes », a été instituée. Elle est chargée de veiller au respect par les sociétés d'économie mixte concessionnaires d'autoroutes des règles applicables en matière de passation et d'exécution de marchés de travaux, de services et de fournitures. Chacune des commissions consultatives des marchés des sociétés d'économie mixte concessionnaires d'autoroutes adresse à la commission nationale, avant le 31 janvier de chaque année, son rapport annuel d'activité. Sur cette base, la commission nationale formule, par la voie d'un rapport annuel, un avis sur le respect des procédures de passation et d'exécution des marchés passés par chaque société d'économie mixte concessionnaire d'autoroutes au cours de l'année écoulée. La commission nationale peut à cette occasion adresser des recommandations sur l'organisation des procédures de passation des marchés ou sur le fonctionnement des commissions consultatives des marchés des sociétés d'économie mixte concessionnaires d'autoroutes. Le rapport annuel de la commission nationale est remis au ministre chargé de la voirie nationale et au ministre chargé de l'économie et des finances avant le 31 mai de chaque année. Les ministres décident, le cas échéant, des suites à donner à ce rapport.

Fonctionnement des comités

Les comités concourent à la préparation des décisions du Conseil d'Administration : ils émettent des avis, qui sont ensuite soumis au Conseil d'Administration. Ils ont pour but, en améliorant la qualité de l'information mise à disposition du Conseil, de favoriser la qualité des débats qui s'y tiennent. Ils ne sont en aucun cas substituables au Conseil d'Administration. Les présidents des comités spécialisés préparent, à l'attention du Conseil, des compte-rendus détaillés des débats, reflétant la position de chacun des membres et faisant la synthèse des avis exprimés. Le Conseil d'Administration de la Société a adopté des règlements intérieurs régissant les règles de constitution, de fonctionnement et de compétence pour le Comité d'Audit, le Comité de Stratégie et des engagements et le Comité des Rémunérations.

Le Comité d'Audit

Le Comité d'Audit est chargé principalement d'examiner les comptes sociaux et consolidés de la Société, de présenter chaque année au Conseil d'Administration une communication sur l'établissement des comptes sociaux et des comptes consolidés, notamment sur la pertinence et la permanence des méthodes comptables adoptées pour l'établissement des comptes consolidés et des comptes sociaux, et s'assurer que les procédures internes de collecte et de contrôle des informations garantissent celles-ci. Il saisit également le Conseil d'Administration de la question du choix du référentiel de la consolidation des comptes et se prononce sur la désignation, le renouvellement et la qualité du travail des commissaires aux comptes. Il examine les opérations financières importantes à l'occasion desquelles il pourrait exister un conflit d'intérêt.





Le Comité se réunit chaque fois qu'il le juge nécessaire et au moins deux (2) fois par an sur convocation de son président ou du président du Conseil d'Administration. Il se réunit notamment avant chaque Conseil d'Administration dont l'ordre du jour comporte l'arrêté ou l'examen des comptes annuels et semestriels ou le bilan de la gestion de la société. Les commissaires aux comptes peuvent demander au président du Conseil d'Administration la convocation du Comité d'Audit s'ils le jugent nécessaire.

Le Comité d'Audit peut entendre les commissaires aux comptes du Groupe dans le cadre de l'établissement des comptes semestriels et annuels.

Le commissaire du gouvernement ou le commissaire du gouvernement adjoint et le contrôleur d'État peuvent assister à toutes les réunions du Comité d'Audit. Le Comité peut inviter à ses séances les commissaires aux

comptes et toute personne employée au sein du Groupe, notamment le Directeur Général, le Directeur financier ou le Directeur de l'audit interne.

Fonctionnement du Comité d'Audit au cours de l'exercice 2003

Le Comité d'Audit a examiné les sujets de nature financière ou comptable avant leur présentation au Conseil d'Administration.

Le Comité d'Audit s'est réuni quatre fois en 2003 : les 14 mars, 16 juin, 9 septembre et 26 novembre 2003. Le changement intervenu dans la composition du Comité

durant l'exercice 2003 a été le remplacement de Mme Isabelle Martel par M. Jean-Louis Girodolle.

Parmi les sujets importants évoqués en 2003, le Comité a notamment examiné les comptes annuels 2002 et les comptes semestriels 2003, la gestion de la dette, de la trésorerie et du financement du Groupe ASF, les méthodes comptables pour l'arrêté des comptes 2003. Le Comité a été tenu informé du déroulement et, le cas échéant, des conclusions des travaux des deux groupes de travail dont il avait souhaité la création : l'un relatif au tunnel du Puymorens, et l'autre en charge de la constitution d'un inventaire des immobilisations. Enfin, l'audit interne a fait une présentation au Comité de sa fonction et de la démarche d'approche par les risques. Il a présenté la charte de fonctionnement de l'audit interne, les missions d'audit menées en 2003 et le planning des missions d'audit 2004.

Le Comité des Rémunérations

Le Comité des Rémunérations est chargé de formuler des propositions quant au montant et à l'évolution de la rémunération des mandataires sociaux.

Fonctionnement du Comité des Rémunérations au cours de l'exercice 2003

Le Comité des Rémunérations a examiné les questions liées à la rémunération des mandataires sociaux et des directeurs généraux d'ASF. Lors de sa réunion du 7 mars 2003, le Comité a recommandé l'attribution de jetons de présence aux administrateurs à compter de 2003,

afin de tenir compte des responsabilités et du travail réalisé par les administrateurs. Il a proposé un montant individuel maximal composé d'une partie forfaitaire et d'une partie fonction du présentisme. Le Comité des Rémunérations du 4 décembre 2003 a formulé des propositions quant au montant et à l'évolution de la rémunération des mandataires sociaux et des directeurs généraux d'ASF, ainsi qu'à l'extension, au Président et au Directeur Général d'ASF, du système de retraite sur-complémentaire ouvert à l'ensemble des cadres d'ASF.

Le Comité des Rémunérations s'est réuni trois fois au cours de l'année 2003 (les 7 mars, 3 septembre et 4 décembre) en présence, à chaque fois, d'au moins 2 de ses 3 membres.

Jetons de présence des administrateurs pour l'exercice clos le 31/12/03

Bénéficiaire	Montant en euros
Trésor public	72 600
M. de Virville	12 600
M. du Mesnil	15 000
M. Gourgeon	9 600
M. Maurel	12 300
M. Payen	15 000
M. Barkats	6 600
M. Thoumazeau	6 600
Total	150 300

Le Comité de la Stratégie et des Engagements

Le Comité de la Stratégie et des engagements est chargé d'émettre des recommandations en matière de stratégie du Groupe. En particulier, une fois par an, le Comité de la Stratégie et des engagements engage une réflexion, dont les conclusions sont soumises au Conseil d'Administration sur les forces et faiblesses du Groupe, les risques et opportunités au sein de son domaine d'activité, les facteurs clés de succès ainsi que les besoins humains et financiers des sociétés du Groupe pour atteindre les objectifs stratégiques fixés. Le Comité se réunit soit à la demande

du Directeur Général soit chaque fois que le Comité le juge nécessaire, soit sur convocation de son président, qui en arrête l'ordre du jour. Le Comité doit se réunir au moins deux fois par an, et dans tous les cas, avant chaque réunion du Conseil d'Administration dont l'ordre du jour comporte une décision d'engagement du Groupe dans des projets de développement des activités. Un compte rendu de l'activité annuelle du Comité est inclus dans le Rapport annuel du Groupe.

Le contrôleur d'État et le commissaire du gouvernement participent aux séances du Comité de la Stratégie et des engagements avec voix consultative. Le Comité peut inviter à ses séances les mandataires sociaux, ainsi que toute personne employée par la société concernée par l'un des points de l'ordre du jour.

Fonctionnement du Comité de Stratégie et des engagements au cours de l'exercice 2003

Le Comité de Stratégie et des Engagements a examiné tous les sujets relatifs aux engagements du Groupe. Les membres du Comité ont pu se faire communiquer tous documents nécessaires au bon accomplissement de cette mission. Le Comité a émis un avis sur les conditions économiques et financières des offres que la Société a présentées dans le cadre du développement et de la diversification de ses activités.

Le Comité de Stratégie et des Engagements s'est réuni quatre fois au cours de l'année 2003 : 27 février, 12 juin, 15 septembre et 1^{er} décembre. L'unique changement dans la composition du Comité durant l'exercice 2003 a été le remplacement de Mme Isabelle Martel par M. Jean-Louis Girodolle.

Parmi les sujets examinés en 2003 figurent les projets de concession en France avec la candidature d'ASF, en juin 2003, dans le cadre de groupement, aux trois projets de concession d'autoroutes (A19, A41 et A65) lancés par l'État français.





Dans le cadre de la diversification des activités d'ASF, le Comité a examiné les conditions économiques et financières du projet de Centre Routier de Béziers Ouest (Truck Etap) et a proposé au Conseil d'Administration d'autoriser l'engagement majoritaire d'ASF dans une société anonyme pour la construction et l'exploitation de ce projet. Il a été tenu informé des candidatures d'ASF pour des constructions de parkings, notamment à Nice et Sainte-Maxime.

Il a examiné les principes d'un projet de protocole entre ASF et la société espagnole Abertis et a proposé au Conseil d'Administration d'autoriser le Directeur Général d'ASF à signer un contrat permettant de mettre en œuvre lesdits principes.

Il a proposé au Conseil d'autoriser le Directeur Général d'ASF à signer un avenant incluant, dans le cahier des charges annexé à la convention de concession d'ASF, l'échangeur du Bocage sur l'autoroute A87. Il a procédé à une première analyse du projet d'avenant relatif à la section Lyon-Balbigny de l'autoroute A89.



Intérêts des administrateurs et dirigeants

Rémunérations et avantages en nature attribués pour le dernier exercice clos, à quelque titre que ce soit, aux mandataires sociaux

Les rémunérations versées aux mandataires sociaux du Groupe sont constituées d'une part fixe de salaire, et pour une part variable, d'une prime fondée sur l'atteinte d'objectifs fixés par le Conseil d'Administration (marge d'E.B.E., résultat net, productivité, maîtrise des coûts, qualité de service). Tous les mandataires bénéficient d'un véhicule de fonction inclus dans les avantages en nature.

Pour l'exercice 2003, le montant des jetons de présence, fixé à 240 000 euros en Assemblée Générale du 29 avril 2003, a été réparti entre ses membres conformément aux règles de répartition adoptées par délibération du Conseil d'Administration du 24 septembre 2003, sur proposition du Comité des Rémunérations réuni le 3 septembre 2003 :

- ◆ 3 000 € de part forfaitaire ;
- ◆ 6 000 € au prorata de la participation au Conseil d'Administration ;
- ◆ 6 000 € au prorata de la participation à un comité ;

le plafond individuel étant fixé à 15 000 €, quel que soit le nombre de comités auxquels participe l'administrateur.

En outre, le Conseil d'Administration a décidé :

- ◆ que le Président du Groupe ASF ne percevra pas de jetons de présence ;
- ◆ que les administrateurs salariés ne percevront pas de jetons de présence pour leur présence lors des comités auxquels ils participent à titre d'observateurs.

Le Conseil d'Administration a pris acte que MM. Charasse et Oudin renonçaient à percevoir leurs jetons de présence et que les jetons de présence dus aux administrateurs représentant l'État seraient versés directement au Trésor Public.

Options consenties aux administrateurs et dirigeants :

Il n'existe pas à ce jour d'options de souscription ou d'achat d'actions ASF.

Informations sur les opérations conclues avec les membres des organes d'administration et de direction :

Néant

Prêts et garanties accordés ou constitués en faveur des membres des organes d'administration et de direction :

Néant

◆ **Actifs utilisés par le Groupe ASF et appartenant directement ou indirectement aux dirigeants ou à des membres de leur famille :**

Néant

◆ **Baux immobiliers ou autres conventions nouvelles conclus depuis la clôture de l'exercice avec une société appartenant aux dirigeants ou à leur famille :**

Néant

◆ **Informations sur les opérations conclues avec des sociétés ayant des dirigeants communs avec ceux de la Société, ou un actionnaire disposant d'une fraction des droits de vote de la Société supérieure à 5 % :**

Au cours de l'exercice clos le 31 décembre 2003, la Société a poursuivi la convention de trésorerie conclue avec ESCOTA le 22 décembre 1994 et modifiée par les avenants n°1 en date du 8 mars 2002 et n° 2 en date du 27 décembre 2002.

Au 31 décembre 2003, l'ensemble des avances consenties par la Société à ESCOTA s'élevait à 142,6 millions d'euros. La convention de trésorerie, telle qu'amendée, prévoit que les avances

à consentir à compter du 1^{er} janvier 2002 par la Société à ESCOTA porteront intérêt au taux EONIA, payables annuellement. Par ailleurs, la Société a poursuivi au cours de l'exercice 2003 le contrat de prestations de services conclu le 15 février 1995 avec sa filiale la Société Radio Trafic (SRT), aux termes duquel (i) la Société fournit à SRT des prestations en matière de fourniture d'informations, d'assistance administrative et logistique, (ii) SRT diffuse quotidiennement le programme radiophonique Radio Trafic sur les autoroutes concédées à ASF et assure la diffusion des informations trafic sur le serveur vocal Autoroutel, et (iii) ASF consent des avances en compte courant à SRT portant intérêt au taux annuel de 5 %, le principal étant remboursable à l'échéance du contrat et les intérêts payables trimestriellement. En 2003, la Société a versé 1 031 950 euros HT (provisions comprises) au titre des prestations effectuées à son profit par SRT, et SRT a versé 460 541 euros HT (provisions comprises) au titre des prestations effectuées à son profit par la Société ; et, au 31 décembre 2003, il n'existait pas d'avances en compte courant consenties par la Société à SRT.

Sur 2003, les rémunérations versées aux mandataires sociaux ont été respectivement les suivantes (en euros) :

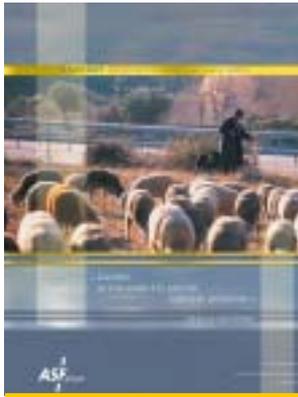
Nom	Fonction	Date de début et de fin de fonction	Rémunération annuelle	Dont salaire brut	Dont part variable sur résultats 2002	Dont avantages en nature et autres
Bernard Val	Président d'ASF		224 587	190 000	32 067	2 520
Jacques Tavernier	Directeur Général d'ASF		201 390	170 000	28 810	2 580
Philippe-Emmanuel Daussy	Directeur Général Délégué d'ASF chargé de l'exploitation		142 197	125 000	14 628	2 569
Jean Marc Denizon	Directeur Général , d'ESCOT A puis PDG d'ESCOTA et Directeur Général Délégué ASF	01/01/2003 puis les 09 et 10/12/2003	162 620	140 000	20 100	2 520
Alain Robillard	Directeur Général Délégué chargé de la construction et du développement		148 043	125 000	16 496	6 548
Michel Amilhat	Président d'ESCOTA	Fin le 09/12/2003	145 504	132 045	11 474	1 985
Alain Renoir	Directeur Général Délégué chargé de l'administration et des finances	Fin le 01/09/2003	194 655	163 971 (y/c indemnités de fin de carrière)	29 267	1 417



Une entreprise citoyenne et responsable

- 36 LA RESPONSABILITÉ CONTRACTUELLE
- 43 LA RESPONSABILITÉ ENVIRONNEMENTALE
- 46 LA RESPONSABILITÉ SOCIALE





Par la publication de ce premier Rapport, le Groupe ASF souhaite témoigner de ses valeurs et de ses convictions en matière de développement durable et dont nos actions quotidiennes et la continuité de nos pratiques portent témoignage.

La rédaction de ce rapport est l'occasion de rendre compte avec transparence et loyauté de notre stratégie, de nos objectifs et de nos réalisations, permettant ainsi de mesurer nos résultats et de pointer les axes de progrès.

➔ Notre engagement

La vocation du Groupe ASF, concessionnaire d'autoroutes à péage, investi d'une mission de service public et gestionnaire d'un réseau vecteur de développement, a toujours été de rendre l'autoroute et le transport routier les plus efficaces possibles sur le plan économique et les plus respectueux des hommes et de l'environnement.

Notre implication en faveur du développement durable constitue pour notre Groupe l'opportunité d'exprimer d'une façon nouvelle notre stratégie d'entreprise publique cotée, en montrant que nous sommes un acteur économique performant, qui assume pleinement sa responsabilité sociale, environnementale et contractuelle.

➔ Nos valeurs

- ◆ Le respect des engagements contractuels.
- ◆ Le souci de la performance économique.
- ◆ La qualité technique et la pérennité de nos infrastructures.
- ◆ La prise en compte responsable de l'environnement et de la sécurité.
- ◆ La qualité du service à nos clients.
- ◆ La prise en considération des hommes et des femmes du Groupe.
- ◆ La responsabilité envers nos actionnaires.

➔ Notre ambition

Être un acteur majeur de l'évolution des transports vers une mobilité plus durable

- ◆ en améliorant sur place l'efficacité des infrastructures existantes, afin d'en augmenter la productivité tout en réduisant simultanément leurs impacts et éviter les créations nouvelles ;
- ◆ en s'impliquant dans la mise en œuvre de solutions intermodales, notamment à l'interface ville/autoroute ;
- ◆ en incitant l'évolution des comportements sociaux en vue de réduire les impacts de la circulation routière sur l'environnement et en participant à la promotion des véhicules les plus propres.





La responsabilité contractuelle



Les concessions autoroutières en France et en Europe

Les concessions autoroutières sont des concessions de travaux publics et de service public. Elles sont concédées par l'État en vertu d'un contrat de concession et d'un cahier des charges, approuvés par décret en Conseil d'État, qui fixent les conditions dans lesquelles le concessionnaire assure la construction,

l'exploitation et l'entretien de l'ensemble autoroutes concédées. Le système des concessions autoroutières et des autoroutes à péages a été institué en France par la loi n° 55-435 du 18 avril 1955 (désormais Code de la voirie routière). Les autoroutes font partie du domaine public routier national ; elles ne peuvent appartenir qu'à l'État. L'article L.122-4 du code de la voirie routière autorise l'État à concéder la construction et l'exploitation d'une autoroute et de ses installations annexes et lui donne la faculté d'autoriser le concessionnaire à percevoir des péages. Initialement réservé aux personnes publiques

et sociétés d'économie mixte, le système des concessions autoroutières a été étendu aux sociétés à capitaux entièrement privés depuis 1970.

Le système des concessions autoroutières a fait l'objet de plusieurs autres réformes importantes, dont, notamment, la réforme de 1994 qui a abouti à regrouper les six principales sociétés d'économie mixte alors existantes en trois pôles géographiques constitués d'une société mère et d'une filiale : le Sud, avec ASF et sa filiale ESCOTA, le Nord, avec la Société des Autoroutes du Nord et de l'Est de la France (SANEF) et sa filiale, la Société Autoroutes Paris-Normandie (SAPN), et un troisième pôle géographique autour de la Société des Autoroutes Paris-Rhin-Rhône (SAPRR) et de sa filiale, la Société des Autoroutes Rhône-Alpes (AREA). La réforme de 1994 a également instauré l'établissement de contrats pluriannuels comportant des engagements financiers et tarifaires des sociétés concessionnaires. Les contrats actuels, signés par ASF et ESCOTA en mars 2002, couvrent

la période 2002-2006. Ces contrats régissent les relations entre l'État et la société concessionnaire sur la période 2002-2006 en matière de politique tarifaire, d'investissements, de stratégie de développement, de politique commerciale et de services clients, d'objectifs financiers, de politique sociale et d'environnement. Une autre réforme importante, intervenue en 2001 conformément aux indications données par la Commission européenne dans son avis du 24 octobre 2000, a prorogé la durée des contrats de concession des six sociétés d'économie mixte mentionnées ci-dessus (jusqu'en 2032 pour ASF et jusqu'en 2026 pour ESCOTA) en contrepartie de la suppression des engagements de reprise de passif par l'État en fin de concession et de la suppression du mécanisme des charges de structure différées.

Les concessions autoroutières en France sont actuellement réparties entre huit sociétés d'économie mixte dont l'État est, directement ou indirectement, le principal actionnaire, et trois sociétés à capital privé : Cofiroute, Alis et Eiffage.



Les contrats de concession

Les contrats de concession autoroutiers

Le Groupe ASF construit, entretient et exploite son réseau autoroutier en vertu de deux contrats de concession conclus avec l'État. Les deux contrats de concession concernent respectivement le réseau ASF et le réseau ESCOTA. Les deux contrats sont identiques, à l'exception des dispositions concernant les dates d'échéance et les conditions financières et tarifaires des concessions concernées. Les contrats de concession autoroutiers d'ASF et d'ESCOTA ont été approuvés par décret en Conseil d'État, respectivement en 1961 et 1957, et ont fait l'objet de divers avenants.

Assiette des concessions

Aux termes de chacun des contrats, la concession s'étend aux autoroutes ou sections d'autoroutes décrites dans la partie « Les Activités / réseau du Groupe ASF au 31 décembre 2003 », ainsi qu'à tous les terrains, ouvrages et installations nécessaires à la construction, à l'entretien et à l'exploitation de chaque autoroute et de ses installations accessoires, par exemple les aires de stationnement, aires de service, aires de repos, stations-service, restaurants, motels, hôtels, etc. (les « Biens Concédés »).

Les Biens Concédés font partie du domaine de l'État et peuvent être classés dans l'une des trois catégories suivantes :

- ◆ les biens nécessaires à l'exploitation de la concession (les « Biens de Retour »), qui, en fin de concession, reviennent automatiquement et gratuitement à l'État ;
- ◆ les biens autres que les Biens de Retour (les « Biens de Reprise »), qui, en fin de concession, peuvent être repris contre dédommagement par l'État s'il estime qu'ils peuvent être utiles à l'exploitation de la concession ou qui, tant que l'État n'a pas exercé son droit de reprise, appartiennent à la société concessionnaire ;
- ◆ les biens propres (les « Biens Propres »), qui appartiennent à la société concessionnaire, et dont elle reste propriétaire en fin de concession.

Pendant toute la durée du contrat de concession, la société concessionnaire a le droit exclusif d'exploiter les autoroutes ou sections d'autoroutes qui font l'objet de la concession, et de percevoir des péages. Avant le 31 décembre 2004, l'État et la société concessionnaire établiront contradictoirement une nomenclature permettant de classer, par grande rubrique, l'ensemble des biens de la concession selon les trois catégories visées ci-dessus.





Durée des concessions et reprise des installations en fin de concession

La concession du réseau autoroutier d'ASF prendra fin le 31 décembre 2032. Celle du réseau autoroutier d'ESCOTA prendra fin le 31 décembre 2026. À l'échéance de chacune des concessions, l'État entrera en possession des Biens de Retour concernés, en bon état d'entretien. La société concessionnaire devra exécuter, à ses frais et en temps utile, tous travaux d'entretien et opérations de renouvellement nécessaires pour assurer la remise des ouvrages de la concession en bon état d'entretien à l'État. L'État a par ailleurs le droit de reprendre les Biens de Reprise contre dédommagement.

Élaboration des projets de travaux

Chaque contrat de concession définit les caractéristiques principales des ouvrages. Les procédures d'autorisation, de concession et de construction des autoroutes sont décrites dans la partie « Les activités / Les investissements et ouvertures en 2003 ».

Lorsque les travaux sont déclarés d'utilité publique, la société concessionnaire est investie, pour l'acquisition des terrains, la libération des emprises et l'exécution des travaux dépendant de la concession, de tous les droits que les lois et règlements confèrent à l'État en matière de travaux publics. Elle demeure, en même temps, soumise à toutes les obligations qui découlent, pour l'administration, de ces lois et règlements. Elle est tenue de se conformer aux engagements pris et aux conditions prévues à l'occasion de la déclaration d'utilité publique. Pour l'exécution des travaux, la société concessionnaire est tenue de recourir à la

concurrence. Toute discrimination entre les entreprises de l'Union européenne, en raison de leurs nationalités respectives, est illicite.

Exploitation des autoroutes

La société concessionnaire doit mettre en œuvre tous les moyens nécessaires pour maintenir la continuité de la circulation dans de bonnes conditions de sécurité et de commodité. Les ouvrages établis en vertu de la concession doivent être entretenus en bon état et exploités à leurs frais par la société concessionnaire.

La société concessionnaire doit se conformer aux dispositions des arrêtés de police pris par les préfets de chacun des départements concernés. Elle doit par ailleurs soumettre à agrément préalable du Ministre chargé de la voirie nationale le règlement d'exploitation qu'elle se propose d'instituer. Conformément aux règles applicables en matière de service public, la société concessionnaire a l'obligation, en cas de grève de ses agents, de maintenir un service minimal dans les conditions définies par le Ministre chargé de la voirie nationale.

En cas d'interruption ou de restriction de la circulation, sur une section d'autoroute, la société concessionnaire doit se conformer à certaines obligations, notamment celle d'informer à l'avance le public de toute restriction importante ou interruption de trafic qu'elle a prévue, et d'informer immédiatement les autorités administratives compétentes en cas de force majeure imposant l'interruption du trafic.

Régime financier des concessions

La société concessionnaire assure le financement de la construction, de l'exploitation et des ouvrages de la concession dans les



conditions fixées par le contrat de concession. La construction des autoroutes actuellement en service a été financée principalement par des emprunts à long terme consentis par la Caisse Nationale des Autoroutes (CNA), gérée par la Caisse des dépôts et consignations. La CNA est chargée d'émettre des emprunts affectés au financement de la construction ou de l'aménagement des autoroutes à péage.

Péages

Le contrat de concession définit les conditions selon lesquelles les tarifs de péages sont fixés par la société concessionnaire. Les modalités de fixation de ces tarifs sont décrites dans la partie « Les Activités/Le Péage ».

Exploitation des installations annexes

La société concessionnaire passe des contrats pour l'exploitation des installations annexes, par voie d'appel à la concurrence, moyennant redevances entrant dans les produits de la concession, sous réserve de respecter les dispositions légales.

La société concessionnaire peut installer des réseaux de télécommunication et de transmission dans l'emprise de la concession et les exploiter.

Réglementation technique

Aux termes du contrat de concession, en cas de modification de la réglementation technique, l'État et la société concessionnaire arrêteront d'un commun accord les compensations qui devront être envisagées.

Fiscalité

Tous les impôts et taxes établis ou à établir relatifs à la concession sont acquittés par la société concessionnaire. Aux termes du contrat de concession, en cas de modification substantielle ou de création, après entrée en vigueur du contrat de concession, d'impôts, de taxes ou de redevances spécifiques aux sociétés concessionnaires d'autoroutes susceptibles de compromettre gravement l'équilibre de la concession, l'État et la société concessionnaire arrêteront d'un commun accord, dans l'intérêt de la continuité

du service public, les compensations qui devront être envisagées.

Option d'achat anticipé de la concession consentie à l'État, exerçable à compter du 1^{er} janvier 2012

À compter du 1^{er} janvier 2012, l'État pourra, dans un motif d'intérêt général, racheter la concession. Ce rachat ne pourra s'exécuter qu'au premier janvier de chaque année, moyennant un préavis d'un an dûment signifié à la société concessionnaire. En cas de rachat, la société concessionnaire sera indemnisée par le versement à son profit, pour chacune des années restant à courir jusqu'au terme de la concession, d'une annuité déterminée sur la base des produits nets annuels de la concession. Pour une année considérée, on entend par produit net annuel, le total des recettes de la concession diminué des dépenses faites pour l'exploitation et pour l'entretien, des dépenses faites pour le renouvellement des ouvrages et du matériel, des provisions nettes qui auront été ou auraient dû normalement être constituées en vue de ce renouvellement, et des amortissements techniques lorsqu'ils sont étalés sur une durée inférieure à celle de la concession. Ne sont compris dans ces dépenses et charges, ni les charges financières ni les amortissements, soit techniques, lorsqu'ils sont étalés sur la durée de la concession, soit financiers, ainsi que les dépenses de premier établissement et investissements sur autoroutes en service.

L'annuité de référence sera égale à la plus élevée des deux valeurs ci-après :

- ♦ soit la moyenne des cinq produits nets annuels les plus élevés obtenus par la société concessionnaire pendant les sept années qui auront précédé celle où le préavis de rachat est notifié à la société concessionnaire ;
- ♦ soit le produit net de l'année ayant précédé celle où le préavis de rachat est notifié à la société concessionnaire.





L'annuité due au titre d'une année considérée, à partir de l'année suivant le préavis du rachat, est égale à l'annuité de référence, ajustée en fonction de l'indice TPO9TER tel que publié mensuellement au *Bulletin officiel de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes*, applicable pour le mois de janvier de l'année considérée et le mois de janvier de l'année précédant celle du rachat.

La société concessionnaire reçoit également une indemnité, versée le 30 juin de l'année de rachat, égale aux dépenses d'immobilisations renouvelables et aux dépenses d'investissements complémentaires sur autoroute en service (y compris les élargissements de viaducs et de voiries) réalisées au cours des 15 années précédant l'année du rachat après déduction, pour les

dépenses effectuées une année donnée, d'une fraction correspondant à $N/15$, N étant le nombre d'années écoulées entre l'année considérée et l'année du rachat.

À compter de la date de rachat, l'État est tenu, sauf en ce qui concerne les contrats

de crédit, de se substituer au concessionnaire pour l'exécution des engagements pris par lui dans des conditions normales en vue de l'exécution des travaux et de l'exploitation des ouvrages de la concession.

Pénalités contractuelles et autres sanctions

L'État pourra exiger de la société concessionnaire, après mise en demeure infructueuse dans le délai fixé, le versement d'une pénalité pour tout manquement aux obligations du contrat de concession pour un fait qui est imputable à la société concessionnaire.

En cas de non-respect, pour un fait imputable à la société concessionnaire, de la date de mise en service, l'État peut exiger de la société concessionnaire le versement d'une pénalité. En cas d'interruption partielle ou totale de la circulation en méconnaissance par la société concessionnaire de ses obligations, pour un fait imputable à cette dernière, l'État peut exiger le versement d'une pénalité.

En cas de non-respect par la société concessionnaire des obligations relatives aux tarifs de péage, les tarifs applicables jusqu'à la prochaine échéance d'augmentation sont fixés par arrêté conjoint du Ministre chargé de la voirie nationale et du Ministre chargé de l'Économie.

Déchéance de la société concessionnaire

L'État pourra prononcer la déchéance de la société concessionnaire, par décret en Conseil d'État, après mise en demeure restée sans effet pendant un délai de 30 jours, si la société concessionnaire :

- ◆ sauf cas de force majeure : (i) interrompt durablement ou de manière répétée, l'exploitation d'une autoroute, sans autorisation ou en violation de ses obligations relatives aux tarifs des péages, ou (ii) manque de manière grave à ses autres obligations contractuelles ;
- ◆ procède à une cession de la concession sans avoir préalablement obtenu l'autorisation expresse de l'État ;
- ◆ n'a pas ou n'aura pas à sa disposition, en temps utile, les fonds nécessaires pour faire face aux coûts de financement, de conception, de construction, d'exploitation et d'entretien d'une autoroute.

En cas de déchéance, il est procédé, dans le respect de la législation et de la réglementation applicables, à la réattribution du contrat de concession avec mise à prix.

Le produit de la réattribution du contrat est versé par le nouveau concessionnaire à la société

cessionnaire, sans délai, à compter de la parution du décret en Conseil d'État approuvant la convention et le cahier des charges.

Le contrat de concession du tunnel du Puymorens

Le contrat de concession du tunnel du Puymorens a été conclu le 2 juin 1994 pour une durée expirant le 31 décembre 2037.

Cette date peut être avancée par avenant après la réalisation de la nouvelle route andorrane devant se raccorder à la RN320. Elle peut également faire l'objet d'un retrait par l'État, au 1^{er} janvier de chaque année à partir de l'année 2013, moyennant un préavis d'un an. Aux termes de la concession, à l'expiration de la concession, de même qu'en cas de retrait, l'État doit assumer toutes les dettes et obligations du concessionnaire afférentes à la concession.

Pour assurer l'équilibre financier de la concession, le concessionnaire est en droit de demander le relèvement des tarifs antérieurement fixés. Dans la limite des tarifs fixés, le concessionnaire est autorisé à appliquer des tarifs saisonniers et à mettre en place des abonnements.

Les tarifs d'application doivent être soumis à l'homologation du Ministre chargé de la voirie nationale un mois avant leur entrée en vigueur. Sous les mêmes réserves que celles décrites au paragraphe ci-dessous, le concessionnaire est habilité à passer des contrats pour l'exploitation des installations annexes moyennant redevances qui entrent dans les produits de la concession.



Réglementation applicable à l'activité du Groupe ASF

Dans le cadre de l'exercice de ses activités, le Groupe ASF est soumis à de nombreuses réglementations, comprenant notamment les réglementations de droit public applicables en matière d'autorisation et de construction d'autoroutes décrites dans la partie « Les Activités / Les investissements et les ouvertures en 2003 » (procédures

de déclaration d'utilité publique et d'expropriation, notamment), les réglementations de droit public applicables aux contrats conclus par ASF et ESCOTA, ainsi que les réglementations applicables en matière d'environnement dont les principales caractéristiques sont décrites ci-après.

Les contrats de droit public du Groupe ASF

La construction, l'entretien et l'exploitation des autoroutes du réseau du Groupe ASF sont concédés par l'État à ASF et à ESCOTA en vertu de contrats de concession de travaux publics et de service public. Par ailleurs, dans le cadre de leurs activités, ASF et ESCOTA concluent de nombreux contrats avec des entreprises de construction, ingénieurs-conseils, architectes, fournisseurs ou autres entreprises ou professionnels, en vertu desquels elles leur confient, selon le cas, l'exécution de travaux ou de services, la fourniture d'équipements ou de produits ou l'exploitation d'installations commerciales.

Les contrats de concession et la plupart des contrats susvisés sont régis par le droit public, et leur conclusion est soumise à des règles et procédures détaillées relatives à la publicité et à la mise en concurrence.

Contrats de concession de travaux publics et de service public

Les concessions autoroutières du Groupe ASF sont soumises au régime des concessions de travaux publics et de service public.

Les conditions dans lesquelles l'État concède la construction, l'exploitation et l'entretien d'un ensemble d'autoroutes, y compris les ouvrages et installations annexes, sont définies dans les contrats de concession passés entre l'État et les sociétés concessionnaires, ainsi que par les cahiers des charges détaillés, annexés à ces conventions. Les contrats de concession d'autoroutes et d'ouvrages d'art, et les cahiers des charges correspondants, doivent être approuvés par décret en Conseil d'État.





Historiquement, en France, les nouvelles sections d'autoroutes à construire étaient attribuées de gré à gré, selon une logique géographique, aux concessionnaires disposant déjà d'un réseau, et intégrées dans les contrats de concession existants, dont les termes étaient alors renégociés globalement (en termes de durée et de tarifs notamment). Depuis le 1^{er} janvier 1998, les nouvelles sections concédées font l'objet d'une mise en concurrence à l'échelle européenne, en conformité avec le droit communautaire concernant les procédures de passation des marchés publics de travaux prévues par la loi du 29 janvier 1993 et la Directive 93/37/CEE du 14 juin 1993.

Contrats conclus par le Groupe ASF pour l'exécution ou les besoins du service public

Les contrats conclus par le Groupe ASF pour l'exécution ou les besoins du service public (construction, exploitation, entretien des autoroutes et acquisitions des biens nécessaires au service) sont soumis aux principes de publicité et de mise en concurrence, principalement issus de la loi du 29 janvier 1993 relative à la prévention de la corruption et à la transparence des procédures publiques (s'agissant des marchés publics de travaux, d'études et de maîtrise d'œuvre), des directives européennes Marchés Publics (directives n° 92/50 du 18 juin 1992, n° 93/36 du 14 juin 1993 et n° 93/37 du 14 juin 1993, relatives, respectivement, aux marchés publics de services, marchés publics de fournitures et marchés publics de travaux) et des textes de transposition de ces directives en droit interne.

Les marchés du Groupe ASF sont en principe conclus sur appels d'offres au moyen d'avis d'appel public à la concurrence publiés dans certains journaux français et, en fonction des seuils, au *Journal officiel des communautés européennes*. L'appel d'offres peut être ouvert ou restreint, la société étant libre de choisir entre les deux formes d'appel d'offres. ASF s'est doté de commissions

d'ouverture des plis centralisées et, pour les appels d'offres inférieurs au seuil de 5 000 000 d'euros hors taxes, la direction de l'exploitation d'ASF a recours à des commissions d'ouverture des plis décentralisées dans ses directions opérationnelles et fonctionnelles. En outre, pour les marchés excédant certains seuils, ASF et ESCOTA ont chacune constitué une Commission Consultative des Marchés de la Société chargée d'émettre un avis préalable à leur attribution (voir partie « Le Groupe / Le Gouvernement d'entreprise / Les comités »).

Lorsqu'elles relèvent de contrats de droit public, les prestations de travaux, de fournitures ou de services confiées aux co-contractants du Groupe ASF font l'objet de cahiers des clauses administratives et techniques établis par le Groupe ASF qui définissent les obligations mises à la charge des co-contractants et dont l'application est contrôlée par les agents du Groupe ASF.

Contrats d'exploitation d'installations commerciales annexes conclus par le Groupe ASF avec des tiers

ASF et ESCOTA concluent des contrats d'exploitation d'installations commerciales autorisant des tiers à construire et à exploiter des installations commerciales sur le domaine public autoroutier concédés au Groupe ASF (stations-services, restaurants, hôtels...) en contrepartie du versement d'une redevance, assise notamment sur le chiffre d'affaires (voir partie « Les Activités / La qualité de service / Les aires de service »).

La conclusion des contrats d'exploitation d'installations commerciales est soumise au régime particulier des autorisations d'occupation du domaine public de l'État. En outre, les contrats de concession conclus par ASF et ESCOTA avec l'État prévoient que le Ministre chargé de la voirie nationale doit agréer le co-contractant et approuver le projet de contrat.

Les contrats font également l'objet d'une mise en concurrence par la publication d'un avis d'appel public à candidature.





La responsabilité environnementale

➔ Contribuer à la préservation de l'environnement et du cadre de vie des populations

Pour le Groupe ASF, concevoir une autoroute et l'entretenir ne peut être imaginé et entrepris sans actions d'intégration et solutions visant impérativement à créer un nouvel équilibre, respectueux de l'environnement et du cadre de vie des riverains.

Depuis plus de 40 ans, notre Groupe mène une politique volontariste pour intégrer ses infrastructures à cet environnement et tout au long de leur cycle de vie.

Inscrit dans un cadre réglementaire strict, totalement intégré dans nos standards et nos pratiques, notre engagement, qu'il s'agisse du réseau ancien ou des autoroutes nouvelles, est guidé par le respect de trois grands principes :

- ◆ veiller à la qualité de l'intégration dans les paysages ;
- ◆ préserver le milieu naturel et la biodiversité ;
- ◆ minimiser l'impact de l'infrastructure sur le cadre de vie des riverains et sur la santé.





Intégrer l'autoroute dans le paysage

L'obsession de l'intégration de l'autoroute au paysage qu'elle franchit, conduit nos équipes d'architectes et de paysagistes, en concertation avec les acteurs locaux, à modeler le tracé afin de faire en sorte que l'autoroute se fonde dans le relief et se glisse dans le paysage.

L'autoroute et ses composantes, collines, talus, végétation et ouvrages, sont dessinées et façonnées dans le respect du milieu d'origine et avec la volonté d'offrir un cadre visuel non monotone aux conducteurs et harmonieux aux riverains.

Préserver le milieu naturel et la biodiversité

Souvent perçue comme une « blessure » dans l'environnement, l'autoroute se doit, à toutes les étapes de sa conception et de son exploitation, de veiller à la conservation de la biodiversité et des ressources naturelles (eau, faune, flore...).

Nous agissons en connaissance de cause, sur la base d'études pointues réalisées en concertation avec les associations locales d'écologistes, de chasseurs et de pêcheurs, et de bilans environnementaux systématiques sur plusieurs années.

C'est de cette condition que dépend la bonne insertion écologique de nos ouvrages, et nous n'hésitons pas à adapter nos équipements et à prendre les mesures de sauvegarde appropriées pour protéger les espèces animales et végétales recensées.

Notre réseau est ainsi traversé de passages spécifiques, en tunnel ou en pont, pour rétablir les cheminements habituels de la faune qui pourraient être interrompus par l'autoroute. Des haies brise-vent ou des talus sont mis en place pour obliger les oiseaux à élever leur vol au-dessus du franchissement de l'autoroute.

Ailleurs, nos équipes recourent à des clôtures à maille progressive pour protéger la petite faune des risques de collision et maintenir, par là même, la biodiversité des abords autoroutiers.

Nous portons la même attention aux espaces bordant l'autoroute qui couvrent plus de 11 000 ha. En une quarantaine d'années, notre Groupe a développé une exemplaire politique de plantations et d'entretien de ces « dépendances vertes », leur redonnant une fonction écologique et paysagère. Nous misons sur les capacités régénératrices de la nature en favorisant la recolonisation des espèces locales adaptées au climat et au sol. Sur ces espaces, nous pratiquons une gestion extensive, économe et favorisant la biodiversité : faucher au minimum, éviter les traitements chimiques, respecter les cycles naturels. La spécificité de notre implantation géographique, au cœur de la forêt méditerranéenne (A8) et des garrigues du midi (A9), nous a conduit à adopter une stratégie anti-feu, tout spécialement sur ESCOTA : piste de sécurité doublant le tracé, dispositif anti-mégots, implantation de citernes, système automatique d'arrosage des aires. Pour protéger la ressource en eau, le Groupe ASF a défini des standards qui préconisent des ouvrages adaptés aux enjeux et réalisés systématiquement sur les autoroutes

construites depuis 1992 ainsi que lors des élargissements. Les principes retenus consistent à ne pas concentrer la pollution, à mettre en place des ouvrages rustiques et pérennes (fossés et bassins enherbés...) et à favoriser l'auto-épuration du milieu naturel.

En outre, sur les autoroutes anciennes, le Groupe a engagé un programme volontariste d'aménagement de bassins sur les sites critiques avec pour objectif de préserver les ressources en eau potable des risques de pollution accidentelle. Nous portons également un grand soin à la construction de nos ponts et viaducs, dont les piles ne doivent pas aggraver les risques d'inondations.

Nous sommes enfin engagés dans un programme d'amélioration de la gestion des déchets générés par l'activité du Groupe. Le tri sélectif se met progressivement en place dans nos unités d'exploitation, là où les filières de traitement existent.

Toutes ces précautions sont, bien entendu, également mises en œuvre tout au long du chantier de construction de l'autoroute avec la mise en œuvre contractuelle de plans de respect de l'environnement.

Minimiser l'impact de l'infrastructure sur le cadre de vie des riverains et sur la santé

Afin de limiter les nuisances sonores subies par les riverains de l'autoroute, notre première démarche consiste à adapter le tracé pour éviter la proximité entre l'infrastructure et les habitations.

Dans les situations où des habitations restent exposées au dépassement des seuils sonores définis par la réglementation, le Groupe déploie des solutions adaptées aux circonstances. Il peut s'agir d'isolations de façades ou de protection à la source, de préférence par des merlons plantés. Dans d'autres cas, le Groupe opte pour des écrans en misant sur la qualité architecturale et leur intégration au paysage.

Le Groupe a lancé un programme important de résorption de « points noirs bruits » recensés sur son réseau ancien, situé en zone urbaine.

Dans les zones ne bénéficiant pas du droit à protection acoustique, le Groupe peut engager des partenariats volontaristes avec les collectivités locales.

Souhaitant anticiper et prévenir la cohabitation de l'autoroute avec ses nouveaux voisins (zone d'activités, habitations, mais aussi installations disparates...) qui ont tendance à se multiplier au bord de l'autoroute structurante, le Groupe s'attache à prévoir et à maintenir des abords de qualité : c'est l'intérêt d'une emprise suffisante pour constituer des « zones tampons » assez larges pour jouer un rôle de transition entre l'autoroute et les territoires environnants ; elles jouent également le rôle de filtre qui fixe les poussières et les polluants et atténue le bruit généré par le trafic. C'est aussi notre politique partenariale, dite « écolisère », par laquelle nous nous impliquons auprès des acteurs locaux en vue de maîtriser au fil des ans l'urbanisation des abords autoroutiers.

Concernant la limitation des gaz à effet de serre, le Groupe veille à maîtriser les émissions relatives à ses propres activités (véhicules, déplacements, bâtiments...) mais la « ressource » principale réside dans la limitation des consommations des usagers. Dans ce but, le Groupe incite ses clients à adopter des comportements économes (par des campagnes de presse, des messages sur PMV, des conseils sur I 07.7 FM, etc.). Il relaye systématiquement les prescriptions des arrêtés préfectoraux en cas de pic de pollution en zones urbaines.

Nous participons également aux travaux de l'ASFA sur l'évaluation des émissions des véhicules circulant sur les autoroutes afin d'identifier les meilleures pistes d'amélioration.



La responsabilité sociale



Accompagner la mutation du Groupe

Le Groupe a depuis toujours porté la plus grande attention à la qualité des ressources humaines. Elles sont la clé de notre performance et de notre engagement à satisfaire, 24 heures sur 24, 7 jours sur 7, nos clientèles.

À l'heure où le Groupe connaît des changements significatifs dans son organisation et ses métiers, il importe de déployer une gestion des ressources humaines dynamique et fédératrice.

L'enjeu de l'évolution du péage

L'objectif d'amélioration maîtrisée de la productivité a conduit le Groupe à engager un processus d'automatisation du péage. Engagée bien avant l'introduction de notre Groupe en Bourse, l'automatisation de la perception du péage se poursuit progressivement, dans le respect d'un engagement social pris par le Groupe pour accompagner cette évolution : pas de licenciement, ni de mutation forcée.

Corrélativement, le Groupe réforme l'organisation et les métiers de la filière péage pour gagner en souplesse et en performance afin de faire face plus facilement aux variations du trafic. Nous visons également à améliorer les conditions de travail en supprimant, par exemple, les postes de nuit sur les plus petites gares. Cette réforme contribue également à réduire la précarité de l'emploi des postes péage. Le Groupe travaille sur la création de statuts CDI mieux adaptés au rythme d'activité du péage et permettant de diminuer le recours aux emplois précaires. Un protocole d'accord avec les partenaires sociaux a été signé en 2003, définissant les mesures transitoires applicables pendant la phase de négociation de la nouvelle organisation du péage. Parallèlement, le Groupe met en place un programme de formation pour accompagner l'évolution du métier de l'encaissement du péage vers des métiers d'accueil ou encore de maintenance technique de premier niveau.

Le dynamisme des compétences

Le Groupe porte une attention particulière à la gestion individuelle des carrières, favorisant la promotion interne par le développement des compétences. Plus de 50 % des postes de cadres et plus de 80 % pour les autres catégories de personnel sont ainsi pourvus en interne. Afin d'accompagner chaque cadre dans son évolution professionnelle et de détecter les potentiels de l'entreprise, des revues de personnel sont organisées chaque année en complément des entretiens annuels.

Chaque poste de cadre est également décrit très précisément en termes de compétences nécessaires et de niveau de responsabilité, ce qui permet un suivi individualisé de chaque personne, avec un plan de formation abordant aussi bien les aspects de management que techniques.

Cette démarche est progressivement mise en place pour les agents de maîtrise, ce qui permet de détecter en interne les personnes susceptibles d'évoluer vers des postes avec davantage de responsabilités de management. C'est dans cette perspective que nous avons mis en place un système d'Appréciation du Potentiel Cadre (APC).

Le Système d'Information Ressources Humaines, opérationnel depuis janvier 2003, permet d'optimiser la gestion des ressources humaines du Groupe.

La reconnaissance

Le Groupe ASF fonde la reconnaissance de ses collaborateurs sur le niveau de compétence et la contribution personnelle de chacun aux résultats de l'entreprise. Ce qui explique qu'en 2002, le mode de rémunération, jusqu'alors basé sur l'ancienneté, est passé à un système articulé autour de la performance et de la compétence. Cette refonte des grilles de salaires s'est accompagnée d'un effort significatif en faveur des plus bas salaires. Nous avons également mis en place des mesures pour les emplois à contraintes particulières. Par ailleurs, les directeurs et directeurs adjoints du Groupe ont dans leur salaire une part variable (hors intéressement) liée à leur performance individuelle, à celle de leur équipe et aux résultats du Groupe.





Nous envisageons à moyen terme d'étendre progressivement ce principe de prime sur objectif aux cadres de niveau intermédiaire. La reconnaissance s'exerce aussi par la progression de carrière, qu'elle soit d'expertise technique ou qu'elle soit liée au management.

L'accès au capital de l'entreprise, autorisé en mars 2002, constitue un autre élément de reconnaissance. Les salariés détiennent 2,3 % du capital du Groupe. L'actionnariat salarié est complété d'un large dispositif d'épargne à 5 et 10 ans.

Un système de retraite sur-complémentaire a également été mis en œuvre en 2001 pour les cadres d'ASF.

L'intéressement et la participation

Pour la première année, un accord a été signé au niveau du Groupe ASF pour l'intéressement et la participation.

L'ensemble des salariés du Groupe bénéficie d'un accord de participation et d'une convention d'intéressement. Ces accords concernent l'ensemble des sociétés du Groupe : ASF, ESCOTA, SRT et Soriase.

L'intéressement

Deux accords ont été signés, l'un pour ASF et ESCOTA, l'autre pour les radios.

Dans ces deux accords, la direction du Groupe ASF a souhaité instituer des critères permettant d'intéresser financièrement chaque salarié à la réalisation d'objectifs collectifs essentiels pour la bonne marche du Groupe :

- ◆ la productivité ;
- ◆ la sécurité au travail ;
- ◆ la lutte contre l'absentéisme.

Tous les salariés justifiant d'une ancienneté de 3 mois sont bénéficiaires de cet accord.

Au titre de 2003, le montant moyen de l'intéressement sera de l'ordre de 785 € pour un salarié présent toute l'année.

LA FORMATION CHEZ ASF

Budget 2003 : environ 4 % de la masse salariale. Le programme est décentralisé pour s'adapter aux besoins de chaque unité du Groupe. L'accent est porté notamment sur la sécurité, où nous devons encore progresser. La formation joue un rôle important pour préparer les personnes aux nouveaux métiers du Groupe, axés notamment sur les services.

La participation

La participation est instituée pour l'ensemble des salariés du Groupe, justifiant d'une ancienneté de 3 mois. La formule de calcul de la participation est dérogatoire

au droit commun et institue un mode de calcul plus favorable que les dispositions légales. Le montant de la participation pour 2003 sera connu après l'Assemblée Générale du 13 mai 2004.

Un dialogue social de qualité

Notre organisation décentralisée et la nature de notre activité (7 jours sur 7, 24 heures sur 24) nécessitent un management participatif et un dialogue de proximité à tous les niveaux de l'organisation.

Le Groupe attache une importance particulière à l'information, avec un personnel très dispersé géographiquement et travaillant en postes décalés. Un portail intranet, premier vecteur d'information utilisé par les personnels est en place depuis quatre ans. Nous veillons à renforcer le rôle de la hiérarchie en matière de dialogue et relais de l'information. Par ailleurs, ASF mène régulièrement des enquêtes de satisfaction auprès de ses salariés, doublées de baromètres d'évaluation de la perception de la politique du Groupe auprès de l'encadrement.

Le Groupe s'attache à favoriser le maintien d'un bon climat social par l'instauration d'une politique de dialogue permanent et de négociation avec les institutions représentatives du personnel. Ce sont ainsi plus de 60 conventions d'entreprise, amendant notre convention collective, qui ont été signées et qui contribuent à des avancées sociales conséquentes.

LA SÉCURITÉ AU QUOTIDIEN

En 2004, ASF a lancé « le challenge sécurité » destiné à récompenser les unités opérationnelles et fonctionnelles faisant le plus d'efforts en matière de prévention des accidents. Dans le même esprit, le concours « coup de pouce à l'innovation » a pour principal critère de sélection la prise en compte de l'amélioration de la sécurité au travail.

La maîtrise de la sécurité du travail

En sa qualité de société de service, le Groupe ASF a fait de la sécurité de ses personnels un des axes forts de sa politique générale. En effet, une partie du personnel (ouvriers autoroutiers, patrouilleurs...) est particulièrement exposée aux risques de la circulation et à l'insécurité routière. Le Groupe ASF s'est toujours préoccupé de la sécurité en privilégiant la formation de son personnel, la sûreté des installations et des équipements visant, par exemple, à sécuriser ou limiter les interventions sur le réseau.

ASF a par ailleurs mis en place, au niveau central, un coordinateur sécurité disposant d'assistants au sein de chaque unité régionale. Parallèlement, une commission permanente (GIST) s'appuyant sur les groupes de travail régionaux réfléchit à l'évolution des standards et élabore des programmes de formation complémentaires. Cette commission prend également en compte l'aspect santé avec, par exemple, le pilotage d'études ergonomiques portant sur différents types de tâches (activité en cabine de péage, pose de signalisation sur le tracé, intervention sur le tracé...).





La prévention des accidents de la route est un autre grand axe de la politique sécurité. Tous nos personnels ayant des véhicules de service ou de fonction sont formés et vont être soumis progressivement à des stages de perfectionnement. Avec la volonté d'inciter ses personnels à être exemplaires sur la route, ASF, et bientôt sa filiale ESCOTA, vient de signer une charte sécurité avec la Direction de la Sécurité Circulation Routière et la Caisse Nationale de l'Assurance Maladie dans laquelle l'entreprise a pris l'engagement collectif de réduire de 20 % sur 3 ans le nombre d'accidents de ses personnels au travail et se rendant sur leur site de travail.



Cette charte va s'accompagner d'une campagne interne de sensibilisation à la sécurité. Le Groupe réalise aussi régulièrement des actions de communication vers ses clients afin de les sensibiliser à l'adoption

de comportements citoyens, notamment à l'abord de zones de chantier ou d'intervention sur le tracé.

PLACE AUX TRAVAILLEURS HANDICAPÉS

ASF souhaite favoriser l'insertion professionnelle des travailleurs handicapés. En ce sens, ASF a élaboré une convention d'entreprise, avec l'engagement d'un taux de 6 % de travailleurs handicapés au sein de nos effectifs. Aujourd'hui ce taux est de 6,86 % pour le Groupe, et 7,12 % pour la société ASF.

L'innovation : un état d'esprit du Groupe

ASF a poursuivi en 2003 sa politique en faveur des innovations proposées par ses collaborateurs, en organisant un concours, désormais annuel, destiné à récompenser les initiatives du personnel, pouvant déboucher :

- ◆ sur « une application innovante, un produit ou une pratique apportant un gain évalué selon les critères de qualité, d'efficacité, d'économies, ou concourant directement ou indirectement à la sécurité du personnel » ;
- ◆ sur « des propositions inédites, concourant à l'amélioration des conditions de travail ».

Cette démarche concerne les unités opérationnelles intervenant sur le terrain, principalement dans les domaines de la viabilité et du péage, et est complémentaire de la politique de Recherche & Développement à caractère institutionnel, développée par les équipes fonctionnelles spécialisées.



Le Groupe ASF s'engagera en 2004 dans une démarche d'amélioration de l'efficacité de ses activités de Recherche & Développement. Pour atteindre les objectifs stratégiques du Groupe en matière d'innovation, mieux anticiper les évolutions attendues dans les domaines clés d'activité, se positionner en « ouvrier » ou leader plutôt qu'en « suiveur », identifier les concepts réellement novateurs et les ruptures technologiques à venir, la Recherche & Développement sera redéfinie, en visant un horizon élargi à 10/15 ans afin de mieux prendre en compte les idées qui feront les projets de demain. Cette démarche se traduira par la constitution d'un portefeuille de projets de Recherche & Développement au niveau groupe, piloté sur la base d'un programme annuel de recherche et développement.

- ◆ dans le domaine de la gestion du trafic :
information embarquée dans les véhicules, régulation du trafic, relations entre les véhicules et l'infrastructure, autoroute « intelligente » ;
- ◆ dans le domaine de la sécurité :
régulation des vitesses, solutions technologiques innovantes pour la sécurité des interventions sur autoroutes.

Le programme de Recherche & Développement s'appuiera sur une recherche de synergie entre les efforts de recherche et développement d'ASF et ESCOTA, une optimisation de la gestion des ressources internes, et, le cas échéant, sur une stratégie de partenariat avec d'autres acteurs.

UNE ATTENTION « AUX ANCIENS »

ASF est attentif à maintenir la motivation et la capacité d'emploi des personnels au-delà de 50 ans. L'entreprise a adhéré au programme européen EQUAL et s'est engagée pour un projet interne, « Quinqua », à mener une réflexion assortie d'un plan d'actions pour lutter contre la discrimination liée à l'âge.

Sans que cette liste soit exhaustive, les principaux thèmes de travail recouvriront,

- ◆ dans le domaine du péage : préparer le péage européen du futur; accentuer l'expertise vis-à-vis des différents modes de péage sans arrêt ;





Les activités du Groupe ASF

- 55 LES INVESTISSEMENTS
- 60 LE PÉAGE
- 70 LA QUALITÉ DU SERVICE



En 2003, l'entreprise poursuit sa dynamique de croissance



Un réseau qui s'étend

ASF a étoffé son maillage autoroutier de 3 nouvelles sections. Les 21 nouveaux kilomètres entre Tulle et Saint-Germain-les-

Vergnes allongent le trait d'union entre Bordeaux et Clermont-Ferrand et connectent désormais l'A89 sur l'A20 Brive/Montauban. Nouvelle étape de l'ouverture sur l'Atlantique, l'A87 Cholet/Les Essarts (36 km) offre un accès direct aux plages de

Vendée et se raccorde à l'A83 Nantes/Niort. Enfin, le contournement de Cahors (22 km), sur l'A20, achève la continuité autoroutière entre Paris et Barcelone via Toulouse. C'est enfin la mise en service du premier tronçon autoroutier (12 km) à l'étranger, en Jamaïque.



d'équipements, avec en point d'orgue le renforcement du terre plein central sur l'autoroute du Soleil (A7).

Une nette amélioration de la sécurité routière a été observée en 2003 avec un recul de 30 % des accidents mortels alors que le trafic augmentait de 3,5 %



Un réseau au service du client

Grâce à la mobilisation et la réactivité de nos équipes, le réseau ASF a pleinement joué sa mission de service public alors que la neige – en janvier dans le grand sud – et les inondations – en décembre dans le Gard, l'Hérault et le Vaucluse – paralysaient les autres moyens de communication. Même mobilisation chez ESCOTA pour lutter contre les dramatiques incendies du massif des Maures l'été dernier.

Convaincue que la satisfaction de nos clients passe notamment par une bonne connaissance des conditions de circulation, ASF a dopé ses moyens d'information : extension de la zone de couverture de Radio Trafic 107.7 FM, augmentation du nombre de panneaux lumineux, diffusion sur l'internet mobile*.

Véritables incitations à la pause et à la détente, nos animations estivales ont une nouvelle fois fait le plein : les Étapes Sportives ont accueilli 96 000 clients, les relais bébé Nestlé ont servi 45 000 repas.



Un réseau qui s'adapte

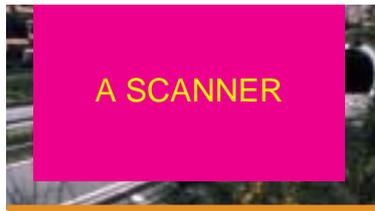
ASF poursuit ses investissements pour offrir un haut niveau de confort de conduite. L'A62 Bordeaux/Toulouse (26 km) a été élargie entre Montauban et St Jory pour absorber la croissance du trafic dans cette zone. L'automatisation progressive de nos péages s'est poursuivie, dans le respect de nos engagements sociaux ; en 2003, pour la première fois les paiements automatiques (télépéage, carte bancaire) ont dépassé les paiements manuels. Côté sécurité routière, ASF a maintenu son important programme

* Via le Gie Autoroutes Trafic, dont le Groupe ASF est actionnaire à 46 %.



Réseau du Groupe ASF en service au 31 décembre 2003

	Total	Dont 3 voies et + (en kms)
Réseau ASF		
A46 Sud/A7/A8 Lyon – Orange – Aix-en-Provence (L'Autoroute du Soleil)	303,4	
A7 Vienne – Berre	263,4	255,8
A7 / A46 – A7/A9	176,2	
A7/A9 – A7/A8 (Coudoux)	79,3	
A7 Coudoux – Berre	7,9	
A7/A8 Coudoux – Aix-en-Provence	18,1	16,8
A46 Sud (contournement sud de Lyon)	21,9	4,1
A9 Orange – Le Perthus (frontière espagnole) (La Languedocienne/La Catalane)	280,4	219,9
A9/A7 Orange – A9/A61 Narbonne	193,6	
A9 Narbonne – Le Perthus	86,8	
A10 Poitiers – Bordeaux (L'Aquitaine)	231,9	16,5
A11 Le Mans – Angers (L'Océane)	81,3	
A20 Brive – Montauban	127,8	5,8
A54 Nîmes – Salon de Provence	49,0	
A54 Nîmes – Arles	24,0	
A54 St. Martin de Crau – Salon de Provence	25,0	
A61 Narbonne – Bifurcation A68 (y compris A620 sud)	150,6	23,1
A62 Bifurcation A68 - Bordeaux (y compris A620 nord)	221,5	39,4
A63 Côte Basque (Saint Geours de Marenne – frontière espagnole)	66,5	3,8
A64 Bayonne – Toulouse (La Pyrénéenne)	236,9	14,9
A64 Briscous – Martres Tolosane	223,1	
A64 Nord Toulouse – Muret	13,8	
A66 Toulouse – Pamiers	39,0	
A68 Toulouse – Gémil	17,7	2,9
A72/ A89 Est Saint-Etienne – Clermont-Ferrand + antenne de Balbigny	120,9	9,6
A83 Nantes – Niort (A10)	146,7	
A837 Saintes – Rochefort	36,5	
A87 Angers – Les Essarts	91,4	
A89 Ouest Bordeaux – Clermont-Ferrand	175,8	5,5
A89 Libourne - Mussidan	72,1	
A89 Saint-Germain-les-Vergnes – Le Sancy	103,7	
Autres sections du réseau ASF	29,6	
(A680 Brette de Verfeil, A641 Peyrehorade, A710 Lussat, A711 Aulnat)		
Total réseau ASF	2 406,9	617,9
Réseau ESCOTA		
A8 Aix-en-Provence – Côte d'Azur – frontière italienne (La Provençale)	205,8	160,8
A51 Aix-en-Provence – Gap	129,7	1,4
A52/A50 Aix-en-Provence – Aubagne – Toulon	74,7	33,7
A57 Toulon – A8	45,9	
A500 A8 – Monaco	3,0	
Total réseau ESCOTA	459,1	195,9
Tunnel du Puymorens	5,5	
Total réseau en service Groupe ASF	2 871,5	820,0



Les investissements et ouvertures de sections en 2003



Le processus d'autorisation, de concession et de construction

La décision de construire une autoroute est prise par l'Etat, souvent en réponse aux demandes locales. La construction d'une autoroute implique :

◆ Une phase d'élaboration du projet et de concertation (7 à 8 ans)

Une fois arrêté le principe d'une autoroute, il faut s'assurer du respect des obligations relatives à la coordination interministérielle, à la consultation des populations intéressées, au respect de l'environnement et à l'indemnisation des propriétaires concernés. Une enquête basée sur un avant-projet définissant une bande de 300 mètres pour le tracé de l'autoroute conduit à la déclaration d'utilité publique, prononcée par le Premier Ministre par décret en Conseil d'Etat. Au terme d'une procédure de mise en concurrence, l'Etat désigne alors une société concessionnaire qui procède à la réalisation de l'ouvrage et à l'acquisition, au nom de l'Etat, des terrains d'emprise de l'autoroute. Plus de 90 % des acquisitions foncières sont généralement réalisées à l'amiable.

◆ Une phase de "chantier" (environ 3 ans)

Agissant en qualité de maître d'ouvrage pour la construction de l'autoroute, ASF fait appel, après mise en concurrence, à un maître d'œuvre principal qui intervient à toutes les phases de l'opération pour piloter et coordonner les autres maîtres d'œuvre impliqués dans le projet.

Le maître d'œuvre vérifie l'exécution des travaux par les entreprises et contrôle la conformité des ouvrages avec des impératifs rigoureux en termes de qualité, de délais, de coûts, de sécurité et d'environnement. Les travaux sont suivis par des directions opérationnelles de construction d'ASF qui ont chacune la responsabilité d'un linéaire autoroutier compris entre 50 kilomètres et 160 kilomètres, ainsi que de l'ensemble des installations et équipements liés à la future exploitation.





➔ Les investissements

Investissements de construction

Tous les investissements nécessaires pour la conception et la construction d'une autoroute sont réalisés par le Groupe ASF et sont prévus dans le contrat de concession. Ils sont détaillés, pour une période donnée de plusieurs années dans le contrat d'entreprise entre le Groupe ASF et l'Etat.

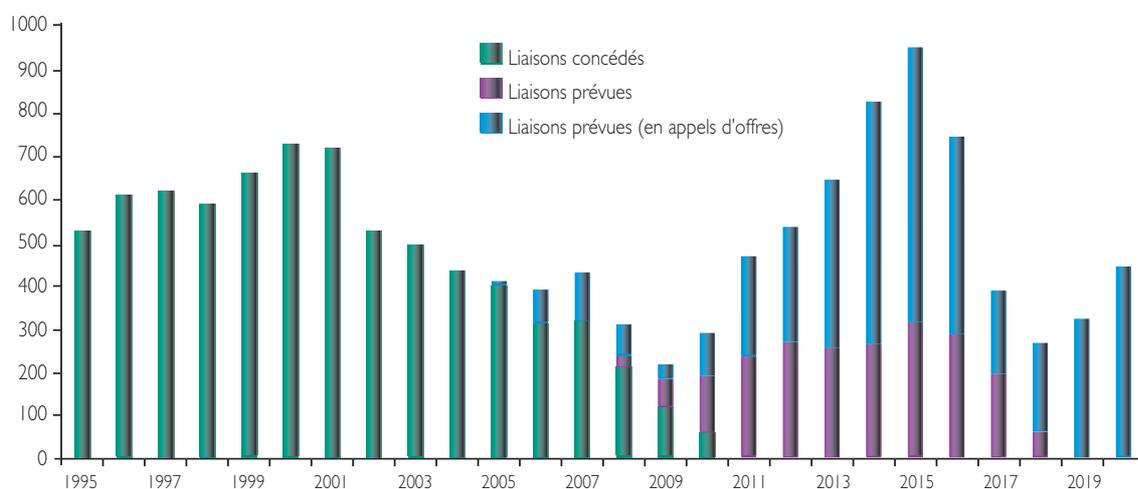
Ces investissements sont financés principalement par l'emprunt, mais aussi par les fonds apportés par le Groupe ASF et, dans une moindre mesure, par des subventions de l'Etat et des collectivités locales (pour les autoroutes à faible trafic). La construction d'échangeurs nouveaux peut être financée tout ou partie par les collectivités locales dans les cas où une simulation financière démontre que l'équilibre financier ne sera pas atteint.

Dans le contrat d'entreprise actuellement en vigueur pour la période 2002-2006, ASF s'est engagée à construire des nouvelles sections d'autoroutes d'un total de 318 kilomètres

à compter du 1er mars 2002, auxquels il convient de rajouter les 16 km d'A87 pour le contournement sud de la Roche-sur-Yon, intégrés dans la concession de la société par l'avenant 8, signé le 16 juillet 2003. Au 1er mars 2004, 114 de ces 334 kilomètres ont déjà été mis en service et ASF prévoit de livrer 30 kilomètres supplémentaires au cours de l'exercice 2004.

A plus long-terme, le Groupe ASF examine actuellement plusieurs des projets autoroutiers qui ont été désignés comme prioritaires par le Comité Interministériel d'Aménagement Du Territoire (CIADT) du 18 décembre 2003 pour les 20 prochaines années. Ces projets feront pour la majeure partie d'entre eux l'objet d'une procédure de mise en concurrence. Dans une zone géographique à proximité du réseau du Groupe ASF, ce sont environ 750 kilomètres d'autoroute qui devraient ainsi être mis en concession d'ici 2020. Le Groupe ASF a estimé le montant d'opportunités d'investissements liés à ces projets à environ 6,2 milliards d'euros.

Opportunités d'investissement pour le Groupe ASF



Sources : estimations société.

Investissements réalisés par le Groupe ASF* au cours des trois derniers exercices

En millions d'euros	Exercice clos le 31 décembre		
	2001	2002	2003
ASF			
Nouvelles autoroutes et sections	929.3	539.6	521.5
Élargissements	95.2	67.9	62.3
Échangeurs	6.1	5.1	5.2
Péages	5.7	6.7	9.0
Aires	0.9	2.0	4.7
Autres immobilisations	62.8	63.8	77.0
Total ASF	1 100.0	685.1	679.7
ESCOTA			
Nouvelles autoroutes et sections	2.1	0.6	0,1
Élargissements	5.3	1.4	5.6
Échangeurs	3.2	1.2	4.3
Péages	2.0	1.9	0.6
Aires	1.2	3.2	0.7
Systèmes d'exploitation	6.9	9.5	5.8
Tunnels	1.4	1.7	3.5
Autres immobilisations	9.5	24.5	24.8
Total ESCOTA	31.6	44.0	45.4
Total Groupe ASF*	1 131.6	729.1	725.1

* Y compris intérêts intercalaires.

Investissements complémentaires

Afin de générer une meilleure fluidité de trafic et augmenter la qualité de ses services à la clientèle, le Groupe ASF entretient son réseau existant et l'améliore régulièrement grâce à des investissements significatifs destinés à :

- ◆ construire et aménager de nouveaux échangeurs et gares de péages ;
- ◆ agrandir et rénover de nombreuses aires de service ou de repos ;
- ◆ construire et agrandir des bâtiments d'exploitation ;
- ◆ équiper le réseau en signalisations dynamiques et en moyens de sécurité (atténuateurs de chocs, glissières motos...) ;
- ◆ élargir ses réseaux saturés.

En effet, certains axes très chargés sont le siège de nombreuses perturbations. Pour faire face à la croissance du trafic, le Groupe peut mettre en œuvre une stratégie en trois phases :

- ◆ renforcer par des équipements, par des aménagements localisés et l'adaptation de l'organisation, la réactivité et l'efficacité de la détection, de l'information et des interventions en vue d'anticiper les perturbations et faire face aux incidents ;

- ◆ mettre en place avec les pouvoirs publics des mesures d'exploitation contraignantes en vue de réguler l'écoulement (régulation de vitesse, interdiction de doubler, voire de circuler, aux catégories les plus pénalisantes, limitation des entrées...) ;
- ◆ en dernier ressort, lorsque les mesures ci-dessus ne permettent plus de satisfaire les besoins de mobilité des clients, et notamment ne permettent plus de garantir des temps de parcours avec une fiabilité suffisante, augmenter la capacité par l'élargissement de l'autoroute, en concomitance avec une mise à niveau des protections de l'environnement et des riverains.

Cette solution très onéreuse et très gênante pour le trafic doit être anticipée (engagement des études et des concertations) de près de dix ans. Le Groupe ASF et l'État examinent d'un commun accord, en fonction du volume de trafic et de sa répartition dans le temps les dispositions les plus appropriées, et le moment auquel il convient d'accroître le nombre de voies en circulation.

Les contrats d'entreprise 2002-2006 du Groupe ASF prévoient, pour ASF, l'élargissement à trois voies de 68 km d'autoroutes, la construction de trois nouveaux échangeurs, et le réaménagement d'un échangeur existant. Pour ESCOTA, est prévu l'élargissement à trois voies de 52 kilomètres d'autoroutes et la construction ou la modification de cinq nouveaux échangeurs.

En 2003, ASF a élargi environ 30 kilomètres d'autoroutes (sur l'A62 principalement).

Pour ESCOTA, des investissements importants, non prévus initialement dans le contrat d'entreprise 2002-2006, vont être consacrés à la mise en sécurité de ses tunnels. Les travaux débiteront dès 2005.





Les ouvertures réalisées sur les 3 dernières années

Mises en service des 399 kilomètres de nouvelles sections d'autoroutes au cours des trois derniers exercices			
Section	Autoroute concernée	Nombre de kilomètres	Investissement total estimé (en millions d'euros hors taxes, valeur 2001)
Cahors Sud – Cahors Nord	A20	69 km à 2 voies	646
Cahors Nord – Souillac			
Sisteron – La Saulce	A51	30 km à 2 voies, 2 échangeurs	194
Libourne – Mussidan	A89	135 km à 2 voies	1 196
Saint-Germain-les-Vergnes – Tulle Est – Ussel Ouest			
Oulmes – A10	A83	34 km à 2 voies	215
Toulouse – Pamiers	A66	39 km à 2 voies	251
Mûrs-Erigné Sud – Cholet Sud – Les Essarts	A87	92 km à 2 voies	549
Mise en service réalisée le 9 janvier 2004			
Périgueux Est – Thenon	A89	34 km à 2 voies	183



Les ouvertures prévues de nouvelles sections

Travaux et investissements de construction prévus dans le contrat de concession et le contrat d'entreprise 2002-2006 d'ASF			
Autoroute	km	Date prévue de mise en service	Budget d'investissement 2002-2006 en millions d'euros hors taxes (valeur 2001)
AVENANT 7			
A89 Ouest			
Mussidan – Périgueux Sud	25	Automne 2004] 247
Périgueux Sud – Périgueux Est	8	Janvier 2005	
Thenon – Brive Nord	29	En attente DUP* partielle	
A89 Centre			
Le Sancy – A71 (Combronde)	52	Début 2006	472
A71 – A72	7	DUP* + 5 ans	
Brive Nord – Saint-Germain-les-Vergnes	16	Ordre de Service Direction des Routes	46
A87			
Les Essarts – La Roche-sur-Yon	18	Février 2005	104
Angers – Murs Erigné	7	DUP* + 5 ans	14
A645			
Bretelle du Val d'Aran	5	Octobre 2004	27
A75			
Contournement Est de Béziers (A9)	6	Fin 2007	54
A9			
Dédoublement de l'A9 au droit de Montpellier	19	DUP* + 6 ans	— ⁽¹⁾
A64			
Briscous – A63	11	Autorisation administrative + 5 ans	2
Total avenant 7 :	202		1 283
AVENANT 8 (signé le 16/07/03)			
A87			
Contournement sud de La Roche-sur-Yon	16	Fin 2007	37
TOTAL GENERAL	218		1 320

* DUP : Déclaration d'Utilité Publique

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

⁽²⁾ Les ouvertures réalisées en 2003 et en janvier 2004 n'ont pas été prises en compte dans ce tableau.



S'agissant d'ESCOTA, depuis la mise en service, en juin 1999, de la section de l'A51 Sisteron – La Saulce, aucune opération nouvelle n'est inscrite dans le contrat de concession d'ESCOTA.

**Les prévisions d'investissements du Groupe ASF pour la période 2002-2006
 sont actuellement les suivantes :**

(En millions d'euros HT valeur 2001)	2002 (chiffres réels)	2003 (chiffres réels)	2004	2005	2006	Cumul 2002-2006
Nouvelles sections :	540	522	435	360	297	2 154
Investissements complémentaires sur Autoroutes en service (ICAS) :	133	152	199	222	229	935
Immobilisations d'exploitation	56	51	58	66	66	307
Total*	729	725	692	648	592	3 386

*Hors intérêts intercalaires, et y compris les investissements liés au contournement de la Roche-sur-Yon
 (2004 : 4 M€, 2005 : 13 M€, 2006 : 26 M€)

Les dates de mise en service et les dépenses d'investissement prévues dans les contrats d'entreprise sont celles retenues par ASF et l'État pour la planification des travaux. Même si ASF prévoit de respecter de même les délais jusqu'en 2006, elle ne peut garantir aux investisseurs les délais et les dépenses prévisionnelles cités dans le contrat d'entreprise 2002-2006. En cas de force majeure ou pour une raison indépendante de la volonté d'ASF, les délais sont susceptibles d'être prolongés et les investissements sont susceptibles de dépasser les budgets susvisés, pour des raisons liées, notamment, à l'augmentation du coût des matériaux ou de la main-d'œuvre, à des difficultés techniques imprévisibles, à des intempéries exceptionnelles, à des modifications réglementaires ou à d'autres raisons. En ce qui concerne l'exécution des chantiers en cours, le Groupe ASF n'a pas enregistré de différence significative par rapport aux termes des contrats d'entreprise.

Par ailleurs, parmi les problématiques et projets autoroutiers majeurs inscrits dans les "schémas multimodaux de services collectifs de transport de voyageurs et de transport de marchandises" figure l'étude d'une stratégie de réponse à la saturation des autoroutes de la Vallée du Rhône et du couloir languedocien. Plusieurs solutions sont actuellement à l'étude par l'État, dont l'élargissement de l'autoroute A7. Si cette solution était retenue, des investissements complémentaires significatifs devraient être engagés par le Groupe ASF.

De plus, afin de faire face aux enjeux liés à la sécurité des clients et du personnel face à un fort trafic des poids lourds, ASF a décidé d'accélérer son programme de durcissement du terre-plein central sur l'autoroute A7 entre Valence et Orange et de le programmer sur la période 2003-2007.



Le péage



L'évolution du trafic

Entre 2001 et 2003, le trafic sur les autoroutes du Groupe ASF, mesuré en nombre de kilomètres parcourus à réseau courant, a connu une progression de 11 %, soit une croissance annuelle moyenne

d'environ 5 %. Cette progression s'explique par l'allongement du réseau et une augmentation, durant cette période, du nombre d'utilisateurs.

Volumes de trafic du Groupe ASF à réseau courant (exprimés en millions de kilomètres parcourus)

	Véhicules légers		Poids lourds ⁽¹⁾		Total	
	Km (en millions)	Croissance en % (n/n-1)	Km (en millions)	Croissance en % (n/n-1)	Km (en millions)	Croissance en % (n/n-1)
ASF⁽²⁾						
2001	18 780	11,7	3 726	(11,6)	22 506	7,1
2002	20 192	7,5	3 884	4,2	24 076	7,0
2003	20 951	3,8	4 025	3,6	24 976	3,7
ESCOTA						
2001	5 179	8,8	546	(21,8)	5 725	4,9
2002	5 388	4,0	569	4,2	5 957	4,0
2003	5 529	2,6	588	3,3	6 117	2,7
TOTAL GROUPE ASF						
2001	23 959	11,1 ⁽²⁾	4 272	(13,0) ⁽³⁾	28 231	6,6
2002	25 581	6,8	4 453	4,2	30 033	6,4
2003	26 480	3,5	4 613	3,6	31 093	3,5

⁽¹⁾ Les "poids lourds" sont les véhicules des classes 3 et 4, telles que décrites ci-dessous. Une modification de ces classes est intervenue en 2001.

⁽²⁾ Y compris le tunnel du Puymorens.

⁽³⁾ Une modification des classes des véhicules est intervenue en 2001. Hors impact de ce changement de classification, les volumes de trafic de véhicules légers et de véhicules lourds enregistrés en 2001 par le Groupe ASF se seraient élevés respectivement à 22.898 millions de kilomètres et 5.333 millions de kilomètres, en croissance respectivement de 6,2 % et 8,6 % par rapport à l'année 2000.

Volumes de trafic du Groupe ASF par autoroutes et principales sections à réseau courant (exprimés en millions de kilomètres parcourus par an)

Exercice prenant fin le 31 décembre	2001	2002	2003
Réseau ASF			
A46 Sud/A7/A8 Lyon - Orange	6 793	6 972	7 020
Aix-en-Provence (L'Autoroute du Soleil)			
A46 Sud, A7 Vienne - Orange	4 921	5 044	5 051
A7 Orange - Coudoux	1 477	1 517	1 549
A7 Coudoux - Berre	76	78	83
A8 Coudoux - Aix-en-Provence	319	333	337
A9 Orange - Le Perthus	4 896	5 167	5 256
(frontière espagnole)			
(La Languedocienne/La Catalane)			
A9 Orange - Narbonne	3 882	4 070	4 135
A9 Narbonne - Le Perthus	1 014	1 097	1 121
A10/A83/A837 Nantes	2 876	3 095	3 191
Poitiers - Rochefort - Bordeaux			
A10 Poitiers - Bordeaux	2 099	2 198	2 233
A83* Nantes - A10 (Niort)	668	790	848
A837* Rochefort - A10 (Saintes)	109	107	110
A11 Le Mans - Angers	551	579	605
A20 Brive - Montauban			
A20 Brive - Cahors Nord*	148	251	302
A20 Cahors Nord - Cahors Sud*			56
A20 Cahors Sud - Montauban*	163	180	209
A54 Nîmes - Salon de Provence	465	493	509
A54 Nîmes - Arles	261	275	280
A54 St Martin de Crau - Salon de Provence	204	218	229
A61 Narbonne - Toulouse	1 617	1 741	1 825
A62 Bordeaux - Toulouse	1 920	2 004	2 077
A63 Côte Basque (Saint Geours de Maremne - frontière espagnole)	646	683	712
A64 Bayonne - Toulouse	1 346	1 421	1 486
A64 Briscous - Martres Tolosane	1 222	1 287	1 343
A64 Nord Toulouse - Muret	124	134	143
A66 Pamiers - Bif A61-A66 (Toulouse)*		75	105
A68 Toulouse - Gémil	163	175	187
A87 Angers-Bif A87-A83 (Les Essarts)*		125	206
A72 /A89 Est Saint-Etienne - Clermont-Ferrand	788	829	857
A89 Ouest Bordeaux - Clermont-Ferrand	129	283	370
(partiellement en service)			
A89 Libourne - Mussidan*	78	167	183
A89 St-Germain-les-Vergnes - Tulle Est -Le Sancy*	51	116	187
Total réseau ASF	22 503	24 073	24 973
Réseau ESCOTA			
A8 Aix-en-Provence - frontière italienne	3 904	4 065	4 136
(La Provençale)			
A51 Aix-en-Provence - Gap	566	592	629
A52/A50 Aix-en-Provence - Aubagne - Toulon	1 061	1 090	1 136
A57 Toulon - A8	179	194	201
A500 A8 - Monaco	15	16	16
Total réseau ESCOTA	5 725	5 957	6 117
Tunnel du Puymorens	3	3	3
Total Groupe ASF	28 231	30 033	31 093

* Le raccordement de l'A83 à l'A10 (section Oulmes - A10) a été mis en service en juin 2001; l'A837 en mars 1997; la section Brive - Cahors de l'A20 en février 1999; la section Cahors - Montauban de l'A20 en juillet 1998; la section Souillac - Cahors Nord de l'A20 en juillet 2001; **la section Cahors Nord - Cahors Sud de l'A20 en juin 2003**; la section Libourne - Mussidan de l'A89 en juillet 2001; **la section Saint-Germain-les-Vergnes - Tulle Est de l'A89 en février 2003**; la section Tulle Est - Ussel de l'A89 en février 2002 et la section Ussel - Le Sancy de l'A89 en mars 2000; la section Angers - Cholet Sud de l'A87 en janvier 2002 **et de la section Cholet Sud à la bifurcation A87-A83 (Les Essarts) de l'A87 en juin 2003**; la section Pamiers - Bifurcation A66-A61 (Toulouse) de l'A66 en février 2002.

Les volumes de trafic des autoroutes du Groupe ASF sont fonction du nombre de kilomètres en service et du nombre d'utilisateurs, ce dernier dépendant lui-même

notamment de facteurs géographiques et du niveau d'activité économique des zones desservies par les autoroutes du Groupe ASF.





TMJA* (trafic moyen journalier annuel) sur les autoroutes du Groupe ASF à réseau courant				
Exercice prenant fin le 31 décembre	2001	2002	2003	Variation 2003/2002 (%)
Réseau ASF				
A46 Sud – A7 Vers St Priest- Bifurcation A43-A46 – Orange	68 187	69 890	69 992	+0.2
A7 Orange – Coudoux	50 896	52 268	53 354	+2.1
A9 Orange/Narbonne Sud	54 922	57 595	58 507	+1.6
A9 Narbonne Sud-Le Perthuis	32 000	34 599	35 378	+2.3
A10 Poitiers Sud – Bordeaux	24 801	25 963	26 378	+1.6
A83** Nantes – Bifurcation A10-A83	14 011	14 797	15 884	+7.3
A837** Bifurcation A10-A837-Rochefort	8 184	8 066	8 233	+2.1
A11 Le Mans – Angers	18 560	19 494	20 364	+4.5
A20 Montauban-Cahors Sud**	11 449	12 582	14 608	+16.1
A20 Cahors Nord – Cahors Sud			13 079	
A20 Cahors Nord -Brive**	9 744	10 423	12 588	+20.8
A54 Nîmes-Arles	29 896	31 505	32 052	+1.7
A54 Salon-St Martin de Crau	22 347	23 912	25 111	+5.0
A61 Narbonne Sud – Toulouse Sud	30 538	32 871	34 456	+4.8
A62 La Brède – Toulouse Nord	23 567	24 588	25 494	+3.7
A63 Côte Basque (Saint Geours de Maremne – Biriatiou)	26 623	28 142	29 348	+4.3
A64 Briscous – Martres Tolosane	14 551	15 322	15 996	+4.4
A64 Nord Toulouse – Muret	25 006	26 983	28 763	+6.6
A66 Pamiers – Bif A61-A66 (Toulouse)**		6 264	7 414	+18.4
A68 Toulouse – Gémil	25 168	26 969	28 856	+7.0
A87 Angers – Bifurcation A87-A83 (Les Essarts)**		6 556	7 547	+15.1
A72 A72/ A89 Est Saint-Etienne – Clermont-Ferrand	17 020	17 897	18 503	+3.4
A89 Arveyres – Mussidan**	6 438	6 611	7 217	+9.2
A89 Saint-Germain-les-Vergnes – TulleEst- Le Sancy**	3 517	4 179	5 105	+22.1
Tunnel du Puymorens	1 480	1 620	1 650	+1.9
Moyenne réseau ASF	29 504	28 765	29 023	+0.9
Réseau ESCOTA				
A8 Aix-en-Provence – frontière italienne (La Provençale)	51 945	54 089	55 033	+1.7
A51 Aix-en-Provence – Gap	11 951	12 509	13 273	+6.1
A52/A50 Aix-en-Provence – Aubagne – Toulon	38 943	39 913	41 612	+4.3
A57 Toulon – A8	10 686	11 589	11 972	+3.3
A500 A8 – Monaco	14 008	14 519	14 729	+1.4
Moyenne réseau ESCOTA	34 145	35 528	36 483	+2.7

* Le TMJA correspond à la moyenne des trafics journaliers enregistrés au cours de l'année sur chaque section d'autoroute, exprimés en kilomètres parcourus et divisés par le nombre de kilomètres en service.

** Le raccordement de l'A83 à l'A10 (section Oulmes – A10) a été mis en service en juin 2001; l'A837 en mars 1997; la section Brive – Cahors de l'A20 en février 1999; la section Cahors – Montauban de l'A20 en juillet 1998; la section Souillac – Cahors Nord de l'A20 en juillet 2001; la section Cahors Nord – Cahors Sud de l'A20 en juin 2003; la section Libourne – Mussidan de l'A89 en juillet 2001; la section Saint-Germain-les-Vergnes – Tulle Est de l'A89 en février 2003; la section Tulle Est – Ussel de l'A89 en février 2002 et la section Ussel – Le Sancy de l'A89 en mars 2000; la section Angers – Cholet Sud de l'A87 en janvier 2002 et de la section Cholet Sud à la bifurcation A87-A83 (Les Essarts) de l'A87 en juin 2003; la section Pamiers – Bifurcation A66-A61 (Toulouse) de l'A66 en février 2002.

Pendant les périodes de pointe, un jour donné ou en raison de variations saisonnières, le trafic moyen peut s'écarter sensiblement des moyennes présentées

ci-dessus. A certaines dates, les TMJA* peuvent ainsi atteindre des pics dépassant 160 000 véhicules par jour sur certaines sections du réseau du Groupe ASF.

→ L'optimisation des transactions au péage

Les recettes de péage

Les recettes de péage sont déterminées pour une section d'autoroute comprise entre deux échangeurs et, en cas d'autoroutes

interconnectées, pour la somme des sections comprises entre deux échangeurs et non par autoroute.

Recettes de péage du Groupe ASF				
Exercice prenant fin le 31 décembre	2001	2002	2003	Variation 2003/2002 (%)
(millions d'euros hors taxes)				
Réseau ASF				
A7 Vienne – Berre; A8 Coudoux – Aix-en-Provence ; A9 Orange – Montpellier ; A46 Sud de Lyon ; A54 Nîmes – Salon de Provence	564,1	596,3	622,3	
A9 Montpellier – Le Perthus ; A61 Narbonne – Toulouse**	319,1	352,3	376,0	
A10 Poitiers – Bordeaux ; A83 Nantes – A10 (Niort) ; A837 Rochefort – A10 (Saintes)**	179,6	204,3	216,3	
A11 Le Mans – Angers	38,8	41,5	44,5	
A87 Angers – Bifurcation A87-A83 (Les Essarts)**	–	7,8	13,0	
A20 Brive – Montauban**	22,6	32,2	43,0	
A62 Bordeaux – Toulouse	121,8	129,4	137,7	
Saint-Geours-de-Maremne – frontière espagnole (4)	67,4	71,6	76,7	
A64 Briscous – Martres Tolosane et A64 Nord Toulouse – Muret (5)	77,3	82,6	88,1	
A68 Toulouse – Gémil	10,2	10,8	11,5	
A72/A89 Est** Saint-Etienne – Clermont-Ferrand	51,5	55,2	58,6	
A89 Ouest Bordeaux – Clermont-Ferrand (partiellement en service)	9,9	21,8	29,1	
Total réseau ASF*	1 462,3	1 605,8	1 716,8	+6,9
Réseau ESCOTA				
A8 Aix-en-Provence – frontière italienne (La Provençale)	287,6	306,1	329,6	
A51 Aix-en-Provence – Gap	36,6	39,7	42,8	
A52/A50 Aix-en-Provence – Aubagne – Toulon	68,1	71,7	74,6	
A57 Toulon – A8	17,2	18,6	13,9	
A500 A8 – Monaco	8,3	8,7	9,0	
Total réseau ESCOTA	417,8	444,8	469,9	+5,6
Tunnel du Puymorens	2,9	2,9	3,2	
Total Groupe ASF	1 883,0	2 053,5	2 189,9	+6,6

** Le raccordement de l'A83 à l'A10 (section Oulmes – A10) a été mis en service en juin 2001; l'A837 en mars 1997; la section Brive – Cahors de l'A20 en février 1999; la section Cahors – Montauban de l'A20 en juillet 1998; la section Souillac – Cahors Nord de l'A20 en juillet 2001; **la section Cahors Nord – Cahors Sud de l'A20 en juin 2003** ; la section Libourne – Mussidan de l'A89 en juillet 2001; **la section Saint-Germain-les-Vergnes – Tulle Est de l'A89 en février 2003** ; la section Tulle Est – Ussel de l'A89 en février 2002 et la section Ussel – Le Sancy de l'A89 en mars 2000; la section Angers – Cholet Sud de l'A87 en janvier 2002 **et de la section Cholet Sud à la bifurcation A87-A83 (Les Essarts) de l'A87 en juin 2003** ; la section Pamiers – Bifurcation A66-A61 (Toulouse) de l'A66 en février 2002.

* Les recettes de péage d'ASF figurant dans le tableau ci-contre incluent, pour les recettes liées aux abonnés, des recettes "statistiques", c'est-à-dire des recettes prenant en compte des taux de remise estimés pour les poids lourds et des frais estimés de tenue de compte d'abonnés. Ces recettes "statistiques" ne correspondent pas au chiffre d'affaire péage enregistré dans le compte de résultat du Groupe ASF qui tient compte des taux de remise et des frais de tenue de compte réels. Les remises et frais de tenue de comptes sont ventilés au pro rata du chiffre d'affaires par autoroute.



Trois facteurs expliquent l'augmentation des recettes de péage au cours de la période 2001-2003 :

- ◆ nombre de kilomètres d'autoroutes mises en service au cours de la période, soit 399 kilomètres ;
- ◆ augmentation du nombre de véhicules utilisant les autoroutes du Groupe ASF ;
- ◆ augmentation des tarifs de péages que le Groupe ASF est autorisé à pratiquer en vertu de ses contrats de concession.

Les recettes de péage, qui constituent 98 % du chiffre d'affaires du Groupe ASF, dépendent en grande partie du trafic constaté sur le réseau autoroutier du Groupe qui est sujet à des variations saisonnières, les plus forts trafics étant enregistrés lors de la période estivale, de vacances scolaires et de week-ends prolongés (principalement Pâques, Toussaint, Noël et week-ends de printemps).

Ainsi en 2003, les recettes de péage du Groupe se sont réparties à raison de

45,8 % pour le premier semestre et de 54,2 % pour le second semestre. Les seuls mois de juillet et août ont représenté près de 23,2 % de la recette annuelle.

Certaines sections du réseau du Groupe ASF sont à péage uniquement pour le trafic de transit, et gratuites pour le trafic local.

Ces sections représentent au total 198 km, ou **8,2 % du réseau en service du Groupe ASF au 31 décembre 2003.**

Répartition des recettes de péage du Groupe ASF par classes de véhicules

	2001	2002	2003
	(millions d'euros hors taxes)		
ASF*			
Classe 1	958,7	1 055,4	1 121,6
Classe 2	69,7	80,5	83,7
Classe 3	49,6	51,9	55,0
Classe 4	384,4	418,0	456,6
Classe 5	2,8	2,9	3,1
Total ASF	1 465,2	1 608,7	1 720,0
ESCOTA			
Classe 1	315,8	332,0	348,6
Classe 2	17,3	19,2	20,0
Classe 3	18,5	19,8	20,9
Classe 4	64,5	72,0	78,5
Classe 5	1,8	1,8	1,9
Total ESCOTA	417,8	444,8	469,9
Total Groupe ASF	1 883,0	2 053,5	2 189,9

*Y compris les recettes du tunnel du Puymorens.

Le calcul des péages

Les taux de péage kilométriques moyens (TKM) des sections du réseau sont fixés par le Groupe ASF à l'intérieur de limites précisées dans les contrats de concession

en fonction des catégories de véhicules. Les véhicules sont répartis en cinq classes définies (depuis le début de l'année 2001) comme suit :

Classe	Type de véhicule	Hauteur totale	Nombre d'essieux	Silhouette
Classe 1	VÉHICULES LÉGERS ou ensembles + remorques	HT ≤ 2 m et PTAC ≤ 3,5t	2 ou plus	
Classe 2	INTERMÉDIAIRES véhicules ou ensemble roulant (véhicules + remorques)	2 m < HT < 3 m et PTAC ≤ 3,5 t	2 ou plus	
Classe 3	POIDS LOURDS ET AUTOCARS	HT ≥ 3 m ou PTAC > 3,5 t	2	
Classe 4	POIDS LOURDS ET AUTOCARS	HT ≥ 3 m ou PTAC > 3,5 t	plus de 2 essieux	
Classe 5	2 ROUES motos, side cars, trikes	sans objet	sans objet	

Les péages sont fixés pour les véhicules de la classe I, les péages des autres classes de véhicules étant obtenus en multipliant le péage des véhicules de la classe I par un facteur dénommé « coefficient tarifaire » qui est fixé par les contrats de concession et qui fait l'objet de révisions périodiques à l'initiative des sociétés concessionnaires.

Le contrat d'entreprise pour la période 2002-2006 prévoit une revalorisation progressive des coefficients des classes 3 et 4 précitées comprise entre 5 % et 10 % pour les porter respectivement, à la fin du contrat d'entreprise 2002-2006, à un maximum de 2,17 et 2,84 pour ASF et 2,11 et 2,90 pour ESCOTA.

Sur les autoroutes en système fermé – définies comme les autoroutes où l'accès et la sortie de l'autoroute supposent le franchissement d'une gare de péage – le péage applicable aux véhicules de la classe I est déterminé par sections d'autoroutes (c'est-à-dire pour chaque partie d'autoroute comprise entre deux échangeurs) à partir d'un tarif de péage par kilomètre, dénommé « taux kilométrique moyen » ou « TKM ». Les TKM actuellement pratiqués par le Groupe ASF sont fonction du TKM fixé lors de la mise en service de la section d'autoroute considérée et des taux d'augmentation appliqués ensuite. À l'origine, le TKM est fixé sur la base des coûts de construction de la section, sans toutefois que le TKM d'une section donnée puisse être supérieur de plus de 20 % au TKM des sections contiguës. Il s'ensuit que les sections les plus anciennes connaissent des TKM plus faibles que les sections plus récentes. À titre d'exemple, le TKM pour un véhicule de classe I sur la plus ancienne section d'ASF (Vienne - Orange) s'élève à 6,58 centimes d'euro au 1^{er} février 2004, alors que, à la même date, sur la section Toulouse-Muret, mise en service en mars 1996, il s'élève à 10,71 centimes d'euro.

En outre, en vertu des contrats de concession, les TKM appliqués aux véhicules d'une même catégorie ne peuvent sur aucun

Répartition du trafic du Groupe ASF par classes de véhicules (en millions de kilomètres parcourus)			
	2001	2002	2003
Réseau ASF			
Classe 1	17 851	19 157	19 900
Classe 2	836	940	957
Classe 3	536	536	540
Classe 4	3 189	3 348	3 484
Classe 5	91	92	92
Total ASF	22 503	24 073	24 973
Tunnel du Puymorens			
Classe 1	4 954	5 151	5 283
Classe 2	182	196	200
Classe 3	155	154	156
Classe 4	391	415	433
Classe 5	43	42	46
Total ESCOTA	5 725	5 957	6 117
Tunnel du Puymorens	3	3	3
Total Groupe ASF	28 231	30 033	31 093

Évolution des coefficients tarifaires du Groupe ASF ⁽¹⁾				
	2001	2002	2003	2004
Réseau ASF				
Classe 2	1,55	1,55	1,55	1,55
Classe 3	1,97	2,01	2,07	2,10
Classe 4	2,67	2,70	2,77	2,80
Classe 5	0,60	0,60	0,60	0,60
Réseau ESCOTA				
Classe 2	1,50	1,51	1,51	1,51
Classe 3	1,93	1,96	2,03	2,06
Classe 4	2,66	2,70	2,77	2,82
Classe 5	0,62	0,62	0,62	0,62
Tunnel du Puymorens				
Classe 2	2,00	2,00	2,00	2,00
Classe 3	2,91	2,94	2,94	3,00
Classe 4	4,79	4,88	4,88	4,98
Classe 5	0,61	0,60	0,60	0,58

⁽¹⁾ Les chiffres correspondent aux nouveaux tarifs adoptés dans le courant de l'année. Généralement, la modification des tarifs intervient en février. En 2002, elle a eu lieu le 1^{er} mars.

parcours s'écarter de plus de 50 % du TKM de cette catégorie, sauf accord conjoint des ministres de l'Économie et de l'Équipement (Direction des Routes). Les grilles tarifaires sont ensuite fixées par le Groupe ASF en fonction des distances. En règle générale, le péage correspondant au trajet d'un véhicule de classe I circulant sur une section d'autoroute est égal au produit du TKM de la section par le nombre de kilomètres de la section. Cette règle subit toutefois deux types de dérogations : en premier lieu, les péages du Groupe ASF, comme ceux de la plupart des sociétés



concessionnaires d'autoroutes, sont arrondis au dixième d'euro. En second lieu, les péages de certaines sections sont ajustés par rapport à ce que devrait être leur TKM, pour donner à la grille tarifaire une cohérence d'ensemble. Sur les autoroutes en système ouvert – définies comme les autoroutes où l'accès et la sortie de l'autoroute ne supposent pas le franchissement d'une gare de péage et où le paiement du péage intervient au passage d'une barrière pleine voie en section courante – le tarif de péage est le produit du TKM de la section par la « distance tarifaire » calculée à partir de la moyenne de tous les trajets possibles. En effet, sur une section ouverte, le péage est fixé par catégorie de véhicule, quels que soient les points d'entrée et de sortie. Dans un système ouvert, il n'est donc pas possible de fixer le péage comme en système fermé puisque l'un des éléments servant à calculer le péage, à savoir la distance parcourue par l'utilisateur, est inconnu.

Évolution des TKM du Groupe ASF

(TKM en vigueur à compter de la date d'augmentation de l'année N)
(en centimes d'euros TTC)

	2001	2002	2003
Réseau ASF	6,19	6,31	6,45
Réseau ESCOTA	8,21	8,37	8,55
Tunnel du Puymorens	84,0	84,0	86,67

Depuis le 1^{er} février 2004, le TKM du Groupe ASF applicable aux véhicules de classe I est de 5,54 centimes d'euro hors taxes pour ASF et de 7,30 centimes d'euro hors taxes pour ESCOTA, soit, respectivement, 6,62 centimes d'euro et 8,73 centimes d'euro toutes taxes comprises.

En vertu des contrats de concession, les tarifs font l'objet d'une révision annuelle en principe au premier février de chaque année. Lorsqu'un contrat d'entreprise a été conclu entre l'État et la société concessionnaire, ce contrat fixe une règle d'évolution des tarifs sur la durée du contrat d'entreprise. Les contrats de concession du Groupe ASF prévoient que la majoration annuelle des tarifs de péage applicables aux véhicules de la classe I, fixée dans le cadre d'un contrat d'entreprise, ne peut être inférieure à 85 % du

taux d'évolution des prix à la consommation (hors tabac) constatée depuis la fixation, l'année précédente, des tarifs applicables sur le réseau concédé au Groupe ASF.

En mars 2002, le Groupe ASF a conclu un contrat d'entreprise couvrant la période 2002-2006 qui prévoit que la hausse annuelle des tarifs de péage (hors taxes) applicable au TKM de chaque société pour les exercices 2002 à 2006 sera égale à 85 % du taux d'évolution des prix à la consommation (hors tabac), majorée d'une hausse spécifique moyenne annuelle de 0,625 % pour tenir compte de l'équilibre financier de la concession et du programme d'investissement.

Pour l'exercice 2007, les contrats d'entreprise du Groupe ASF prévoient que l'évolution des tarifs de péage (HT) ne sera, en tout état de cause, pas inférieure à 85 % de l'évolution des prix à la consommation (hors tabac) majorée d'une hausse spécifique de 0,3125 %. Pour la période 2008-2011, si le Groupe ASF a signé un nouveau contrat avec l'État, l'évolution des tarifs de péage (HT) ne sera, en tout état de cause, pas inférieure à 85 % de l'évolution des prix à la consommation (hors tabac) majorée d'une hausse spécifique de 0,2 %.

En l'absence d'un contrat d'entreprise, en vertu des contrats de concession, la majoration annuelle des tarifs de péage ne pourra être inférieure à 70 % du taux d'évolution des prix à la consommation (hors tabac) constatée depuis la fixation, l'année précédente, des tarifs applicables sur le réseau concédé au Groupe ASF. Enfin, dans le cadre de sa politique tarifaire et de gestion du trafic, les contrats de concessions du Groupe ASF prévoient également la possibilité pour le Groupe de mettre en œuvre des différenciations de tarifs (spatiales ou temporelles en fonction des plages horaires ou des périodes de l'année) afin de favoriser, par incitation financière, le report sur des itinéraires routiers alternatifs, ou les trajets sur certains jours ou heures de circulation.

La poursuite de l'automatisation

La collecte des péages sur le réseau du Groupe ASF est assurée par les installations de péage du Groupe ASF.

Au 31 décembre 2003, les installations d'ASF comprenaient :

- 45 barrières pleine voie ;
- 236 gares sur échangeurs.

Sur certaines sections des autoroutes A10, A11 et A85, ASF effectue, pour le compte de Cofiroute, la collecte des péages correspondant aux trajets effectués sur des sections concédées à Cofiroute qui sont limitrophes des sections concédées à ASF et, inversement, Cofiroute effectue, pour le compte d'ASF, la collecte des péages correspondant aux trajets effectués sur certaines sections concédées à ASF et limitrophes du réseau Cofiroute. ASF et Cofiroute se rétrocèdent la partie des recettes de péage correspondantes, en vertu d'une convention d'exploitation commune. Des accords similaires ont été conclus entre ESCOTA et Autostrade pour les péages collectés par Autostrade pour le compte d'ESCOTA sur l'Autoroute des Fleurs. La collecte des péages s'effectue soit de façon manuelle, soit de façon automatisée.

La collecte manuelle du péage permet au client

de payer soit en espèces, soit par chèque ou carte bancaire, en s'arrêtant aux gares de péage et en acquittant le montant du péage correspondant à la classe de véhicule identifiée par le péager.

Par contraste, en cas de collecte automatisée des péages, le client acquitte le péage soit en introduisant une carte (bancaire ou accréditive) dans une borne de péage (système dit « Pass VL » pour les véhicules légers et « Pass PL » pour les véhicules poids lourds), soit, pour les véhicules de classe I, en utilisant la voie Télépéage à l'aide d'un boîtier électronique, soit enfin, dans les systèmes de péage ouvert, en remettant des pièces de monnaie dans des monnayeurs. Les systèmes de péage automatisés « toutes classes véhicules » sont techniquement plus complexes que les systèmes manuels, car les bornes de péage doivent identifier la classe du véhicule de façon à appliquer à l'utilisateur le montant du péage correspondant. Cette dernière génération d'automates permet au Groupe ASF d'envisager d'automatiser 24 heures sur 24 certaines petites gares sur échangeurs dont le TMJA est inférieur à 1 200 ainsi que le poste de nuit (P3) de certaines gares moyennes sur échangeur dont le TMJA est inférieur à 3 500.

Répartition des transactions payantes par mode de paiement sur les autoroutes du Groupe ASF

	2001		2002		2003	
	en millions	en %	en millions	en %	en millions	en %
Réseau ASF						
Paiements immédiats	120,8	40,2	112,7	34,8	112,2	33,2
Abonnés	55	18,3	70,8	21,9	83,4	24,7
Cartes bancaires	95,8	31,9	109,1	33,7	110,5	32,7
Cartes accréditives	26,9	9,0	28,8	8,9	29,7	8,8
Autres	1,8	0,6	2	0,6	2	0,6
TOTAL ASF	300,3	100	323,4	100	337,8	100
Réseau ESCOTA						
Paiements immédiats	99,3	46,3	89,8	40,5	88,6	38,8
Abonnés	60,8	28,4	68,2	30,7	73,8	32,3
Cartes bancaires	36,4	17,0	44,7	20,1	45,9	20,1
Cartes accréditives	10,8	5,0	11,4	5,1	11,8	5,2
Autres*	7,1	3,3	7,8	3,5	8,1	3,5
Total ESCOTA	214,4	100	221,9	100	228,2	100
Total Groupe ASF						
Paiements immédiats	220,1	42,8	202,5	37,1	200,8	35,5
Abonnés	115,8	22,5	139	25,5	157,2	27,8
Cartes bancaires	132,2	25,7	153,8	28,2	156,4	27,6
Cartes accréditives	37,7	7,3	40,2	7,4	41,5	7,3
Autres	8,9	1,7	9,8	1,8	10,1	1,8
Total ASF	514,7	100	545,3	100	566	100

* Correspondant aux transactions effectuées en gare de Vintimille sur l'Autoroute des Fleurs dont les recettes sont collectées par Autostrade pour le compte d'ESCOTA et rétrocédées à ESCOTA.





Engagée dès 1975 par ESCOTA, la politique de modernisation des péages du Groupe ASF a été renforcée en 1997 dans l'objectif de capter; à l'horizon 2005, 80 % du trafic classe 4 et 60 % du trafic classe 1 payant par voie monétique (magnétique et télépéage). ASF entend conduire cette politique d'automatisation sans licenciement ni mutation forcée d'employés titulaires de contrats de travail à durée indéterminée.

En 2003, les transactions réalisées sur les voies manuelles et sur les voies automatiques ont représenté respectivement 53,8 % et 46,2 % des transactions sur le réseau ASF et 41 % et 59 % des transactions sur le réseau ESCOTA.

La politique de modernisation d'ASF a permis d'améliorer sa productivité : entre 2001 et 2003, la productivité globale correspondant au nombre de véhicules moyen par heure travaillée en perception du péage en voies manuelles et heures d'assistance en voie automatique n'a cessé de croître : + 7,8 % entre 2001 et 2002 et + 4,4 % entre 2002

et 2003. Par ailleurs, cette politique de modernisation a permis d'absorber l'augmentation des volumes de trafic tout en maîtrisant les heures de travail au péage et de différer ainsi des investissements de capacité tout en améliorant le service au client. En effet, la diminution (- 0,6 %) des heures de perception en voies manuelles entre 2001 et 2002 s'est poursuivie entre 2002 et 2003 (- 6 %) malgré une forte augmentation globale du nombre de transactions qui a augmenté de 10 %, passant de 514,7 millions en 2001 à 566,0 millions en 2003.

Les formules d'abonnement

Le système de télépéage inter-société (TIS) avec l'abonnement Liber-T

- ◆ Date de mise en service : milieu de l'année 2000.
- ◆ Système interopérable avec toutes les sociétés françaises d'autoroute.
- ◆ Cible : véhicules légers.
- ◆ Productivité : débit des voies de télépéage trois fois supérieur à celui des voies classiques (600 véhicules par heure contre 200 véhicules par heure).
- ◆ Formules d'abonnements spécifiques utilisant la technologie TIS proposées par le Groupe ASF : gammes Liber-T et ZAP (proposées par ASF), gamme Hélotis (proposée par ESCOTA) qui, outre les avantages de Liber-T, offre aux automobilistes des réductions de 5 à 25 % sur le réseau d'ESCOTA.
- ◆ Attractivité du Télépéage auprès des utilisateurs du Groupe ASF : le Télépéage connaît un succès grandissant. Entre 2002 et 2003, le nombre d'abonnés a augmenté de 183 400 à 266 461 abonnés, soit une hausse de 45 %. L'objectif commercial de vente du Groupe ASF est de capter 60 000 nouveaux clients par an.
- ◆ Interopérabilité du Télépéage : ASF est partenaire du projet européen PISTA (*Pilot Interoperable System for Tolling Application*) consistant en l'expérimentation technique, juridique et opérationnelle, au travers de 19 opérateurs et sociétés autoroutières, d'un système de télépéage toutes classes de véhicules.



Les partenaires de PISTA sont l'Espagne, la France, le Danemark et la Grèce.

CAPLIS

- ◆ Abonnements utilisant des cartes magnétiques (CAPLIS).
- ◆ Cible : poids lourds.

Abonnements domicile-travail

Pour compléter les formules d'abonnement et de fidélisation de la clientèle, ASF a mis en place sur certains secteurs urbains, en partenariat avec des collectivités territoriales, des abonnements domicile-travail donnant droit à des réductions de tarif dont la charge est répartie entre la société et la collectivité locale concernée (par exemple, dans la gamme ZAP, l'abonnement ZAP 31 en Haute-Garonne et l'abonnement ZAP Narbonne).

Développement de nouveaux outils de gestion

ASF développe des outils de gestion spécifiques pour l'assister dans sa politique commerciale et d'évolution des moyens de paiement :

- ◆ Simulateur de péage en gare conçu par ESCOTA : il a pour objet d'aider à déterminer la configuration optimale des gares de péage (nombre de voies, types de paiement et classes acceptées par voie) en fonction notamment du trafic et de la typologie de la gare, de déterminer la stratégie à mettre en œuvre auprès des usagers quant au mode de paiement et d'abonnement à privilégier, et de comparer les coûts de perception du péage.
- ◆ Projet MIMOSA, érigé en projet Groupe alors qu'il a été initié par ESCOTA en 2001 (Moyens d'Information et Méthodes pour l'Organisation du Système d'Abonnement). L'objectif est de se doter d'un outil commun de gestion des abonnements et de la relation client.
- ◆ Ouverture le 19 janvier 2004 d'un centre de contact à distance appelé « Voie Directe » permettant de gérer tous les

appels clients pour traitement commercial sur un site unique commun ASF-ESCOTA situé à Mandelieu. Un cadre de supervision et 7 à 14 hôtesse traitent ainsi 500 à 600 appels quotidiens. Ces appels peuvent être basculés vers les points de commercialisation, appelés « Boutique » ou « Relais », des deux sociétés ou vers leurs services d'experts de gestion des abonnements péage.

Risques de fraude au péage

Tous les systèmes de péage automatisé mis en place par ASF, y compris la voie de télépéage, s'accompagnent systématiquement d'une barrière de péage mobile, ce qui permet de réduire les risques de fraude. Les pertes annuelles maximales dues à la fraude (tous modes de péage confondus) sont estimées par le Groupe ASF à un pourcentage compris entre 0,2 et 0,5 % de ses recettes annuelles. Dans le cadre des mesures de lutte contre la fraude, le Groupe ASF met en œuvre à la fois des moyens de prévention (au travers notamment d'alarmes sonores et visuelles), de dissuasion (avec des personnels dédiés au contrôle des péages) et de répression (via des agents assermentés). En outre, grâce aux dispositifs de protection mis en place par le Groupe ASF en matière de protection des recettes de péage et de transport de fonds (notamment, protection des espaces et bâtiments où ont lieu les échanges de fonds, transferts de fonds très fréquents dans le bâtiment principal sécurisé, accès contrôlé et sécurisé des véhicules de transport de fonds), les vols par attaque à main armée sont peu fréquents et ne représentent que quelques centaines d'euros par an.

Outre la fraude, la collecte du péage peut être affectée par certains événements ponctuels, tels que les manifestations et grèves, les accidents, opérations de délestage ou intempéries entraînant des déviations obligatoires, ou des conseils de sortie, ou les travaux occasionnant des fermetures d'échangeurs. L'impact financier de tels événements, au cours de l'exercice 2003, est estimé par ASF à 11,1 millions d'euros HT.



La qualité de service



Les aires de service

Description des aires de service

Le réseau ASF compte 214 aires de repos (équipées de parkings, toilettes, téléphones) et 137 aires de services. Toutes les aires de services comprennent des stations-service (sauf l'aire du Pic du Midi, qui ne comprend qu'une restauration). La plupart offre des boutiques ou des services de restauration. Les aires de repos sont implantées en moyenne tous les 15 kilomètres, et les aires de services tous les 40 à 60 kilomètres.

◆ Services complémentaires proposés sur certaines aires:

- Hôtels, magasins, maisons de produits régionaux.

◆ Services gratuits proposés sur les aires de service ou de repos, et sur les parkings des gares de péage :

- stations de gonflage pneumatique, points de vidange pour les caravanes, parcours sportifs et espaces à thème.

◆ Services et animations spécifiques mis en place sur certaines aires ou parkings des gares en barrière, pendant les périodes estivales :

- animations au service de la sécurité (opérations d'assistance au gonflage des pneumatiques, étapes sportives en partenariat avec le Ministère des Sports) ;
- services aux clients pendant leurs déplacements (relais Bébé pour les parents voyageant avec des enfants de moins de 2 ans) ;
- information et accueil (centres d'information saisonniers, fournissant des informations pratiques sur les conditions de circulation et les services autoroutiers, ou des informations touristiques sur les régions traversées).

Exploitation des installations commerciales sur les aires de services

Le Groupe ASF n'exploite pas directement les installations commerciales implantées sur les aires de services. L'exploitation est confiée à des tiers sélectionnés par un jury et agréés par la Direction des Routes à

l'issue d'une procédure d'appel à candidatures. Le projet de contrat entre ASF et l'attributaire doit être approuvé par le ministère de l'Équipement. Les installations font l'objet d'une autorisation d'occupation du domaine public.

ASF a 227 contrats d'installations commerciales actuellement en vigueur au 31 décembre 2003, à raison de 189 pour ASF et 38 pour ESCOTA. Une cinquantaine de ces contrats arrivent à échéance en 2005. Le Groupe ASF envisage donc de rénover les installations commerciales et de réviser les cahiers des charges applicables, notamment pour adapter et diversifier les services offerts aux besoins de la clientèle.

Les prestations de services font l'objet d'un cahier des charges rigoureux approuvé par la Direction des Routes et dont l'application est contrôlée par les agents d'ASF. Ces cahiers des charges fixent notamment le mode de calcul des redevances.

◆ **Les redevances versées au Groupe ASF comprennent ainsi plusieurs éléments**

- une participation forfaitaire aux dépenses d'infrastructure ;
- une redevance annuelle d'entretien ;
- une redevance annuelle sur le chiffre d'affaires. Pour les activités pétrolières, la redevance annuelle sur le chiffre d'affaires se décompose en une redevance sur les carburants et lubrifiants (fonction des litrages débités pour les carburants et du volume vendu pour les lubrifiants) et en une redevance fonction du chiffre d'affaires réalisé sur les ventes annexes.

**Recettes du Groupe ASF générées par les aires de services
 (en milliers d'euros)**

Exercice clos le 31 décembre	2001	2002	2003*
ASF			
Stations-service	9 533	11 843	11 947
Boutiques stations-service	5 472	6 296	7 020
Restauration	4 291	4 753	4 905
Bureaux de change	836	20	0
Autres	416	372	380
Total ASF*	20 548	23 284	24 252
ESCOTA			
Stations-service	1 837	2 242	2 175
Boutiques stations-service	723	799	851
Restauration	315	389	418
Bureaux de change	20	0	0
Autres	45	50	50
Total ESCOTA*	2 940	3 480	3 480
Total Groupe ASF*	23 488	26 764	27 732

* **Données provisoires en attente de facturation définitive.**

Les montants totaux de recettes présentées dans le tableau ci-dessus font apparaître des différences mineures avec les produits comptabilisés sur les périodes correspondantes au titre des redevances d'installations commerciales présentées dans les comptes consolidés, qui reflètent l'étalement de certaines redevances sur les périodes contractuelles.



L'information trafic

L'information gérée par district

La gestion du trafic sur le réseau ASF est répartie entre 30 districts, chacun étant responsable du suivi d'environ 50 kilomètres dans les zones de fort trafic, et de 90 à 120 kilomètres dans les autres zones. Chaque district comprend un poste de contrôle opérationnel, des patrouilles de sécurité et des équipes de viabilité. Ces districts sont coordonnés par 7 directions régionales, responsables d'une portion de réseau d'environ 350 kilomètres. Un centre de contrôle du trafic, situé à Vedène (près d'Avignon), supervise l'ensemble du réseau. ESCOTA suit une organisation similaire, avec une équipe spécifique chargée de la gestion du trafic sur son réseau.





Les outils de collecte et de traitement des informations trafic

Les informations concernant le trafic et les conditions de circulation sont recueillies en temps réel grâce aux installations suivantes :

- 281 barrières et gares de péages ;
- 661 stations de comptage ;
- 619 caméras ;
- 157 stations météo.

Pour traiter et exploiter ces informations, le Groupe ASF dispose d'outils innovants et performants, notamment un logiciel de calcul des temps de parcours qui permet d'élaborer des prévisions de temps de parcours par section sur plus de 1 000 km d'autoroutes interurbaines du réseau ASF et 125 km urbains d'ESCOTA.

De même, des systèmes experts développés par le Groupe ASF permettent de formuler automatiquement des propositions de messages à diffuser sur les différents outils de diffusion de l'information utilisés par ASF.

Les outils de diffusion de l'information

- ◆ Environ **350 panneaux à messages variables** diffusent des messages d'alerte, d'annonce ou de régulation du trafic sur le réseau ASF.
- ◆ **Radio Trafic et Trafic FM (107.7 FM)**, radios autoroutières exploitées respectivement par une filiale d'ASF et une filiale d'ESCOTA, diffusent des messages d'alerte en temps réel pour les accidents et des bulletins d'information autoroutière périodiques (toutes les 15 minutes). La zone de couverture s'étend

à 2 000 kilomètres sur le réseau ASF et à 340 kilomètres sur le réseau ESCOTA (avec des informations spécifiques pour chacune des zones Ouest, Centre et Est du réseau). Radio Trafic diffuse ses informations en distinguant trois faisceaux de diffusion, l'un propre à la zone Ouest du réseau ASF, l'autre propre à la zone Est, le dernier a été créé l'été 2003 et couvre la zone Centre. Depuis décembre 2003, la diffusion d'un programme de nuit commun est expérimentée entre les deux radios autoroutières du Groupe.

- ◆ Le centre de renseignements téléphoniques du Groupe ASF, **Autoroutel**, associe un serveur vocal accessible 7 jours sur 7, 24 heures sur 24 et un standard assuré par des hôtes multilingues présentes de 9 h à 19 h. Autoroutel délivre des informations sur les conditions de circulation, l'usage de l'autoroute, les tarifs, les itinéraires à emprunter et les animations du réseau.
- ◆ Le **site Internet** du Groupe ASF offre des informations en temps réel (www.asf.fr, ou www.ESCOTA.com) : état du trafic, principaux événements perturbant la circulation, calcul de temps de parcours des grands itinéraires, prévisions de trafic, messages spécifiques en cas de crise, dernier bulletin d'information trafic de Radio Trafic. Le site d'ASF connaît un succès croissant, particulièrement en période estivale (juillet et août), où 578 000 connexions sur le site www.asf.fr ont été enregistrées en 2003 (hausse de 40 % par rapport à l'été 2002).
- ◆ Le Groupe ASF a signé en juillet 2002 un contrat de commercialisation de ses données trafic avec l'opérateur **Médiamobile** (filiale de TDF).



- ◆ ASF est également partenaire, depuis octobre 2002, du **GIE Autoroutes Trafic**, un Groupement d'Intérêt Économique regroupant les six SEMCA (ASF, ESCOTA, SAPRR, AREA, SAPN et SANEF) qui collecte, traite et commercialise l'ensemble des informations trafic sur les réseaux de ses membres. ASF et ESCOTA sont entrées à hauteur de 36,5 % et 9,5 %, respectivement, dans le capital du GIE. À l'initiative d'ASF, six sociétés d'autoroutes ont créé le groupement Autoroutes-Trafic, couvrant un réseau de plus de 8 000 km, avec deux objectifs prioritaires :
 - poursuivre le développement technique en matière de collecte et de traitement des informations trafic en temps réel ;
 - générer des revenus par des accords commerciaux avec des diffuseurs et des médias généralistes.Autoroutes-Trafic a ainsi été récemment choisi par le groupe France Télévisions pour assurer la présentation et la diffusion de l'information trafic à l'antenne.

Le GIE complète également sa base d'informations trafic au niveau européen en passant des accords avec des gestionnaires d'autoroutes italiens et espagnols. La diffusion régulière de ces informations permet des interventions rapides et adaptées sur le réseau ASF, facilite la gestion du trafic et aide le client à planifier ou modifier ses trajets.

Le contrat de Groupe 2002-2006 conclu entre l'État et le Groupe ASF prévoit que, dans le but d'améliorer la fluidité du trafic, ASF continuera de développer son système d'exploitation MISTRAL (Moyens d'aide à l'exploitation Informatisés de Suivi du Trafic sur Autoroutes de Liaison). Depuis 2003, ESCOTA fait évoluer son système grâce au projet PASTRE (Pour l'Amélioration de la Surveillance du Trafic sur le réseau ESCOTA) permettant de gérer au mieux le trafic, et représentant environ 40 millions d'euros d'investissements (toutes taxes comprises) sur la période 2002-2006.



La sécurité routière

Assurer la sécurité de nos clients

Dans le cadre de sa mission Exploitation de la Route/Sécurité, le Groupe ASF doit assurer prévention, détection et traitement accrus des accidents. Pour cela, il dispose de patrouilles de sécurité sur son réseau, reliées par radio sécurité aux PC opérationnels. Elles sont présentes en continu ou effectuent des tournées de surveillance. Leur rôle est d'améliorer la gestion du trafic, l'assistance aux utilisateurs, et d'assurer des interventions rapides sur l'ensemble du réseau.

Des postes d'appels d'urgence, reliés en majorité à la gendarmerie, sont disponibles en moyenne tous les 2 kilomètres.

Des pelotons autoroutiers de gendarmerie, des unités de CRS et une unité de police urbaine interviennent sur le réseau pour assurer le contrôle trafic, la sécurité, et toutes les opérations de police. Le Groupe ASF leur fournit les infrastructures nécessaires aux interventions sur le réseau (bâtiments). Aux termes des contrats de concession, le Groupe ASF doit se soumettre à toutes les mesures prises par les autorités investies du pouvoir de police de la circulation, dans l'intérêt des usagers du réseau concédé, et mettre en œuvre, sauf en cas de force majeure dûment constaté, tous les moyens nécessaires pour maintenir la continuité de la circulation dans de bonnes conditions de sécurité et de commodité. Différents plans d'intervention et de sécurité fixent les modalités d'intervention d'ASF et des services de police afin d'assurer la sécurité des usagers.

De même, les projets de travaux établis par ASF, conformément aux contrats de concession, doivent être conçus pour satisfaire les règles générales intéressant la sécurité des usagers.



LES ACTIONS ET LES AXES DE RECHERCHE D'ASF EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ

1. L'axe fondamental et permanent consiste à « Limiter les conséquences des sorties de route »

• Actions engagées dans le passé :

- compléments de dispositifs de retenu en accotement (glissières, barrières)
- suppression ou protection des points durs (par des atténuateurs de chocs, des glissières ou des aménagements divers des accotements)
- lits d'arrêt dans les descentes à fort pourcentage
- création de refuges au droit des bornes d'appel d'urgence (ce programme de 2 000 refuges environ s'achève en 2004)

• Actions en cours (programme sécurité inscrit au Contrat d'Entreprise) :

- glissières motocyclistes (sur les bifurcations et dans les bretelles d'échangeurs)
- atténuateurs de chocs sur les îlots des barrières de péage pleine voie
- remplacement des ITPC Gierval par des dispositifs plus performants
- sécurisation des Terre-Pleins Centraux sur sections à 3 voies et fort trafic Poids Lourds, en remplaçant les glissières métal par des dispositifs en béton (rigides ou déformables).

2. Axe de recherche : « Agir sur le comportement des automobilistes »

• Vitesse/interdistance :

- études sur les vitesses et interdistances
- annonce de la vitesse moyenne sur chantiers (expérimentation)
- cabines radar et participation au programme national de Contrôle Sanction Automatisé
- détection des régimes de trafic perturbés et à risques (expérimentation de régulation de la vitesse dans la Vallée du Rhône)

• Hypovigilance :

- partenariat de recherche avec le Dr Philip (Clinique du sommeil CHU de Bordeaux)
- études sur les marquages à protubérances avec le CNRS de Strasbourg, en partenariat avec les autres Sociétés Concessionnaires d'Autoroutes (recherche ASFA)

• Gonflage des pneumatiques :

- mise à disposition dans les principales barrières de péage de stations de gonflage gratuites et assistées en période estivale
- en partenariat avec la Société Michelin et la Matmut

3. Axe de recherche : « Éviter les sur-accidents et carambolages »

• Une alerte plus rapide de l'automobiliste :

- programme Panneaux à Messages Variables (objectif, à terme, d'un PMV en amont de chaque échangeur)
- alerte Radio 107.7 FM (une remontée plus rapide de l'information et une diffusion immédiate de messages d'alerte)
- panneaux d'alerte sur Terre-Plein Central (recherche en cours)
- une expérimentation en cours de panneaux à messages variables sur fourgons mieux compris (KD10 décrivant la voie obstruée et la manœuvre à réaliser)
- expérimentation en 2004 de détecteurs de brouillard sur les sections sensibles

• Une détection/qualification plus rapide des dangers potentiels :

- programme de vidéosurveillance sur tracé (ajouter des caméras sur le réseau)
- couplage avec la DAI (détection automatique d'incidents) sur les secteurs les plus sensibles ou les points singuliers

4. Axe de recherche : « Lutte contresens »

- séparation des sens de circulation dans les bretelles bi-directionnelles des échangeurs
- rénovation et renforcement de la signalisation verticale et horizontale dans les bretelles d'échangeurs
- recherche d'équipements d'alerte et de blocage du contrevenant sur les échangeurs et les aires
- expérimentation d'une alerte des clients normaux (une réalisation sur la Rocade Est de Toulouse)

Assurer la sécurité de notre personnel

En matière de sécurité du personnel, le Groupe ASF souhaite infléchir durablement à la baisse les taux de fréquence et de gravité des accidents du travail. Beaucoup d'efforts sont consacrés à la formation du personnel, notamment pour les interventions sur le tracé. Des certifications ont été mises en œuvre pour l'ensemble des interventions qui seront prochainement complétées par des tests d'aptitude, y compris examens médicaux complémentaires, et par des permis d'utilisation des véhicules de l'entreprise de niveaux différents, suivant la fonction exercée. Avec l'augmentation du trafic, et le comportement au volant des usagers, un groupe de travail a été créé, composé de salariés issus des différents métiers concernés, ou en charge de la sécurité (patrouilleurs, ouvriers autoroutiers, assistants sécurité, conducteurs de travaux...), pour préconiser les orientations novatrices nécessaires à la mise en œuvre d'une plus grande sécurité de notre personnel.

Un effort important a été fait en direction de la clientèle pour la sensibiliser sur les comportements au volant qui contribuent à l'insécurité de tous (autres automobilistes et personnel d'ASF).

La signature de la Charte Sécurité Routière, en janvier 2004, en partenariat avec la DSCR (Ministère de l'Équipement et des Transports) et la CNAMTS (Caisse Nationale d'Assurance Maladie), prouve l'engagement du Groupe ASF dans la cause nationale de lutte contre l'insécurité routière.

Axe de recherche « Sécurité des intervenants »

- ◆ Renouvellement complet des consignes d'intervention sur événements programmés ou non programmés,

- ◆ Recherche et développement de dispositifs automatiques de protection et présignalisation.
- ◆ Panneaux d'alerte.
- ◆ Repérage des zones à visibilité réduite sur l'ensemble des districts (mise au point de la méthode et recherche de solutions permettant de limiter les interventions et les traversées des chaussées).

Bilan des accidents 2003

Le bilan des accidents de la route sur le réseau autoroutier ASF est en nette amélioration.

Les résultats de l'accidentologie portant sur 2003 mettent notamment en évidence une forte diminution des accidents les plus graves : 39 vies ont été épargnées cette année, et le nombre de blessés graves est en forte chute (- 36 % par rapport à 2002), tout comme celui du nombre total d'accidents (- 12 % par rapport à 2002). Cette baisse est d'autant plus significative que le trafic a enregistré dans le même temps une hausse de 3,5 %. Ces bons résultats, s'ils viennent en partie du changement de comportement des conducteurs, fruit de la politique nationale de sécurité routière, s'expliquent aussi par la poursuite de nos investissements en matière de sécurité routière. Désormais les automobilistes lèvent le pied sous l'effet conjugué des campagnes de communication et de la multiplication des contrôles de vitesse.





Bilan des accidents en 2003								
nombre et taux (calculé pour 100 millions de km parcourus) d'accidents enregistrés sur le réseau du Groupe ASF								
	2001		2002		2003		Variation 2003/2002	
	Nombre	Taux	Nombre	Taux	Nombre	Taux	Nombre	en %
Réseau ASF								
Accidents matériels	6 470	28,8	6 177	25,7	5 606	22,5	(571)	(9,2)
Accidents corporels	1 101	4,9	1 175	4,9	962	3,9	(213)	(18,1)
Total accidents	7 571	33,6	7 352	30,5	6 568	26,3	(784)	(10,7)
Nb blessés légers	1 364	6,1	1 446	6,0	1 236	5,0	(210)	(14,5)
Nb blessés graves	262	1,2	276	1,2	174	0,7	(102)	(37,0)
Nb tués	76	0,3	118	0,5	82	0,3	(36)	(30,5)
Réseau ESCOTA								
Accidents matériels	1 728	28,8	1 906	31,7	1 563	25,2	(343)	(18,0)
Accidents corporels	244	4,2	246	4,1	209	3,4	(37)	(15,0)
Total accidents	1 972	33,1	2 152	35,8	1 772	28,6	(380)	(17,7)
Nb blessés légers	266	4,6	301	5,0	280	4,5	(21)	(7,0)
Nb blessés graves	76	1,3	59	1,0	41	0,7	(18)	(30,5)
Nb tués	28	0,5	22	0,4	19	0,3	(3)	(13,6)
Total Groupe ASF								
Accidents matériels	8 198		8 083		7 169		(914)	(11,3)
Accidents corporels	1 345		1 421		1 171		(250)	(17,6)
Total accidents	9 543		9 504		8 340		(1 164)	(12,2)
Nb blessés légers	1 630		1 747		1 516		(231)	(13,2)
Nb blessés graves	338		335		215		(120)	(35,8)
Nb tués	104		140		101		(39)	(27,9)

Campagne de communication Sécurité routière

Parallèlement aux investissements engagés pour renforcer nos équipements de sécurité routière, le Groupe ASF agit également sur les comportements de ses clientèles par une politique de sensibilisation aux enjeux liés aux respects des règles de sécurité routière.

Toute l'année nous diffusons, sur nos deux radios 107.7 FM, nos panneaux lumineux et d'affichage, des campagnes d'information pour sensibiliser nos clients aux respects des règles de bonne conduite sur autoroute (respect des interdistances, des limitations de vitesse, du port de la ceinture...) mais

également de protection de l'environnement. L'été est un temps fort de notre action. En partenariat avec plusieurs acteurs de la sécurité routière, dont la Direction de la Sécurité et de la Circulation Routière, nous proposons des opérations gratuites d'assistance à la pression des pneumatiques, des tests de sécurité routière (voiture tonneau), etc. Nos animations « sportives » et « massages » participent également de la sécurité routière car elles sont autant d'incitations à la pause pendant le voyage.

Nous nous associons également à des événements nationaux organisés par la Direction de la Sécurité et de la Circulation

Routière, la Ligue contre la violence routière, l'Association pour la courtoisie au volant. À cette occasion, nous privilégions les échanges entre nos équipes d'intervention et nos clients. Notre objectif ici est d'inculquer les règles de conduite et de vigilance permettant de ne pas mettre

en danger ceux qui travaillent sur l'autoroute. Enfin, le Groupe, en partenariat avec des titres de la presse pour enfants et touristique s'est engagé dans une démarche visant à sensibiliser les enfants et adolescents à une attitude de responsabilité et de civisme sur la route.

L'entretien des routes au service de la sécurité

	Entretien des infrastructures	Entretien courant
But	Compenser les effets de dégradation résultant de : - la circulation ; - vieillissement du réseau ; - phénomènes naturels. Adapter le réseau et les ouvrages d'art à l'évolution des normes techniques applicables.	Assurer l'entretien et les réparations courantes sur le réseau. Lutter contre le verglas, la neige et autres phénomènes météorologiques.
Type de travaux	Entretien des chaussées. Réparations de structures et rénovation des ouvrages d'art. Réparation et rénovation des ouvrages hydrauliques. Confortement des talus. Renouvellement des signalisations verticale et horizontale.	Entretien courant des espaces verts, bâtiments, clôtures et écoulements d'eau situés sur le réseau du Groupe. Réparations courantes sur les ouvrages d'art. Interventions par les équipes de viabilité et de sécurité sur la chaussée pour lutter contre les phénomènes météorologiques.
Équipes en charge des travaux	Prestataires externes, généralement.	Le plus souvent en interne (équipes de viabilité et de sécurité d'ASF).
Procédure d'identification des travaux à effectuer	Contrôle régulier du réseau et des ouvrages d'art (élément clé de la politique d'entretien du patrimoine du Groupe ASF permettant un allongement de la durée de vie des infrastructures). - Chaussées : suivi systématique, tous les trois ans environ, au moyen d'appareils à grand rendement (SCRIM et SIRANO) permettant de vérifier l'état d'usure des chaussées (rugosité, orniérage, dégradations, etc.). Renouvellement tous les 10 ans en moyenne. - Ouvrages d'art : suivi annuel et triennal généralement réalisé par ASF, suivi à 6 et 9 ans réalisé par des bureaux d'études externes. - Ouvrages hydrauliques, signalisation et autres ouvrages : suivis périodiques spécifiques.	Du 15 novembre au 15 mars : équipes de viabilité mises en astreinte sur le réseau ASF pour prévenir les phénomènes météorologiques ou lutter contre leurs manifestations.
Budget	Budgets prévisionnels prévus à titre indicatif dans les contrats d'entreprise d'ASF et d'ESCOTA pour la période 2002-2006.	Budgets prévisionnels prévus à titre indicatif dans les contrats d'entreprise d'ASF et d'ESCOTA pour la période 2002-2006.





La politique d'entretien du Groupe ASF a pour objectif de maintenir un niveau élevé de sécurité pour les clients, en conservant le réseau et les ouvrages d'art en bon état de fonctionnement et en conformité avec les normes en vigueur les plus récentes. Le Groupe distingue deux catégories d'activités d'entretien : les opérations d'entretien des infrastructures, et les activités d'entretien courant. L'exécution de ces travaux est suivie par les directions régionales d'exploitation d'ASF.

Dépenses d'entretien des infrastructures			
(en millions d'euros)	2001	2002	2003
Réseau ASF			
Chaussées	25,0	37,0	29,2
Ouvrages d'art	13,8	7,0	8,8
Drainage – Stabilité des talus	3,5	3,2	5,0
Aires	3,0	3,3	2,5
Signalisation	3,9	3,0	3,1
Péage	2,6	2,7	1,7
Autres	8,9	4,6	5,1
Total ASF	60,6	60,8	55,4
Réseau ESCOTA			
Chaussées	10,3	6,9	3,8
Ouvrages d'art	3,8	2,7	2,3
Drainage – Stabilité des talus	3,2	1,5	0,9
Aires	0,2	0,1	0,2
Signalisation	0,2	0,9	0,7
Péage	0,7	1,7	0,6
Autres	2,1	2,3	4,0
Total ESCOTA	20,5	16,1	12,5
Total Groupe ASF	81,2	76,9	67,9
Charges externes d'entretien courant			
(millions d'euros)			
	2001	2002	2003
Réseau ASF	19,3	19,9	20,3
Réseau ESCOTA (hors taxes)	9,1	9,2	9,4

Sécurité des tunnels

En matière de sécurité dans les tunnels, la circulaire interministérielle n° 2000-63 du 25 août 2000, relative à la sécurité dans les tunnels du réseau routier national, précise les dispositions et équipements de sécurité applicables aux nouveaux tunnels, en vue de permettre la protection et l'évacuation des usagers et l'intervention des services de secours en cas d'incident, et de limiter les conséquences d'un tel incident, ainsi que la procédure de mise en service et les modalités de suivi de l'exploitation des tunnels en service de plus de 300 mètres. À ce titre, les tunnels déjà ouverts à la circulation publique doivent faire l'objet d'un dossier de sécurité comportant, éventuellement, un programme d'amélioration qui est soumis pour avis au Comité d'Évaluation de la Sécurité des Tunnels Routiers. Au vu de cet avis, le Préfet peut, aux termes de la circulaire, prendre la décision de maintenir l'ouverture de l'ouvrage à la circulation publique, l'assortir de conditions restrictives, ou ordonner sa fermeture. Conformément à ces dispositions, un dossier de mise en sécurité des tunnels du Groupe ASF est en cours d'élaboration.

La Société ESCOTA a présenté au Comité d'Évaluation de la Sécurité des Tunnels Routiers (CESTR) les dossiers de sécurité relatifs :

- ◆ aux tunnels de Mirabeau et de la Baume, sur l'autoroute A51 (juillet 2003) ;
- ◆ au tunnel de Monaco, sur l'autoroute A500 (juillet 2003) ;

- ◆ aux dix tunnels de la section Nice-Est / Frontière italienne, sur l'autoroute A8 (décembre 2003).

Sans attendre le démarrage des travaux de génie civil, qui nécessite l'achèvement des procédures administratives, les travaux de mise en place ou de rénovation d'équipements ont été engagés dès 2002 sur les tunnels du contournement de Nice et se poursuivent activement.

Dans le cadre de l'amélioration de la sécurité du tunnel du Puymorens, conformément à la circulaire interministérielle n° 2000-63, ASF a lancé en 2003 une étude d'impact, sur le trafic, de la mise en place d'un système d'amélioration et de régulation de la

circulation. Dans le même temps, le Groupe a réalisé :

- ◆ la première phase de mise aux normes de sécurité d'installation de 12 nouveaux panneaux à message variable ;
- ◆ le démarrage des travaux de doublement de la ventilation auxiliaire des abris et des niches de sécurité ;
- ◆ le renforcement du nombre d'anémomètres pour optimiser la gestion de la ventilation ;
- ◆ la pose de barrières aux entrées pour bloquer la circulation en cas d'incident majeur.





Les éléments financiers



- 82 RAPPORT DE GESTION DU CONSEIL D'ADMINISTRATION
- 110 RAPPORT DU PRÉSIDENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION D'ASF
- 122 LES FACTEURS DE RISQUES
- 132 LES COMMENTAIRES SUR LES RÉSULTATS
- 138 COMPTES CONSOLIDÉS ET ANNEXES
- 166 RAPPORT DES COMMISSAIRES AUX COMPTES
SUR LES COMPTES CONSOLIDÉS
- 168 COMPTES SOCIAUX ET ANNEXES
- 198 RAPPORTS DES COMMISSAIRES AUX COMPTES
SUR LES COMPTES SOCIAUX
- 202 RAPPORT DES COMMISSAIRES AUX COMPTES
SUR LES CONVENTIONS RÉGLEMENTÉES
- 204 TEXTES DES RÉOLUTIONS SOUMISES
À L'APPROBATION DE L'AGO
- 208 INFORMATIONS JURIDIQUES ET FINANCIÈRES
- 220 RESPONSABLES DU DOCUMENT DE RÉFÉRENCE ET
RESPONSABLES DU CONTRÔLE DES COMPTES
- 224 TABLEAU DE CONCORDANCE



Rapport de gestion du Conseil d'Administration

à l'Assemblée Générale du 13 mai 2004

I • **Activité du Groupe**

I.1 • **Faits marquants**

ASF a ouvert en 2003 trois nouvelles sections représentant 80,1 kilomètres mis en service. La longueur totale du réseau exploité, au 31 décembre 2003, est ainsi portée à 2 871,5 kilomètres sur les 3 124 kilomètres prévus à terme.

À l'étranger, l'année 2003 a également enregistré l'ouverture de la première section de l'autoroute Highway 2000, en Jamaïque. Exploitée par la filiale d'ASF, Jamaïcain Infrastructures Operating, en partenariat avec Bouygues, cette section longue de 12 km constitue le premier tronçon de l'autoroute Transjamaïcaine.

En septembre 2003, par lettre du Ministre des Transports, l'État a fait part de son intention de confier à ASF la construction et la concession de la section de l'A89 entre Lyon et Balbigny.

Le 18 décembre 2003, le Groupe a lancé le processus de fusion des sociétés de radio SRT et SORIASE, filiales respectivement d'ASF et ESCOTA.

La courbe de progression du trafic a marqué en 2003 une légère inflexion avec une croissance de 3,5 %, dont 2,8 % de croissance organique (progression du nombre des kilomètres parcourus à réseau stable).

Cette croissance a induit une augmentation de 6,4 % du chiffre d'affaires du Groupe, avec 2 238,7 M€ pour 2003, contre 2 104,2 M€ pour 2002, et ce, malgré les événements ayant, cette année, affecté l'activité.

Sur le plan opérationnel, le Groupe a en effet connu, en 2003, des événements ayant perturbé son activité de manière significative :

- ◆ des perturbations de nature climatique, avec de fortes chutes de neige sur les mois de janvier, février, et décembre, d'importants incendies en juillet et août dans le massif de l'Estérel, traversé

par l'A8, ainsi que des inondations dans le Sud-Est, en décembre ; ces événements ont nécessité une intense mobilisation de nos équipes de viabilité, grâce à l'intervention desquelles, nous avons pu maintenir pour nos clients un réseau praticable et sans perturbations majeures ; toutefois, ils ont entraîné, pour les dépenses de viabilité hivernale, un surcoût d'environ 5,9 M€ des charges d'exploitation par rapport à celles enregistrées en 2002 ;

- ◆ des perturbations dans la collecte du péage dues à des mouvements de grève interne et à des manifestations de personnes externes, liés à la réforme du régime des retraites. L'impact financier de ces mouvements est estimé à 6,9 M€ de pertes de recettes.

En 2003, la sécurité sur le réseau a connu une amélioration spectaculaire due, pour l'essentiel, à un changement de comportement des conducteurs : baisse de 12 % des accidents, de 16 % des accidents corporels et de 23 % des tués (101 en 2003 contre 140 en 2002).

Le Groupe a poursuivi ses efforts dans la maîtrise de ses charges d'exploitation, tant en matière de perception de péage qu'en matière de maintenance de son réseau, permettant ainsi de neutraliser la majeure partie des effets négatifs des événements exceptionnels ayant perturbé son activité.

Au niveau social, le Groupe a signé deux accords : l'un portant sur l'intéressement des salariés et l'autre concernant la participation des salariés aux fruits de l'expansion, les deux se rapportant aux exercices 2003, 2004 et 2005.

1.2 Trafic

Sur réseau stable, l'évolution entre 2002 et 2003 du trafic payant, constatée sur le réseau Groupe, a été de :

- ◆ + 2,8 % pour l'ensemble des véhicules ;
- ◆ + 2,7 % pour les véhicules légers ;
- ◆ + 3,1 % pour les poids lourds.

Le nombre de kilomètres parcourus sur réseau évolutif s'est élevé à 31 093 millions, fin 2003, contre 30 033 millions fin 2002, soit une progression de 3,5 % qui prend en compte le trafic supplémentaire résultant des mises en service des liaisons nouvelles.

La croissance du trafic poids lourds, avec +3,6 %, a été au cours de l'année 2003 légèrement supérieure à celle des véhicules légers (+3,5 %). Cette moindre augmentation du trafic des véhicules légers est constatée essentiellement sur la période estivale, avec, comme hypothèses causales, la canicule ainsi que les incendies ayant sévi dans le Sud-Est cet été.

Le trafic moyen journalier annuel (TMJA), sur l'ensemble du réseau, ressort à 30 240 véhicules/jour pour 2003, contre 29 893 véhicules/jour pour 2002, soit une progression de 1,2 %.

Ainsi que le montre le tableau présentant le TMJA sur les autoroutes du Groupe ASF à réseau courant (*partie « Les Activités / Le Péage » p. 60*) l'évolution de trafic varie de manière significative selon les différentes liaisons.

1.3 Tarifs

Conformément aux dispositions tarifaires du contrat d'entreprise, le Groupe a augmenté ses tarifs de 2,172 % pour les véhicules légers (classes 1, 2 et 5), le 1^{er} février 2003.

Description de l'évolution des coefficients tarifaires du Groupe ASF (*cf. partie « Les Activités / Le péage / L'optimisation des transactions au péage / Calcul des péages » tableaux p. 64*).



I.4 Péage

Les recettes de péage du Groupe ASF se sont élevées en 2003 à 2 189,9 M€, contre 2 053,4 M€ en 2002, soit une progression de 6,6 %.

Répartition des recettes de péage entre ASF et ESCOTA (cf. partie « Les Activités / Le Péage / L'Optimisation des transactions au péage / Les Recettes de péage » tableau p. 63).

Fin 2003, les recettes encaissées en espèces, chèques et devises représentent 27,1 % des encaissements. Les 72,9 % restants se répartissent entre les moyens de paiement monétiques suivants :

- ◆ 9,5 % par cartes accréditives (DKV, GR, UTA, etc.) ;
- ◆ 33,6 % par cartes bancaires ;
- ◆ 29,8 % par cartes autoroutières (abonnements spécifiques autoroutes).

Les efforts commerciaux soutenus pour le développement du télépéage permettent d'enregistrer une progression de 60 % des recettes encaissées selon ce mode, avec un total de 203,8 M€ contre 127,2 M€ pour l'année 2002, soit 9,3 % du total des recettes de péage. Le nombre d'abonnés au télépéage sur le Groupe, à fin décembre 2003, est de 359 800.

Le nombre de transactions payantes a progressé de 3,8 %, avec 566 millions de transactions enregistrées au cours de l'année 2003, contre 545,28 en 2002.

Cette année encore, grâce aux incitations faites auprès de nos clients pour les inviter à utiliser les voies automatiques et le

Transactions (en millions)	2002	2003	Évolution 2003/ 2002	Part du total en 2003
Voies manuelles	282,82	262,19	(7,3 %)	46,3 %
Voies automatiques	187,01	204,38	9,3 %	36,1 %
Télépéage	75,45	99,43	31,8 %	17,6 %
Total	545,28	566,00	3,8 %	

télépéage, l'évolution s'est portée de manière très significative sur les voies automatiques (+9,3 %) et sur le télépéage (+31,8 %). A contrario, la diminution des transactions sur les voies manuelles observée au cours du premier semestre se maintient à hauteur de 7,3 %, comme cela est détaillé dans le tableau ci-dessus.

I.5 Investissements

Au cours de l'année 2003, le Groupe ASF a réalisé 725,1 M€ d'investissements répartis en :

- ◆ 152,2 M€ d'investissements complémentaires sur autoroutes en service ;
- ◆ 51,4 M€ d'immobilisations d'exploitation ;
- ◆ 521,5 M€ de construction des sections nouvelles.

Les chantiers de construction ont permis, entre autres, d'ouvrir à la circulation trois nouvelles sections :

- ◆ le 21 février, la section entre Saint-Germain-les-Vergnes et Tulle Est, reliant sur 21,3 km l'A89 et l'A20 via la RD9 ;
- ◆ le 19 juin, avec trois mois d'avance, la section reliant Cholet aux Essarts sur l'A87, longue de 36,1 km ;
- ◆ le 25 juin, avec trois mois d'avance, la section reliant Cahors Sud à Cahors Nord, assurant avec 22,7 km la continuité de l'A20 et la suppression des bouchons durant l'été sur Cahors.

Au 31 décembre 2003, le Groupe ASF a en cours de construction 152 km de nouvelles sections réparties sur 3 liaisons (A87, A89, A645), dont 64 km seront ouverts en 2004.

Investissements complémentaires sur autoroutes en service (cf. partie « Les Activités / Investissements et ouvertures de sections en 2003 / Les investissements » p. 56.

1.6 Principaux indicateurs

Résultat brut d'exploitation/chiffre d'affaires

Le total des produits et charges d'exploitation incluant la participation des salariés aux fruits de l'expansion rapporté au chiffre d'affaires, enregistre une progression d'un point de la marge brute d'exploitation, qui atteint 63,3 % pour 2003 contre 62,3 % pour 2002.

Dettes financières nettes sur Résultat brut d'exploitation

Le ratio dette nette sur RBE passe de 5,9 en 2002 à 5,5 pour 2003.

Dettes financières nettes sur fonds propres

Fin 2003, le ratio dette financière nette sur fonds propres du Groupe est de 235 % contre 247 % à fin 2002.

Résultat brut d'exploitation sur frais financiers

Le ratio RBE sur frais financiers progresse de 0,3 point. Il est de 2,9 fin 2003, pour 2,6 fin 2002.

Les positions de ces principaux ratios se situent dans la parfaite trajectoire des objectifs que le Groupe s'était fixé pour l'horizon 2005 lors de l'introduction en Bourse, en mars 2002. Seul le ratio dette nette sur fonds propres pourrait être difficile à respecter, mais il est également le moins pertinent eu égard à l'endettement particulier des sociétés concessionnaires d'autoroutes.

Pour mémoire, les objectifs pour 2005 sont les suivants :

- ◆ RBE / CA = 65 %
- ◆ DN / RBE < 5,5
- ◆ RBE / Frais financiers > 3,3
- ◆ Dette nette / Fonds propres < 200 %

1.7 Perspectives d'évolution

Dans une conjoncture économique peu favorable, et malgré des événements exceptionnels dommageables, le Groupe ASF a su atteindre en 2003 un résultat à la hauteur de ses attentes. Le Groupe entend poursuivre les efforts entrepris, tant en matière de développement qu'en matière de réduction des coûts d'exploitation.

Ces efforts seront principalement centrés sur les axes développés dans la partie « *Le Groupe / Stratégie de développement du Groupe* » p. 6.

1.8 Événements importants survenus depuis la clôture de l'exercice

Le 22 janvier 2004, le Groupe a émis via la Caisse Nationale des Autoroutes un emprunt de 450 M€.

Les tarifs de péage ont augmenté le 1^{er} février 2004, conformément au contrat d'entreprise pour les véhicules de classe I, en moyenne de :

- ◆ 2,645 % pour ASF ;
- ◆ 2,15 % pour ESCOTA,

avec, en parallèle, la poursuite de l'augmentation des coefficients PL.



Communiqué de presse

du 21 avril 2004

Croissance du chiffre d'affaires en cumul à fin mars 2004 : + 9,5 %

Le chiffre d'affaires du Groupe ASF s'établit à 494,2 millions d'euros pour le premier trimestre 2004, contre 451,1 millions d'euros pour le trimestre correspondant de l'année 2003, soit une progression de **9,5 %**.

Chiffre d'affaires (en millions d'euros HT)	T1 2003	T1 2004	Évolution (en %)
Péages	440,1	483,4	9,8
Installations commerciales	6,7	6,7	n.s.
Fibres optiques et communications	4,3	4,0	(6,7)
Total	451,1	494,2	9,5

Cette progression reflète l'augmentation de **9,8 %** des **recettes de péage** du Groupe, qui se sont élevées à 483,4 millions d'euros au cours du 1^{er} trimestre 2004 contre 440,1 millions d'euros au cours du 1^{er} trimestre 2003.

Cette croissance repose sur la combinaison de plusieurs effets positifs :

- ◆ une progression de 6,7 % du nombre de kilomètres parcourus entre T1 2003 et T1 2004;

- ◆ une croissance relative plus importante des kilomètres parcourus par les Poids Lourds ;
- ◆ une hausse de tarif intervenue le 1^{er} février 2004.

En effet, le nombre de kilomètres parcourus par les véhicules légers (VL) est en croissance de 6,5 % entre T1 2003 et T1 2004 ; le nombre de kilomètres parcourus par les Poids Lourds (PL) enregistre quant à lui une croissance de 7,4 % sur les mêmes périodes.

Il faut rappeler d'une part que 2004 est une année bissextile et d'autre part que le premier trimestre de cette année a connu moins de perturbations climatiques que le premier trimestre 2003.

Le chiffre d'affaires de l'activité Installations commerciales s'inscrit à 6,7 millions d'euros pour le 1^{er} trimestre 2004, en stagnation par rapport au 1^{er} trimestre 2003. Cette stagnation apparente s'explique par le fait que la facturation des installations commerciales est établie annuellement en mars de chaque année suivant l'année concernée. Pour l'année 2002, un écart positif de l'ordre de 1M€ entre la facturation réelle et son estimation avait été constaté.

Cet écart fut enregistré sur les deux premiers trimestres de l'année 2003, générant ainsi un effet de base négatif pour le calcul de la progression enregistrée en 2004 sur les installations commerciales. Dès 2003, la capacité d'estimation a été améliorée pour éviter à l'avenir ce genre d'écart.

Enfin, le chiffre d'affaires de l'activité de **location de fibres optiques et pylônes** est en recul, de 4,3 millions d'euros sur le 1^{er} trimestre 2003 à 4,0 millions d'euros sur le 1^{er} trimestre 2004.

Kilomètres parcourus (en milliers)	T1 2003	T1 2004	Évolution (en %)
Véhicules légers			
Réseau stable	4 878 404	5 154 951	5,7
Réseau évolutif	4 881 100	5 200 387	6,5
Poids Lourds			
Réseau stable	1 145 557	1 221 112	6,6
Réseau évolutif	1 145 929	1 230 484	7,4
TOTAL KILOMÈTRES PARCOURUS			
Réseau stable	6 023 961	6 376 063	5,8
Réseau évolutif	6 027 029	6 430 871	6,7

Rappel du calendrier de la communication financière

13 mai 2004 : Assemblée Générale des actionnaires.

26 mai 2004 : Mise en paiement du dividende (sur proposition du Conseil d'Administration soumise à l'AG).

2 juin 2004 : réunion actionnaires (Toulouse).

22 juillet 2004 : publication du chiffre d'affaires du 1^{er} semestre 2004.

22 septembre 2004 : publication des résultats du 1^{er} semestre 2004.

7 octobre 2004 : réunion actionnaires (Grenoble).

22 octobre 2004 : publication du chiffre d'affaires du 3^e trimestre 2004.

19-20 novembre 2004 : Salon Actionaria au Palais des Congrès (Paris).

Contacts

Solène Allain –
 Responsable des relations investisseurs
 Tél. : 01 47 53 38 96 - Fax : 01 45 66 44 16
 E-mail : relations.investisseurs@asf.fr

Bernard Gardelle –
 Responsable des relations presse
 Tél. : 01 47 53 36 44 - Fax : 01 47 53 36 40
 E-mail : bernard.gardelle@asf.fr



2. Actionnariat et vie sociale

2.1 Conseil d'Administration

2.1.1 Composition du

Conseil d'Administration

Cf. partie « Le Groupe /

Le Gouvernement d'entreprise /

Le Conseil d'Administration » p. 22.

2.1.2 Fonctions et mandats exercés par les membres du Conseil d'Administration

Cf. partie « Le Groupe /

Le Gouvernement d'entreprise /

Le Conseil d'Administration » p. 22.

2.1.3 Présidence du Conseil d'Administration et Direction Générale

Cf. partie « Le Groupe /

Le Gouvernement d'entreprise /

La Direction Générale » Tableau p. 26.

2.1.4 La gouvernance d'entreprise : création de comités

Cf. partie « Le Groupe / Le Gouvernement d'entreprise / Les Comités » p. 28.

2.2 Informations sur l'actionnariat

Par décision de l'Assemblée Générale du 13 mars 2002, le nombre d'actions a été porté à 193 897 080 par multiplication par 120 des 1 615 809 actions d'origine.

Par ailleurs, il a été émis 37 080 921 actions nouvelles aboutissant à un total de 230 978 001 actions entièrement libérées au 31 décembre 2002.

Le capital social d'ASF a ainsi été porté à 29 343 640,56 euros.

L'action ASF a été cotée au premier marché d'Euronext Paris le 28 mars 2002 en ouverture. Le prix de souscription OPO était de

24 euros et de 25 euros pour le PGG. L'action ASF entre dans la composition de l'indice européen Euronext 100, et des indices SBF 120 et SBF 250.

Répartition du capital :

Cf. partie « Le Groupe / Information de nos actionnaires et des marchés » p. 15.

ASF ne détient pas d'actions en propre.

2.3 Actionnariat des salariés

Les salariés du Groupe ont souscrit à 93 % à l'offre qui leur était réservée dans le cadre de l'ouverture du capital. Au 31 décembre 2003, ils détiennent 2,3 % du capital de la société ASF pour 5 244 842 actions.

L'actionnariat salarié est géré *via* deux fonds communs de placement, un fonds perspective (bloqué sur 5 et 10 ans) et un fonds levier (bloqué sur 5 ans).

2.4 Prises de participation

En octobre 2003, la société par actions simplifiée TRUCK ETAP a été créée : son capital de 900 000 euros est réparti entre ASF (66 %) et la société PIMO (34 %). L'activité exercée par cette société consiste en la conception, la construction et l'exploitation, en France, de plates-formes de services aux usagers de la route, et plus particulièrement de parcs de stationnement payants et gardiennés pour les Poids Lourds, y compris les services annexes (stations-service de carburants, restauration, hôtellerie) que la Société peut exploiter directement ou indirectement.

2.5 Rémunération des mandataires sociaux

Cf. partie « Le Groupe / Le Gouvernement d'entreprise / Intérêt des administrateurs et dirigeants » p. 32.

3. Les comptes du Groupe

3.1 Principes comptables

Cf. « Comptes consolidés » p. 138.

◆ **Passage aux normes IFRS :**

Cf. « Comptes consolidés » p. 138.

◆ **Tunnel du Puymorens :**

ASF est juridiquement titulaire de deux contrats de concession, l'un pour l'ensemble de son réseau à l'exception du tunnel de Puymorens à échéance au 31 décembre 2032, l'autre pour le tunnel du Puymorens, d'une longueur de 5,5 km, à échéance du 31 décembre 2037.

La valeur actuelle de la concession du tunnel du Puymorens prise isolément pourrait, sous certaines hypothèses, être inférieure à sa valeur nette comptable implicite au 31 décembre 2003.

Cette dernière concession bénéficie cependant d'une garantie de l'État ainsi décrite dans le contrat de concession : « À l'expiration de la concession, l'État assumera toutes les dettes et obligations du concessionnaire afférentes à la concession. »

Enfin, bien que faisant l'objet d'un contrat de concession distinct, cet ouvrage est géré par ASF comme partie intégrante de son réseau, bénéficiant, pour ce faire, des structures d'exploitation et du support des directions fonctionnelles de la société ASF.

De ce fait, il est apparu que le tunnel du Puymorens ne pouvait être considéré comme une unité génératrice de trésorerie indépendante de la concession principale d'ASF. En conséquence de quoi, il n'a pas été jugé pertinent de procéder à un test de dépréciation.

3.2 Bilan consolidé

Le total des actifs immobilisés inscrit au bilan est en valeur nette de 11 809,7 M€, soit une progression de 276,7 M€ par rapport à 2002, qui correspond essentiellement aux investissements réalisés par le Groupe en 2003, diminués de l'augmentation de 404,1 M€ du poste amortissements entre les deux années.

Le total de l'actif circulant avec 921,2 M€ est en diminution de 661,4 M€ par rapport à celui enregistré en 2002 (1 582,6 M€) du fait de l'utilisation de la trésorerie disponible pour le financement des investissements de l'exercice.

Grâce aux résultats de 2002 diminués des dividendes distribués sur l'exercice 2003, les capitaux propres se positionnent à 3 229,9 M€ en fin 2003 contre 3 011,8 M€ en fin 2002, soit une augmentation de 218,1 M€ représentant 7,2%. Les intérêts minoritaires des actionnaires en propre d'ESCOTA représentent 2,3 M€. Les autres fonds propres pour 104,7 M€ correspondent aux apports gratuits effectués par le concédant.

Les provisions pour risques et charges s'inscrivent, en 2003, pour 60,7 M€ contre 63,6 M€ en 2002, soit une diminution de 4,6%. Cette diminution s'explique principalement par une augmentation nette de 4,0 M€ des provisions pour engagements sociaux et par une diminution des provisions pour indexations des emprunts de 7,1 M€.

Le total des dettes inscrit en fin d'exercice 2003 s'élève à 9 333,3 M€ en diminution de 600,7 M€, soit 6% par rapport à 2002. Les dettes financières diminuent de 492,5 M€, grâce aux remboursements d'emprunts effectués sur l'exercice et en l'absence de nouvelle émission.



3.3 Flux de trésorerie

Le tableau des flux de trésorerie du Groupe fait apparaître une trésorerie de clôture de 625 M€ contre 1 245,6 M€ en 2002. Cette diminution pour moitié provient de l'utilisation de l'importante trésorerie disponible pour financer les investissements de l'exercice.

La marge brute d'autofinancement avec 800,9 M€ contre 744,7 M€ en 2002 progresse de 56,1 M€, soit environ 7,5 %, grâce aux résultats nets des sociétés.

La diminution du besoin en fonds de roulement lié à l'activité s'élève à 93,6 M€, grâce principalement aux flux sur les clients et sur l'État.

Les flux nets générés par l'activité s'établissent à 709 M€ en progression de 155,4 M€, soit de plus de 28,1 % par rapport à 2002, et ce, malgré le paiement de la dernière échéance de l'impôt dû au titre de la réforme, pour 185,5 M€.

Les flux nets liés aux opérations d'investissements s'élèvent à 722,7 M€ en 2003 contre 778,7 M€ en 2002, soit une diminution de 56 M€ (7,2 %) principalement due à la faible diminution des dettes aux fournisseurs d'immobilisations, en comparaison de ce qui a pu être observé en 2002.

Si l'on fait abstraction de la dernière échéance de l'IS exceptionnel de 185,5 M€, le Groupe dégage cette année une trésorerie libre (flux avant opérations de financement) de 171,8 M€.

Les flux liés aux opérations de financement sont négatifs de 606,9 M€, alors qu'ils étaient positifs de 1 310,5 M€ en 2002, où ils enregistraient l'augmentation de capital et une émission d'emprunt pour un total de 1 690,1 M€, alors qu'à contrario, en 2003, ils enregistrent le paiement des dividendes pour 106,2 M€ et une

augmentation significative (1 14,6 M€) des remboursements d'emprunts.

3.4 Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires du Groupe s'établit, pour l'année 2003, à 2 238,7 M€ contre 2 104,2 M€ en 2002, soit une progression de 6,4 %. Cette progression résulte, pour l'essentiel, de l'augmentation des recettes de péage qui représentent plus de 97 % du CA et évoluent de 2 053,4 M€ en 2002 à 2 189,9 M€ pour 2003, soit une augmentation de 6,6 %.

Cette croissance repose sur plusieurs facteurs :

- ◆ la croissance du trafic sur réseau stable : **2,8 %**
- ◆ l'augmentation de trafic liée à l'allongement du réseau : **0,7 %**
- ◆ les hausses de tarif d'avril 2001 et mars 2002 : **3,1 %**

Le chiffre d'affaires de l'activité « Installations commerciales » progresse de 8,6 % pour se situer à 32,8 M€ en 2003 contre 30,2 M€ en 2002.

Les produits de l'activité de location de fibres optiques et de pylônes, avec 16 M€ en 2003 contre 20,6 M€ en 2002, sont en recul de 22,3 % en liaison avec la crise économique et les difficultés qu'a connues le secteur.

3.5 Résultat d'exploitation

Le résultat d'exploitation progresse de plus de 9,5 %, passant de 888,4 M€ en 2002 à 973,2 M€ en 2003. Cette progression résulte des effets conjugués de la croissance du chiffre d'affaires et de l'évolution contenue des charges d'exploitation. En effet, celles-ci s'élèvent à 1 265,5 M€ en augmentation de seulement 4,1 % par

rapport à 2002 (1 215,8 M€) malgré l'allongement du réseau (+ 80,1 km) et les charges supplémentaires liées aux événements exceptionnels ayant perturbé l'activité sur l'exercice.

Elles se ventilent comme suit :

♦ **Les achats et charges externes** restent globalement stables (262,2 M€ pour 2003 contre 262,1 M€ pour 2002), mais, à l'intérieur, les postes de dépenses enregistrent quelques variations.

Les achats proprement dits augmentent de 17,5 %, passant de 32,6 M€ en 2002 à 38,3 M€ en raison des achats de carburants et de produits de déneigement ainsi que des achats d'études informatiques pour la conception de nouveaux logiciels.

Les dépenses d'entretien des infrastructures (auparavant dénommées « Grosses Réparations »), diminuent de 11,7 %, passant de 76,9 M€ en 2002 à 67,9 M€ en 2003. Cette diminution résulte de la conjugaison de plusieurs facteurs : une baisse des prix du secteur BTP, des retards dans la programmation de certaines opérations et une optimisation des interventions dans le respect de la sécurité de nos clients et de la conservation du patrimoine.

La redevance domaniale s'élève à 53,1 M€ contre 50,7 M€ en 2002 du fait de l'augmentation du chiffre d'affaires et de la croissance du linéaire de voies exploitées.

Les dépenses d'entretien courant n'augmentent que de 0,6 M€, passant de 29,1 M€ en 2002 à 29,7 M€ en 2003 malgré l'allongement du réseau, traduisant la volonté du Groupe de maîtriser ses dépenses.

Les autres charges externes passent de 72,9 M€ en 2002 à 73,2 M€ en 2003 en raison, principalement, des interventions de viabilité hivernale et des honoraires

versés aux prestataires intervenant dans les différents domaines du développement et de la communication.

♦ **Les charges de personnel**, avec 312,9 M€ pour 2003 contre 295,4 M€ pour 2002, progressent de 5,9 % principalement du fait de l'augmentation de la participation des salariés, pour 8,9 M€, en liaison avec les résultats de l'exercice et la perception de la participation par les salariés d'ESCOTA dans le cadre du nouvel accord de Groupe. Au total, la participation des salariés du Groupe, pour l'exercice 2003, s'élève à 14,5 M€, et l'intéressement a été provisionné à hauteur de 8,5 M€.

Les salaires et traitements augmentent de 5,7 M€, soit environ 3 %. Cette progression contenue résulte d'une augmentation moyenne des rémunérations, tous effets confondus, de 4,25 % et d'une baisse des effectifs payés. En effet, malgré les créations de postes liées aux ouvertures de nouveaux tronçons (+ 0,27 %) et à l'amélioration du service (+ 0,24 %), les effectifs moyens payés du Groupe diminuent de 1,25 %, passant de 7 526 annuités en 2002 à 7 432 en 2003. Cette réduction acte des gains de productivité obtenus grâce à l'automatisation de la perception du péage et aux efforts soutenus dans tous les domaines.

♦ **Les autres charges et produits nets** composés, pour l'essentiel, des autres produits et de la production d'immobilisations s'établissent à (31,7 M€) contre (29,9 M€) en 2002 soit une progression de 6 %, due principalement à la production d'immobilisations effectuée en matière de logiciels et de travaux d'investissements.

♦ **Les impôts et taxes** s'élèvent en 2003 à 277,7 M€ contre 266,2 M€ en 2002, soit une augmentation de 4,3 % due principalement aux augmentations de :
- la Taxe d'Aménagement du Territoire, avec 199,5 M€ en 2003 contre 192,5 M€ en 2002, du fait de la progression du trafic ;





- la Taxe Professionnelle, avec 71,2 M€ en 2003 contre 67,3 M€ en 2002, du fait des effets conjugués du relèvement des taux d'imposition et de l'augmentation du nombre de communes traversées par notre réseau.

- ◆ **Les dotations aux amortissements** progressent de 5,3 %, avec 444,3 M€ pour 2003 contre 422 M€ pour 2002. Cette progression est justifiée par l'augmentation des immobilisations mises en service en cours d'année.

3.6 Résultat financier

Les charges financières nettes de l'exercice 2003 s'élèvent à 469,9 M€ contre 474,8 M€ en 2002, soit une diminution d'environ 1 %.

- ◆ **Les intérêts et indexations des emprunts**, avec 520,9 M€ en 2003 contre 545,6 M€ en 2002, diminuent de 4,5 % du fait de l'absence de nouveaux emprunts et de la dégressivité de ceux remboursés.
- ◆ **Les intérêts intercalaires** immobilisés sont en baisse, avec 24,4 M€ en 2003 contre 35,9 M€ en 2002, du fait des mises en service des 80,1 km de nouveaux tronçons effectués au cours du premier semestre.
- ◆ **Les autres produits financiers**, avec 33,5 M€ pour 2003 contre 42 M€ pour 2002, diminuent de 20,2 % en relation avec la baisse de trésorerie disponible et celle des taux d'intérêts du marché.
- ◆ **Le résultat net**, en 2002 des opérations de SWAP est positif de 3,8 M€. Par ailleurs, nous avons effectué une reprise de 0,3 M€ sur la provision pour moins-values latentes sur opérations de trading.

3.7 Résultat courant avant impôts

Le résultat courant avant impôts progresse de 21,7 %, passant de 413,6 M€ en 2002 à 503,3 M€ en 2003.

3.8 Résultat exceptionnel

Le résultat exceptionnel du Groupe s'inscrit, en 2003, à (1 M€) contre (4 M€) en 2002.

3.9 Résultat net

Le résultat net du Groupe s'établit à 325,1 M€, en progression de plus de 21,6 % par rapport à celui de 2002 (267,4 M€). La part des intérêts minoritaires est de 0,8 M€, la part du Groupe s'inscrit à 324,4 M€. Ce résultat net tient compte de la participation des salariés du Groupe pour 14,5 M€, et de l'impôt sur les sociétés pour 177,2 M€.

3.10 Réintégrations fiscales et impôt sur les sociétés

L'impôt sur les sociétés comptabilisé au niveau du Groupe s'inscrit à 177,2 M€.

Les sociétés ASF, ESCOTA, SORIASSE et RADIO TRAFIC ont signé une convention d'intégration fiscale. À ce titre, l'impôt dû au titre de l'exercice 2003 pour le Groupe fiscal ASF s'établit à 160,9 M€, compte tenu des amortissements réputés différés d'ESCOTA totalement utilisés, contre 89,4 M€ en 2002. Le montant des amortissement et autres charges et dépenses somptuaires non déductibles fiscalement s'élève à 34 K€ pour ASF et 56 K€ pour le Groupe.

3.11 Dividendes versés au cours des trois derniers exercices

Les dividendes versés au cours des trois derniers exercices sont respectivement de 110,4 M€ au titre de l'exercice 2000, et de 106,2 M€ au titre de l'exercice 2002. Pour l'exercice 2001, il n'a pas été distribué de dividendes, et l'intégralité du résultat a été affectée en report, à nouveau, sur décision de l'Assemblée Générale du 13 mars 2002 (compléments d'informations disponibles dans la 3^e résolution des projets de résolutions à soumettre à l'approbation de l'AG p. 206).

	Cadres	Maîtrise	Exécution	Total
ASF	43	46	138	227
ESCOTA	12	6	22	40

ASF et ESCOTA ont réalisé 84 licenciements sur l'année 2003, dont :

- ◆ 5 pour cause économique ;
- ◆ 2 pour motif économique ;
- ◆ 6 pour faute lourde ;
- ◆ 19 pour faute grave ;
- ◆ 1 pour faute ;
- ◆ 4 pour cause réelle et sérieuse ;
- ◆ 32 pour inaptitude médicale ;
- ◆ 14 pour terme ultime ;
- ◆ 1 pour rupture de contrat pendant la période d'essai.

Le nombre d'heures supplémentaires payées passe de 43 143 en 2002 à 46 585 en 2003.

L'effectif moyen CDD représente 10,6 % de l'effectif moyen pondéré total (ce pourcentage intègre les CDD saisonniers). Pendant les périodes de trafic élevé, telles que les périodes estivales, ASF et ESCOTA emploient environ 2 000 saisonniers. Cet effectif CDD est amené à décroître.

ASF avait recours, jusqu'en 2002, à des intérimaires uniquement dans les filières administratives et viabilité. En 2003, la direction d'ASF a testé le recours à des intérimaires au péage sur le district de Salon. À compter de 2004, la généralisation du recours à l'intérim sera désormais possible sur décision des chefs d'établissements.

Le nombre moyen mensuel de travailleurs temporaires passe de 73,9 en 2002 à 85,8 en 2003.

4.2 Organisation du temps de travail, durée de l'absentéisme

À la suite de l'adoption de la législation sur les 35 heures, les sociétés adhérentes à la convention collective applicable aux SEMCA, dont ASF et ESCOTA, ont entamé des

4. Social

4.1 Effectif

Au 31 décembre 2003, ASF et ESCOTA comptaient 8 258 salariés, dont 1 039 titulaires d'un contrat à durée déterminée :

	CDI	CDD	Total
ASF	5 435	794	6 229
ESCOTA	1 784	245	2 029

Les effectifs comptent :

- ◆ 4 646 salariés affectés à des fonctions de péage ;
- ◆ 1 787 salariés affectés à des fonctions de viabilité ;
- ◆ 1 825 salariés en structure.

Au 31 décembre 2003, les cadres, agents de maîtrise, employés et ouvriers représentaient, respectivement, 7,7 %, 28,7 %, 47,2 % et 16,4 % des salariés. Au cours de l'année 2003, ASF et ESCOTA ont embauché 267 salariés sous contrat à durée indéterminée, dont 55 cadres et 52 agents de maîtrise. Aucune difficulté particulière de recrutement n'a été rencontrée.





négociations qui ont abouti à un accord cadre applicable aux SEMCA, en vigueur depuis le 1^{er} janvier 2000. La réduction du temps de travail a pris la forme de jours de repos.

Trois types d'organisation du travail coexistent aujourd'hui au sein d'ASF pour les non-cadres :

- ◆ des « tours fixes » : personnel posté, travaillant par cycle en 2 x 8 par roulement ou 3 x 8 continu, pour lesquels la durée du travail est égale à 1 820 heures brutes annuelles, comprenant 25 jours de congés payés, les jours fériés et les repos (soit 35 heures en moyenne sur le cycle, pauses comprises).
- ◆ des « modulés » : personnel posté, travaillant dans le cadre d'une modulation du temps de travail en 2 x 8 par roulement ou 3 x 8 continu, pour lesquels la durée du travail est égale à 1 820 heures brutes annuelles, comprenant 33 jours de congés payés, les jours fériés et les repos (soit 35 heures hebdomadaires en moyenne, pauses comprises).
- ◆ des « annualisés » : personnel non posté, travaillant sur la base d'un tableau de service annuel dit TSA, à raison de 1 596 heures annuelles, déduction faite des 25 jours de congés payés, des jours fériés et des jours de réduction du temps de travail (minimum 19 jours de RTT).

Les cadres sont pour la plupart en forfait jours (208 jours de travail sur l'année). Les directeurs et directeurs adjoints ont un statut de « tout horaire ».

Le taux d'absentéisme global ASF et ESCOTA, en légère baisse par rapport à 2002 (7,15 %), est de 6,92 % en 2003. Cet absentéisme reste élevé et se décompose de la façon suivante : 67,6 % (maladie), 13,2 % (congés autorisés), 9,7 % (maternité), 7,6 % (accidents du travail et trajet), 1 % (autres causes) et 0,9 % (paternité). Des actions d'amélioration sont mises en œuvre dans chaque établissement.

4.3 Rémunérations, charges sociales, égalité professionnelle entre les femmes et les hommes

La rémunération moyenne du personnel en place a augmenté de 3 % en 2003, dont une augmentation générale de la valeur du point de 1,5 % au titre de la négociation salariale. Le montant moyen de l'intéressement versé aux salariés d'ASF et ESCOTA, pour l'exercice précédent, est passé de 942 € en 2002 à 1 035 € en 2003.

Le montant de la participation distribuée en 2003, au titre de l'exercice 2002, a été de 5 268,8 K€. L'accord de Groupe ASF-ESCOTA a permis la mise en place d'un Plan Partenarial d'Épargne Salariale Volontaire. Un accord Groupe a également été signé en 2003 pour la participation et l'intéressement.

Avec la création d'une commission sur l'égalité professionnelle entre les femmes et les hommes au niveau de chaque CE des huit établissements et du CCE, avec la réalisation de neuf rapports annuels, ASF contribue au respect de l'égalité professionnelle entre les femmes et les hommes.

114 salariés ont été promus en 2003 dans une catégorie supérieure, dont :

- ◆ 53 chez les femmes ;
- ◆ 61 chez les hommes.

En 2003, le pourcentage de changements d'échelle chez les femmes est de 4,29 % (5,33 % pour les hommes).

En 2002, ce pourcentage était de 6,13 % chez les femmes et de 5,43 % chez les hommes.

En 2003, sur un total de 354 changements d'échelles, 35,59 % ont concerné les femmes (43,41 % en 2002).

1148 promotions d'échelon ont été réalisées sur l'année 2003 :

- ◆ 364 chez les femmes ;
- ◆ 784 chez les hommes.

Toutes promotions confondues :

- ◆ 16,67 % des femmes ont bénéficié d'une promotion en 2003, contre 14,25 % en 2002 ;
- ◆ 23,65 % des hommes ont bénéficié d'une promotion en 2003, contre 23,21 % en 2002.

4.4 Relations professionnelles et bilan des accords collectifs

Afin de favoriser le maintien d'un bon climat social, ASF conduit une politique de dialogue permanent et de négociation avec les organisations syndicales et les institutions représentatives du personnel.

Les partenaires sociaux ont affirmé leur ambition de poursuivre et d'améliorer le dialogue social dans le cadre d'une convention d'entreprise relative aux institutions représentatives du personnel, permettant, à compter du 1^{er} janvier 2002, d'affecter des moyens conventionnels supplémentaires aux organisations syndicales représentatives.

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

Dans le cadre de la convention collective actuellement applicable, la grille des salaires a été refondue au 1^{er} janvier 2002, avec une réduction de 50 % des avancements automatiques à l'ancienneté au profit d'avancements individuels et d'une augmentation des bas salaires.

ASF a mis en place un plan de préretraite progressive permettant le départ anticipé des salariés non-cadres à compter d'avril 2002. Sur les 304 salariés concernés par ce plan, 124 personnes ont adhéré à la préretraite progressive au 31 mars 2003.

En contrepartie, ASF a procédé à des embauches compensatrices sous la forme de contrats à durée indéterminée. Ce système a pris fin au 31 mars 2003. Il ne sera pas reconduit.

Les salariés cadres, hors fonctionnaires détachés, bénéficient quant à eux, depuis le 1^{er} janvier 2001, d'un régime de retraite supplémentaire qui vient s'ajouter aux dispositions déjà existantes, permettant le versement de cotisations sur un compte d'épargne retraite individuel.

Les salariés d'ASF bénéficient depuis le 1^{er} janvier 2002 d'un nouveau régime de prévoyance frais soins de santé.

4.5 Conditions d'hygiène et de sécurité

Afin de prévenir les accidents du travail, et d'améliorer la sécurité et la santé de tous les intervenants, ASF met en œuvre des mesures fondées sur les principes généraux définis à l'article 6 de la Directive européenne 89/391/CEE, repris dans le Code du travail.

L'application de ces principes est déclinée au travers les missions suivantes :

- ◆ mission de recherche : analyse des accidents, veille documentaire et technologique relative à la prévention ;
- ◆ mission opérationnelle : audits ou contrôles sur le terrain afin de mieux évaluer les risques, formation à la sécurité pour le personnel ;
- ◆ mission de conseil : participation à l'analyse et à l'élaboration des méthodes ou procédés de travail, afin d'intégrer les dispositions relatives à la prévention ;
- ◆ mission de liaison : liaisons permanentes ou épisodiques avec les divers services de l'Entreprise et les organismes extérieurs de prévention, secours et contrôle (en particulier les services de la Médecine du travail), ainsi qu'avec les comités d'hygiène et sécurité, auxquels participent les représentants du personnel.





Les personnes en charge de ces missions sont au nombre de huit : une dans chacune des sept Directions régionales d'exploitation et une au sein de la Direction de la qualité, de la sécurité et du patrimoine.

258 accidents du travail, aucun mortel, ont été déplorés en 2003, contre 263 en 2002.

4.6 Formation

ASF a poursuivi en 2003 son effort en matière de formation ; les dépenses de formation représentent 2,83 % de la masse salariale. Une gestion prévisionnelle des emplois et des compétences (GPEC) est mise en œuvre, en particulier au sein de la filière péage.

4.7 Emploi et insertion des travailleurs handicapés

ASF a signé, le 4 juin 2001, une convention relative à l'emploi des travailleurs handicapés, fixant un engagement d'emploi à hauteur de 6 %.

Les partenaires sociaux réaffirment leur volonté de favoriser l'insertion professionnelle des travailleurs handicapés, leur intégration dans l'Entreprise et leur adaptation à leur poste de travail. Cette nouvelle convention vise à consolider, pour les années 2001, 2002 et 2003, les dispositions antérieures, et à améliorer leur mise en œuvre.

ASF a réalisé un taux d'emploi de travailleurs handicapés de 7,12 % en 2003, il était de 6,86 % en 2002. Celui d'ESCOTA est de 5,94 % en 2003, il était de 5,42 % en 2002. Le taux global ASF ESCOTA passe de 6,51 % en 2002 à 6,86 % en 2003. Ce taux d'emploi se situe à hauteur de 4 % au niveau national.

4.8 Œuvres sociales

Les œuvres sociales sont gérées par chaque comité d'établissement (8). Elles varient d'un établissement à l'autre (chèques-vacances, aides diverses...). ASF a signé une convention d'entreprise qui prévoit chaque année le versement de 1,65 % de la masse salariale au titre des œuvres sociales.

4.9 Sous-traitance

Au niveau du Groupe ASF, le montant total des dépenses de sous-traitance est de 112 M€ en 2003 (122 M€ en 2002). Les principales dépenses de sous-traitance concernent l'entretien et les réparations. Elles représentent environ 87 % du montant total des dépenses de sous-traitance au niveau du Groupe.

La loi n° 75-1334 du 31 décembre 1975 rend obligatoire la déclaration de sous-traitance. Dès lors les sous-traitants sont tenus comme les entreprises titulaires des marchés au respect des règles du droit du travail.

En effet, avant la conclusion d'un marché de travaux, ASF demande à son/ses co-contractants une déclaration sur l'honneur par laquelle il(s) s'engage(nt) à déclarer leurs travailleurs, et à ne pas se mettre en infraction avec la législation du travail. De la même façon, tout titulaire d'un marché avec ASF se doit de s'assurer du respect des mêmes règles par l'un de ses sous-traitants.

Si l'une de ces règles n'était pas respectée, ASF pourrait rechercher la responsabilité du sous-traitant comme du titulaire du marché en arguant, notamment, du fait que la sous-traitance est une relation triangulaire, avec : un contrat de base (le contrat principal, lequel doit être un contrat d'entreprise ou un marché public), et un

contrat de sous-traitance qui est le contrat passé par le titulaire du contrat d'entreprise confiant l'exécution de tout ou partie du contrat principal à une autre entreprise.

◆ Filière étrangère

En adhérant à Global Compact, ASF s'est engagé à respecter les 9 principes fondamentaux parmi lesquels figurent les droits du travail fixés par l'OIT.

Ces conventions fondamentales de l'OIT sont respectées dans le cadre de nos activités à l'international, encore très marginales aujourd'hui. Nous n'avons, en partenariat avec BOUYGUES, qu'une seule concession en Jamaïque, TJH (Transjamaican Highway) et une société d'exploitation, JIO, (Jamaican Infrastructures Operating) exclue du périmètre de consolidation, son chiffre d'affaires n'étant pas significatif.

- Au sein de notre filiale jamaïcaine JIO, la durée de travail est de 40 heures sur 5 jours pour l'ensemble du personnel.
- Les salaires ont été fixés en fonction des conventions de branche : ils sont supérieurs aux minima légaux.
- La liberté syndicale est un droit en Jamaïque.
- Aucune discrimination n'est appliquée dans l'entreprise, quelle que soit sa nature.
- JIO n'utilise pas le travail forcé comme moyen de coercition.
- Aucune référence au sexe, à la race, la couleur, la religion ou à l'opinion politique n'est faite au sein de l'entreprise. Les croyances et traditions religieuses sont respectées, notamment pour les uniformes portés par les salariés.
- Aucune personne de moins de 18 ans n'est employée par JIO.
- Une formation à la sécurité a été effectuée par du personnel ASF. Il est aussi prévu des visites médicales régulières pour les personnels de viabilité.

5. Informations environnementales

Les informations qui suivent correspondent aux conséquences des activités d'ASF et de sa filiale ESCOTA sur l'environnement (les données du Rapport 2002 concernaient la seule Société ASF). Elles illustrent les résultats d'une politique et d'une pratique de prise en compte responsables de l'environnement, qui constituent une valeur bien ancrée dans le Groupe, depuis la conception d'un ouvrage parfaitement intégré (suivie d'une phase de construction la moins traumatisante possible), jusqu'à une gestion quotidienne respectueuse des équilibres et du milieu environnant.

5.1 Consommation de ressources et pollutions

5.1.1 La consommation de ressources

Du fait de ses activités propres, le Groupe a consommé en 2003 diverses ressources (naturelles, matières premières, énergies), dont les plus significatives sont les suivantes :

- ◆ 1 352 744 m³ d'eau ;
- ◆ 905 912 tonnes d'enrobés (matériau à base de roches massives concassées et enrobées de bitume), réparties en 36 % pour la construction des nouvelles sections d'autoroutes, et 64 % pour les autoroutes en service (renouvellement et élargissement des chaussées). En outre, pour valoriser les produits issus de la réparation des chaussées existantes, le Groupe a recyclé 35 400 tonnes (fraisats), pour ses propres besoins sur le réseau, et en a revendu 74 900 tonnes aux entreprises routières pour leurs propres besoins ;
- ◆ 22 743 tonnes de sel de déverglaçage (en 2003, le nombre d'interventions de viabilité hivernale sur le réseau ASF



a été 2,5 fois plus important qu'en 2002 : 651 interventions au lieu de 260)

- ◆ 103 879 633 kWh d'électricité ;
- ◆ 402 370 m³ de gaz naturel ;
- ◆ 8 409 m³ de carburants et de fioul (y compris pour le chauffage des installations). La diminution de la consommation résulte, en réalité, d'une erreur de saisie de la donnée ASF 2002.

En matière d'énergies renouvelables, le Groupe dispose, au 31 décembre 2003, des équipements suivants :

- ◆ 35 pompes à chaleur, à production centralisée (boucle d'eau) d'une puissance globale électrique installée d'environ 1 390 kW ;
- ◆ 614 appareils réversibles (chauffage/climatisation, air/air) d'une puissance globale électrique installée d'environ 1 460 kW.

La puissance calorifique délivrée par l'ensemble de ces appareils est environ le triple de la puissance électrique consommée (8 550 kW de chaud pour 2 850 kW de puissance électrique) :

- ◆ 171 m² de panneaux photovoltaïques (il s'agit de petites cellules réparties sur le tracé pour alimenter 1 694 équipements isolés) ;
- ◆ 40 m² de panneaux solaires de production d'eau chaude (ESCOTA).

5.1.2 Les conditions d'utilisation des sols

La surface totale des terrains affectés à l'autoroute et dont le Groupe assure la gestion représente environ 32 224 hectares au 31 décembre 2003 (l'approximation tient au fait qu'une partie des surfaces est en cours de mesurage).

Dans cette surface totale, on distingue les autoroutes anciennes, construites avant 1992 et ayant fait l'objet de la délimitation du domaine public de l'autoroute concédée (DPAC), pour lesquelles la surface moyenne est de 10 ha/km, et les autoroutes nouvelles (construites depuis 1992) pour lesquelles la

surface moyenne est proche de 16 ha/km, avant les opérations de délimitation et de remise foncière aux collectivités, notamment pour les voies rétablies.

On considère, en moyenne, que les voies de circulation revêtues représentent 30 % de la surface après délimitation, soit 3 ha/km, et que les aires techniques (aires, ouvrages d'écoulement des eaux, installations techniques et d'exploitation...) représentent 30 % également. Le reste constitue les dépendances vertes, surfaces végétalisées, enherbées, plantées ou supportant une végétation spontanée, soit 4 ha/km environ.

Ainsi le Groupe entretient un patrimoine vert de près de 11 100 ha tout en veillant au respect de la biodiversité et de la dynamique écologique de ces milieux, et en pratiquant une gestion différenciée selon l'affectation des surfaces.

5.1.3 Les rejets susceptibles d'affecter gravement l'environnement

Les rejets résultant de l'activité propre du Groupe sont essentiellement constitués par :

- ◆ les rejets dans l'air de gaz à effet de serre produits par la circulation de son parc roulant (engins et véhicules) et par le fonctionnement de ses installations (notamment chauffage et climatisation) : le tonnage de CO₂ rejeté est de 23 135 tonnes ;
- ◆ les rejets dans le sol de produits phytosanitaires : ceux-ci sont utilisés en très faible quantité : 0,6 litres par km d'autoroute d'insecticides et de fongicides (réservés aux abords immédiats des installations les plus fréquentées par les piétons), et moins de 4,3 litres par km d'autoroute de désherbants (réservés aux zones contiguës aux installations techniques dont l'accès interdit l'intervention mécanique) ; les produits utilisés ont une faible rémanence, de façon à réduire leur effet dans le sol à moins d'un mois.

L'usage de l'autoroute constitue en outre une source importante de polluants émis par la circulation des véhicules :

- ◆ Pour les rejets dans l'air, on évalue (sur la base des ratios moyens admis pour le parc routier français) que la totalité des kilomètres parcourus en 2003 sur le réseau du Groupe a représenté une consommation d'environ 4,5 millions de m³ de carburants, répartie en 65,5 % pour les voitures particulières et 34,5 % pour les poids lourds. S'agissant d'autoroutes interurbaines, le risque de concentration de polluants reste faible. Néanmoins, dans les zones périurbaines, le cumul des émissions a conduit, pendant la canicule de l'été 2003, à de nombreux dépassements du seuil d'information de la population en matière de pollution par l'ozone sans toutefois atteindre le seuil d'alerte.
- ◆ Grâce à la radio 107.7 FM et aux panneaux d'information (PMV) le Groupe a relayé auprès de ses clients les messages d'information ainsi que les mesures exceptionnelles de limitation de vitesse prises par les préfets (par exemple, dans la région PACA, la plus touchée, le préfet des Bouches-du-Rhône a prescrit une réduction de vitesse de 20 km/h pendant 12 jours de l'été 2003), mesures que nous avons systématiquement affichées sur les 19 PMV encadrant le secteur (A7 – A8 – A9 – A50 – A51 – A52 – A54) ;
- ◆ Pour les rejets diffus dans l'eau et dans le sol (résultant de l'usure des véhicules, des chaussées et de la combustion des carburants), les aménagements réalisés le long des infrastructures évitent leur propagation dans le milieu extérieur : la majeure partie de cette pollution chronique se décante, se fixe dans les emprises et est traitée dans les ouvrages d'assainissement et de traitement des eaux. La partie entraînée dans le milieu naturel lors d'événements pluvieux est suffisamment diluée pour qu'on ne constate pas, même dans les milieux proches, d'atteinte grave de l'environnement.

- ◆ Le risque d'atteinte grave existe néanmoins en cas d'accident de transport de matières dangereuses. Sur ce point, en 2003, on a constaté deux accidents avec déversement de matières dangereuses mais les produits sont restés sur la plate-forme et ont été traités sans atteindre le milieu naturel.

Les dispositions prises par le Groupe pour gérer le risque de pollution accidentelle liée aux transports de matières dangereuses, (TMD) sont décrites en 5.2.2, ci-après.

5.1.4 Les nuisances sonores

La réglementation fixe des seuils en décibels (dB), correspondant au bruit perçu par les riverains, pour le trafic horaire moyen sur une année.

Cette réglementation a évolué, notamment depuis 1992, de sorte que des seuils différents s'appliquent selon la situation de l'autoroute.

- ◆ Pour les autoroutes nouvelles, le bruit perçu par les habitations riveraines doit rester inférieur à 60 dB de jour et 55 dB la nuit. Toutes les autoroutes mises en service depuis 1992 respectent ces seuils : les protections ont été mises en place lors de la construction.
- ◆ Pour les 80 km d'autoroutes mises en service en 2003, ASF a construit des écrans de protection à la source (merlons et murs) représentant une surface verticale de 27 128 m², a isolé les façades de 8 maisons et acheté 16 habitations soumises au bruit.
- ◆ À l'occasion de l'élargissement des autoroutes en service, des opérations de rattrapage sont conduites afin d'améliorer les situations existantes dégradées (bruit perçu ramené à 65 dB de jour) et/ou d'éviter que la croissance du trafic ne l'aggrave par la suite. À ce titre, ont été réalisés en 2003 des écrans de protection à la source (merlons de terre ou murs) représentant une surface verticale





de 8 640 m² sur les 26 km mis en service sur l'A62.

- ◆ Pour les autoroutes anciennes, le bruit perçu par les habitations riveraines antérieures à l'autoroute, ou antérieures au 31 octobre 1978, doit rester inférieur à 70 dB. Au-delà de ce seuil, l'habitation constitue un « Point Noir Bruit » (PNB).
- ◆ Le Groupe a recensé 1 440 habitations pour lesquelles le trafic actuel (ou le trafic prévisible en 2010) les classe PNB. Un programme de résorption est en cours de réalisation (jusqu'en 2007) par l'isolation des façades, localement complétée par un écran antibruit.
- ◆ En 2003, la résorption de 334 PNB a été réalisée par 259 isolations de façades, par l'achat de 9 maisons et par la construction de 10 286 m² d'écrans en bordure de l'autoroute.

Ainsi, 45 % du programme de résorption ont été réalisés au 31 décembre 2003, soit 649 PNB protégés.

Ce programme de rattrapage est complété par des opérations de protection complémentaire, convenues en partenariat avec les collectivités territoriales.

Ainsi, en 2003, ont été initiés :

- ◆ sur l'autoroute A8, un partenariat (signé le 17 janvier 2003) entre la Communauté d'Agglomération du Pays d'Aix et ESCOTA, au titre duquel 115 logements supplémentaires ont été protégés ;
- ◆ sur l'autoroute A10, au nord de Bordeaux (sur la section récemment concédée à ASF et élargie fin 2001), trois partenariats (signés le 16 juillet 2003) entre ASF et les collectivités territoriales concernées (trois communes, CUB, département de la Gironde et région Aquitaine) en vue de construire 1 543 m d'écrans acoustiques supplémentaires. Les travaux commenceront en 2004.

5.1.5 Les déchets

Le gisement de déchets du Groupe est composé des déchets liés à sa propre activité et des déchets produits par les clients sur le réseau (section courante, aires de repos et de services). Le Groupe prend en charge leur traitement et favorise leur valorisation dès que les filières locales le permettent.

En 2003, le gisement de déchets produit est de 8 310 tonnes qui se répartissent en :

- ◆ **déchets industriels banals**
 - 7 064 tonnes non triées, assimilables aux ordures ménagères et dont la grande majorité provient des aires ;
 - 1 110 tonnes triées (ferrailles, plastiques, pneumatiques, papier carton) ;
- ◆ **déchets industriels dangereux**
 - 136 tonnes environ (piles, batteries, équipements électriques et électroniques, huiles de moteurs, emballages souillés, aérosols, DTQD).

Cette année, le Groupe a valorisé 25 % du tonnage global produit (valorisation matière ou énergétique par incinération).

7 districts sur 35 sont organisés, fin 2003, pour assurer le tri sélectif des déchets résultant de leur propre activité et du ramassage sur le tracé (ferrailles, pneumatiques, plastiques, DTQD). Leur valorisation est confiée aux filières locales. Il est prévu d'étendre cette organisation à l'ensemble des districts d'ici fin 2006. Enfin, la valorisation des papiers et cartons dans les bureaux est en place dans 30 % des installations ASF et 100 % de celles d'ESCOTA. Ainsi, 90 tonnes de papiers et cartons ont été recyclés en 2003.

Quant aux ordures ménagères récupérées sur les aires, l'aire de service de Vidauban, sur l'A8, est actuellement équipée de containers pour inciter les clients à trier leurs déchets ; le Groupe s'engage à équiper au minimum 2 aires par an à compter de 2004.

5.2 Mesures pour limiter l'atteinte à l'équilibre biologique

5.2.1 Faune et flore

En 2003, le Groupe a mis en place, 210 km de clôtures nouvelles, principalement sur les 80,1 km mis en service, et a renforcé près de 100 km de clôtures existantes.

Au 31 décembre 2003, le patrimoine entretenu et surveillé est constitué de 5 881 km de clôtures, dont 1 935 km de hauteur supérieure à 1,50 m (dédiés à la protection des animaux type chevreuil et cerf).

Dans de nombreux secteurs, et de plus en plus fréquemment, nous sommes amenés à renforcer les clôtures à leur base (par lés, broches ou enfouissement) afin d'éviter que les animaux tels que le sanglier ne les soulèvent. C'est notamment le cas sur ESCOTA où les clôtures renforcées en pied représentent 71 % des 927 km existants.

Pour le réseau ASF, les clôtures renforcées en pied représentent 36 % des 4 954 km.

En corollaire, pour préserver la biodiversité, nous construisons des ouvrages spécifiques ou mixtes spécialement aménagés qui améliorent la transparence de l'autoroute à la faune sauvage. En 2003, sur les sections nouvellement mises en service, ont été réalisés :

- ◆ pour la grande faune : 6 passages spécifiques et 13 mixtes ;
- ◆ pour la petite faune : 14 passages spécifiques et 32 mixtes.

Au total, le réseau du Groupe compte, au 31 décembre 2003, 112 passages pour la grande faune et 146 passages pour la petite faune. À cet effectif, s'ajoutent les très nombreuses possibilités de passage que constitue l'ensemble des ouvrages de traversée routière ou hydraulique qui, notamment dans les zones bocagères, permettent à la faune de traverser même sans aménagement particulier.

La politique d'entretien de la végétation dans les emprises autoroutières (terre-plein central, accotements, emprises techniques, fossés, bassins, clôtures, aires, gares de péage) a été initiée chez ASF depuis le début des années 1980 sous le nom de « gestion extensive ». Les grands principes de cette politique ont permis de rapprocher deux domaines souvent éloignés : paysage et écologie en réduisant les impacts des interventions d'ASF sur la santé humaine et le milieu naturel. L'entretien des dépendances vertes respecte les règles suivantes :

- ◆ fauchage limité, permettant la constitution de lisières vertes ;
- ◆ utilisation extrêmement réduite des produits phytosanitaires, au profit des interventions manuelles (en 2003, le Groupe a utilisé 11 135 litres d'insecticides, 570 litres de fongicides et 12 245 litres de désherbants pour le traitement des 11 100 ha d'espaces verts) ;
- ◆ interventions d'entretien de la végétation non systématiques ;
- ◆ limitation de l'irrigation pour économiser l'eau grâce à un choix d'espèces locales adaptées aux contraintes du milieu ;
- ◆ broyage des déchets verts et recyclage *in situ*, etc.

En 2003, ASF a participé, dans le cadre des opérations nouvelles :

- ◆ à des acquisitions de zones humides ; 25 ha sur l'A89 Le Sancy-Combronde (7 sites) et 4 ha de prairies humides et semi-humides sur l'A87 Mortagne-les-Essarts (4 sites) ;
- ◆ à la réalisation de 9 mares de substitution d'une surface totale de 0,3 ha sur l'A87 Mortagne-les-Essarts et Les Essarts - La Roche ;
- ◆ au déplacement d'une station botanique de centaurées bleuets en vue de sa protection sur l'A87 Mortagne-les-Essarts.

ESCOTA et le Conservatoire des Études des Écosystèmes de Provence (CEEP) ont, dans le cadre de la convention cadre signée en 2002





pour conserver et valoriser le remarquable patrimoine biologique présent sur les emprises autoroutières, mis en œuvre le premier plan de gestion écologique (2003-2007) des étangs des Joncquiers, une ancienne gravière de 15 ha créée lors des travaux de l'A51 qui, inexploitée depuis, s'est transformée en un milieu humide remarquable.

5.2.2 Protection de la ressource en eau

Dans le cadre de la police de l'eau, le Groupe a mis en fonctionnement, en 2003, 100 nouveaux ouvrages contre la pollution des eaux. Ces ouvrages se répartissent de la manière suivante :

- ◆ 60 bassins multifonctions et fossés sub-horizontaux enherbés, sur les 80,1 km d'autoroutes nouvelles, soit en moyenne un ouvrage pour 1,2 km, assurent à la fois un rôle de décantation, de confinement et d'écrêtement hydraulique lorsque cela est nécessaire ;
- ◆ 25 bassins et fossés sur les 26 km élargis en 2003 sur l'A62 ;
- ◆ 15 bassins décanteurs déshuileurs sur les 15 km de l'A8 récemment élargis.

Au 31 décembre 2003, le nombre d'ouvrages de protection s'élève à 1 427.

Ces ouvrages sont implantés, en majorité, sur les autoroutes construites ou élargies à partir de 1992, pour lesquelles les dispositions de la loi sur l'eau ont été intégralement respectées. Cela concerne 942 km.

Pour les réseaux anciens, des études de vulnérabilité ont été conduites afin d'évaluer les risques d'atteinte de la ressource en eau en cas de pollution accidentelle, et de hiérarchiser les enjeux. Ces études font ressortir que 54 % du réseau ancien (1 033 km) ne présentent pas de vulnérabilité.

Pour les 46 % (890 km) restants, la vulnérabilité est moyenne ou forte. Le Groupe a décidé de lancer des programmes volontaristes de rattrapage

pour la protection des zones les plus exposées, notamment les captages d'alimentation en eau potable.

Pour le réseau ASF, ce programme porte sur 117 km : il concerne 47 sites et se déroulera jusqu'en 2011. Deux projets sont actuellement engagés.

Pour le réseau ESCOTA, 13 % du linéaire à enjeu est déjà protégé. Un programme de « mesures de rattrapage vis-à-vis de la pollution accidentelle sur le réseau ancien » est en cours d'élaboration.

Outre ces dispositifs préventifs, le Groupe est organisé pour réagir opportunément en cas d'événement polluant.

Des plans d'intervention et de secours sont en place dans chaque département. Ce sont des outils élaborés en collaboration entre les préfetures, les services de secours et la Société, détaillant les modalités d'intervention en cas d'accident. Cela, dans le but d'assurer des conditions de sécurité optimales pour les clients et le personnel d'intervention (services de secours, personnel).

Ces 30 plans prévoient les dispositions à prendre dans les cas d'accidents impliquant des matières polluantes ou dangereuses en vue de limiter au maximum les impacts potentiels sur l'environnement (confinement du polluant, notamment). Ils sont mis à jour en fonction de l'évolution du réseau.

Dans le but de familiariser le personnel aux pratiques d'intervention, des exercices « à blanc » sont organisés ponctuellement avec les services des préfetures et de secours, 6 simulations ont été organisées dans différents districts ASF en 2003.

Sur ESCOTA, les personnels d'astreinte disposent d'un outil d'aide à la gestion des écoulements polluants. En 2003, cet outil couvre 120 km de chaussées et sera étendu l'an prochain à l'ensemble du réseau.

5.3 Mesures prises vis-à-vis de la conformité réglementaire

Le Groupe respecte scrupuleusement les obligations réglementaires et les normes ; il a mis en place un contrôle qualité de ses projets. Il s'attache à formaliser dans chaque domaine les règles de conception et de gestion sous forme de standards et de guides.

La Direction de la Construction a obtenu la certification ISO 9001 version 2000 (délivrée par Bureau Veritas Quality International le 4 juin 2003) pour le management de la qualité appliqué à ses activités de concepteur/constructeur d'autoroutes.

En outre, pour tous les grands chantiers, cette Direction demande aux entreprises de fournir et d'appliquer un plan de respect de l'environnement (PRE), document contractuel qui fixe les engagements et obligations pendant la durée des travaux. Un label « ASF Construction Environnement Sécurité » a été créé depuis 2002 pour distinguer les entreprises les plus méritantes dans ces domaines.

En matière de respect de la réglementation, une veille réglementaire permanente est assurée par les services fonctionnels des directions de la Construction et de l'Exploitation. C'est la Direction de l'Environnement et du Développement Durable (cf. 5.5, ci-après) qui a en charge les domaines liés à l'environnement. Elle assure dans ces matières le contrôle externe des dossiers produits et le conseil pour la conduite des procédures, en liaison avec la Direction Juridique pour le référentiel réglementaire. L'audit interne peut également intervenir à la demande du Directeur Général ou du directeur d'une entité particulière.

Une instance d'échange d'expériences existe en outre au sein du « Groupe

Environnement et Développement Durable » de l'Association des Sociétés Françaises d'Autoroutes (ASFA).

De plus, un soutien juridique existe au sein des « services communs des sociétés d'économie mixte concessionnaires d'autoroutes » – GIE.

5.4 Dépenses

Les **dépenses** engagées pour prévenir les conséquences de l'activité de la Société sur l'environnement se répartissent en trois grandes catégories (valeur 2003).

5.4.1 Les dépenses relatives aux chantiers de construction des autoroutes nouvelles.

Les dépenses spécifiques de protection de l'environnement (si l'on ne prend pas en compte les incidences financières liées au choix de tracé ou de profil en long favorables à l'environnement) représentent en moyenne un peu moins de 10 % du coût total de la construction.

En fonction de l'avancement des différents chantiers en cours, la part des dépenses de construction relatives à l'environnement s'élève, pour l'année 2003, à 38,5 M€ HT, y compris les dépenses (1,4 M€ HT) relatives à la politique de mise en valeur du paysage (dite « 1 % paysage »), en partenariat avec les collectivités locales.

5.4.2 Les dépenses relatives aux chantiers d'investissements complémentaires sur les autoroutes en service (élargissement,

extension d'aires et de péage, création d'échangeurs) mis en service en 2003, ainsi que les opérations de rattrapage ou de requalification des autoroutes anciennes (vulnérabilité eau, PNB, réhabilitation paysagère...). Ces opérations nécessitent généralement des remises à niveau aux nouvelles normes environnementales des ouvrages anciens (principalement en matière de protection des eaux et du bruit).





Les dépenses d'environnement traitées en investissements complémentaires sur autoroutes en service s'élèvent pour 2003 à 25,6 M€ (14,15 pour ASF et 11,46 pour ESCOTA).

5.4.3 Les dépenses de viabilité correspondant à l'exploitation et à l'entretien de l'ouvrage en service.

En 2003, ces dépenses s'élèvent à 19,1 M€, elles se répartissent principalement entre :

- ◆ la gestion des dépendances vertes (tontes et fauchages, notamment), pour 75 % environ ;
- ◆ la gestion des ouvrages de protection (eaux et clôtures, notamment), pour 25 % environ.

Ces charges incluent les dépenses de fonctionnement : salaires et matériels ainsi que les prestations externes sous-traitées.

5.5 Organisation et moyens mis en place

Depuis plusieurs années, ASF dispose d'experts internes en charge de définir les standards et guides de conception, de construction et de gestion de l'environnement. Fin 2002, ces experts ont été regroupés dans la Direction de l'Environnement et du Développement Durable, rattachée à la Direction Générale.

Cette Direction a un double rôle :

- ◆ d'une part, elle a pour fonction d'élaborer et d'explicitier la politique du Groupe selon les différents aspects du développement durable, de la mettre en valeur et en rendre compte ; elle participe à la représentation du Groupe auprès des divers et nombreux organismes extérieurs qui évaluent et portent des appréciations sur sa responsabilité sociale, sociétale et environnementale ;
- ◆ d'autre part, elle est également ressource fonctionnelle en environnement ; à ce titre, elle précise le référentiel réglementaire, elle

élabore la politique et propose les standards dans les différentes spécialités de l'environnement, et elle assiste, par son expertise, les entités opérationnelles pour les réalisations qu'elles conduisent.

Le dispositif est complété par des assistants « Nature, Paysage et Environnement » dans chaque Direction régionale d'exploitation, qui sont les interlocuteurs des autorités administratives locales et sont en charge de la bonne gestion des ouvrages et de l'encadrement du personnel de viabilité dans ces domaines.

De son côté ESCOTA dispose également de spécialistes en charge des questions d'environnement qui interviennent pour l'exploitation, en cohérence avec la DEDD.

Pour les interventions sur le terrain, les moyens horaires sont répartis dans 35 districts qui ont en charge la surveillance et l'entretien de l'ensemble du patrimoine.

En 2003, près de 486 900 heures de travail ont été consacrées à la gestion des dépendances vertes, à l'exploitation et à l'entretien des différents dispositifs de protection de l'environnement :

- ◆ viabilité verte (tonte, fauchage, autres entretiens d'espaces verts) : 332 500 heures travaillées ;
- ◆ gestion des ouvrages de protection de l'environnement (écoulement des eaux, gestion des clôtures) : 154 400 heures travaillées.

Afin de sensibiliser et de former le personnel intervenant dans les activités touchant aux différents domaines de l'environnement, un programme de stages de formation spécifique a été mis en place. Au cours de l'année 2003, cela a représenté 684 heures de formation.

6. Les comptes sociaux d'ASF

6.1 Bilan

Le total des actifs immobilisés inscrit au bilan est en valeur nette de 10 484,8 M€, en progression de 219,6 M€ par rapport à 2002, grâce aux investissements réalisés en 2003, diminués de l'augmentation de 339,4 M€ du poste amortissements entre les deux années et des immobilisations financières qui diminuent également de 99,4 M€ après le remboursement de l'avance faite à ESCOTA.

Le total de l'actif circulant avec 820,4 M€ est en diminution de 39,1 % suite, pour le principal, d'une part, à l'utilisation de la trésorerie disponible pour le financement des investissements de l'année, celle-ci diminuant de 521,1 M€, et d'autre part, à l'utilisation en 2003 de la créance sur le trésor provenant du trop versé d'impôt sur les sociétés en 2002.

Les capitaux propres progressent de 4,4 % (+ 147,3 M€) et s'inscrivent à 3,528,5 M€ grâce au résultat de l'exercice diminué des dividendes versés au titre de 2002.

Les provisions pour risques et charges s'élèvent en 2003 à 45,9 M€ contre 39,3 M€ en 2002, soit une augmentation de 6,6 M€ (+ 16,8 %). Cette progression est justifiée pour partie par la provision pour indexation des emprunts et des avances à hauteur de 5 M€ et pour autre partie par la provision pour engagements sociaux de 1,4 M€.

Le total des dettes inscrit en fin d'exercice 2003 s'élève à 7 626,1 M€ en baisse de 460,9 M€ soit 5,7 % par rapport à 2002. Les dettes financières diminuent de 329,1 M€ grâce aux remboursements des emprunts effectués sur l'exercice et en l'absence de nouvelle émission.

6.2 Flux de trésorerie

Le tableau des flux de trésorerie fait apparaître une trésorerie de clôture de 529,6 M€, contre 1 050,9 M€ en 2002. Cette diminution s'analyse au travers des principales variations suivantes :

- ◆ la marge brute d'autofinancement avec 625,6 M€ contre 588,2 M€ en 2002 progresse de 6,4 % ;
- ◆ les flux nets générés par l'activité s'établissent à 514,2 M€ contre 362,6 M€ enregistrés en 2002. À la marge brute d'autofinancement, s'est rajoutée une variation positive du besoin en fonds de roulement qui passe de (40,1 M€) en 2002 à 74,1 M€ en 2003 ;
- ◆ les flux nets liés aux opérations d'investissements sont, avec 594,9 M€, en diminution de 20 % par rapport à ceux de 2002 (743,9 M€). Cette diminution résulte d'une légère baisse des investissements de construction effectués en 2003 et d'une variation positive de 92,1 M€ des créances et titres due au remboursement de l'avance de notre filiale ESCOTA ;
- ◆ les flux liés aux opérations de financement sont en diminution de 1 755,7 M€, avec (440,6 M€) contre 1 315,1 M€, pour 2002. L'année 2002 avait enregistré l'augmentation numéraire du capital pour 858,1 M€ et une émission d'emprunt de 796 M€ ; l'année 2003 a enregistré la distribution de dividendes pour 106,2 M€, et aucune émission d'emprunt, les investissements de l'année étant autofinancés. Au total, la variation de trésorerie sur l'exercice 2003 est négative de 521,3 M€.

6.3 Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires d'ASF s'établit pour l'année 2003 à 1 761,9 M€, contre 1 653,3 M€ en 2002, soit une progression de plus de 6,6 %.





Cette progression s'assoit principalement sur l'augmentation des recettes de péage qui représentent près de 97,6 % du CA et évoluent de 1 608,7 M€ en 2002 à 1 720 M€ pour 2003, soit une augmentation de 6,9 %.

Cette croissance repose sur plusieurs facteurs :

- ◆ la croissance du trafic sur réseau stable : **2,8 %**
- ◆ l'augmentation de trafic liée à l'allongement du réseau : **0,9 %**
- ◆ les hausses de tarif d'avril 2001 et mars 2002 : **3,2 %**

En 2003, 337,8 millions de véhicules ont parcouru près de 24,98 milliards de kilomètres sur le réseau ASF (en 2002, 323,4 millions ont parcouru 24,1 milliards de kilomètres).

Sur réseau évolutif, la croissance du trafic observée en 2003, exprimée en kilomètres parcourus, a été de 3,7 % sur réseau évolutif pour l'ensemble des véhicules, se répartissant à raison de 3,8 % pour les véhicules légers et de 3,6 % pour les Poids Lourds ; et, sur réseau comparable, cette croissance a été de 2,8 % pour l'ensemble des véhicules, se décomposant en 2,8 % pour les véhicules légers et de 3 % pour les Poids Lourds. La part des Poids Lourds 2003 reste identique à celle de 2002, soit 16,1 % du trafic total exprimé en kilomètres parcourus.

Le chiffre d'affaires des activités annexes enregistre, avec 41,9 M€ pour 2003 contre 44,7 M€ pour 2002, une diminution sensible. Cette diminution est due essentiellement aux produits de location du réseau fibre optique qui, en relation avec la crise affectant le secteur, baissent de 4,6 M€ pour se situer à 13,4 M€ pour 2003 contre 18 M€ en 2002. En revanche, les produits des installations commerciales progressent de 6,7 % corollairement aux chiffres d'affaires péage et représentent en 2003, 28,5 M€ contre 26,7 M€ en 2002.

6.4 Résultat d'exploitation

Le résultat d'exploitation s'établit à 774,7 M€ en progression de 9,3 % par rapport à 2002 (709,1 M€). Il constate les effets conjugués de l'augmentation du chiffre d'affaires et de la maîtrise des coûts.

Les charges d'exploitation avec 987,3 M€ sont en augmentation de 4,6 % par rapport à 2002 (944,2 M€) ; elles se répartissent ainsi :

- ◆ **les achats et charges externes**, avec 208 M€ en 2003 contre 204,7 en 2002, n'évoluent que de 1,6 % malgré l'importance des dépenses liées aux opérations de déneigement. Cette bonne maîtrise traduit le progrès réalisé dans la réduction des coûts d'exploitation.

Dans un contexte d'optimisation des interventions, tout en ne remettant pas en cause la sécurité des clients et la conservation du patrimoine, le plan de grosses réparations pour l'année 2003 a atteint 55,4 M€ HT se répartissant sur les principales opérations suivantes :

Opérations	2003
Chaussées	29,2 M€
Ouvrages d'art	8,8 M€
Ouvrages hydrauliques	5,0 M€
Autres	12,6 M€
Total	55,4 M€

La diminution des dépenses observée entre 2003 et 2002 s'explique également par un recul des prix pratiqués par les entreprises de TP dans le domaine des chaussées, ouvrages d'art et hydrauliques dû en partie à une baisse des carnets de commande et du prix du bitume en cours d'année. Les fortes pluies de l'automne, notamment dans le Sud-Ouest et le Sud-Est de la France, n'ont pas permis de compenser ce retard malgré l'anticipation de quelques chantiers 2004 (réfection de chaussées sur A10, réfection de murs anti-bruit sur A68, réparation des deux ouvrages

d'art sur A7, réparations diverses de chaussées sur A61...).

Parmi les chantiers importants de maintenance 2003, on notera :

- la fin des travaux de démolition et reconstruction du pont sur la Drôme sur l'autoroute A7 ;
- plusieurs chantiers de mise en œuvre ou de renouvellement d'enrobés drainants (rocade Est de Toulouse, Nîmes /Gallargues et St Jean de Védas/Béziers sur A9...);
- l'amélioration des caractéristiques de surface des chaussées par un béton bitumineux très mince ou par réfection des voies lentes (A62, A9, A72, A10...);
- des réparations structurelles d'ouvrages hydrauliques (A63, A62, A72...);
- des campagnes de vérinage et de réparation des équipements (joints, appareils d'appui, corniches, dispositifs de sécurité) sur certains ouvrages d'art des autoroutes A7, A9, A62.

◆ **Les charges de personnel** avec 224,9 M€ pour 2003 contre 218,7 M€ pour 2002 progressent de 2,8 %. L'intéressement au titre de l'exercice 2003 est inscrit en résultat pour 6,4 M€. Les effectifs payés diminuent de 1,05 %, passant de 5 675 annuités en 2002 à 5 615 en 2003. Cette baisse est due, essentiellement, à l'automatisation de la perception du péage avec 127 sorties non remplacées (1,56 %), et ce, malgré la progression due à l'extension du réseau pour 0,35 % et à l'amélioration du service aux clients pour 0,16 %.

◆ **Les autres charges nettes** composées pour l'essentiel des autres produits, de la production d'immobilisations et des transferts de charges s'établissent à (28,8 M€) en 2003 contre (27 M€) en 2002 soit une progression de 6,7 %, provenant essentiellement de la production d'immobilisations incorporelles, avec la mise en service de nouveaux logiciels, dont le logiciel de gestion des ressources humaines.

◆ **Les impôts et taxes** s'élèvent à 223,3 M€ en 2003 contre 212,9 M€ en 2002 soit une augmentation de 4,9 %.

◆ **Les dotations aux amortissements** progressent de 7,4 % avec 359,9 M€ pour 2003 contre 335 M€ pour 2002. Cette progression est justifiée par l'augmentation des immobilisations mises en service en cours d'année.

6.5 Résultat financier

Le résultat financier de l'exercice 2003 s'établit à (372,6 M€) contre (365,4 M€) en 2002 soit une augmentation du résultat négatif d'environ 2 % qui se ventile de la façon suivante :

◆ les intérêts et indexations des emprunts, avec 423,5 M€ en 2003 contre 442,8 M€ en 2002 diminuent de 4,4 % en liaison avec l'absence d'emprunt émis sur l'exercice et la baisse des intérêts de ceux existants ;

◆ la rémunération des avances d'ESCOTA diminue de 4 M€ passant de 9,5 M€ en 2002 à 5,5 M€ en 2003 suite au remboursement effectué par la filiale ;

◆ les intérêts intercalaires immobilisés diminuent de 32 % passant de 35,9 M€ en 2002 à 24,4 M€ en 2003 du fait des mises en service des 80,1 km de nouveaux tronçons au cours du premier semestre 2003 ;

◆ les autres produits financiers, avec 27 M€ en 2003 contre 38,1 M€ en 2002 diminuent de 29,1 % parallèlement à l'utilisation de notre trésorerie pour financer nos investissements ;

◆ le résultat net sur 2003 des opérations de SWAP est positif de 3,8 M€. Les plus values latentes évaluées à 13,5 M€ n'ont pas été comptabilisées.





6.6 Résultat courant avant impôts

Le résultat courant avant impôts s'établit en hausse de 17 % avec 402,1 M€ en 2003 contre 343,7 M€ en 2002.

6.7 Résultat exceptionnel

Le résultat exceptionnel reste négatif mais en diminution significative par rapport à 2002, avec (3,6 M€) en 2003 contre (15,9 M€) en 2002. Cette diminution est due, pour le principal, d'une part à la provision pour investissements de 6,9 M€ enregistrée en 2002, contre 1,8 M€ en 2003, celle-ci correspondant à la moitié de la part dérogatoire de la participation versée aux salariés au titre des exercices et d'autre part, à l'enregistrement en 2002 d'un amortissement exceptionnel à hauteur de 4,4 M€ pour les immobilisations de construction appelées à être démolies.

6.8 Résultat net

Le résultat net de l'exercice s'établit à 250,2 M€ en progression de 12,8 % par rapport à celui de 2002 (221,8 M€). La participation des salariés s'élève à 11 M€.

6.9 Affectation du résultat et dividendes

Pour la Société mère ASF nous vous proposons :

- ◆ la distribution de dividendes à hauteur de 63,7 % du bénéfice net, soit la somme de 159 374 820,69 €. Le dividende net versé par action sera de 0,69 euro soit un revenu global de 1,035 euro compte tenu de l'avoir fiscal de 0,345 euro ;
- ◆ d'affecter l'intégralité du solde du résultat soit la somme de 90 860 540,43 euros au compte de report à nouveau, qui s'établit ainsi à 2 326 880 297,70 euros.

• Annexe au rapport de gestion

Tableau des résultats de la Société ASF au cours des trois derniers exercices

NATURE des INDICATIONS	2001 Historique reclassé (en euros arrondis)	2002	2003
1. CAPITAL EN FIN D'EXERCICE			
a) Capital social	24 632 849	29 343 641	29 343 641
b) Nombre des actions ordinaires existantes	1 615 809	230 978 001	230 978 001
c) Nombre des actions à dividende prioritaire (sans droits de vote) existantes	—	—	—
d) Nombre maximal d'actions futures à créer :			
d1. par conversion d'obligations	—	—	—
d2. par exercice de droits de souscription	—	—	—
2. OPÉRATIONS ET RÉSULTATS DE L'EXERCICE			
a) Chiffre d'affaires	1 505 447 497	1 653 307 690	1 761 911 327
b) Résultat avant impôts, participation des salariés et dotations aux amortissements et provisions	636 485 404	698 596 976	778 991 782
c) Impôts sur les bénéfices	57 326 341	100 524 096	137 292 670
d) Participation des salariés due au titre de l'exercice	20 275 975	5 566 250	10 959 710
e) Résultat après impôts, participation des salariés et dotations aux amortissements et provisions	237 743 678	221 767 280	250 235 361
f) Résultat distribué ⁽⁴⁾	—	106 249 880	(4)
3. RÉSULTATS PAR ACTION			
a) Résultat après impôts, participation des salariés, mais avant dotations aux amortissements et provisions	345,88	2,57	2,73
b) Résultat après impôts, participation des salariés, dotations aux amortissements et provisions	147	0,96	1,08
c) Dividende attribué à chaque action ⁽⁴⁾	—	0,46 ⁽³⁾	0,69 ⁽⁴⁾
4. PERSONNEL			
a) Effectif moyen des salariés employés pendant l'exercice ⁽¹⁾	5 494	5 675	5 615
b) Montant de la masse salariale de l'exercice (y compris intéressement à partir 1999)	140 414 134	150 735 360	156 186 675
c) Montant des sommes versées aux salariés au titre des avantages sociaux de l'exercice (sécurité sociale, œuvres sociales, etc.) ⁽²⁾	72 361 054	64 719 473	67 307 306

(1) En 2001 et 2002 : nouvel indicateur.

En 2001, il avait été retenu l'indicateur du bilan social : 114. Cet indicateur ne reflétait pas précisément l'impact de la variation des effectifs sur la masse salariale. Aussi, pour 2002 et rétroactivement pour 2001, il est retenu un nouvel indicateur pour le suivi des effectifs déterminé en corrigeant l'indicateur 114 du bilan social par diminution des absences non rémunérées et par augmentation en réintégrant les contrats non pris en compte dans cet indicateur, l'ensemble étant établi au prorata de la durée de présence et du taux d'activité.

(2) Non compris en 2001 et 2002 les dotations et reprises d'engagements sociaux.

(3) Approbation par l'Assemblée Générale du 29 avril 2003.

(4) Sous réserve d'approbation par l'Assemblée Générale du 13 mai 2004.

Rapport du Président d'ASF

(article 117 de la Loi de Sécurité Financière du 1^{er} août 2003)
joint au rapport de gestion du Conseil d'Administration du 17 mars 2004.

Afin de répondre aux dispositions de l'article 117 de la Loi de Sécurité Financière du 1^{er} août 2003, il appartient au Président du Conseil d'Administration d'ASF de rendre compte dans un rapport :

- ♦ des conditions de préparation et d'organisation des travaux du Conseil d'Administration,
- ♦ des procédures de contrôle interne mises en place par la Société.

Ce rapport, joint au rapport de gestion du Conseil d'Administration, a été établi conformément aux préconisations de l'AFEP/MEDEF et de l'AMF.

I. Conditions de préparation et d'organisation des travaux du Conseil d'Administration

Le Conseil d'Administration d'ASF est un organe collégial qui représente collectivement l'ensemble des actionnaires et a obligation d'agir en toutes circonstances dans l'intérêt social de l'Entreprise : il répond de l'exercice de cette mission devant l'Assemblée Générale des actionnaires.

Le Conseil d'Administration d'ASF du 13 mars 2002 a opté pour la dissociation des fonctions de Président et de Directeur Général. Dans le cadre de la transparence souhaitée par la loi du 15 mai 2001, il a décidé d'instituer une autonomie des deux fonctions, cette autonomie étant d'autant plus substantielle que la Société est cotée en Bourse.

En tant que Président, j'organise et je dirige les travaux du Conseil d'Administration et je représente celui-ci dans ses rapports avec les actionnaires et les tiers. Je veille au bon fonctionnement des organes de la Société et m'assure, en particulier, que les

administrateurs sont en mesure de remplir leur mission.

Quant au Directeur Général, il dispose des pouvoirs pour agir en toute circonstance au nom de la Société. Ces pouvoirs sont limités par le Conseil d'Administration qui, dans son règlement intérieur, stipule que les projets de développement d'un montant global supérieur à 30 M€ dans le cœur de métier d'ASF et à 15 M€ en dehors de son cœur de métier, font l'objet d'une décision du Conseil d'Administration.

Le Directeur Général représente la Société dans ses rapports avec les tiers. Il rend compte de la gestion de celle-ci au Conseil d'Administration. Il est assisté dans ses fonctions par trois directeurs généraux délégués (cf. annexe I) dont les fonctions internes sont limitées par une décision du Conseil d'Administration du 24 juin 2003 (5 M€ HT pour les marchés de travaux, 500 000 euros pour les marchés de fournitures et services).

Je vous propose d'analyser le fonctionnement de nos organes selon le plan suivant :

I.1 Composition du Conseil d'Administration

I.1.1 Nombre et qualité des administrateurs

I.1.2 Information des administrateurs

I.1.3 Formation des administrateurs

I.2 Attributions du Conseil d'Administration

I.2.1 Compétence générale

I.2.2 Orientations stratégiques

I.2.3 Politique financière

I.3 Fonctionnement du Conseil d'Administration

I.3.1 Réunions

I.3.2 Comités

I.3.3 Charte de l'administrateur

I.4 Evaluation du Conseil d'Administration

I.4.1 Evaluation interne

I.4.2 Evaluation externe

I.1 Composition du Conseil d'Administration

I.1.1 Nombre et qualités des administrateurs

Le Conseil d'Administration de la Société des Autoroutes du Sud de la France que je préside est composé de seize membres : cinq administrateurs représentant l'État dont deux sont nommés par le Ministère des Finances (Directions du Trésor et du Budget), deux par le Ministère de l'Équipement et un par le Ministère de l'Intérieur ; l'établissement public « Autoroutes de France » est représenté par son Président ; deux administrateurs, désignés par le Conseil de surveillance des FCPE détenant des actions

de la Société, représentent les salariés actionnaires ; deux administrateurs, par ailleurs sénateurs, y ont été nommés *intuitu personnae* ; enfin, les cinq autres administrateurs sont indépendants, au sens où ils n'entretiennent aucune relation avec le Groupe ASF, ses actionnaires ou ses dirigeants qui puisse compromettre l'exercice de leur liberté de jugement. Par ailleurs, un Commissaire du gouvernement (en l'occurrence le Directeur des routes) et un Contrôleur d'État assistent, avec voix consultative aux séances du Conseil d'Administration.

I.1.2 Information des administrateurs

L'information préalable et permanente des administrateurs est une condition primordiale de l'exercice de leur mission. Ainsi, je mets à la disposition des administrateurs de façon permanente et sans restriction toutes informations d'ordre stratégique et financier, nécessaires à l'exercice de leur mission. Sur la base des informations fournies, les administrateurs peuvent demander tous éclaircissements et renseignements qu'ils jugent utiles. Les administrateurs s'engagent à préserver la confidentialité des informations communiquées. Les membres du Conseil peuvent rencontrer à tout moment les principaux dirigeants de l'entreprise et m'en informent préalablement. Lors de l'entrée en fonction d'un nouvel administrateur, je lui remets tous documents nécessaires à sa fonction, notamment les statuts de la Société, les textes légaux et réglementaires, le règlement intérieur du Conseil d'Administration, le dernier rapport annuel de la Société.

Dans la perspective d'une réunion du Conseil d'Administration ou de ses comités spécialisés, j'ai décidé de communiquer aux administrateurs concernés toutes informations utiles à cette réunion, dans un délai d'au moins 8 jours avant sa tenue, sauf circonstances exceptionnelles ou réunion en urgence.



1.1.3 Formation des administrateurs

Chaque administrateur peut, en outre et à sa demande, bénéficier d'une formation sur les spécificités de l'Entreprise, ses métiers et son secteur d'activité.

1.2 Attributions du Conseil d'Administration

Le règlement intérieur du Conseil d'Administration d'ASF, adopté en décembre 2002, définit ses attributions.

1.2.1 Compétence générale

Le Conseil d'Administration détermine les orientations de l'activité de la Société et veille à leur mise en œuvre. Il débat régulièrement des grandes orientations stratégiques, économiques et financières de la Société. Le Conseil d'Administration représente les actionnaires. À ce titre, il désigne les mandataires sociaux.

1.2.2 Orientations stratégiques

Il est saisi des modalités de mise en œuvre des orientations stratégiques retenues et se prononce notamment sur les projets de développement des activités du Groupe, que ce soit par croissance organique ou par croissance externe pour ce qui concerne les opérations prévues par le règlement intérieur (seuils).

1.2.3 Politique financière

Le Conseil est informé de la situation financière de la Société et de sa situation de trésorerie. Il délibère une fois par an sur la stratégie de la Société pour l'année à venir, en termes de gestion financière. Il est régulièrement informé des opérations reflétant la mise en œuvre de cette stratégie, notamment des décisions de financement, d'endettement et de liquidité, ainsi que des projets d'opérations de gestion de dette ou de couverture de risque.

1.3 Le fonctionnement du Conseil d'Administration

1.3.1 Réunions

Il m'appartient de réunir le Conseil d'Administration soit à des intervalles périodiques, soit aux moments jugés opportuns, et de faire en sorte que les séances du Conseil aient une fréquence telle qu'elles permettent un examen et une discussion approfondis des questions rentrant dans le cadre de ses attributions.

Il est prévu que le Conseil d'Administration se réunisse au minimum 4 fois par an, et davantage si les circonstances l'exigent. En particulier, je veille à réunir le Conseil d'Administration pour approuver les comptes semestriels ainsi que pour arrêter les comptes annuels et convoquer l'Assemblée Générale chargée de les approuver.

Le Conseil d'Administration, pour l'arrêté des comptes, approuve le principe et la date du communiqué de presse.

1.3.2 Comités

Pour faciliter l'exercice de ses missions, le Conseil d'Administration s'est doté en mars 2002 de trois comités. Chacun de ces comités a sa propre charte de fonctionnement :

- ◆ un Comité d'audit, composé de quatre administrateurs. Il est présidé par un administrateur nommé par le Conseil d'Administration. Il a pour principale attribution d'examiner les comptes sociaux et consolidés intérimaires et annuels afin d'éclairer le Conseil d'Administration sur leur contenu et de veiller à la fiabilité et à la qualité des informations y compris prévisionnelles qui seront fournies aux actionnaires et au marché. De surcroît ce Comité s'assure de l'efficacité des procédures de contrôle interne ;

- ◆ un Comité de la stratégie et des engagements, composé de quatre administrateurs et que je préside. Il a pour principale attribution d'éclairer, par ses analyses et ses débats, les objectifs stratégiques du Groupe soumis au Conseil d'Administration et d'apprécier le bien-fondé et les conséquences des décisions stratégiques proposées au Conseil d'Administration ;
- ◆ un Comité des rémunérations, composé de trois administrateurs indépendants et présidé par un de ses membres nommé en Conseil d'Administration. Il a pour principale attribution de formuler des propositions quant au montant et à l'évolution des rémunérations du Président, du Directeur Général et des Directeurs généraux délégués.

1.3.3 Charte de l'administrateur

Celle-ci précise les droits et devoirs de l'administrateur :

1. connaissance des obligations générales ou particulières de sa charge d'administrateur (textes légaux ou réglementaires, statuts et charte qui leur sont remis) ;
2. détention d'actions de la Société : à l'exception des administrateurs représentant l'État et des actionnaires salariés nommés administrateurs en application de l'article 12 des statuts, l'administrateur doit être actionnaire à titre personnel d'au moins une action de la société. Il doit répondre à la société à toutes demandes relatives à ses mouvements de titres d'ASF ;
3. représentation des actionnaires : chaque administrateur doit en toutes circonstances agir dans l'intérêt social d'ASF et représente l'ensemble des actionnaires ;
4. devoir de loyauté : chaque administrateur a l'obligation de faire part au Conseil de toute situation ou de tout risque de conflit d'intérêt qu'il pourrait avoir avec ASF ou de toute société de son Groupe (et doit s'abstenir de participer au vote de la ou des délibération(s) correspondante(s) ;
5. devoir de diligence : l'administrateur doit consacrer à ses fonctions le temps et l'attention nécessaires. Un administrateur, personne physique, et les représentants permanents des personnes morales doivent respecter les dispositions législatives et réglementaires relatives au cumul des mandats sociaux ;
6. devoir d'assiduité : l'administrateur doit être assidu et participer aux réunions du Conseil, et le cas échéant, des comités auxquels il appartient. C'est pourquoi il a été mis en place pour concourir à cet impératif à une attribution de jetons de présence en relation avec la participation des administrateurs au Conseil d'Administration et aux comités ;
7. devoir de s'informer : il s'agit d'une obligation liée à la fonction. À cet effet, il doit me demander dans les délais appropriés les informations indispensables à une intervention utile sur les sujets à l'ordre du jour du Conseil ;
8. secret professionnel : pour les informations non publiques acquises dans le cadre de ses fonctions, l'administrateur doit se considérer astreint à un véritable secret professionnel qui dépasse la simple obligation de discrétion prévue par l'article L. 225-37 alinéa 6 du code de commerce relative aux informations présentant un caractère confidentiel et présentées comme telles par le Président du Conseil ;





9. information privilégiée : chaque administrateur doit s'abstenir d'effectuer directement ou indirectement des opérations sur les titres de la Société du fait de sa connaissance d'informations non publiques.

1.4 Évaluation

1.4.1 Évaluation interne

Une fois par an, il est prévu que le Conseil débattre de son propre fonctionnement, et propose, le cas échéant, des amendements au règlement intérieur.

1.4.2 Évaluation externe

Tous les trois ans, soit pour la première fois après le Conseil d'Administration statuant sur les comptes de 2005, le Conseil mettra en œuvre une évaluation externe de son propre fonctionnement. Cette évaluation sera réalisée par un prestataire de conseil extérieur à la Société, et sous la direction d'un administrateur indépendant.

2. Les procédures de contrôle interne mises en place par la Société

Il m'appartient également de vous rendre compte des procédures de contrôle interne mises en place par la Société ASF. Les procédures de contrôle interne s'intègrent dans un dispositif dont le but est de maîtriser les risques résultant des activités de l'Entreprise, en particulier dans les domaines comptable et financier. Ce dispositif doit fournir une assurance raisonnable quant à la réalisation des objectifs de contrôle

interne et à la couverture des risques. Comme tout système de contrôle, il ne peut cependant fournir une garantie absolue que ces risques sont totalement éliminés.

Le contrôle interne d'ASF a pour objectif :

- ◆ d'une part, de veiller à ce que les opérations réalisées s'inscrivent dans le cadre défini par les orientations données aux activités de l'Entreprise par les organes sociaux, par les lois et règlements applicables, et par les règles internes à l'Entreprise,
- ◆ d'autre part, de s'assurer que les informations comptables et financières communiquées aux organes sociaux reflètent avec sincérité l'activité et la situation de la Société.

2.1 Organisation générale des procédures de contrôle interne au niveau d'ASF

L'organisation générale d'ASF, reflétée par l'organigramme (annexe 1), attribue à chaque direction opérationnelle ou fonctionnelle la responsabilité d'établir et de mettre en œuvre les procédures de contrôle interne.

Ces procédures de contrôle interne sont régulièrement analysées par la Direction Générale, les Directeurs et l'Audit Interne à travers un processus de management des risques, engagé depuis trois ans au sein d'ASF. Il en résulte des actions à mener pour l'amélioration du contrôle interne. Le Comité d'audit en est informé.

2.2 Présentation des informations synthétiques sur les procédures de contrôle interne mises en place par ASF

Les principales procédures de contrôle interne sont mises en place par chaque direction dans le cadre de ses activités. Elles s'analysent ainsi :

2.2.1 Direction Financière

Pour l'établissement des comptes annuels et des comptes consolidés, la Direction Financière a mis en place des procédures de contrôle interne adaptées visant à permettre un traitement efficace de l'information comptable et financière. Un progiciel de gestion intégré, géré par ASF, est utilisé par les sociétés du groupe. La Direction Financière définit, pour le Groupe, les pratiques comptables et les délais au regard des exigences de l'Autorité des Marchés Financiers. Les filiales sont responsables de la tenue de leurs comptes et du contrôle de leur gestion.

Le contrôle interne des opérations comptables et financières d'ASF s'articule ainsi :

- ◆ organisation (séparation de fonction, délégations de pouvoir formalisées, contrôle de gestion par centre de coûts, contrôle permanent par l'encadrement sur les domaines sensibles) ;
- ◆ personnel (services comptables décentralisés rattachés à la Direction Comptable et Financière) ;
- ◆ documentation (manuel des procédures, plan comptable spécifique, dossier de révision des comptes, gestion électronique des documents).

Les principales procédures de contrôle interne sont les suivantes :

- ◆ trésorerie (approbation des rapprochements bancaires par un responsable comptable, sécurisation des procédures d'émission de chèques, cryptage et signature électronique des ordres bancaires, plafonnement des comptes accreditifs, automatisation des rapprochements des encaissements avec les transactions électroniques de péage, inventaire contradictoire des caisses) ;
- ◆ patrimoine (inventaires physiques contradictoires d'immobilisations et de stocks, autorisation des investissements reposant sur des budgets validés par la Direction Générale, autorisation des cessions d'immobilisation) ;

- ◆ information (traitement de l'information comptable et financière par un progiciel de gestion intégré, vérification des informations enregistrées par les auditeurs).

Par ailleurs, des procédures de contrôle interne spécifiques à ASF ont été élaborées afin de réaliser :

- ◆ l'optimisation de la trésorerie et des financements (convention de trésorerie centralisée, reporting régulier, contrôle de l'utilisation des produits dérivés, gestion du risque de change) ;
- ◆ l'efficacité du contrôle de gestion (tableaux de bord exploitation et construction, coordination de la Direction Financière, reporting auprès de la Direction Générale).

2.2.2 Passation des marchés

Dans le cadre de la passation de ses marchés, la Société est dotée de trois dispositifs pour garantir la mise en concurrence et pour prévenir la corruption :

- ◆ la Commission Consultative des Marchés de la Société (CCMS), mise en place en mai 2001 et rattachée directement au Directeur Général, émet un avis sur l'attribution des marchés qui lui sont soumis (travaux > 5 M€ HT et services et fournitures > 500 000 € HT) et vérifie les procédures de passation. La CCMS présente toutes les garanties puisque, dans sa composition, siègent notamment le Contrôleur d'État et un représentant de la DGCCRF ;
- ◆ la Direction de la Construction, en charge de la passation des marchés les plus importants de la Société en terme financier, est dotée d'un Bureau des Appels d'Offres propre qui pilote et centralise l'ensemble des procédures de passation des contrats ;
- ◆ la Direction Juridique veille au respect des règles de concurrence et met en place des procédures de passation des contrats communes à l'ensemble des Directions de la Société.



2.2.3 Direction de la Construction

La Direction de la Construction a déployé une organisation et un système de management de la qualité visant à garantir la maîtrise de ses activités de concepteur/constructeur d'autoroutes pour lesquelles elle a obtenu la certification ISO 9001 version 2000 en juin 2003. Des procédures de contrôle interne sont associées aux différents processus mis en place dans la construction.

Elles comprennent pour l'essentiel :

- ◆ un référentiel documenté (manuel qualité, manuel des processus, manuel des procédures internes, standards de construction, guide des procédures administratives) ;
- ◆ des modalités d'application (surveillance permanente par un pilotage opérationnel efficace, contrôle de la gestion des coûts de construction, contrôle de la conformité du projet autoroutier au cahier des charges de concession, orientation et conformité des choix techniques pour l'optimisation permanente des projets, contrôle du respect des obligations réglementaires pour la passation des marchés et des contrats dans le cadre du processus achat, contrôle en phase travaux de la qualité technique des prestations et du respect des obligations de résultat des marchés de travaux, contrôle interne de son activité et audit de la maîtrise d'œuvre).

2.2.4 Directions de l'activité Exploitation

Les Directions de l'activité Exploitation ont mis en place des procédures de contrôle interne dans les domaines suivants :

- ◆ perception du péage (contrôle des recettes jusqu'à leur remise en banque, détection des anomalies, sécurisation des systèmes et des installations) ;
- ◆ gestion des abonnements (contrôle des contrats d'abonnement, suivi statistique et suivi des procédures contentieuses) ;
- ◆ systèmes d'information (habilitation des accès au système informatique, procédures périodiques d'administration et de

sauvegarde, maintenance informatique, audits spécifiques de sécurité) ;

- ◆ sécurité du trafic et du personnel (procédures de régulation du trafic et sécurité des usagers, procédures d'intervention des équipes de viabilité et de sécurité, challenge sécurité, exercices périodiques) ;
- ◆ entretien des ouvrages (contrôle régulier des infrastructures, mesure des indices de qualité, programmation pluri-annuelle) ;
- ◆ qualité de service au client (référentiel des processus et des standards de niveau de service, pilotage par les niveaux de service, baromètre annuel).

Différents éléments sont en cours de réalisation :

- ◆ un référentiel des obligations légales, réglementaires et contractuelles ;
- ◆ une formalisation de nos techniques et procédures de management des crises et de prévention des risques, notamment médiatique ;
- ◆ une évolution des méthodes de gestion (budgets base zéro, tableaux de bord de gestion).

2.2.5 Direction de la Communication

La Direction de la Communication a mis en place des procédures de contrôle interne pour la gestion du risque d'image :

- ◆ événements planifiés (formation des cadres d'astreinte à la prise de parole en situations sensibles, plan de communication en région, construction d'argumentaire, diffusion de communiqués à la presse nationale et régionale) ;
- ◆ événements imprévus (procédure de remontée d'information, dispositif de cellule de crise, veille presse) ;
- ◆ émissions Radio Trafic (validation des programmes, tenue régulière d'un comité éditorial, information systématique sur les événements) ;
- ◆ communication institutionnelle (plan de communication, campagne d'image nationale avec déclinaison régionale, procédure de relecture des éditions, validation des informations publiées).

2.2.6 Direction des Ressources Humaines

La Direction des Ressources Humaines a mis en place des procédures de contrôle interne dans les domaines suivants :

- ◆ gestion des carrières des cadres (plan emploi carrière, organigramme de remplacement, plan de formation) ;
- ◆ gestion et animation de la filière RH (diffusion d'information, utilisation d'un nouvel outil SIRH, validation des budgets par la Direction Générale, reporting RH) ;
- ◆ formation (plan de formation, gestion des compétences) ;
- ◆ rémunération (politique de rémunération conforme au marché, validation des budgets par la Direction Générale, vérification des paies) ;
- ◆ relations sociales (décentralisation des responsabilités, assistance qualité du Groupe, validation des accords par la Direction Générale).

2.2.7 Direction Juridique

La Direction Juridique, créée au cours du second trimestre 2003, a mis en place des procédures de contrôle interne dans les domaines suivants :

- ◆ gestion centralisée des dossiers (contrats, contentieux et études) qui, sur la base d'une saisine centralisée, sont traités par des spécialistes ;
- ◆ responsabilisation des juristes qui tiennent informés leur direction et le demandeur de toute évolution ou décision importante à prendre ;
- ◆ surveillance permanente des dossiers par le Directeur adjoint qui est informé de leur évolution. Il gère les délais et suit le processus de traitement du dossier ;
- ◆ reporting systématique auprès du demandeur et du Directeur Juridique.

Les améliorations en cours d'élaboration portent sur la rédaction du manuel de fonctionnement et du manuel des procédures internes, la gestion informatique des alertes, la création d'un poste dédié à la déontologie.

2.2.8 Direction du Développement

Des procédures de contrôle interne existent aux niveaux suivants :

- ◆ en phase de prospection, un contrôle est mis en place afin de valider les hypothèses de travail à retenir, ceci en concertation avec les différentes directions concernées par le projet (Direction Financière, Direction Juridique, etc.) mais également avec des experts externes. Le Comité de Développement, émanation du Comité de Direction, est informé de ces travaux. Il valide les différentes étapes.
- ◆ en phase d'offre (réponses à des appels d'offres) et en phase de montage de projet, les dossiers sont validés à ces différents stades d'avancement par les Comités mis en place par ASF :
 - Comité de Développement ;
 - Comité de la Stratégie et des Engagements ;
 - Conseil d'Administration.

Lorsque l'offre est réalisée en groupement avec d'autres partenaires, des étapes de validation et de contrôles réguliers et spécifiques sont effectuées au sein même du groupement par les différents organes mis en place pour piloter et remettre l'offre.

2.2.9 Direction du Développement Durable

La DEDD constitue, pour les différentes directions d'ASF, une ressource fonctionnelle en charge des différentes spécialités de l'environnement. Elle fournit les éléments méthodologiques nécessaires au contrôle interne (règles et standards, veille juridique). Elle participe aux procédures de contrôle interne mises en place par les opérationnels (assistance aux opérationnels).

2.3 Perspectives

ASF s'est engagée dans un processus continu d'amélioration du contrôle interne à travers sa démarche d'approche par les risques menée par le Comité de Direction.



La création récente de deux nouvelles directions, la Direction Juridique et la Direction du Développement, devrait permettre de mieux maîtriser les risques relatifs à la responsabilité d'ASF et à son développement.

Un programme pédagogique de sensibilisation et de formation au contrôle interne sera développé dans l'ensemble des fonctions opérationnelles du Groupe. L'audit interne mène des missions d'audit

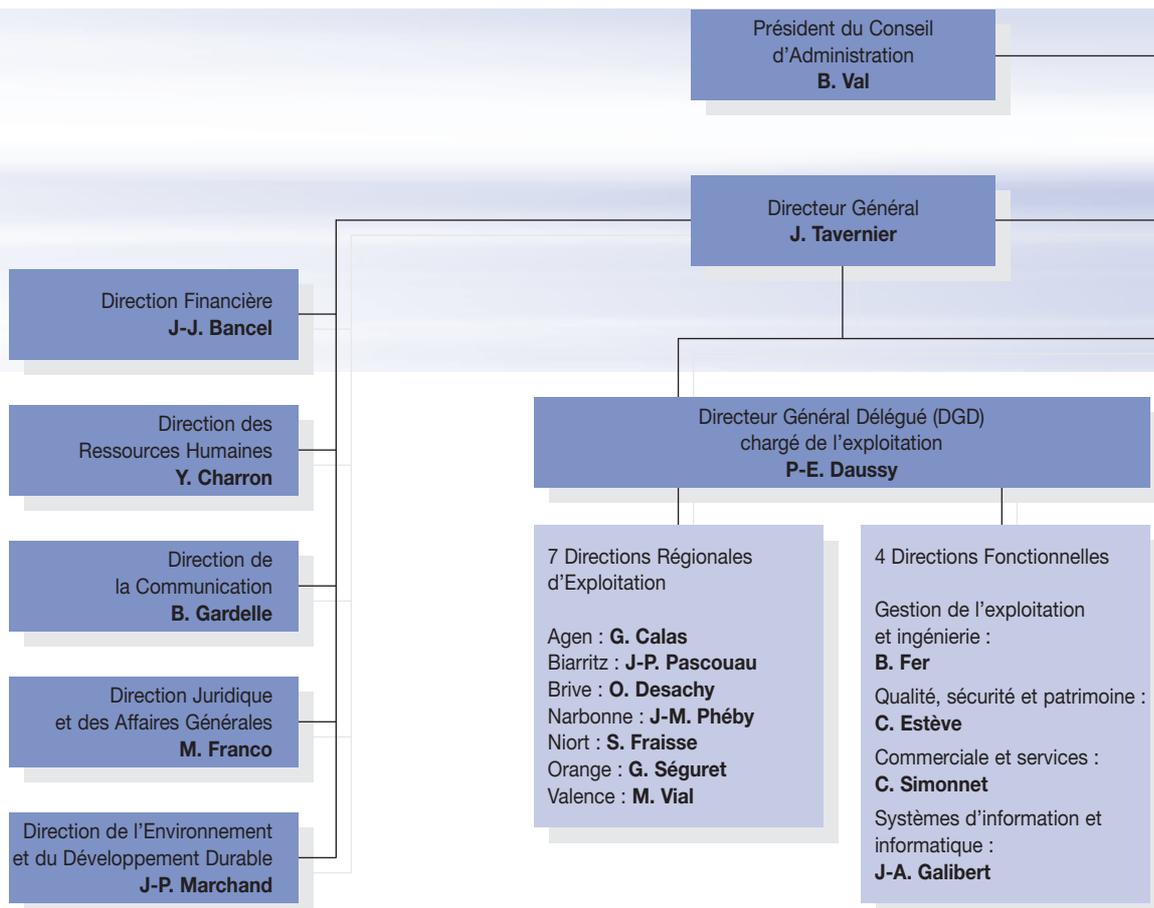
décidées à partir de l'évaluation des procédures de contrôle interne issue de l'outil de management des risques.

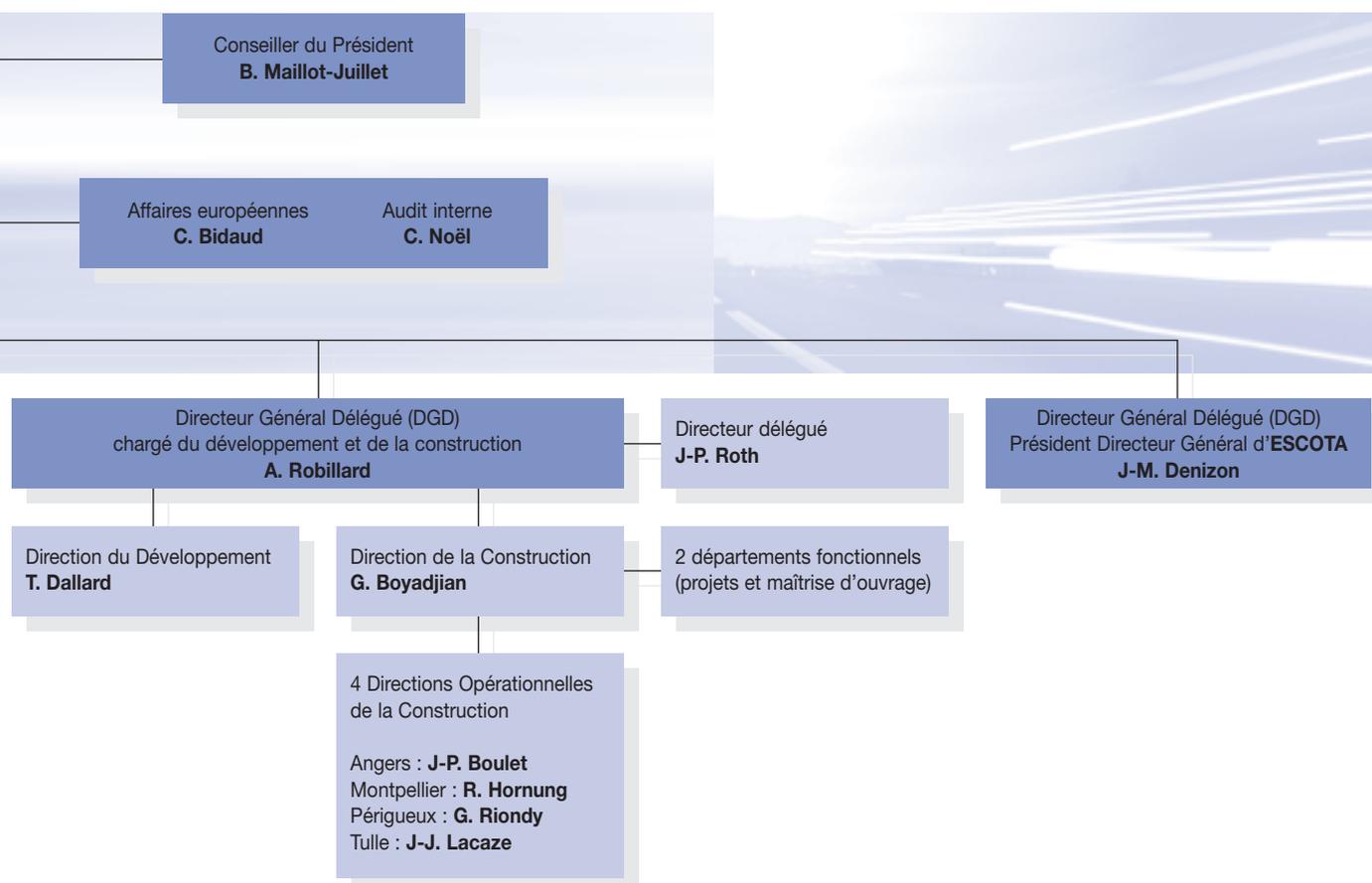
En outre, afin de mieux contrôler les activités, une réflexion sur l'organisation et la formalisation des règles internes a été engagée au niveau du Groupe.

Bernard Val
Président du Conseil d'Administration

Annexe

I Organigramme







SOCIÉTÉ DES AUTOROUTES DU SUD DE LA FRANCE

Société Anonyme d'Économie Mixte au Capital de 29 343 640,56 euros
Siège social : 100, avenue de Suffren - BP 533
75725 PARIS Cedex 15
RCS. Paris B 572 139 996

EXERCICE CLOS LE 31 DÉCEMBRE 2003

RAPPORT DES COMMISSAIRES AUX COMPTES
ÉTABLI EN APPLICATION DU DERNIER ALINÉA DE L'ARTICLE L. 225-235 DU CODE DE COMMERCE
SUR LE RAPPORT DU PRÉSIDENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION
DE LA SOCIÉTÉ DES AUTOROUTES DU SUD DE LA FRANCE,
POUR CE QUI CONCERNE LES PROCÉDURES DE CONTRÔLE INTERNE
RELATIVES À L'ÉLABORATION ET AU TRAITEMENT
DE L'INFORMATION COMPTABLE ET FINANCIÈRE

PricewaterhouseCoopers Audit
Tour AIG – 34, place des Corolles,
92908 PARIS LA DEFENSE 2

JPA
7, rue Galilée,
75116 PARIS

Mesdames, Messieurs les actionnaires,

En notre qualité de Commissaires aux Comptes de la Société des Autoroutes du Sud de la France et en application des dispositions du dernier alinéa de l'article L. 225-235 du Code de Commerce, nous vous présentons notre rapport sur le rapport établi par le Président de votre Société conformément aux dispositions de l'article L. 225-37 du Code de commerce au titre de l'exercice clos le 31 décembre 2003.

Sous la responsabilité du Conseil d'Administration, il revient à la Direction de définir et de mettre en œuvre des procédures de contrôle interne adéquates et efficaces. Il appartient au Président de rendre compte, dans son rapport, notamment des conditions de préparation et d'organisation des travaux du Conseil d'Administration et des procédures de contrôle interne mises en place au sein de la Société.

Il nous appartient de vous communiquer, les observations qu'appellent de notre part les informations données dans le rapport du Président concernant les procédures de contrôle interne relatives à l'élaboration et au traitement de l'information comptable et financière.

Nous avons effectué nos travaux selon la doctrine professionnelle applicable en France. Celle-ci requiert la mise en œuvre de diligences destinées à apprécier la sincérité des informations données dans le rapport du Président, concernant les procédures de contrôle interne relatives à l'élaboration et au traitement de l'information comptable et financière. Ces diligences consistent notamment à :

- prendre connaissance des objectifs et de l'organisation générale du contrôle interne, ainsi que des procédures de contrôle interne relatives à l'élaboration et au traitement de l'information comptable et financière, présentés dans le rapport du Président ;

- prendre connaissance des travaux sous-tendant les informations ainsi données dans le rapport.

Sur la base de ces travaux, nous n'avons pas d'observation à formuler les informations données concernant les procédures de contrôle interne de la Société relatives à l'élaboration et au traitement de l'information comptable et financière, contenues dans le rapport du président du Conseil d'Administration établi en application des dispositions du dernier alinéa de l'article L. 225-37 du Code de commerce.

Fait à Paris, le 31 mars 2004
Les Commissaires aux Comptes

PricewaterhouseCoopers Audit
Paul ONILLON

JPA
Jacques POTDEVIN



Les facteurs de risques

Facteurs influant sur le trafic et les recettes de péages

Le chiffre d'affaires lié aux péages perçus sur les autoroutes du Groupe ASF, qui représente l'essentiel de son chiffre d'affaires, dépend notamment du nombre de véhicules acquittant le péage, des taux de péage et de la capacité du réseau à absorber le trafic. Les volumes de trafic et les recettes de péage dépendent d'un certain nombre de facteurs, dont la qualité, la proximité et le temps de trajet sur les réseaux routiers sans péage ou sur des réseaux autoroutiers à péage de substitution, de la qualité et de l'état d'entretien des autoroutes, de la situation économique et du prix des carburants en France, des règles sur l'environnement (y compris des mesures visant à restreindre l'usage des véhicules à moteur pour réduire la pollution de l'air) et de l'existence de moyens de transport concurrents. Comme exposé dans la partie « Les activités / Le péage », le taux des péages et son évolution sont fixés par les contrats de concession. Le Groupe ASF ne peut donner aucune assurance que les taux de péage qu'elle sera autorisée à pratiquer lui assureront un niveau de rentabilité adéquat.

Encadrement réglementaire de l'activité du Groupe ASF

Le Groupe ASF opère dans un environnement très réglementé et ses

résultats subissent l'influence de la politique de l'État en matière routière, y compris de la réglementation applicable. Comme dans tout secteur d'activité fortement réglementé, des modifications de réglementation ultérieures peuvent affecter l'activité de la Société. Toutefois, en cas de modification de la réglementation technique ayant un lien direct avec la concession et susceptible de compromettre gravement l'équilibre de la concession ou en cas de modification substantielle ou de création d'impôts, de taxes ou de redevances spécifiques aux sociétés concessionnaires d'autoroutes et susceptibles de compromettre gravement l'équilibre de la concession, les contrats de concession du Groupe ASF prévoient que l'État et la société concessionnaire arrêteront d'un commun accord, dans l'intérêt de la continuité du service public, les compensations qui doivent être envisagées.

Intensification de la concurrence

Le Groupe ASF est exposé à deux types de concurrence : il s'agit, d'une part, de la concurrence provenant d'autres concessionnaires ou de réseaux routiers alternatifs et, d'autre part, de la concurrence provenant d'autres moyens de transport.

Le Groupe ASF exerce seul le rôle de concessionnaire sur le réseau autoroutier qui lui a été concédé. Pour les nouvelles concessions, y compris dans des zones géographiques où le Groupe ASF dispose

d'autoroutes concédées, les attributions se font à l'issue d'appels à concurrence largement ouverts. Pour les nouvelles concessions, le Groupe ASF est donc exposé à la concurrence des sociétés françaises et étrangères. Toutefois, dans les zones géographiques où il est implanté, le Groupe ASF pense bénéficier d'atouts significatifs liés à sa connaissance de la zone géographique considérée et d'infrastructures locales fortes.

Le Groupe ASF ne subit actuellement que peu de concurrence en provenance de réseaux routiers alternatifs. Pour le transit Nord/Sud, l'autoroute A75 qui assure la liaison entre Clermont-Ferrand et Montpellier, crée une situation de faible concurrence par rapport à l'axe concurrent A7/A9 du Groupe ASF, jusqu'à la mise en service du viaduc de Millau, prévue pour 2005-2006. S'agissant du réseau des routes nationales, la concurrence la plus sensible est celle que rencontre l'autoroute A10 avec la RN10 entre Poitiers et Saint-André-de-Cubzac. Cet axe concurrent qui bénéficie de bonnes caractéristiques – deux fois deux voies sur la presque totalité du parcours et itinéraire plus court d'environ soixante kilomètres – absorbe pratiquement la moitié du trafic Poids Lourd circulant sur l'autoroute A10 au Nord de la liaison assurée par ASF. À l'horizon 2005-2006, l'autoroute A10 fera également face à la concurrence partielle de l'autoroute A20, en partie gratuite et en partie exploitée par ASF.

Pour ce qui est de la concurrence provenant d'autres moyens de transport, la politique actuelle en France est principalement fondée sur un rééquilibrage de l'offre entre les différents modes de transport et donne ainsi la priorité, pour les transports interurbains, au fret ferroviaire et aux modes alternatifs à la route (avec, notamment, un objectif inscrit dans les schémas de services de doublement minimum du trafic ferroviaire de fret à l'horizon de dix ans). Au niveau européen,

le Livre Blanc, établi en 2001 par la Commission européenne, a défini un objectif de rééquilibrage des modes de transport non pas au cours des dix prochaines années mais à l'horizon 2030 compte tenu, d'une part, de la faible part actuelle du rail dans le transport des marchandises et, d'autre part, du constat du caractère incontournable du transport par camion pour les transports à très courte distance en l'absence de mode alternatif suffisamment adapté aux besoins de l'économie. Le Groupe ASF estime n'être actuellement que peu exposé à la concurrence du rail. Ainsi, à l'heure actuelle, le trafic voyageur généré par la mise en place des nouvelles liaisons du TGV Méditerranée ne représente pas une concurrence significative pour les autoroutes du Groupe ASF. En outre, selon les prévisions des pouvoirs publics français, le fret routier connaîtra dans les années à venir une croissance plus élevée que le fret ferroviaire.

Dans la mesure où toute nouvelle concession, y compris pour des autoroutes concurrentes du réseau du Groupe ASF, sera ouverte à la concurrence au plan européen, il pourra s'avérer difficile pour le Groupe ASF de se voir attribuer de nouvelles concessions dans les zones géographiques qu'il dessert ou il pourra se voir tenté d'accepter des conditions économiques moins favorables que celles qu'il connaît actuellement. De plus, même si à ce jour, le Groupe ASF ne ressent pas l'impact de la concurrence d'autres moyens de transport, et notamment des nouvelles liaisons TGV, cette situation pourrait évoluer à l'avenir. De même, la politique de l'État visant à augmenter la part du fret transporté par le rail pourrait à l'avenir se traduire par une réduction du trafic Poids Lourd du Groupe ASF. En outre, le Groupe ASF reste partout exposé à la concurrence du réseau routier sans péage qui dépend directement de la politique routière de l'État.





Financement des constructions futures

La quasi-totalité du réseau du Groupe ASF a été financée par les emprunts en provenance de la CNA. Le Groupe ASF a décidé de renoncer progressivement à se financer auprès de la CNA, à compter de l'année 2002 pour les nouvelles concessions et en totalité à compter de l'année 2006. Désormais, le Groupe ASF se financera, soit par des emprunts bancaires ou obligataires, soit par des structures de financement de projet. Le Groupe ASF ne peut garantir ni la disponibilité de tels financements, ni les conditions qui lui seront offertes. Si les nouveaux financements sont plus coûteux que les financements CNA, les résultats du Groupe ASF en seront affectés.

Saturation de certaines autoroutes

Certaines autoroutes du réseau du Groupe ASF, dont l'autoroute A7 et certaines sections urbaines, sont saturées et, à certaines périodes de l'année, excessivement saturées. Pour ces autoroutes, le Groupe ASF, en concertation avec l'État et les collectivités locales concernées, étudie des solutions propres à créer des niveaux de trafic acceptables. Le Groupe ASF ne peut toutefois donner aucune assurance que les problèmes de saturation pourront être réglés à des conditions économiquement satisfaisantes pour lui, ni que les problèmes de saturation ne se traduiront pas par de nouvelles concessions attribuées à des concurrents d'ASF.

Risques de construction

Le Groupe ASF est exposé aux risques inhérents à la construction de projets d'envergure. Les risques du secteur de la construction comprennent les pénuries de matériaux et de main d'œuvre, les augmentations des coûts des matériaux et

de la main-d'œuvre, les facteurs généraux ayant une influence sur l'activité économique et le crédit, la défaillance de ses contractants et sous-traitants et les interruptions résultant, soit de conditions climatiques défavorables, soit de problèmes d'ingénierie ou d'environnement imprévus. Si le Groupe ASF ne parvient pas à achever la construction de ses autoroutes dans les délais prévus, il pourrait se voir appliquer des pénalités en application des contrats de concession.

Risques d'exploitation

Comme toutes les sociétés concessionnaires d'autoroutes, le réseau du Groupe ASF pourrait être perturbé par des mouvements sociaux, par des catastrophes naturelles telles que des tremblements de terre ou des inondations, par l'effondrement ou la destruction accidentelle de sections de son réseau d'autoroutes ou par la dispersion de matières dangereuses transportées sur son réseau. De tels événements pourraient se traduire par une baisse significative des recettes de péage générées par le réseau du Groupe ASF ou entraîner une augmentation significative des dépenses nécessaires à l'exploitation, à l'entretien ou à la remise en état du réseau autoroutier du Groupe ASF. Bien que le Groupe ASF ait contracté des assurances dommages et responsabilité civile, le Groupe ASF ne peut donner aucune assurance que ces polices couvriront l'ensemble des responsabilités pouvant provenir de réclamations liées à la construction, à l'entretien ou à l'exploitation de son réseau autoroutier et de ses ouvrages d'art, ou à des augmentations de coûts résultant de dommages au réseau. En outre, le Groupe ASF ne dispose pas d'assurance pertes d'exploitation ou de risques spécifiques liés à l'exploitation des ouvrages d'art tels que les tunnels. En outre, le Groupe ASF ne dispose pas d'assurance pertes d'exploitation pour couvrir les pertes d'exploitation auxquelles il peut être exposé, telles que les pertes

de recettes de péage subies lors de manifestations.

Incertitudes liées aux perspectives de développement et de diversification du Groupe ASF

Dans le cadre de sa stratégie de développement et de diversification, le Groupe ASF envisage d'obtenir l'attribution de nouvelles concessions et de se développer comme prestataire de services pour la construction et l'exploitation d'autoroutes, notamment à l'étranger, le cas échéant, en association avec des tiers et/ou dans le cadre de financement de projets, et de diversifier ses activités en se portant candidat à des concessions ou en effectuant des prestations sur d'autres infrastructures de transport (telles que les parkings ou plates-formes intermodales). Or, le Groupe ASF n'a pas encore acquis d'expérience significative dans la construction ou l'exploitation d'autoroutes hors de France et n'a pas construit ou exploité d'infrastructures de transport autres que les autoroutes, et devra se doter des compétences complémentaires, si nécessaire, pour répondre aux exigences de ces nouveaux marchés. En outre, le Groupe ASF n'a jusqu'ici pas eu d'occasion de travailler en association avec d'autres sociétés (à l'exception du projet du viaduc de Millau et du projet « Highway 2000 » en Jamaïque) et donc de tenir compte des intérêts de ses associés ou de se trouver en situation de minoritaire au sein d'un projet d'exploitation ou de maîtrise d'ouvrage. De plus, le Groupe ASF n'a pas d'expérience antérieure des financements de projets qui impliquent des montages financiers sophistiqués requérant des compétences et un savoir-faire spécifiques. L'absence d'expérience préalable dans ces domaines pourrait rendre plus difficile la mise en œuvre de la stratégie de développement et de diversification du Groupe ASF.

Acceptabilité du péage

Le Groupe ASF n'a pas jusqu'à présent rencontré de problèmes majeurs d'acceptabilité du péage par les usagers. En zone urbaine, le Groupe ASF a dû, toutefois, sous la pression des usagers et des pouvoirs publics, négocier le rachat par l'État d'une barrière de péage (Roques) implantée sur une voie express initialement gratuite à deux fois deux voies. Par ailleurs, le Groupe ASF n'échappe pas, comme les autres réseaux concédés, à des contestations sporadiques d'usagers, notamment dans les zones urbaines de son réseau.

Expiration des contrats de concession, retour des actifs à l'État et restrictions grevant les actifs

La quasi-totalité du chiffre d'affaires du Groupe ASF provient d'opérations conduites en vertu de trois contrats de concession passés avec l'État. À l'expiration des contrats de concession, la quasi-totalité des actifs reviendra à l'État sans donner lieu à une contrepartie financière en faveur du Groupe ASF (voir partie « ASF : une entreprise citoyenne et responsable / La responsabilité contractuelle / Les contrats de concession / Fiscalité » p. 39). Par ailleurs, une part importante des actifs gérés par le Groupe ASF, et notamment les autoroutes, relève du domaine public et, bien qu'ils soient gérés par le Groupe ASF, ces actifs ne peuvent être vendus ou grevés de sûretés ou de servitudes.





Faculté de l'État de résilier les contrats de concession par anticipation et de racheter les contrats de concession

En vertu des règles de droit public, l'État dispose d'une faculté de résiliation unilatérale des conventions pour motif d'intérêt général, sous le contrôle du juge. Les conventions prévoient également un droit de rachat de la part de l'État à compter du 1^{er} janvier 2012. En cas d'exercice de la faculté de résiliation ou de rachat, le Groupe ASF aura droit à une indemnité prévue par la loi ou une indemnité conventionnelle, couvrant en principe les bénéfices prévisionnels sur la durée restant à courir du contrat de concession (voir partie « ASF : une entreprise responsable / La responsabilité contractuelle / Les contrats de concession / Durée des concessions et reprise des installations en fin de concession » p. 38). L'État pourrait prononcer la déchéance d'un contrat de concession dans certains cas, notamment suite à un manquement grave par le Groupe ASF à ses obligations contractuelles. Dans ce cas, la concession serait réattribuée par un appel à concurrence et la société concessionnaire dont la convention aura été résiliée aurait droit au prix de réattribution ou, en cas de l'échec du processus de réattribution, n'aurait droit à aucune indemnité.

Coût du respect des lois et réglementations en matière d'environnement, de santé et de sécurité

La Société a engagé et continuera d'engager des dépenses pour se conformer aux lois et réglementations applicables en matière d'environnement et de sécurité. À titre d'exemple, la Société doit respecter certaines dispositions concernant la lutte contre le bruit, la protection des eaux, la qualité de l'air et de l'atmosphère. Son activité peut, dans le futur, devenir sujette

à des lois plus strictes, et ainsi à des dépenses de mise en conformité plus importantes. En cas d'accident ou de dommage causé à l'environnement, la Société pourrait également faire l'objet d'actions pour dommage à la personne, aux biens ou à des ressources naturelles. Si la Société n'est pas en mesure de compenser par une hausse de ses tarifs dans les conditions prévues par les contrats de concession les coûts liés à la protection de l'environnement ou aux éventuels accidents dont la responsabilité pourrait lui être partiellement imputée par une hausse des prix, ses activités et sa rentabilité pourraient en être négativement affectées.

En matière d'environnement, le Groupe respecte scrupuleusement les obligations réglementaires et les normes ; il a mis en place un contrôle qualité de ses projets. Il s'attache à formaliser dans chaque domaine les règles de conception et de gestion sous forme de standards et de guides.

La Direction de la Construction a obtenu la certification ISO 9001 version 2000 (délivrée par Bureau Veritas Quality International le 4 juin 2003) pour le management de la qualité appliqué à ses activités de concepteur / constructeur d'autoroutes. En outre, pour tous les grands chantiers, cette Direction demande aux entreprises de fournir et d'appliquer un plan de respect de l'environnement (PRE), document contractuel qui fixe les engagements et obligations pendant la durée des travaux. Un label « ASF Construction Environnement Sécurité » a été créé depuis 2002 pour distinguer les entreprises les plus méritantes dans ces domaines.

C'est la Direction de l'Environnement et du Développement Durable qui a en charge d'assurer une veille réglementaire permanente dans les domaines liés à l'environnement, en liaison avec la Direction Juridique. Une instance d'échange d'expériences existe en outre au sein du « groupe Environnement et Développement Durable » de l'Association des Sociétés Françaises d'Autoroutes (ASFSA).

Lutte contre le bruit

En vertu des dispositions du Code de l'Environnement issues de la loi du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit, le Groupe ASF doit mettre en place, à proximité des autoroutes nouvelles et des autoroutes existantes subissant une transformation significative, ainsi qu'à proximité des chantiers, des protections acoustiques destinées à protéger les habitations. La contribution sonore des autoroutes ne peut dépasser certains seuils qui varient selon la date de construction de l'autoroute ou de la réalisation de travaux de transformation, d'une part, et selon le niveau sonore préexistant du milieu environnant, d'autre part. Les habitations riveraines d'une autoroute bénéficient du droit à la protection contre le bruit si leur construction est antérieure à 1978 ou à la date d'ouverture de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique du projet de création de l'autoroute (ou du projet de transformation significative de l'autoroute si cette transformation n'était pas prévue à l'origine), et si certains seuils de gêne, calculés à partir des niveaux de bruits moyens annuels (diurnes et nocturnes) induits par le trafic transitant sur l'ouvrage, sont atteints.

Protection des eaux

Les dispositions du Code de l'Environnement issues de la loi du 3 janvier 1992 sur l'eau imposent que tous les projets d'aménagements du Groupe ASF prennent en compte la protection des eaux afin de limiter les risques d'inondations et de pollution de l'eau. Le Groupe doit également respecter les schémas directeurs d'aménagement et de gestion des eaux qui fixent les objectifs généraux d'utilisation, de mise en valeur et de protection de l'eau. Les installations, ouvrages, travaux et activités susceptibles d'entraîner une pollution de l'eau, une modification du mode d'écoulement ou des rejets (même non polluants), sont, selon le

risque qu'ils présentent pour l'environnement, soumis à autorisation ou à déclaration administrative.

Qualité de l'air et de l'atmosphère

Les dispositions du Code de l'Environnement issues de la loi du 30 décembre 1996 sur l'air imposent au Groupe ASF de mettre en œuvre une politique sur l'air visant à réduire les pollutions atmosphériques, préserver la qualité de l'air et économiser ou rationaliser l'énergie. La réglementation applicable impose en particulier que tous les projets d'aménagement fassent l'objet d'une évaluation de leur impact sur l'air et la santé humaine et préconisent des mesures visant à réduire leur impact négatif. La législation requiert en outre le respect par le Groupe ASF des plans de protection de l'air; des normes de construction des installations et véhicules définis par l'administration et des limites imposées d'émissions polluantes dans l'atmosphère.

Archéologie

En application d'une part de la loi du 27 septembre 1941 portant réglementation des fouilles archéologiques (modifiée par la loi du 1^{er} décembre 1989), et de la loi du 17 janvier 2001 (modifiée par la loi du 1^{er} août 2003) les opérations d'aménagement, de construction d'ouvrages et de travaux entrepris par le Groupe ASF et qui affectent ou sont susceptibles d'affecter les éléments du patrimoine archéologique ne peuvent être entrepris qu'après accomplissement d'opérations de détection, de conservation ou de sauvegarde. Les diagnostics et opérations de fouille d'archéologie préventive sont confiés à un établissement public national à caractère administratif. Le financement de ces recherches d'archéologie préventive est assuré par l'aménageur donc le Groupe ASF sous la forme d'une redevance unique assise sur tout projet d'aménagement portant sur un terrain d'une superficie égale ou supérieure à 3 000 m².





Parcs nationaux, réserves naturelles et sites classés

En application des dispositions du Code de l'Environnement, issues notamment de la loi du 2 février 1995 relative au renforcement de la protection de l'environnement, le Groupe ASF doit respecter les règles d'aménagement et de protection des parcs nationaux, des réserves naturelles et sites classés. Ces règles concernent, notamment, l'exécution des travaux, l'extraction des matériaux, l'utilisation de l'eau, la circulation du public, et, plus généralement, toute action susceptible de nuire au lieu classé. De plus, en application des dispositions de la loi du 3 janvier 2001 transposant notamment certains articles des directives 79/409/CEE du 2 avril 1979 concernant la conservation des oiseaux sauvages et 92/43/CEE du 21 mai 1992 concernant la conservation des habitats naturels ainsi que de la faune et la flore sauvages, le Groupe ASF doit respecter les règles d'aménagement et de protection des zones de protection spéciale et des zones spéciales de conservation classées « Sites Natura 2000 », qui prévoient notamment un régime d'autorisation et d'évaluation des projets susceptibles d'affecter significativement un tel site.

Lutte contre les incendies

Le Code forestier, notamment la loi d'orientation forestière du 9 juillet 2001, contient certaines dispositions spécifiques de lutte contre les incendies applicables aux massifs forestiers soumis à des risques forts d'incendie qui sont situés dans les régions Aquitaine, Corse, Languedoc-Roussillon, Midi-Pyrénées, Poitou-Charentes, Provence – Alpes - Côte d'Azur et dans les départements de l'Ardèche et de la Drôme. Le Groupe ASF doit respecter les plans départementaux ou régionaux de protection des forêts contre les incendies, qui sont élaborés par l'administration pour chacun des départements situés dans ces régions.

Déchets

En application des dispositions du Code de l'environnement issues de la loi du

15 juillet 1975 et de la loi du 13 juillet 1992, le Groupe ASF est tenu de procéder à l'élimination des déchets produits par les chantiers de construction et les services d'exploitation ou déposés par les usagers sur les aires de repos ou de services, en effectuant les opérations de collecte, transport, stockage, tri, et traitement nécessaires à la récupération des éléments et matériaux réutilisables de l'énergie, ainsi qu'au dépôt ou au rejet dans le milieu naturel de tous autres produits, dans des conditions respectueuses de l'environnement.

Amiante

Dans le cadre de la réglementation visant à protéger la population et les travailleurs contre les risques sanitaires liés à une exposition à l'amiante, issue des décrets du 7 février 1996, le Groupe ASF a fait procéder à divers contrôles de l'éventuelle présence d'amiante dans ses locaux et équipements. Dans les cas, très isolés, où ces contrôles ont révélé la présence d'amiante, le Groupe ASF a pris les mesures préventives et curatives requises par la réglementation.

Information sur les engagements hors bilan

Information sur les opérations internationales

Le 19 septembre 2002, ASF a conclu avec Bouygues Construction (à travers sa filiale Bouygues Travaux Publics) un accord de partenariat relatif au projet « Highway 2000 » portant sur la construction et l'exploitation de la première autoroute à péage en Jamaïque. Ce partenariat a abouti à la création de Transjamaican Highway, une société détenue par Bouygues pour 66 % et par ASF pour 34 %, qui est titulaire d'un contrat de concession d'autoroutes passé avec l'État jamaïcain.

ASF ne s'est engagée à ce jour que sur la phase initiale du projet qui porte sur 44 kilomètres, dont 33 kilomètres situés entre Kingston et Sandy Bay et 12 kilomètres situés entre Portmore et Causeway, pour

un montant de 10,2 millions d'USD répartis en 5,1 millions d'USD pour les 33 kilomètres dont 2,9 millions d'USD ont été versés au 31 décembre 2003, 1,7 million d'USD pour les 11 kilomètres restants et 3,4 millions d'USD mis en réserve.

La société d'exploitation, Jamaican Infrastructure Operator, dont ASF détient 51 % du capital, le solde étant détenu par Bouygues, a pour mission d'exploiter l'autoroute pendant 35 ans. Par ailleurs, ASF réalise et réalisera les équipements de péage des différentes sections de l'autoroute et, par contrat avec Bouygues Travaux Publics, est titulaire de l'ensemble du matériel (conception, fourniture et mise en place) des barrières de péage de Old Harbour et Spanish Town.

Instruments financiers à terme par type et par échéance				
en M€	- de 1 an	de 1 à 5 ans	+ de 5 ans	Total
Swaps payeurs taux variable	0,0	106,7	476,2	582,9
Swaps payeurs taux fixe	254,2	0,0	0,0	254,2
Swaps payeurs et receveurs de taux variable	0,0	0,0	100,0	100,0
Achats de caps	152,5	1 259,8	0,0	1 412,2
Ventes de caps	0,0	0,0	0,0	0,0
Achats de floor	254,2	0,0	0,0	254,2
Ventes de floor	0,0	376,2	0,0	376,2

Exposition aux taux d'intérêts - Groupe ASF				
	- de 1 an	de 1 à 5 ans	+ de 5 ans	Total
Actif	(595,2)	0,0	0,0	(595,2)
Dette	968,7	2 097,4	5 087,7	8 153,8
Position nette avant gestion	373,5	2 097,4	5 087,7	7 558,6
Swaps payeurs taux variable	582,9	(106,7)	(476,2)	0,0
Swaps payeurs de taux fixe	0,0	0,0	0,0	0,0
Options	(376,2)	376,2	0,0	0,0
Position nette après gestion	580,2	2 366,9	4 611,5	7 558,6

Information sur les instruments financiers utilisés par le Groupe ASF

Au 31/12/2003, le Groupe ASF dispose de plusieurs contrats concernant :

- i)- des « swaps » où le Groupe ASF est receveur de taux fixe et payeur d'Euribor 3 mois (4 swaps pour un notionnel total de 482,9 millions d'euros) ou d'Euribor 12 mois postfixé trimestriellement (2 opérations pour un notionnel total de 100 millions d'euros par combinaison d'un swap taux fixe contre E3M et d'un swap E3M contre E12M). Ces swaps ont été adossés (notionnels et échéances) à des lignes d'emprunts CNA à taux fixe. Ces engagements qui ne sont pas valorisés dans les comptes au 31/12/2003 ont une valeur de marché de 16,3 millions d'euros ;
- ii)- deux swaps où le Groupe ASF est payeur de taux fixe et receveur d'Euribor 3 mois adossés à certaines opérations du i)- mais pour une durée résiduelle inférieure à un an (notionnel de 254,2 millions d'euros). Ces engagements qui ne sont pas valorisés dans les comptes au 31/12/2003 ont une valeur de marché négative de 0,3 million d'euros ;

- iii)- des « caps » et des « floors » adossés aux opérations du i)- et du ii)- mais pour une durée plus courte.

La valeur de marché de ces opérations au 31/12/2003 est positive de 0,8 million d'euros contre une valeur au bilan positive de 3,3 millions d'euros. La valeur de marché au 31/12/2003 de l'ensemble de ces opérations (i-, ii-, iii-) est de 16,8 millions d'euros en faveur d'ASF contre une valeur au bilan de 3,3 millions d'euros, soit une plus-value latente de 13,5 millions d'euros.

En comptabilité, ces opérations sont considérées comme des opérations de couverture ;

- iv) Un « collar » et un « cap » (pour un notionnel total de 274,4 millions d'euros) achetés par anticipation par rapport à la mise en place des swaps correspondants. La valeur de marché de ces opérations au 31/12/2003 est négative de 1,1 million d'euros contre une valeur au bilan positive de 1 million d'euros. Ces opérations n'étant pas encore adossées à des swaps, elles sont, pour l'instant, considérées en comptabilité comme des opérations de trading,





les moins-values latentes à la clôture de l'exercice font donc l'objet d'une provision à hauteur de 2,1 millions d'euros, dont 0,3 million d'euros de reprises au titre de l'année 2003.

Si la courbe des taux au 31/12/2003 avait été 100 points de base plus basse, la valeur de marché de ces opérations aurait été négative d'environ 3,8 millions d'euros et les moins-values latentes auraient atteint environ 4,8 millions d'euros.

Information sur les autres engagements hors bilan

Dans le cadre de la construction ou de l'entretien des autoroutes, ASF conclut des marchés avec les entreprises de construction (cf. *point c) du tableau « 4.25 Engagements hors bilan » des comptes consolidés p. 161*). Les risques supportés par ASF au titre de ces marchés de travaux sont ceux habituels pour ce type d'activité.

Autres facteurs de risques

◆ **Assurances** : le Groupe ASF a souscrit diverses polices d'assurances et estime satisfaisant le niveau de couverture des risques potentiels significatifs. En matière de risques d'atteintes accidentelles à l'environnement, les conséquences pécuniaires de la responsabilité civile d'ASF sont couvertes à hauteur de 7,6 millions d'euros par sinistre et par année d'assurance pour l'ensemble des sinistres et pour ESCOTA, à hauteur de 15 millions d'euros pour ESCOTA. En outre, les entreprises participant à la construction des autoroutes de son réseau sont tenues de souscrire des assurances couvrant les travaux qu'elles réalisent. En revanche, le Groupe ASF ne dispose pas d'assurance qui serait susceptible de couvrir les pertes

d'exploitation auxquelles elle peut être exposée, telles que les pertes de recettes de péage subies lors de manifestations.

◆ **Risques du marché** : le degré d'exposition du Groupe ASF aux risques de change se situe essentiellement au niveau de sa filiale jamaïcaine, pour lesquels les engagements du Groupe ASF sont détaillés dans « Information sur les opérations internationales, p. 128 » et ne sont pas significatifs. Le degré d'exposition du Groupe ASF aux risques de taux est décrit dans les commentaires figurant dans les annexes aux comptes consolidés (notamment les *notes 4.22 et 4.25*).

◆ **Risques de liquidité** : le Groupe ASF n'encourt pas non plus de risque de liquidité significatif compte tenu de son mode de financement : l'essentiel des emprunts du Groupe ASF provient de la Caisse Nationale des Autoroutes, un établissement public à caractère administratif, et est remboursable in fine, sans clauses de remboursement anticipé. Le Groupe ASF a décidé de renoncer progressivement à se financer auprès de la CNA, à compter de l'année 2002 pour les nouvelles concessions et en totalité à compter de l'année 2006. Désormais, le Groupe ASF se finance, soit par des emprunts bancaires ou obligataires, soit par des structures de financement de projet. Le Groupe ASF ne peut garantir ni la disponibilité de tels financements, ni les conditions qui lui seront offertes. La consolidation du profil financier du Groupe illustrée par l'amélioration des principaux ratios de structure financière, en ligne avec les objectifs 2005 annoncés lors de l'introduction en Bourse, est importante car le Groupe devra faire bientôt appel au marché sous sa propre signature pour se re-financer : au-delà de 2005 il ne lui sera plus permis de faire appel comme c'est encore le cas aujourd'hui, à la Caisse Nationale des Autoroutes notée AAA.

Le Groupe ASF a été noté AA- par S&P ; en avril 2003, à la suite d'un changement de méthodologie d'analyse (raccourcissement de l'horizon d'analyse de 10 à 5 ans), les notes de l'ensemble du secteur autoroute européen ont été revues ; la notation d'ASF a été revisitée de AA- à A+ ; la perspective est stable.

- ◆ **Risques de taux** : la sensibilité du coût moyen de la dette du Groupe ASF à une hausse des taux a été évaluée : sur la base de la structure de la dette au 31/12/2003, une hausse de 100 points de base de l'ensemble de la courbe des taux se traduirait par une augmentation de l'ordre de 7 points de base du coût moyen de la dette du Groupe ASF en 2004.
- ◆ **Risques de change** : en 2003, le Groupe a réalisé 100 % de son chiffre d'affaires en France et ne supporte donc pas, à ce titre, de risque de change.
- ◆ **Contrat de droit public** : le Groupe ASF est soumis aux procédures des marchés publics et ses marchés sont passés par appel d'offres. Le Groupe ASF n'a aucune relation de dépendance vis-à-vis de fournisseurs, de clients ou de sous-traitants.



Commentaires sur les résultats

Principes comptables : cf. « Comptes consolidés » p. 138.

Passage aux normes IFRS : des rapports ont été élaborés par un cabinet extérieur au cours de l'année 2003 pour les différentes sociétés d'autoroutes. À ce jour, le Groupe ASF n'est pas en mesure de fournir une liste précise des sources de divergence identifiées par rapport aux principes actuels.

I. Chiffres clés

Les tableaux ci-dessous présentent quelques éléments extraits des comptes consolidés du Groupe ASF pour les exercices clos les 31 décembre 2001, 2002 et 2003.

I.1 Comptes de résultat consolidés résumés

(en millions d'euros)	2001	2002	2003
Chiffre d'affaires	1 929,8	2 104,2	2 238,7
Charges d'exploitation	(779,0)	(793,8)	(821,2)
EBE (1)	1 150,8	1 310,4	1 417,5
Dotations aux amortissements et aux provisions	(397,2)	(422,0)	(444,3)
Résultat d'exploitation	753,6	888,4	973,2
Résultat financier	(421,0)	(474,8)	(469,9)
Résultat exceptionnel	(21,4)	(4,0)	(1,0)
Impôt sur les résultats	(92,8)	(142,2)	(177,2)
Résultat net	218,4	267,4	325,1

(1) EBE = chiffre d'affaires - (achats + charges externes + impôts et taxes + charges de personnel (y compris engagements sociaux, intéressement et participation) + autres charges nettes).

I.2 Bilans consolidés résumés

(en millions d'euros)	Au 31 décembre		
	2001	2002	2003
ACTIF			
Immobilisations incorporelles	12,9	15,6	23,5
Immobilisations corporelles	—	—	—
Domaine concédé	14 954,2	15 612,5	16 284,0
Amortissements	(3 755,7)	(4 109,7)	(4 513,8)
Immobilisations financières	13,5	14,6	16,0
Total actif immobilisé	11 224,9	11 533,0	11 809,7
Total actif circulant	489,7	1 582,6	921,2
TOTAL DE L'ACTIF	11 714,6	13 115,6	12 730,9
PASSIF			
Capitaux propres (part du Groupe)	1 887,7	3 011,8	3 229,9
Autres fonds propres	104,7	106,2	107,0
Provisions pour risques et charges	52,5	63,6	60,7
Emprunts et dettes financières	8 508,9	8 980,2	8 487,7
Fournisseurs et comptes rattachés	39,2	54,4	49,9
Autres dettes et comptes de régularisation	1 121,6	899,4	795,8
Total dettes	9 669,7	9 934,0	9 333,3
TOTAL DU PASSIF	11 714,6	13 115,6	12 730,9

I.3 Flux de trésorerie consolidés résumés

(en millions d'euros)	Au 31 décembre		
	2001	2002	2003
Flux nets de trésorerie générés par l'activité avant impôt consécutif à la réforme	559,9	739,1	894,4
Flux nets de trésorerie générés par l'activité avant impôt consécutif à la réforme	188,9	553,6	709,0
Flux nets de trésorerie liés aux opérations d'investissement	(946,2)	(778,7)	(722,7)
Flux nets de trésorerie liés aux opérations de financement	520,4	1 310,5	606,9
Variations de trésorerie	(236,9)	1 085,4	620,6

2. Précisions concernant certaines spécificités comptables et fiscales

2.1 Amortissements de caducité

Les constructions en service et les immobilisations d'exploitation font l'objet d'un amortissement de caducité qui a pour

objet de ramener la valeur nette comptable des biens de retour (voir partie « ASF, une entreprise responsable / Assiette des concessions » p. 37) à une valeur nulle au terme de la concession afin de prendre en compte leur retour gratuit à l'autorité concédante en fin de concession. Pour les constructions en service, l'amortissement de caducité est appliqué sur le coût de revient des actifs immobilisés du domaine concédé mis en service et figurant dans le bilan au 31 décembre de l'année, déduction faite le cas échéant des subventions d'équipement





reçues et des apports gratuits du concédant. La dotation aux amortissements est calculée selon le mode linéaire sur la durée comprise entre le premier jour du mois de la mise en service et la date de fin de la concession. Pour les immobilisations d'exploitation, la dotation est calculée sur la valeur d'acquisition des biens déduction faite des amortissements de caducité antérieurs et des amortissements économiques. Les dotations aux amortissements de caducité sont comptabilisées en charges d'exploitation et les amortissements de caducité sont inscrits en déduction des actifs immobilisés du domaine concédé.

En 2002, les modalités de calcul de la dotation aux amortissements de caducité ont été légèrement modifiées (application de la règle du prorata temporis l'année de mise en service des constructions, et prise en compte des amortissements économiques pour le calcul de la dotation aux amortissements de caducité des immobilisations d'exploitation). L'application à l'exercice 2001 des mêmes méthodes que celles retenues pour l'exercice 2002 aurait entraîné une diminution de la dotation de caducité de 38 millions d'euros sur un total de dotation de 334,8 millions d'euros en 2001.

2.2 Intérêts intercalaires

Les intérêts intercalaires sont les intérêts capitalisés durant la période de construction de sections non encore mises en service ; déduits des charges financières, ils sont incorporés au coût de construction et immobilisés à ce titre à l'actif du bilan.

2.3 Taxe d'aménagement du territoire

La taxe d'aménagement du territoire est calculée en fonction du nombre de kilomètres payants parcourus sur l'ensemble du réseau au cours de l'année. Elle est versée mensuellement et fait l'objet d'une régularisation en fin d'année. La taxe d'aménagement du territoire applicable en 2003 est de 6,86 euros pour 1 000 kilomètres parcourus. Elle est comptabilisée en impôts et taxes.

2.4 Redevance pour occupation du domaine public

La redevance pour occupation du domaine public est calculée en fonction du chiffre d'affaires du concessionnaire et du nombre de kilomètres de voies concédées. Elle est payée en juillet de l'année pour la période du 1^{er} juillet au 30 juin de l'année suivante. Elle est comptabilisée en charges, achats et charges externes.

3. Commentaires sur les résultats des exercices 2001, 2002 et 2003

3.1 Comparaison des exercices clos les 31 décembre 2003, 31 décembre 2002 et 31 décembre 2001

3.1.1 Chiffre d'affaires

Cf. « Rapport de gestion » paragraphe 3.4 p. 90

Evolution et composition du chiffre d'affaires
 du Groupe ASF entre les exercices clos
 les 31 décembre 2003, 2002 et 2001 :

	Exercice clos le 31 décembre		Variation 2002/2001 (en %)	Exercice clos le 31 décembre		Variation 2003/2002 (en %)
	2001 (en millions d'euros)	2002		2003 (en millions d'euros)	2003	
Péages	1 883,0	2 053,4	9,0	2 189,9	6,6	
Revenus des activités annexes	46,8	50,8	8,5	48,8	(3,9)	
Dont redevances des installations commerciales	25,3	30,2	19,4	32,8	8,6	
Dont fibres optiques et télécommunications	21,5	20,6	(4,2)	16,0	(22,3)	
Chiffre d'affaires	1 929,8	2 104,2	9,1	2 238,7	6,4	

3.1.2 Résultat d'exploitation

Le résultat brut d'exploitation passe
 de 1 310,4 millions d'euros en 2002
 à 1 417,5 millions d'euros en 2003, soit
 une progression de 8,2 %. Cette hausse
 résulte des effets conjugués de la croissance
 du chiffre d'affaires et de l'évolution
 modérée des charges d'exploitation.

Commentaires sur le résultat d'exploitation :
 Cf. « Rapport de gestion » paragraphe 3.5
 p. 90.

3.1.3 Ventilation des charges d'exploitation du Groupe ASF

	Exercice clos le 31 décembre				Variation 2002/2001 (en %)	Exercice clos le 31 décembre		Variation 2003/2002 (en %)
	2001		2002			2003		
	(en M€)	(en % du CA)	(en M€)	(en % du CA)	(en %)	(en M€)	(en % du CA)	(en %)
Achats et charges externes	(262,1)	13,6	(262,1)	12,4	0,0	(262,2)	11,7	0,0
Charges de personnel	(289,3)	15,0	(295,4)	14,0	2,1	(312,9)	14,0	5,9
Autres charges nettes d'exploitation	26,3	1,4	29,9	1,4	13,7	31,7	1,4	6,0
Impôts et taxes	(253,9)	13,2	(266,2)	12,6	4,8	(277,7)	12,4	4,3
Charges d'exploitation	(779,0)	40,4	(793,8)	37,7	1,9	(821,2)	36,7	3,5
EBE (1)	1 150,8	—	1 310,4	—	13,9	1 417,5	—	8,2
Dotation aux amortissements et aux provisions	(397,2)	20,6	(422,0)	20,0	6,2	(444,3)	19,8	5,3
Total charges d'exploitation	(1 176,2)	60,9	(1 215,8)	57,8	3,4	(1 265,5)	56,5	4,1
Résultat d'exploitation	753,6	—	888,4	—	17,9	973,2	—	9,5

(1) EBE = chiffre d'affaires - (achats + charges externes + impôts et taxes + charges de personnel (y compris engagements sociaux, intéressement et participation) + autres charges nettes).



Achats et charges externes
Cf. « Rapport de gestion » paragraphe 3.5
p. 90.

Charges de personnel
Cf. « Rapport de gestion » paragraphe 3.5
p. 90.

Autres charges nettes d'exploitation
Cf. « Rapport de gestion » paragraphe 3.5
p. 90.

Impôts et taxes
Cf. « Rapport de gestion » paragraphe 3.5
p. 90.

**Dotations aux amortissements et
aux provisions**
Cf. « Rapport de gestion » paragraphe 3.5
p. 90.

Résultat financier
Cf. « Rapport de gestion » paragraphe 3.6
p. 92.

Résultat exceptionnel
Cf. « Rapport de gestion » paragraphe 3.8
p. 92.

Impôts sur les sociétés
Cf. « Rapport de gestion » paragraphe 3.10
p. 92.

Résultat net
Cf. « Rapport de gestion » paragraphe 3.9
p. 92.

4. Liquidité et ressources en capital

4.1 Trésorerie

(en millions d'euros)	Exercice clos le 31 décembre		
	2001	2002	2003
Marge brute d'autofinancement avant impôt consécutif à la réforme	563,1	744,7	800,8
Marge brute d'autofinancement après impôt consécutif à la réforme	563,1	744,7	800,8
Variation du besoin en fonds de roulement lié à l'activité	(3,2)	(5,5)	93,6
Variation du besoin en fonds de roulement lié à l'impôt consécutif à la réforme	(371,0)	(185,5)	(185,5)
Flux nets de trésorerie générés par l'activité	188,9	553,6	709,0
Flux nets de trésorerie liés aux opérations d'investissement	(946,2)	(778,7)	(722,7)
Flux nets de trésorerie liés aux opérations de financement	520,4	1.310,5	(606,9)
Variations de trésorerie	(236,9)	1.085,4	(620,6)

Cf. « Rapport de gestion » paragraphe 3.3
p. 90.

Cf. Comptes Consolidés note 4.22
« Emprunts et dettes financières » p. 159.

4.2 Financement

Au 31 décembre 2003, l'endettement du Groupe ASF s'élevait à 8 487,7 millions d'euros contre 8 980,2 millions d'euros au 31 décembre 2002.

Cet endettement correspond pour la quasi-totalité à des emprunts souscrits auprès de la Caisse Nationale des Autoroutes (« CNA »).

Le Groupe ASF s'est également financé entre 1985 et 1996 par le biais d'avances reçues des collectivités territoriales. Au 31 décembre 2003, le montant total du principal restant dû au titre des ces avances s'élevait à 55,6 millions d'euros. Les échéances de remboursement de ces avances se situent entre 2003 et 2010.



Comptes consolidés et annexes

Comptes de résultat consolidés

(en millions d'euros)	Note	2003	2002	2001
Chiffres d'affaires	4.1	2 238,7	2 104,2	1 929,8
Charges d'exploitation		(1 265,5)	(1 215,8)	(1 176,2)
Achats et charges externes	4.2	(262,2)	(262,1)	(262,1)
Charges de personnel	4.3	(312,9)	(295,4)	(289,3)
Autres charges nettes d'exploitation	4.4	31,7	29,9	26,3
Impôts et taxes	4.5	(277,7)	(266,2)	(253,9)
Dotations aux amortissements et provisions	4.6	(444,3)	(422,0)	(397,2)
Résultat d'exploitation		973,2	888,4	753,6
Charges et produits financiers	4.7	(469,9)	(474,8)	(421,0)
Résultat courant		503,3	413,6	332,6
Charges et produits exceptionnels	4.8	(1,0)	(4,0)	(21,4)
Impôts sur les résultats	4.9	(177,2)	(142,2)	(92,8)
Résultat net de l'ensemble consolidé		325,1	267,4	218,4
Intérêts minoritaires		(0,8)	(1,8)	0,0
Résultat net (part du groupe)		324,4	265,6	218,4
Résultat par action		1,404	1,213	1,126
Nombre moyen d'actions	*	230 978 001	218 935 784	193 897 080
Résultat dilué par action		1,404	1,213	1,126
Nombre moyen d'actions diluées		230 978 001	218 935 784	193 897 080

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

Comptes de bilans consolidés

(en millions d'euros)	Note	2003	2002	2001
Actif				
Immobilisations incorporelles	4.11	23,5	15,6	12,9
Immobilisations corporelles				
- Domaines concédés	4.12	16 284,0	15 612,5	14 954,2
- Amortissements	4.12	(4 513,8)	(4 109,7)	(3 755,7)
Immobilisations financières	4.13	16,0	14,6	13,5
Total actif immobilisé		11 809,7	11 533,0	11 224,9
Stocks et en-cours	4.14	13,1	12,3	12,7
Clients et comptes rattachés	4.15	117,9	102,5	93,3
Autres créances et comptes de régularisation	4.16	160,9	218,2	223,5
Valeurs mobilières de placements et disponibilité	4.17	629,3	1 249,7	160,2
Total actif circulant		921,2	1 582,6	489,7
TOTAL DE L'ACTIF		12 730,9	13 115,6	11 714,6
Passif				
Capital		29,3	29,3	24,6
Primes et réserves consolidées		2 876,2	2 716,8	1 644,7
Résultat		324,4	265,6	218,4
Capitaux propres (part du Groupe)	4.18	3 229,9	3 011,8	1 887,7
Intérêts minoritaires	4.19	2,3	1,5	0,0
Autres fonds propres	4.20	104,7	104,7	104,7
Provisions pour risques et charges	4.21	60,7	63,6	52,5
Emprunts et dettes financières	4.22	8 487,7	8 980,2	8 508,9
Fournisseurs et comptes rattachés	4.23	49,9	54,4	39,2
Autres dettes et comptes de régularisation	4.24	795,8	899,4	1 121,6
Total dettes		9 333,3	9 934,0	9 669,7
TOTAL DU PASSIF		12 730,9	13 115,6	11 714,6



Tableaux des flux de trésorerie consolidés

(en millions d'euros)	Note	2003	2002	2001
Résultat net des sociétés intégrées		325,1	267,4	218,4
Elimination des charges et produits sans incidence sur la trésorerie ou non liés à l'activité				
Amortissements et provisions		444,3	422,0	397,2
Variation des impôts différés		16,4	41,6	(34,1)
Plus-value de cession, nette d'impôts		(0,0)	0,2	1,8
Autres	5.4	15,1	13,4	(20,2)
Marge brute d'autofinancement avant impôt société consécutif à la réforme		800,9	744,7	563,1
Marge brute d'autofinancement		800,9	744,7	563,1
Variation du besoin en fonds de roulement lié à l'activité				
Créances et stocks		24,4	(14,8)	(23,1)
Dettes d'exploitation et diverses		76,8	25,3	(35,8)
Autres		(7,5)	(16,0)	55,7
Variation du besoin en fonds de roulement lié à l'activité		93,6	(5,5)	(3,2)
Variation du besoin en fonds de roulement lié à l'impôt société consécutif à la réforme	5.2	(185,5)	(185,5)	(371,0)
Flux net de trésorerie généré par l'activité		709,0	533,6	188,9
Acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles	4.11/4.12	(725,1)	(729,1)	(1 131,6)
Cession d'immobilisations corporelles et incorporelles		1,2	5,8	1,0
Acquisition de titres		-	-	-
Cession de titres		-	-	-
Variation nette des autres immobilisations financières	4.13	8,1	(1,3)	(1,2)
Variation du besoin en fonds de roulement sur opérations d'investissements		(6,9)	(54,2)	185,6
Flux net de trésorerie liés aux opérations d'investissements		(722,7)	(778,7)	(946,2)
Dividendes versés aux actionnaires de la société mère		(106,2)	-	(110,4)
Dividendes versés aux minoritaires des sociétés intégrées		-	-	-
Augmentations de capital en numéraire	*	-	858,1	-
Subventions d'investissement reçues		1,3	4,0	6,6
Emission d'emprunts	4.22	-	832,0	1 196,8
Remboursement d'emprunts	4.22	(484,7)	(370,1)	(559,0)
Autres variations		(17,2)	(13,5)	(13,6)
Flux net de trésorerie liés aux opérations de financement		(606,9)	1 310,5	520,4
Incidences des variations de cours des devises				
Variation de trésorerie		(620,6)	1 085,4	(236,9)
Trésorerie d'ouverture	4.17	1 245,6	160,2	397,1
Trésorerie de clôture (hors instruments financiers)	4.17	625,0	1 245,6	160,2

* 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 (millions d'euros)	Réserves consolidées (millions d'euros)	Capitaux propres (a) (millions d'euros)	Intérêts minoritaires réserves (millions d'euros)	Intérêts minoritaires résultat (millions d'euros)	Total Capitaux propres (millions d'euros)
Au 1^{er} janvier 2001	1 615 809	24,6	0,1	1 755,0	1 779,7	0,0	0,0	1 779,7
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
Au 31 décembre 2001	1 615 809	24,6	0,1	1 863,0	1 887,7	0,0	0,0	1 887,7
Impact de la division par 120 du nominal	192 281 271							
Augmentation du 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
Au 31 décembre 2002	230 978 001	29,3	853,5	1 863,3	3 011,7	(0,3)	1,8	3 013,2
Distribution de dividendes				(106,1)	(106,1)			(106,1)
Part des minoritaires					0,0	1,8	(1,8)	0,0
Résultat de 2003					324,4		0,8	325,1
Au 31 décembre 2003	230 978 001	29,3	883,5	1 757,1	3 229,9	1,5	0,8	3 232,2

^(a) Les intérêts monétaires 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.





I. Présentation du Groupe et faits marquants

La Société ASF et sa filiale ESCOTA sont titulaires chacune d'un contrat de concession autoroutière dont le terme a été fixé au 31 décembre 2032 pour ASF et au 31 décembre 2026 pour ESCOTA par l'ordonnance du 28 mars 2001 ; ASF est également titulaire de la concession du « Tunnel du Puymorens » dont le terme est fixé au 31 décembre 2037.

- ◆ s'agissant des dépenses de renouvellement (dites de « première catégorie »), le Groupe ASF a décidé de différer à 2005 la méthode de comptabilisation des actifs par composants. Ces dépenses continuent donc d'être enregistrées en charges au fur et à mesure de leur engagement ;
- ◆ sur la base des analyses effectuées à ce jour et compte tenu de leurs caractéristiques, les autres dépenses relèvent de l'entretien courant du réseau, et non pas des dépenses dites de la « seconde catégorie ». En conséquence, aucune provision n'a été constituée et ces dépenses sont enregistrées en charge de l'exercice au fur et à mesure de leur engagement.

2. Principes comptables

Les comptes consolidés du Groupe sont établis conformément aux règles de la consolidation instaurées par le règlement CRC 99-02 du Comité de la Réglementation Comptable. Aucun changement de méthode comptable n'est intervenu au cours de l'exercice.

Le traitement comptable des dépenses d'entretien des infrastructures dites « de grosses réparations » est conforme aux dispositions prévues par les règlements du CRC n°2002-10 et 2003-07 :

Passage aux normes IFRS

Un premier diagnostic de la problématique des normes IFRS pour le secteur autoroutier a été établi, pour l'ensemble des SCA par un cabinet extérieur. Le rapport, sans être exhaustif, a permis d'identifier les points les plus significatifs de la conversion. À la lumière de cette première analyse, le Groupe ASF a cerné les principaux enjeux de ce projet majeur et, début 2004, a constitué un groupe de projet en charge de la maîtrise d'ouvrage du passage aux normes IFRS. Ce groupe de projet travaille en transversal avec l'ensemble des SCA françaises et inventorie en regard de chacune des normes IAS de façon précise les différents impacts et difficultés de mise en œuvre de

sorte à se structurer ensuite en ateliers et à mobiliser les ressources internes et externes nécessaires pour mener à bien le projet. Les principaux thèmes identifiés résident dans les spécificités des sociétés concessionnaires d'ouvrages autoroutiers car les normes, à ce stade, ne prévoient pas d'adaptation, laissant ainsi une marge importante d'incertitude quant à leur interprétation ; c'est le cas, par exemple, du traitement du contrat de concession.

2.1 Immobilisations incorporelles

Les immobilisations incorporelles comprennent essentiellement des logiciels amortissables sur une durée de 3 à 5 ans.

2.2 Immobilisations corporelles

Les immobilisations et les amortissements pour dépréciation

Les immobilisations peuvent être classées en deux catégories selon qu'elles font ou non l'objet d'amortissement pour dépréciation :

- ◆ les immobilisations de constructions correspondent aux investissements nécessaires à la conception et à la construction des autoroutes ainsi qu'aux travaux complémentaires relatifs aux améliorations ultérieures.

Elles comprennent les terrains, les études, les travaux, et sont inscrites au bilan à leur coût de revient historique incluant les intérêts intercalaires et certaines charges indirectes affectées. Sont également incluses les dépenses engagées lors de la construction au titre du 1 % paysage précédemment comptabilisées en charges.

Les immobilisations de construction démolies pour être reconstruites sont sorties de l'actif par reconstitution de leur valeur d'origine à partir du coût de renouvellement actualisé sur la base de

l'indice des prix à la construction. Il est enregistré un amortissement complémentaire visant à ramener à une valeur nulle à la date de démolition la valeur nette comptable de l'ouvrage détruit.

Seules les immobilisations acquises depuis le 12 septembre 2000 ou en cours à cette date sont inscrites au bilan hors taxes ; les immobilisations acquises antérieurement sont inscrites au bilan taxes comprises du fait du régime de TVA antérieurement applicable.

Ces immobilisations dont la durée de vie excède la durée de la concession ne font pas l'objet d'amortissement pour dépréciation.

Les dépenses engagées pour leur maintien en bon état de fonctionnement, dépenses d'entretien courant, sont comptabilisées directement en charges d'exploitation au fur et à mesure de leur engagement ;

- ◆ les immobilisations d'exploitation qui ont une durée de vie inférieure à celle de la concession. Il s'agit principalement des matériels de péage, de signalisation, de télétransmission, de vidéo surveillance... ainsi que les matériels informatiques, de transport et les matériels et outillages. Elles sont enregistrées à leur coût d'acquisition et font l'objet d'un amortissement pour dépréciation calculé pour la majorité des biens selon le mode linéaire sur la durée de vie économique, estimée entre 3 et 10 ans. Elles font, en sus de l'amortissement de dépréciation, l'objet d'un amortissement pour caducité.

Les immobilisations du domaine concédé et les amortissements de caducité

La concession s'étend à tous les terrains, ouvrages et installations nécessaires à la construction, à l'entretien et à l'exploitation de chaque autoroute et de ses installations





accessoires, y compris les raccordements aux voiries existantes, les dépendances et installations annexes directement nécessaires au service des usagers ou réalisées en vue d'améliorer l'exploitation.

Les biens meubles ou immeubles mis à disposition par l'État, acquis ou réalisés par le concessionnaire se composent de biens de retour, de biens de reprise et de biens propres :

- ◆ les biens de retour se composent des terrains, bâtiments, ouvrages, installations et objets mobiliers nécessaires à l'exploitation de la concession.

Ces biens appartiennent à l'autorité concédante dès leur achèvement, acquisition ou mise à disposition. En fin de concession, ces biens reviennent obligatoirement et du seul fait de l'expiration de la concession à l'autorité concédante. Ce retour est gratuit ;

- ◆ les biens de reprise se composent des biens autres que les biens de retour qui peuvent éventuellement être repris moyennant indemnisation par l'autorité concédante en fin de concession si celle-ci considère qu'ils peuvent être utiles à l'exploitation de la concession ;
- ◆ les biens propres se composent des biens qui ne sont ni des biens de retour ni des biens de reprise.

Par convention entre l'État et ASF, il a été convenu qu'il serait établi avant le 31 décembre 2004 contradictoirement entre l'autorité concédante et la société une nomenclature permettant de classer par grandes rubriques l'ensemble des biens de la concession selon les trois catégories visées ci-dessus.

D'ici cette date, l'ensemble des biens a été classé dans la catégorie des biens de retour. En conséquence, les constructions en service

et les immobilisations d'exploitation font l'objet d'un amortissement dit de caducité. Les amortissements de caducité ont pour objet de ramener la valeur nette comptable des biens de retour à une valeur nulle à l'expiration de la concession. Ils sont classés en charges d'exploitation. Par dérogation à l'avis du CNC relatif au plan comptable des sociétés d'autoroutes du 11 octobre 1988, et dans un souci de meilleure compréhension par la communauté financière, ces amortissements de caducité sont présentés avec les amortissements et provisions pour dépréciation, en déduction des actifs immobilisés, depuis l'exercice 2001.

La dotation aux amortissements de caducité est calculée selon le mode linéaire, sur le coût des actifs immobilisés déduction faite, le cas échéant, des subventions d'équipement reçues. Sur ces bases, à partir de 2002, la dotation est calculée sur la durée comprise entre le premier jour du mois de mise en service et la date de la fin de la concession, alors que jusqu'en 2001, le point de départ de l'amortissement de caducité était le 1^{er} janvier de l'année de mise en service.

En outre, à partir de 2002, pour chaque immobilisation d'exploitation renouvelable, la dotation de l'amortissement de caducité est calculée sur la base nette comptable, soit le coût d'acquisition du bien déduction faite du cumul de l'amortissement de caducité et du cumul de l'amortissement pour dépréciation. Jusqu'en 2001, la dotation de l'amortissement de caducité était calculée sur le coût d'acquisition du bien, net du cumul du seul amortissement de caducité.

D'une part, compte tenu de la présentation adoptée, le maintien du mode de calcul antérieur aurait abouti à ce que le cumul des amortissements excède rapidement la valeur brute des immobilisations d'exploitation renouvelables. D'autre part, les modalités antérieures conduisaient à constater une chronique de charge totale d'amortissement (i.e. dépréciation et

caducité) particulièrement déséquilibrée sur la durée de la concession, la charge affectant le résultat étant mécaniquement moindre après le dernier renouvellement du bien.

2.3 Subventions d'investissement

Les subventions d'investissement, reçues pour assurer le financement d'immobilisations de construction, sont inscrites en déduction des actifs concernés.

2.4 Immobilisations financières

Les titres de participation des filiales non consolidées sont inscrits au bilan à leur coût historique. Une provision est constituée si la valeur d'inventaire, déterminée principalement sur la base de la situation nette comptable, est inférieure au prix de revient.

2.5 Stocks

Les stocks sont valorisés selon la méthode du coût moyen pondéré. Ils font l'objet d'une provision pour dépréciation lorsque leur valeur d'inventaire est inférieure au prix de revient.

2.6 Créances

Les créances sont valorisées à leur valeur nominale. Celles qui présentent des incertitudes de recouvrement font l'objet d'une dépréciation par voie de provision.

2.7 Valeurs mobilières de placement et instruments de trésorerie

Les valeurs mobilières de placement figurent au bilan pour leur valeur d'acquisition ou leur valeur liquidative si cette dernière est inférieure. Les plus-value latentes ne sont pas comptabilisées.

La Société ASF a procédé à plusieurs opérations sur instruments financiers à terme comme indiqué dans les notes 4.22 et 4.25.

2.8 Emission d'emprunts

Les primes d'émission ou de remboursement d'emprunts et les frais d'émission engagés depuis 1995 sont inscrits à l'actif en charges à répartir et sont amortis linéairement sur la durée des emprunts concernés.

En cas d'émission d'emprunt à un prix supérieur au prix de remboursement, l'écart est enregistré en « produit constaté d'avance » et étalé sur la durée de l'emprunt.

La méthode ainsi suivie aboutit à un résultat proche de l'amortissement des primes en fonction des intérêts courus dans la mesure où les emprunts sont remboursés in fine.

2.9 Conversion des créances et dettes en monnaies étrangères

Les créances et dettes en monnaies étrangères sont converties sur la base des cours de change à la clôture. Les écarts de change résultant de cette réévaluation sont enregistrés au compte de résultat.

2.10 Intérêts minoritaires

Les capitaux propres et les résultats de l'ensemble consolidé sont répartis au prorata des pourcentages de détention minoritaires et majoritaires dans la mesure où la part revenant aux intérêts minoritaires dans les pertes d'une entreprise consolidée n'est pas supérieure à leur part dans les capitaux propres.

Dans le cas contraire, l'excédent ainsi que les pertes ultérieures sont déduits des capitaux propres part du Groupe sauf si les associés minoritaires ont une obligation de combler ces pertes.



2.11 Autres fonds propres

Certains apports en nature du concédant ont été inscrits à l'actif en « Immobilisations corporelles » et au passif en « Autres fonds propres » pour la valeur desdits apports au jour du transfert. Ces apports seront restitués au concédant avec les biens de retour à l'issue de la concession.

2.12 Engagements de retraite et autres avantages assimilés

Ces engagements comprennent les indemnités de fin de carrière, les régimes de retraite complémentaire, la participation à la couverture des frais de santé du personnel retraité, les médailles du travail.

La totalité des engagements du Groupe à l'égard du personnel en activité et du personnel retraité, déduction faite des sommes versées aux compagnies d'assurance pour en assurer la couverture, est provisionnée au bilan ou présentée en hors bilan.

La méthode actuarielle retenue pour l'évaluation est la méthode rétrospective avec salaires de fin de carrière.

Les engagements au titre des indemnités de fin de carrière et de la participation à la couverture des frais de santé du personnel retraité ont été réestimés en prenant en compte les modalités de la loi n° 2003-775 du 21 août 2003 portant réforme des retraites. Ainsi, l'allongement de la durée de cotisation pour obtenir une retraite à taux plein a pour conséquence principale un recul de l'âge de départ volontaire à la retraite et a donc entraîné la baisse du montant des engagements relatifs aux indemnités de fin de carrière. En effet, le montant des engagements de fin de carrière se trouvait déjà plafonné avant l'application de la nouvelle loi au maximum de la convention collective en raison d'un très faible turn-over. L'intégralité de l'impact de la nouvelle loi a

été comptabilisée en compte de résultat sur l'exercice 2003.

Les engagements au titre de la participation à la couverture des frais de santé du personnel retraité ont fait l'objet d'un changement d'estimation d'hypothèses actuarielles pour prendre en compte l'évolution prévisible des frais de santé qui ne cessent de croître. L'augmentation initialement estimée à + 2,5 % a été revue à la hausse à + 4,5 %. Conformément aux possibilités offertes par la Recommandation du CNC n° 03-R-01 paragraphe 6261-62, le Groupe ASF a décidé d'appliquer l'étalement de la totalité de l'impact des écarts actuariels de ce changement d'estimation, sur la durée d'activité moyenne résiduelle prévisionnelle (cf. point 4.21). L'étalement fait l'objet d'une information au titre des engagements (cf. 4.25).

2.13 Entretien des infrastructures

L'essentiel des dépenses d'entretien des infrastructures est constitué par les travaux de réfection des chaussées. Les autres dépenses d'entretien correspondent à des travaux de réfection portant sur les ouvrages d'art, des talus, des glissières de sécurité, de la signalisation, etc., qui sont assimilables à des dépenses courantes et sont comptabilisées en charge de d'entretien.

Les charges d'entretien des infrastructures sont enregistrées au compte de résultat au fur et à mesure de leur engagement, tandis que les dépenses qui ont pour objet de modifier les installations ou de prolonger leur durée de vie sont immobilisées.

2.14 Avances indexées des collectivités territoriales

Les avances indexées sont ajustées chaque année de l'incidence de l'indexation. Celle-ci est enregistrée directement en résultat financier.

2.15 Impôts différés

Les impôts différés actifs et passifs sont comptabilisés selon la méthode du report variable et enregistrent au taux en vigueur les effets d'impôts calculés d'une part, sur les décalages temporaires entre les résultats comptables et fiscaux et d'autre part, sur ceux générés par les retraitements de consolidation.

Le principe général du Groupe est de ne retenir les impôts différés actifs qu'en fonction de leur probabilité d'imputation sur les bénéfices fiscaux futurs.

Les actifs et passifs d'impôts différés, quelle que soit leur échéance, sont compensés lorsqu'ils concernent les entités du groupe d'intégration fiscale et se rapportent à des opérations intervenues depuis la création de ce groupe.

Les impôts différés du Groupe ASF ne font pas l'objet d'une actualisation, celle-ci n'étant pas susceptible d'avoir un effet significatif.

2.16 Exposition au risque de change et couverture des risques

Si l'on excepte l'avance faite pour les opérations en Jamaïque, le Groupe ASF opère exclusivement dans les pays de la zone euro et principalement en France. Il ne supporte donc pas de risque de change sur les transactions qu'il effectue.

Le financement externe du Groupe ASF est libellé exclusivement en euros comme indiqué dans la note 4.22. Le Groupe ne supporte donc pas de risque de change à l'égard de ces dettes.

2.17 Résultat courant

Le résultat courant prend en compte le résultat de l'activité des entreprises ainsi que

les charges relatives à l'intéressement et à la participation des salariés, et le coût de financement de leurs activités.

Il ne prend pas en compte les éléments à caractère non récurrent ou non directement rattachés à l'exploitation.

2.18 Information sectorielle

La quasi totalité des activités du Groupe ASF concerne l'exploitation d'un réseau français de concession d'autoroutes. Il n'existe pas de secteur distinct nécessitant de donner une information sectorielle.

2.19 Unité de compte

Les tableaux ci-après sont présentés en millions d'euros sauf exceptions signalées.

3. Méthodes et périmètre de consolidation

Le Groupe ASF comprend la société mère ASF (Autoroutes du Sud de la France) dont le siège social est situé au 100, avenue de Suffren à Paris 75725 - RCS 572 139 996 - et sa filiale ESCOTA (Société des Autoroutes Estérel, Côte d'Azur, Provence, Alpes) dont le siège social est situé au 41 bis, avenue Bosquet à Paris 75343 - RCS 562 041 525 - détenue à 98,97 % et consolidée par intégration globale.

Ces deux sociétés arrêtent leur exercice social au 31 décembre.

Les autres filiales et participations dont l'importance n'est pas significative n'ont pas



été intégrées dans le périmètre de consolidation. L'appréciation du caractère non significatif est basée sur le dépassement d'au moins deux des trois seuils suivants :

- ◆ chiffre d'affaires : 10 millions d'euros ;
- ◆ résultat net (en valeur absolue) : 2 millions d'euros ;
- ◆ capitaux propres (en valeur absolue) : 10 millions d'euros.

4. Explications des postes du compte de résultat et du bilan et de leurs variations

4.1 Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires se répartit de la manière suivante :

Chiffre d'affaires (en millions d'euros)	2003	2002	2001
Péages	2 189,9	2 053,4	1 883,0
Revenus des activités annexes	48,8	50,8	46,8
Chiffre d'affaires	2 238,7	2 104,2	1 929,8

Péages

Les exercices 2001, 2002 et 2003 sont comparables.

Les tableaux ci-dessous expliquent l'évolution du chiffre d'affaires péages entre 2001, 2002 et 2003.

Evolution du chiffre d'affaires péages 2002 / 2001	+ 9,1 %
Croissance du trafic à réseau stable	+ 4,7 %
Effet de l'évolution du réseau	+ 1,7 %
Impact de l'évolution des tarifs	+ 2,7 %
Evolution du chiffre d'affaires péages 2003 / 2002	+ 6,6 %
Croissance du trafic à réseau stable	+ 2,8 %
Effet de l'évolution du réseau	+ 0,7 %
Impact de l'évolution des tarifs	+ 3,1 %

Revenus des activités annexes

Revenus des activités annexes (en millions d'euros)	2003	2002	2001
Redevances des installations commerciales	32,8	30,2	25,3
Redevances de fibres optiques et de télécommunications	16,0	20,6	21,5
Revenus des activités annexes	48,8	50,8	46,8

Le chiffre d'affaires des activités annexes recouvre les redevances reçues des tiers exploitant les installations commerciales situées sur les aires de service ainsi que celles reçues pour la mise à disposition des réseaux de fibres optiques ou des installations de télécommunications.

4.2 Achats et charges externes

Les achats et charges externes se décomposent comme suit :

Achats et charges externes (en millions d'euros)	2003	2002	2001
Energie, fournitures et pièces détachées	38,3	32,6	33,7
Entretien des infrastructures	67,9	76,9	81,2
Autres entretiens	29,7	29,1	28,4
Redevance domaniale	53,1	50,7	48,8
Autres charges externes	73,2	72,9	70,0
Achats et charges externes	262,2	262,1	262,1

La redevance domaniale instituée par le décret n° 97-606 du 31 mai 1997 est due par les sociétés concessionnaires d'autoroute pour l'occupation du domaine public.

Le plan de dépenses d'entretien des infrastructures des années 2003 à 2006 a été revu sur la base d'une optimisation des interventions de maintenance tout en

conservant un niveau de service garantissant la sécurité des clients et la conservation du patrimoine.

Les dépenses d'entretien des infrastructures se ventilent de la façon suivante :

Entretien des infrastructures (en millions d'euros)	2003	2002	2001
Entretien des infrastructures : chaussées	33,0	43,9	35,3
Entretien des infrastructures : ouvrages d'art	11,1	9,6	17,5
Entretien des infrastructures : autres *	23,9	23,4	28,4
Entretien des infrastructures	67,9	76,9	81,2

* Autres : entretien des talus, des glissières de sécurité, de la signalisation, etc.

Les dépenses d'entretien des chaussées constituent des dépenses de renouvellement (dites de « première catégorie ») qui feront l'objet à partir de 2005 d'une comptabilisation selon la méthode des actifs par composants. Les autres dépenses d'entretien constituent des dépenses d'entretien courant du réseau et sont donc comptabilisées en charge de l'exercice au fur et à mesure de leur engagement.

4.3 Charges de personnel

4.3.1 Analyse des charges

Les charges de personnel des sociétés du Groupe ASF se ventilent comme suit :

Charges de personnel (en millions d'euros)	2003	2002	2001
Salaires et traitements	197,8	192,1	178,4
Charges sociales et engagements sociaux différés	92,1	90,6	82,1
Intéressement et abondement plan d'épargne	8,5	7,1	8,6
Participation	14,5	5,6	20,2
Charges de personnel	312,9	295,4	289,3

Les sociétés du Groupe ASF sont de plein droit assujetties à la législation relative à la participation des salariés depuis l'exercice 2001. Un accord dérogatoire avait été conclu chez ASF qui s'appliquait aux exercices 2001 et 2002. Un nouvel accord dérogatoire Groupe a été conclu en 2003 qui s'applique aux exercices 2003 à 2005.

Par ailleurs, un nouvel accord Groupe relatif à l'intéressement a été conclu en 2003 qui s'applique aux exercices 2003 à 2005.

4.3.2 Effectifs moyens pondérés

Les informations détaillées ci-dessous concernent les effectifs moyens pondérés du Groupe. L'indicateur du suivi des effectifs utilisé correspond à un effectif salarié moyen pondéré équivalent temps plein sur une période donnée justifiant le coût de la masse salariale supportée par le Groupe.

	2003	2002	2001
Cadres	607	574	540
Agents de maîtrise	2 192	2 131	1 997
Employés	4 633	4 821	4 798
Total des effectifs	7 432	7 526	7 335

L'évolution des effectifs est analysée comme suit :

	2001 / 2002
Extension du réseau	+ 1,95 %
Croissance du trafic et amélioration du service	+ 0,65 %
Total	+ 2,60 %
	2003 / 2002
Extension du réseau	+ 0,27 %
Amélioration du service	+ 0,24 %
Gains de productivité	(1,76 %)
Total	(1,25 %)

4.4 Autres charges nettes d'exploitation

Ce poste présenté en déduction des charges d'exploitation comprend principalement des transferts de charges et des remboursements reçus dans le cadre de sinistres.



Autres charges nettes d'exploitation (en millions d'euros)	2003	2002	2001
Transferts de charges immobilisées	(0,1)	(10,1)	(11,2)
Production immobilisée	(21,8)	(7,4)	(2,4)
Remboursements de sinistres	(9,4)	(10,2)	(9,1)
Autres	(0,4)	(2,1)	(3,6)
Autres charges nettes d'exploitation	(31,7)	(29,9)	(26,3)

La production immobilisée se ventile comme suit :

Production immobilisée (en millions d'euros)	2003	2002	2001
PI incorporelle : logiciels ⁽¹⁾	(7,5)	(4,2)	(2,4)
PI corporelle : ICAS*	(4,2)	(3,2)	0,0
PI corporelle : construction**	(10,1)	0,0	0,0
Production immobilisée	(21,8)	(7,4)	(2,4)

⁽¹⁾ L'augmentation de la production immobilisée est partiellement due à la mise en service du nouveau progiciel de gestion des ressources humaines.

* ICAS : investissements complémentaires sur autoroutes en service.

** Au cours de l'année 2002, ces « productions d'immobilisations » étaient comptabilisées dans le poste « Transferts de charges immobilisées ».

4.5 Impôts et taxes

Impôts et taxes (en millions d'euros)	2003	2002	2001
Taxe d'aménagement du territoire	199,5	192,5	180,6
Taxes professionnelle et autres impôts locaux	71,2	67,3	68,6
Impôts-Taxes-Versements assimilés / rémunération	4,3	3,9	2,6
Autres impôts et taxes	2,7	2,5	2,1
Impôts et taxes	277,7	266,2	253,9

La taxe d'aménagement du territoire est de 6,86 euros par millier de kilomètres depuis le 1^{er} janvier 2000.

4.6 Dotations aux amortissements et aux provisions

Dotations aux amortissements et provisions (en millions d'euros)	2003	2002	2001
Amortissement pour dépréciation des immobilisations	70,2	68,5	60,5
Amortissement de caducité	372,4	352,3	334,8
Autres dotations nettes	1,6	1,2	1,9
Dotations aux amortissements et provisions	444,3	422,0	397,2

La dotation aux amortissements de caducité se ventile comme suit :

Amortissements de caducité (en millions d'euros)	2003	2002	2001
Caducité de construction	369,3	349,8	318,3
Caducité d'exploitation	3,1	2,5	16,5
Amortissements de caducité	372,4	352,3	334,8

Depuis 2002, pour chaque immobilisation d'exploitation renouvelable, la dotation de l'amortissement de caducité est calculée sur la base nette comptable, soit le coût d'acquisition du bien déduction faite du cumul de l'amortissement de caducité et du cumul de l'amortissement pour dépréciation. Jusqu'en 2001, la dotation de l'amortissement de caducité était calculée sur le coût d'acquisition du bien, net du cumul du seul amortissement de caducité.

4.7 Charges et produits financiers

Charges et produits financiers (en millions d'euros)	2003	2002	2001
Intérêts et indexations (520,9) des emprunts	(520,9)	(545,6)	(520,1)
Intérêts intercalaires immobilisés	24,4	35,9	77,8
Amortissement des primes d'émission et sur emprunts	(6,9)	(7,1)	(5,5)
Autres produits financiers	33,5	42,0	26,8
Charges et produits financiers	(469,9)	(474,8)	(421,0)

Les « intérêts et indexation des emprunts » incluent des produits et des charges financières provenant d'opérations sur instruments financiers à terme (cf. point 4.25 « Engagements hors bilan »).

Ces opérations ont généré un produit net de 3,8 millions d'euros au cours de l'année 2003. À noter que pour les deux opérations dont le taux variable est adossé à l'Euribor 12 mois postfixé trimestriellement, l'échéance à cheval entre 2003 et 2004 a été évaluée sur la base du taux futur de marché de l'Euribor 12 mois le 31/12/2003 pour la date correspondant à la prochaine échéance de chaque opération (soit 2,317 % pour l'une et 2,369 % pour l'autre).

De plus, les moins-values latentes sur les opérations considérées comme du trading ont fait l'objet d'une reprise de provisions à hauteur de 0,3 million d'euros au 31/12/2003. En revanche, les plus ou moins-values latentes sur les opérations de couverture n'ont pas été comptabilisées (13,5 millions d'euros, cf. point 4.25).

4.8 Charges et produits exceptionnels

Charges et produits exceptionnels (en millions d'euros)	2003	2002	2001
Plus-values et moins-values de cession d'immobilisation corporelles et financières	0,0	(0,3)	(1,9)
Frais engagés sur projets abandonnés	-	0,0	(13,4)
Autres charges et produits exceptionnels	(1,0)	(3,6)	(6,1)
Charges et produits exceptionnels	(1,0)	(4,0)	(21,4)

4.9 Impôts sur les sociétés

Impôts sur les sociétés	2003	2002	2001
Impôts courant	160,8	100,6	126,9
Impôts différés	16,4	41,6	(34,1)
Impôts sur les sociétés	177,2	142,2	92,8

Le rapprochement entre la charge d'impôt et le résultat avant impôt se présente comme suit :

Impôts sur les sociétés : charge réelle (en millions d'euros)	2003	2002	2001
Résultat net (part du Groupe)	324,4	265,6	218,4
Charge d'impôt	177,2	142,2	92,8
Intérêts minoritaires	0,8	1,8	-
Résultat avant impôt	502,3	409,6	311,2
Charges d'impôt théorique (35,42% / 35,42% / 36,43%)	177,9	145,1	113,4
<i>Éléments en rapprochement</i>			
Amortissements des écarts d'acquisition			-
Différences permanentes			0,3
Divers (a)	(0,7)	(2,9)	(20,9)
Charge nette d'impôt réelle	177,2	142,2	92,8

(a) En 2001, le Groupe a bénéficié d'une économie d'impôt sur les sociétés de 25,9 millions d'euros consécutive à une régularisation des amortissements réputés différés des exercices antérieurs.

La charge d'impôt liée aux éléments exceptionnels de l'exercice est de 0,4 million d'euros sur les 160,8 millions d'euros d'impôt courant.

Les principales sources d'impôts différés sont les suivantes:

Impôts sur les sociétés : Impôts différés Ventilation (en millions d'euros)	2003	2002	2001
Déduction des amortissements de caducité sur les charges transférées en immobilisations	69,1	59,9	51,2
Autres provisions	10,7	10,2	8,7
Amortissements réputés différés	-	12,9	41,3
Provisions pour retraites et assimilés	3,6	4,0	2,7
Participation aux résultats	5,1	1,9	7,2
Impôts différés actifs	88,5	88,8	111,1
Frais financiers et charges transférées en construction	327,3	313,8	297,2
Charges sur fonds de concession déduites fiscalement	2,4	0,5	1,3
Autres	4,6	3,9	0,3
Impôts différés passifs	334,3	318,2	298,8
Impôts différés nets	(245,8)	(229,4)	(187,7)



Les impôts différés sont présentés de la manière suivante dans les bilans au 31 décembre 2003, 2002 et 2001 :

Impôts sur les sociétés : impôts différés (en millions d'euros)	2003	2002	2001
Impôts différés actifs	0,0	12,9	41,3
Impôts différés passifs	(245,8)	(242,2)	(229,0)
Impôts différés nets	(245,8)	(229,4)	(187,7)

4.10 Écart d'acquisition

L'entrée d'ASF dans le capital d'ESCOTA à hauteur de 83,7 % au cours de l'année 1994 s'est effectuée sur la base des capitaux propres à cette date, ne générant aucun écart d'acquisition.

Les augmentations ultérieures du pourcentage d'intérêt d'ASF dans ESCOTA ont été réalisées sans générer d'écarts d'acquisition significatifs ; en conséquence, ces écarts ont été amortis l'année même de leur enregistrement. Ainsi, au cours de l'année 2000, les amortissements de l'exercice incluent une charge d'exploitation de 1,9 millions d'euros à ce titre.

Depuis la fin de l'exercice 2002, le pourcentage d'intérêts d'ASF dans le capital d'ESCOTA est de 98,97 %.

4.11 Immobilisations incorporelles

Les immobilisations incorporelles sont essentiellement constituées de logiciels amortis sur une période de 3 à 5 ans.

Immobilisations incorporelles (en millions d'euros)	2003	2002	2001
Immobilisations incorporelles	79,8	65,6	68,2
Amortissements immobilisations incorporelles	(56,3)	(50,0)	(55,3)
Immobilisations incorporelles	23,5	15,6	12,9

Les variations s'analysent de la manière suivante :

Immobilisations incorporelles (en millions d'euros)	2001	Acquisitions / Dotations	Cessions / Reprises	Mises en service / Virements de poste à poste	2002
Immobilisations incorporelles	68,2	8,4	12,1	1,1	65,6
Amortissements immobilisations incorporelles	(55,3)	(6,5)	(11,8)	0,0	(50,0)
Immobilisations incorporelles	12,9	1,9	0,3	1,1	15,6
Immobilisations incorporelles (en millions d'euros)	2002	Acquisitions / Dotations	Cessions / Reprises	Mises en service / Virements de poste à poste	2003
Immobilisations incorporelles	65,6	15,1	1,4	0,5	79,8
Amortissements immobilisations incorporelles	(50,0)	(7,7)	(1,4)	0,0	(56,3)
Immobilisations incorporelles	15,6	7,4	0,0	0,5	23,5

La diminution des immobilisations incorporelles brutes entre 2002 et 2001 provient essentiellement de la sortie de l'actif des frais d'études et des frais de recherche et de développement entièrement amortis.

4. 12 Immobilisations corporelles

Immobilisations du domaine concédé

Immobilisations corporelles Immobilisations du domaine concédé (en millions d'euros)	2003	2002	2001
Immobilisations de construction en service	14 778,9	13 952,8	12 958,7
Immobilisations de construction en cours	924,4	1 099,6	1 460,8
Immobilisations d'exploitation	764,2	731,5	647,5
Immobilisations d'exploitation en cours	27,0	37,9	47,7
Total immobilisations corporelles	16 494,6	15 821,7	15 114,7
Subventions d'investissement	(210,5)	(209,3)	(160,5)
Immobilisations corporelles	16 284,0	15 612,5	14 954,2

Au 31 décembre 2003, le réseau d'autoroutes en service du Groupe ASF représente environ 2871,5 kilomètres après la mise en service de 80,1 kilomètres au cours de l'année 2003. Les immobilisations de construction en cours, à cette même date, correspondaient à environ 152 kilomètres d'autoroutes en construction auxquels s'ajoutent des Investissements de Constructions sur Autoroutes en Service (I.C.A.S.).

Les variations s'analysent de la manière suivante :

Immobilisations corporelles Immobilisations du domaine concédé (en millions d'euros)	2001	Acquisitions	Cessions	Mises en service / Virements de poste à poste	2002
Immobilisations de constructions en service	12 958,7	113,6	0,5	881,0	13 952,8
Immobilisations de constructions en cours	1 460,8	486,6	0,0	(847,8)	1 099,6
Immobilisations d'exploitation	647,5	71,4	16,7	29,3	731,5
Immobilisations d'exploitation en cours	47,7	53,5	0,0	(63,3)	37,9
Immobilisations corporelles	15 114,7	725,2	17,2	(0,9)	15 821,7
Immobilisations corporelles Immobilisations du domaine concédé (en millions d'euros)	2002	Acquisitions	Cessions	Mises en service / Virements de poste à poste	2003
Immobilisations de constructions en service	13 952,8	161,3	2,4	667,3	14 778,9
Immobilisations de constructions en cours	1 099,6	482,0	0,1	(657,0)	924,5
Immobilisations d'exploitation	731,5	43,7	29,7	18,7	764,2
Immobilisations d'exploitation en cours	37,9	23,0	0,0	(33,9)	27,0
Immobilisations corporelles	15 821,7	710,0	32,2	(5,0)	16 494,6

Amortissement des immobilisations corporelles

Immobilisations corporelles Amortissements des Immobilisations corporelles (en millions d'euros)	2003	2002	2001
Amortissements pour dépréciation	519,1	487,3	441,0
Amortissements de caducité	3 994,7	3 622,3	3 314,7
Amortissements	4 513,8	4 109,7	3 755,7



Les variations s'analysent de la manière suivante :

Immobilisations corporelles	2001	Dotations	Reprises	2002
Amortissements des immobilisations corporelles				
(en millions d'euros)				
Amortissements pour dépréciation	441,0	61,9	15,6	487,3
Amortissements de caducité	3 314,7	307,6	0,0	3 622,3
Amortissements	3 755,7	369,5	15,6	4 109,6
Immobilisations corporelles	2002	Dotations	Reprises	2003
Amortissements des immobilisations corporelles				
(en millions d'euros)				
Amortissements pour dépréciation	487,3	62,5	30,7	519,1
Amortissements de caducité	3 622,3	372,4	0,0	3 994,7
Amortissements	4 109,6	434,9	30,7	4 513,8

La variation de l'amortissement de caducité se ventile comme suit entre immobilisations de construction et immobilisations d'exploitation :

Immobilisations corporelles (en millions d'euros)	2001	Dotations	Reprises	2002
Amortissements de caducité				
(en millions d'euros)				
Sur les biens de construction	3 152,2	305,1		3 457,3
Sur les biens d'exploitation	162,5	2,5		165,0
Amortissements de caducité	3 314,7	307,6	0,0	3 622,3
Immobilisations corporelles (en millions d'euros)	2002	Dotations	Reprises	2003
Amortissements de caducité				
(en millions d'euros)				
Sur les biens de construction	3 457,3	369,3		3 826,6
Sur les biens d'exploitation	165,0	3,1		168,1
Amortissements de caducité	3 622,3	372,4	0,0	3 994,7

4. 13 Immobilisations financières

Immobilisations financières	2003	2002	2001
(en millions d'euros)			
Prêts	10,4	11,1	10,4
Participations et créances rattachées	5,3	2,4	2,8
Autres immobilisations financières	0,3	1,1	0,3
Immobilisations financières	16,0	14,6	13,5

Les montants des immobilisations financières sont inscrits en net.

Les prêts concernent principalement la participation des sociétés à l'effort construction qui représente 8,9 millions d'euros en 2003 contre 8,4 millions d'euros en 2002 et 7,8 millions d'euros en 2001.

Les variations brutes s'analysent de la manière suivante :

Immobilisations financières (en millions d'euros)	2001	Augmentations	Diminutions	2002
Prêts	10,4	1,0	0,4	11,1
Participations et créances rattachées*	2,8	0,8	0,7	2,9
Autres immobilisations financières	0,3	0,9	0,0	1,1
Immobilisations financières	13,5	2,7	1,1	15,1
Immobilisations financières (en millions d'euros)	2002	Augmentations	Diminutions	2003
Prêts	11,1	1,1	1,7	10,4
Participations et créances rattachées*	2,9	2,6	0,3	5,3
Autres immobilisations financières	1,1	0,0	0,4	0,8
Immobilisations financières	15,1	3,8	2,4	16,5

* Le montant du poste « Participations et créances rattachées » est brut, il ne tient pas compte d'une provision pour dépréciation des titres détenus auprès de la SVM Société pour la construction du Viaduc de Millau, dont la candidature d'ASF n'a pas été retenue, constituée en 2002 pour 0,5 million d'euros.

ASF est entrée en 2002 dans le capital de la société Tranjamaican Highway à hauteur de 34 %, pour 0,8 million d'euros, dans le cadre d'un partenariat développé avec Bouygues Construction, à travers sa filiale Bouygues Travaux Publics, pour la construction d'une autoroute « Highway 2000 » en Jamaïque. ASF a versé 2,0 millions d'euro au cours de l'exercice 2003 au titre de cette participation qui figure dans les livres d'ASF au 31 décembre 2003 pour 2,8 millions d'euros.

En octobre 2003, la société par actions simplifiée TRUCK ETAP a été créée : son capital de 0,9 million d'euro est réparti entre ASF (66 %) et la société PIMO (34 %). L'activité exercée par cette société consiste en la conception, la construction et l'exploitation en France de plate-formes de services aux usagers de la route, et plus particulièrement de parcs de stationnement payants et gardiennés pour les Poids Lourds, y compris les services annexes (stations services de carburants, restauration, hôtellerie) que la société peut exploiter directement ou indirectement. Cette participation figure dans les livres d'ASF au 31 décembre 2003 pour 0,6 million d'euros.

4.14 Stocks

Les stocks sont principalement constitués des fournitures nécessaires à l'entretien et à la viabilité des autoroutes, des pièces détachées pour les différents matériels (péage, électrique, transport, engins) et de fournitures informatiques et de bureau.

Stocks (en millions d'euros)	2003	2002	2001
Stocks	13,2	12,3	12,7
Dépréciation des stocks	(0,1)	(0,0)	-
Stocks et en-cours nets	13,1	12,3	12,7

4.15 Clients et comptes rattachés

Clients et comptes rattachés (en millions d'euros)	2003	2002	2001
Clients - Péages	80,8	67,2	58,6
Clients - Activités annexes	44,5	41,8	37,6
Dépréciation clients douteux	(7,4)	(6,5)	(2,9)
Créances clients et comptes rattachés	117,9	102,5	93,3

La variation de la provision pour dépréciation des créances douteuses en 2003 et essentiellement en 2002 est due principalement à la dépréciation des créances des opérateurs du secteur des télécommunications.

4.16 Autres créances et comptes de régularisation

Autres créances et comptes de régularisation (en millions d'euros)	2003	2002	2001
Impôts différés	0,0	12,9	41,3
État et autres organismes publics	44,6	92,7	68,2
Autres créances et produits à recevoir	35,5	24,7	47,4
Charges constatées d'avance	29,3	28,6	27,1
Charges à répartir	51,5	59,3	39,5
Autres créances et comptes de régularisation	160,9	218,2	223,5

Les impôts différés actifs en 2002 et 2001 correspondaient aux amortissements réputés différés constatés par ESCOTA préalablement à son entrée dans le groupe d'intégration fiscale. ESCOTA a totalement absorbé ses amortissements réputés différés à la clôture de l'exercice 2003.

L'accroissement des créances sur l'État au 31 décembre 2002 s'explique par le fait qu'ASF détenait une créance sur le Trésor relative à l'impôt sur les sociétés à hauteur de 34 millions d'euros, les acomptes versés excédant le montant de l'impôt dû au titre de l'exercice. Cette créance a été totalement utilisée au 31 décembre 2003.



Les charges constatées d'avance correspondent pour l'essentiel à la quote-part de redevance domaniale relative à l'exercice suivant. Cette quote-part d'avance est à régler en juillet de l'année N pour la période du 1^{er} juillet au 30 juin de l'année suivante N+1.

Les charges à répartir sont principalement constituées du montant non amorti des primes d'émission d'emprunts et de remboursement d'obligations.

Les variations s'analysent comme suit :

Charges à répartir sur plusieurs exercices (en millions d'euros)	2001	Dotations	Reprises	2002
Charges à répartir sur plusieurs exercices	18,1	3,3	4,7	16,7
Primes de remboursement des obligations	21,4	26,6	5,3	42,6
Charges à répartir sur plusieurs exercices	39,5	29,8	10,0	59,3

Charges à répartir sur plusieurs exercices (en millions d'euros)	2002	Dotations	Reprises	2003
Charges à répartir sur plusieurs exercices	16,7	0,0	3,2	13,5
Primes de remboursement des obligations	42,6	0,0	4,6	38,0
Charges à répartir sur plusieurs exercices	59,3	0,0	7,8	51,5

4.17 Valeurs mobilières de placement, disponibilités et instruments de trésorerie

Valeurs mobilières de placement, disponibilités et instruments de trésorerie (en millions d'euros)	2003	2002	2001
Valeurs mobilières de placement	595,2	1 211,9	130,8
Disponibilités	34,1	37,8	29,4
Valeurs mobilières de placement et disponibilités et instruments de trésorerie	629,3	1 249,7	160,2

La valeur d'inventaire des Valeurs Mobilières de Placement (VMP) se compose comme suit :

Valeurs mobilières de placement (en millions d'euros)	2003	2002	2001
Valeurs mobilières de placement : FCP	402,6	730,5	70,9
Valeurs mobilières de placement : SICAV	117,2	29,3	10,8
	519,8	759,8	81,7
Fonds dédiés	42,9	305,9	-
	562,7	1 065,7	81,7
Bons de caisse	18,2	142,1	49,1
Certificats de dépôts	10,0	0,0	0,0
	590,9	1 207,7	130,8
Instruments financiers	4,3	4,2	0,0
Valeurs mobilières de placement	595,2	1 211,9	130,8

Le portefeuille de valeurs mobilières de placement est peu sensible aux évolutions du marché financier de part sa composition, des Fonds Communs de Placement et des SICAV. En effet, dans les deux cas, il s'agit de placements financiers de trésorerie avec garantie du capital et un taux de rémunération au moins égal à l'EONIA. La Société ne détient aucune de ses actions en propre au 31 décembre 2003.

La forte augmentation de la trésorerie à court terme entre 2002 et 2001 s'explique principalement par les fonds dont a disposé la Société ASF consécutifs à l'augmentation de capital intervenue sur le 1^{er} semestre 2002.

4.18 Capitaux propres

Le capital social de la Société ASF s'élève à 29 343 641 euros divisé en 230 978 001 actions. Au 31 décembre 2003, il n'existe aucun instrument de dilution.

Le montant des frais d'émission consécutifs à l'introduction en Bourse des ASF a été imputé (net de l'économie d'impôt correspondante) sur les capitaux propres.

Capitaux propres (en millions d'euros)	2003	2002	2001
Capital	29,3	29,3	24,6
Primes et réserves consolidées ^(*)	2 876,2	2 716,8	1 644,7
Résultat	324,4	265,6	218,4
Capitaux propres	3 229,9	3 011,8	1 887,7

^(*) dont prime d'émission nette d'impôts au 31/12/2002 : 853,4 millions d'euros (montant brut 873,7, déduction des frais d'émission bruts 31,4, nets de l'économie d'impôts 11,1 soit 20,3).

Tableau des mouvements sur le capital

	Nombre d'actions	Montants
Situation au 31/12/2001	1 615 809	24,6
Actions nouvelles suite à division par 120 du nominal ⁽¹⁾	192 281 271	-
	193 897 080	24,6
Augmentation du capital ⁽²⁾	37 080 921	4,7
Situation au 31/12/2002	230 978 001	29,3
Situation au 31/12/2003	230 978 001	29,3

⁽¹⁾ Multiplication du nombre des actions par 120 (1^{re} résolution de l'A.G.E. du 13/03/2002)

Décision de multiplier par 120 le nombre des actions composant le capital social en créant 192 281 271 actions nouvelles venant s'ajouter aux 1 615 809 actions existantes et attribution gratuite et automatique de ces nouvelles actions aux actionnaires dans la proportion de 119 actions nouvelles pour une action existante. Le nombre d'actions avant l'ouverture du capital correspondait donc à 193 897 080 actions

⁽²⁾ Ouverture du capital (selon A.G.E. du 13/03/2002) par cessions sur le marché d'actions détenues par Autoroutes de France. Augmentations de capital d'un montant de 4,7 millions d'euros assorties de primes d'émission pour 873,7 millions d'euros :

- émissions d'actions dans le public : soit 31 616 494 actions nouvelles pour un montant de 790 412 350 € ;
- émissions d'actions par les collectivités territoriales : 34 039 actions nouvelles pour 850 975 € ;
- émissions d'actions réservées aux salariés et retraités : 5 430 388 actions nouvelles pour un montant de 87 163 377,60 € .

4.21 Provisions pour risques et charges

Provisions pour risques et charges (en millions d'euros)	2003	2002	2001
Provisions pour retraites et engagements assimilés	53,7	49,7	44,2
Provisions pour litiges	3,0	2,8	5,8
Provisions pour risques et charges	3,9	11,1	2,5
Autres	0,0	0,0	0,0
Provisions pour risques et charges	60,7	63,6	52,5

Le tableau des variations des provisions pour risques et charges et des provisions pour dépréciation s'analyse comme suit :

Total des provisions (en millions d'euros)	2001	Dotations	Reprises	2002	Dont reprises non utilisées
Provisions pour risques et charges	52,5	17,1	6,1	63,6	2,5
Provisions pour litiges	5,8	0,8	3,8	2,8	2,5
Provisions pour pertes et charges	-	-	-	-	-
Provisions pour pensions et obligations similaires	44,2	7,5	2,0	49,7	-
Provisions pour impôts	1,5	0,1	-	1,6	-
Autres provisions pour risques et charges	1,0	8,7	0,3	9,5	-
Provisions pour dépréciation	10,1	8,0	3,6	14,5	0,6
Provisions sur immobilisations	0,0	0,5	-	0,5	-
Provisions sur stocks	0,0	-	-	0,0	-
Provisions sur comptes clients	2,9	5,2	1,5	6,5	0,4
Autres provisions pour dépréciation	7,2	2,3	2,1	7,4	0,3
Total des provisions	62,6	25,2	9,6	78,1	3,1

4.19 Intérêts minoritaires

Intérêts minoritaires (en millions d'euros)	2003	2002	2001
Intérêts minoritaires	2,3	1,5	0,0

4.20 Autres Fonds propres

Autres fonds propres (en millions d'euros)	2003	2002	2001
Autres fonds propres	104,7	104,7	104,7

Les autres fonds propres correspondent à des apports gratuits effectués par le concédant et valorisés à leur valeur au jour du transfert.



Total des provisions (en millions d'euros)	2002	Dotations	Reprises	2003	dont reprises non utilisées
Provisions pour risques et charges	63,6	7,8	10,7	60,7	1,0
Provisions pour litiges	2,8	0,7	0,4	3,0	0,1
Provisions pour pertes de change	-	0,1	0,1	0,0	-
Provisions pour pensions et obligations similaires	49,7	6,5	2,5	53,8	0,9
Provisions pour impôts	1,6	0,3	0,1	1,8	-
Autres provisions pour risques et charges	9,5	0,1	7,6	2,1	-
Provisions pour dépréciation	14,5	5,1	3,8	15,8	0,6
Provisions sur immobilisations	0,5	-	-	0,5	-
Provisions sur stocks	0,0	0,1	0,0	0,1	-
Provisions sur comptes clients	6,5	2,1	1,2	7,4	0,3
Provisions sur autres créances	-	-	-	-	-
Provisions des VMP (Valeurs Mobilières de Placement)	0,0	0,0	0,0	-	-
Autres provisions pour dépréciation	7,4	2,8	2,5	7,7	0,3
Total des provisions	78,1	12,9	14,5	76,5	1,6

Provisions pour retraites et engagements assimilés :

Provisions pour engagements de retraite et assimilés (en millions d'euros)	Engagements de retraite	Engagements postérieurs à la retraite	Autres engagements	Total des engagements
Provisions au 31/12/2001	7,7	34,2	2,4	44,2
Charge de l'année 2002	6,2	1,2	0,1	7,5
Cotisations au fonds d'assurances	(2,0)			(2,0)
Provisions au 31/12/2002	11,9	35,4	2,5	49,7
Charge de l'année 2002	(2,9)	6,5	0,4	4,0
Cotisations au fonds d'assurances				0,0
Provisions au 31/12/2003	9,0	41,9	2,9	53,8

Rappel : ASF a versé une partie de ses engagements sociaux liés à la retraite à un fonds d'assurance dédié pour 16,5 millions d'euros en 2001 et pour 2 millions d'euros en 2002. Ce qui explique le faible montant en provision à la fin de chacune des années mentionnées. La valeur de ce fonds au 31 décembre 2003 est de 18,9 millions d'euros.

Le taux d'actualisation retenu pour le calcul des engagements sociaux est de 5,5 % l'an, le taux d'inflation est de 1,5 % et le taux de croissance des salaires est de 3,8 % l'an pour les cadres, et de 3,5 % l'an pour les non cadres.

Le fait marquant de cet exercice 2003 est la prise en compte de la loi sur la réforme du régime des retraites. Cette prise en compte a notamment pour conséquence le recul de l'âge de départ volontaire à la retraite pour

l'obtention d'une retraite à taux plein et donc la diminution de l'engagement lié à la retraite. La totalité de la diminution de cet engagement a été comptabilisé en résultat sur 2003 pour 5 millions d'euros.

L'impact du changement d'hypothèse actuarielle sur le montant de l'engagement lié à la participation du Groupe ASF aux frais de santé de ses retraités évalué à 11,6 millions d'euros au 31 décembre 2003 a été étalé sur la durée d'activité moyenne résiduelle prévisionnelle qui est de 18 ans, conformément aux préconisations du CNC, à hauteur de 1,2 millions d'euros par an à compter de 2003 et jusqu'à 2021. L'étalement restant au 31 décembre 2003 pour un montant de 20,7 millions d'euros fait l'objet d'une information au titre des engagements (cf. point 4.25).

4.22 Emprunts et dettes financières

Emprunts et dettes financières (en millions d'euros)	2003	2002	2001
Emprunts CNA à taux fixe	7 407,8	7 892,4	7 430,5
Emprunts CNA à taux variable	746,0	746,0	746,0
Avances des collectivités territoriales	55,6	72,7	84,7
Autres	28,2	11,0	9,5
	8 237,6	8 722,1	8 270,7
Intérêts courus	250,1	258,1	238,2
Total dettes financières	8 487,7	8 980,2	8 508,9

Emprunts CNA et BEI

Ces emprunts ont été souscrits par le Groupe auprès de la Caisse Nationale des Autoroutes (« CNA »), un établissement public à caractère administratif, dans le cadre d'une convention conclue entre la CNA et des sociétés d'économie mixte concessionnaires d'autoroutes (« SEMCA »), dont ASF et ESCOTA. Cette convention prévoit la mise à la disposition des SEMCA de fonds levés par la CNA soit dans le cadre de son programme d'émission obligataire soit auprès de la BEI.

Ces emprunts sont remboursables in fine (échancier ci-après). Ils ne sont pas assortis d'engagements ou autres clauses influant sur leur exigibilité. Au 31 décembre 2003, il n'y a plus d'emprunts CNA garantis par l'État. Les emprunts du Groupe ASF sont tous libellés en euros. Les emprunts CNA à taux fixe portent intérêts à des taux nominaux compris entre 4,375 % et 13,955 %.

Certains emprunts CNA et BEI sont à taux variables (référence à différents taux de marché dont l'Euribor), soit qu'ils aient été émis directement en taux variables (en-cours de 91,1 millions d'euros au 31/12/2003), soit qu'ils aient fait l'objet d'opérations de swaps de taux à l'émission par la CNA (en-cours de 311,4 millions d'euros au 31/12/2003). De plus, un emprunt CNA a été émis avec une indexation sur l'inflation française (en-cours de 343,5 millions d'euros au 31/12/2003). Enfin, le Groupe ASF a procédé directement à des swaps de taux pour

convertir à taux variable (Euribor 3 mois ou Euribor 12 mois) des emprunts CNA à l'origine à taux fixe (en-cours de 582,9 millions d'euros au 31/12/2003). Au total, les emprunts à taux variables ou convertis à taux variables représentent un en-cours de 1 328,9 millions d'euros (746,0+582,9), soit 16,3 % de l'en-cours total. Sur l'année 2004, une partie de cet en-cours a été refixé (254,2 millions d'euros) ou « capé » à 2,50 % (152,5 millions d'euros).

Compte tenu de tous ces éléments, le taux nominal moyen de l'en-cours d'emprunts du Groupe ASF au 31/12/2003 est de 5,88 % contre 6,10 % pour l'en-cours d'emprunt au 31/12/2002.

Sur la base de la structure de la dette au 31/12/2003, et notamment en prenant en compte le cap à 2,5 % qui insensibilise 152,5 millions d'euros à une forte hausse des taux, une hausse de 100 points de base de l'ensemble de la courbe des taux se traduirait par une augmentation de l'ordre de 7 points de base du coût moyen de la dette du Groupe ASF en 2004.

Avances des collectivités territoriales

Ces avances effectuées de 1985 à 1996 font l'objet d'une indexation sur l'indice des travaux publics (TP01) ; les échéances de remboursement se situent entre 2002 et 2010.

Au 31 décembre 2003, l'échéancier de remboursement du principal des dettes financières du Groupe était le suivant :

Emprunts : échancier (en millions d'euros)	Années	Emprunts CNA	Avances des collectivités territoriales	Total
	2004	604,3	15,1	619,4
	2005	377,3	12,7	390,0
	2006	484,8	11,4	496,2
	2007	451,3	6,5	457,8
	2008	784,0	4,5	788,5
	2009	466,5	2,7	469,2
	2010	818,0	2,7	820,7
	2011	637,2		637,2
	Au-delà	3 530,4	0,0	3 530,4
Emprunts : échancier		8 153,8	55,6	8 209,4
Emprunts souscrits durant exercice		0,0	0,0	0,0
Emprunts remboursés durant l'exercice		484,6	12,0	496,6



4.23 Fournisseurs et comptes rattachés

Le poste « Dettes fournisseurs et comptes rattachés » n'inclut pas les fournisseurs d'immobilisations qui sont classés en « Autres dettes ».

Fournisseurs et comptes rattachés (en millions d'euros)	2003	2002	2001
Dettes fournisseurs et comptes rattachés	49,9	54,4	39,2

Le poste « Dettes fournisseurs et comptes rattachés » se décompose :

Fournisseurs et comptes rattachés (en millions d'euros)	2003	2002	2001
Fournisseurs d'exploitation Factures reçues	29,7	24,8	25,7
Fournisseurs d'exploitation Factures non reçues	20,2	29,6	13,5
Dettes fournisseurs et comptes rattachés	49,9	54,4	39,2

4.24 Autres dettes et comptes de régularisation

Autres dettes et comptes de régularisation (en millions d'euros)	2003	2002	2001
Dettes sur immobilisations	219,0	225,9	280,2
Dettes fiscales et sociales	133,0	126,3	122,4
Produits constatés d'avance	110,3	110,2	99,5
État impôt sur les sociétés	71,5	0,0	12,7
État impôt sur les sociétés/ Réforme	0,0	185,5	371,0
Impôts différés passifs	245,8	242,2	229,0
Autres	16,3	9,3	6,8
Autres dettes et comptes de régularisation	795,8	899,4	1 121,6

Les dettes sur immobilisations correspondent aux comptes fournisseurs et aux factures à recevoir relatifs aux immobilisations. Au 31 décembre 2003, comme au 31 décembre 2002 et au 31 décembre 2001, elles incluent l'ensemble des provisions relatives aux compléments de travaux ou révisions de prix afférents aux opérations réalisées avant la clôture.

Le poste « Dettes sur immobilisations et comptes rattachés » se décompose :

Dettes sur immobilisations (en millions d'euros)	2003	2002	2001
Fournisseurs d'immobilisations : factures reçues	105,4	69,0	89,8
Fournisseurs d'immobilisations : factures non reçues	113,6	156,9	190,4
Dettes fournisseurs sur immobilisations	219,0	225,9	280,2

La ligne « État impôt société / Réforme » fait apparaître l'impôt sur les sociétés généré en 2000 par la réforme des sociétés d'autoroute : l'impôt en résultant est payable en 2001, 2002 et 2003.

Les produits constatés d'avance s'analysent comme suit :

Produits constatés d'avance PCA (en millions d'euros)	2003	2002	2001
PCA sur opérateurs de télécommunications	44,5	38,7	8,8
PCA sur installations commerciales	26,1	27,7	26,3
PCA sur emprunts	37,2	41,4	45,6
PCA autres	2,4	2,4	18,8
Dettes fournisseurs et comptes rattachés	110,3	110,2	99,5

L'accroissement des « Produits constatés d'avance » correspond :

- ◆ en 2002, dans les comptes de la filiale ESCOTA, au paiement d'avance par Alcatel, de la location d'installations de fibres optiques ;
- ◆ en 2001, à l'enregistrement au cours de l'exercice de 40,4 millions d'euros correspondant à la différence entre le prix d'émission et le prix de remboursement des emprunts émis.

4.25 Engagements hors bilan

Engagements hors bilan (en millions d'euros)	2003	2002	2001
a) Engagements donnés			
Cautions sur opérations internationales	4,8	4,4	0,0
Cautions diverses	0,0	0,4	0,0
Engagements sur instruments financiers	937,1	254,2	0,0
Prestations postérieures à la retraite	20,7		
Total	962,6	259,0	0,0
b) Engagements reçus			
Cautions bancaires sur marchés	121,6	132,1	185,6
Autres engagements reçus (clients)	34,2	29,7	27,2
Total	155,8	161,8	212,8
c) Engagements réciproques			
Marchés travaux (signés et non signés)	555,3	580,5	516,7
Total	555,3	580,5	516,7
Engagements hors bilan			

La présentation faite ci-dessus des engagements hors bilan n'omet pas l'existence d'un engagement hors bilan significatif selon les normes comptables en vigueur.

Information sur les opérations internationales

Le 19 septembre 2002, ASF a conclu avec Bouygues Construction (à travers sa filiale Bouygues Travaux Publics) un accord de partenariat relatif au projet « Highway 2000 » portant sur la construction et l'exploitation de la première autoroute à péage en Jamaïque. Ce partenariat a abouti à la création de Transjamaican Highway, une société détenue par Bouygues pour 66 % et par ASF pour 34 %, qui est titulaire d'un contrat de concession d'autoroutes passé avec l'État Jamaïcain.

ASF ne s'est engagée à ce jour que sur la phase initiale du projet qui porte sur 44 kilomètres, dont 33 kilomètres situés entre Kingston et Sandy Bay et 11 kilomètres situés entre Portmore et Causeway, pour un montant de 10,2 millions d'USD répartis en 5,1 millions d'USD pour les 33 kilomètres dont 2,9 millions d'USD ont été versés au 31 décembre 2003,

1,7 million d'USD pour les 11 kilomètres restants et 3,4 millions d'USD mis en réserve. La société d'exploitation, Jamaican Infrastructure Operator, dont ASF détient 51 % du capital, le solde étant détenu par Bouygues, a pour mission d'exploiter l'autoroute pendant 35 ans. Par ailleurs, ASF réalise et réalisera les équipements de péage des différentes sections de l'autoroute et, par contrat avec Bouygues Travaux Publics, est titulaire de l'ensemble du matériel (conception, fourniture et mise en place) des barrières de péage de Old Harbour et Spanish Town.

Information sur les instruments financiers utilisés par le Groupe ASF

Au 31/12/2003, le Groupe ASF dispose de plusieurs contrats concernant :

- ◆ i)- des « swaps » où le Groupe ASF est receveur de taux fixe et payeur d'Euribor 3 mois (4 swaps pour un notionnel total de 482,9 millions d'euros) ou d'Euribor 12 mois postfixé trimestriellement (2 opérations pour un notionnel total de 100 millions d'euros par combinaison d'un swap taux fixe contre E3M et d'un swap E3M contre E12M). Ces swaps ont été adossés (notionnels et échéances) à des lignes d'emprunts CNA à taux fixe. Ces engagements qui ne sont pas valorisés dans les comptes au 31/12/2003 ont une valeur de marché de 16,3 millions d'euros.
- ◆ ii)- deux swaps où le Groupe ASF est payeur de taux fixe et receveur d'Euribor 3 mois adossés à certaines opérations du i)- mais pour une durée résiduelle inférieure à un an (notionnel de 254,2 millions d'euros). Ces engagements qui ne sont pas valorisés dans les comptes au 31/12/2003 ont une valeur de marché négative de 0,3 million d'euros.
- ◆ iii)- des « caps » et des « floors » adossés aux opérations du i)- et du ii)- mais pour une durée plus courte. La valeur de marché de ces opérations au 31/12/2003 est positive de 0,8 million d'euros contre une valeur au bilan positive de 3,3 millions d'euros.





La valeur de marché au 31/12/2003 de l'ensemble de ces opérations (i-, ii-, iii-) est de 16,8 millions d'euros en faveur d'ASF contre une valeur au bilan de 3,3 millions d'euros, soit une plus-value latente de 13,5 millions d'euros. En comptabilité, ces opérations sont considérées comme des opérations de couverture.

- ◆ iv)- Un « collar » et un « cap » (pour un notionnel total de 274,4 millions d'euros) achetés par anticipation par rapport à la mise en place des swaps correspondants. La valeur de marché de ces opérations au 31/12/2003 est négative de 1,1 million d'euros contre une valeur au bilan positive de 1 million d'euros. Ces opérations n'étant pas encore adossées à des swaps, elles sont, pour l'instant, considérées en comptabilité comme des opérations de trading, les moins-values latentes à la clôture de l'exercice font donc l'objet d'une provision à hauteur de 2,1 millions d'euros, dont 0,3 million d'euros de reprises au titre de l'année 2003. Si la courbe des taux au 31/12/2003 avait été 100 points de base plus basse, la valeur de marché de ces opérations aurait été négative d'environ 3,8 millions d'euros et les moins-values latentes auraient atteint environ 4,8 millions d'euros.

Information sur les autres engagements hors bilan

Dans le cadre de la construction ou de l'entretien des autoroutes, ASF conclut des marchés avec les entreprises de construction (cf. tableau supra « 4.25 Engagements hors bilan »). Les risques supportés par ASF au titre de ces marchés de travaux sont ceux habituels pour ce type d'activité.

Autres facteurs de risques

- ◆ Assurances : le Groupe ASF a souscrit diverses polices d'assurances et estime

satisfaisant le niveau de couverture des risques potentiels significatifs. En matière de risques d'atteintes accidentelles à l'environnement, les conséquences pécuniaires de la responsabilité civile d'ASF sont couvertes à hauteur de 7,6 millions d'euros par sinistre et par année d'assurance pour l'ensemble des sinistres et pour ESCOTA, à hauteur de 15 millions d'euros pour ESCOTA. En outre, les entreprises participant à la construction des autoroutes de son réseau sont tenues de souscrire des assurances couvrant les travaux qu'elles réalisent. En revanche, le Groupe ASF ne dispose pas d'assurance qui serait susceptible de couvrir les pertes d'exploitation auxquelles elle peut être exposée, telles que les pertes de recettes de péage subies lors de manifestations ;

- ◆ Risques de marché : le degré d'exposition du Groupe ASF aux risques de change se situe essentiellement au niveau de sa filiale jamaïcaine, pour laquelle les engagements du Groupe ASF sont détaillés supra « Information sur les opérations internationales » et ne sont pas significatifs. Le degré d'exposition du Groupe ASF aux risques de taux est décrit dans les commentaires figurant dans les annexes aux comptes consolidés (notamment les notes 4.22 et 4.25) ;

- ◆ Risques de liquidité : le Groupe ASF n'encourt pas non plus de risque de liquidité significatif compte tenu de son mode de financement : l'essentiel des emprunts du Groupe ASF provient de la Caisse Nationale des Autoroutes, un établissement public à caractère administratif et est remboursable in fine, sans clauses de remboursement anticipé. Le Groupe ASF a décidé de renoncer progressivement à se financer auprès de la CNA, à compter de l'année 2002 pour les nouvelles concessions et en totalité à compter de l'année 2006. Désormais, le Groupe ASF se finance, soit par des emprunts bancaires ou obligataires, soit

par des structures de financement de projet. Le Groupe ASF ne peut garantir ni la disponibilité de tels financements, ni les conditions qui lui seront offertes ;

- ◆ **Contrat de droit public** : le Groupe ASF est soumis aux procédures des marchés publics et ses marchés sont passés par appel d'offres. Le Groupe ASF n'a aucune relation de dépendance vis-à-vis de fournisseurs, de clients ou de sous-traitants.

5. Explications de certains éléments des tableaux du flux de trésorerie

5.1 Généralités

Les tableaux des flux de trésorerie consolidés présentent l'évolution de la trésorerie. La trésorerie inclut les disponibilités, les découverts bancaires ainsi que les placements à court terme, très liquides qui sont facilement convertibles en un montant connu de trésorerie et qui sont soumis à un risque négligeable de changement de valeur. Elle exclut les instruments financiers.

5.2 L'impôt consécutif à la réforme

L'impact sur la variation du besoin en fonds de roulement de l'impôt sur les sociétés consécutif à la réforme de l'année 2000 a été identifié séparément au niveau des flux nets de trésorerie générés par l'activité. Cette présentation a été retenue afin de faciliter la compréhension de la nature et des effets de cet impôt sur les sociétés sur les flux de trésorerie actuels et futurs du Groupe.

5.3 Les intérêts intercalaires

Les acquisitions d'immobilisations comprennent les intérêts capitalisés durant la période de construction. Les intérêts capitalisés s'élevaient à 24,4 millions d'euros, 35,9 millions d'euros et 77,8 millions d'euros pour les exercices 2003, 2002 et 2001, respectivement.

5.4 Autres éléments de la marge brute d'autofinancement

La marge brute d'autofinancement est déterminée à partir du résultat net de l'activité auquel on a rajouté les charges (provisions et amortissements notamment) et les produits (reprises de provisions notamment) sans impact sur la trésorerie.

Les éléments de la marge brute d'autofinancement repris sur la ligne « Autres » comprennent notamment, en 2003 des provisions nettes enregistrées en charges sociales pour 4,0 millions d'euros et des provisions nettes enregistrées en résultat financier pour 10,1 millions d'euros et des provisions nettes enregistrées en résultat exceptionnel pour couvrir des pertes sur créances d'un même montant (0,9 million d'euros).

6. Informations complémentaires

6.1 Intégration fiscale

Le périmètre d'intégration fiscale du Groupe comprend les sociétés ASF, ESCOTA, Soriase et Société Radio-Trafic.

La convention signée entre les sociétés intégrées a été établie selon la méthode de la neutralité fiscale pour les différentes sociétés du Groupe.





À la fin de l'exercice 2003 la filiale ESCOTA a totalement absorbé le montant de ses déficits et ARD (Amortissements Réputés Différés) apportés au groupe d'intégration fiscale .

6.2 Rémunération des mandataires sociaux

Les rémunérations versées aux mandataires sociaux du Groupe ASF au cours de l'exercice 2003 se sont élevées à 1 218 435 euros, avantages en nature inclus, au titre de leurs fonctions dans ASF et les entités consolidées.

6.3 Jetons de présence

Le montant provisionné des jetons de présence alloués aux membres du Conseil d'Administration de la Société ASF au titre de 2003 est de 124 295 euros. Le versement, après un calcul définitif, aura lieu en 2004.

6.4 Litiges

Le Groupe ASF est partie à un certain nombre de litiges dans le cours normal de ses activités. Le Groupe ASF considère qu'au 31 décembre 2003, aucun des litiges en cours liés à la conduite de ses activités, n'est susceptible d'avoir un effet défavorable sur son résultat d'exploitation, son activité ou sa situation financière.

6.5 Cahier des charges

Les trois conventions de concession et les cahiers des charges annexés constituent les instruments principaux définissant les relations entre l'État et le Groupe ASF : ils réglementent notamment la construction et l'exploitation des autoroutes, les dispositions financières applicables, la durée des concessions et les modalités de reprise des installations en fin de concession.

Parmi les principales dispositions susceptibles d'influencer les perspectives de l'exploitation figurent notamment :

- ◆ l'obligation de maintenir en bon état d'entretien l'ensemble des ouvrages et de tout mettre en œuvre pour maintenir la continuité de la circulation dans de bonnes conditions ;
- ◆ les dispositions fixant le taux des péages et les règles d'évolution ;
- ◆ les clauses prévoyant les dispositions applicables en cas d'évolution des réglementations techniques ou des règles fiscales applicables propres aux sociétés d'autoroutes. Si une telle évolution était susceptible de compromettre gravement l'équilibre des concessions, l'État et la société concessionnaire arrêteraient d'un commun accord les compensations à envisager, dans l'intérêt de la continuité du service public ;
- ◆ les dispositions susceptibles de garantir la remise en bon état des ouvrages de la concession à la date d'expiration, notamment la fixation, 7 ans avant la fin des concessions d'un programme d'entretien et de renouvellement pour les cinq dernières années ;
- ◆ les conditions du retour des actifs à l'État en fin de concession et les restrictions grevant les actifs : les biens de retour reviendront à l'État sans donner lieu à une contrepartie financière et ils ne pourront être vendus ou grevés de sûreté ou de servitude ;
- ◆ la faculté de l'État de résilier les contrats de concession par anticipation et de racheter les contrats de concession : en vertu des règles de droit public, l'État dispose d'une faculté de résiliation unilatérale des concessions pour motif d'intérêt général et sous le contrôle du juge. En outre, les conventions prévoient un droit de rachat par l'État à compter du 1^{er} janvier 2012.

6.6 Le Tunnel du Puymorens

ASF est juridiquement titulaire de deux contrats de concession, l'un pour l'ensemble de son réseau à l'exception du Tunnel du Puymorens à échéance au 31/12/2032, l'autre pour le Tunnel du Puymorens, d'une longueur de 5,5 km à échéance du 31/12/2037.

La valeur actuelle de la concession du Tunnel du Puymorens prise isolément pourrait, sous certaines hypothèses, être inférieure à sa valeur nette comptable implicite au 31 décembre 2003.

Cette dernière concession bénéficie cependant d'une garantie de l'État ainsi décrite dans le contrat de concession : « à l'expiration de la concession l'État assumera toutes les dettes et obligations du concessionnaire afférentes à la concession ».

Enfin, bien que faisant l'objet d'un contrat de concession distinct, cet ouvrage est géré par ASF comme partie intégrante de son réseau, bénéficiant pour ce faire des structures d'exploitation et du support des directions fonctionnelles de la Société ASF. De ce fait, il est apparu que le Tunnel du Puymorens ne pouvait être considéré comme une unité génératrice de trésorerie indépendante de la concession principale d'ASF.

En conséquence de quoi il n'a pas été jugé pertinent de procéder à un test de dépréciation.

6.7 Liste des filiales et des participations

Les montants portés dans ces tableaux sont en milliers d'euros.

Situation au 31 décembre 2003

Informations financières Filiales et participation	Capital	Capitaux propres autres que le capital ⁽¹⁾	Quote-part du capital détenu (en %)	Valeur comptable des titres détenus		Prêts et avances consentis par la Société et non encore remboursés	Montant des cautions et avals donnés par la Société	Chiffre d'affaires hors taxes du dernier exercice écoulé	Résultats (bénéfice ou perte du dernier exercice clos)	Dividendes encaissés par la Société au cours de l'exercice
				Brute	Nette					
Filiales (détenues à + de 50 %)										
♦ Jamaican Infrastructure Operator	1,5		51,00							
♦ Truck Etap SAS	900,0		66,00	594,0	594,0					
Participations (détenues entre 10 et 50 %)										
♦ SARL Radio Trafic	20,0	^(*) 25,8	84,63	17,0	17,0			^(*) 2 190,4	^(*) 3,7	
♦ SARL Soriase	20,0	^(*) 11,2	84,48	17,0	17,0			^(*) 980,0	^(*) 5,5	
♦ Centaure Midi-Pyrénées	375,0	^(**) 170,3	33,99	129,5	129,5			^(**) 835,4	^(**) 0,1	
♦ SVM	38,1	^(***) (1 268,3)	36,28	13,8	0,0	495,0		^(***) 0,0	^(***) 1 265,5	
♦ Transjamaican Highway	11 432,0	^(*) (2 344,0)	34,00	2 793,1	2 793,1			^(*) 0,8	^(*) 1 710,0	
♦ GIE Autoroutes Trafic	300,0	^(*) 0,0	45,80	138,0	138,0			^(*) 825,7	^(*) 43,9	
♦ Centaure Méditerranée	870,0	^(*) 45,0	34,00	301,0	301,0			^(*) 619,0	^(*) 25,0	

⁽¹⁾ Capitaux propres hors capital et hors résultat de l'exercice. ^(*) informations concernant l'exercice 2003. ^(**) informations concernant l'exercice 2002 ^(***) informations concernant l'exercice 2001.

Rapport des Commissaires aux Comptes sur les comptes consolidés

I • **Rapport des Commissaires aux Comptes sur les comptes consolidés (exercice clos le 31 décembre 2003)**

PricewaterhouseCoopers Audit
Tour AIG – 34, place des Corolles,
92908 PARIS LA DEFENSE 2

JPA
7, rue Galilée,
75116 PARIS

Aux actionnaires
Autoroutes du Sud de la France
100, avenue de Suffren,
75015 Paris

Mesdames, Messieurs,

En exécution de la mission qui nous a été confiée par votre Assemblée Générale, nous avons procédé au contrôle des comptes consolidés de la Société des Autoroutes du Sud de la France relatifs à l'exercice clos le 31 décembre 2003, tels qu'ils sont joints au présent rapport.

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

Opinion sur les comptes consolidés

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

Nous certifions que les comptes consolidés sont, au regard des règles et principes comptables français, réguliers et sincères et donnent une image fidèle du patrimoine, de la situation financière, ainsi que du résultat de l'ensemble constitué par les entreprises comprises dans la consolidation.

Justification de nos appréciations

En application des dispositions de l'article L.225-235 du Code de commerce, introduites par la loi de sécurité financière du 1^{er} août 2003 et applicables pour la première fois à cet exercice, nous portons à votre connaissance les éléments suivants :

- ◆ la note 2 de l'annexe expose les règles et méthodes comptables relatives aux dépenses d'entretien des infrastructures, dans le cadre des dispositions prévues par les règlements n° 2002-10 et 2003-07 du CRC ;
- ◆ les notes 2.2 et 2.11 de l'annexe exposent les règles et méthodes comptables relatives aux immobilisations du domaine concédé et à leur amortissement.

Dans le cadre de notre appréciation des règles et principes comptables suivis par votre Groupe, nous avons vérifié le caractère approprié des méthodes comptables précisées ci-dessus et des informations fournies dans les notes annexes et nous nous sommes assurés de leur correcte application.

Les appréciations ainsi portées s'inscrivent dans le cadre de notre démarche d'audit des comptes consolidés, pris dans leur ensemble, et ont donc contribué à la formation de notre opinion sans réserve, exprimée dans la première partie de ce rapport.

Vérification spécifique

Nous avons également procédé à la vérification des informations relatives au Groupe données dans le rapport sur la gestion. Nous n'avons pas d'observation à formuler sur leur sincérité et leur concordance avec les comptes consolidés.

Paris, le 31 mars 2004
Les Commissaires aux Comptes

PricewaterhouseCoopers Audit
Paul ONILLON

JPA
Jacques POTDEVIN



Comptes sociaux et annexes

pour les exercices clos

les 31 décembre 2000, 2001 et 2002

Comptes de résultats

(en millions d'euros)	Note	2003	2002	2001
Chiffre d'affaires	4.1	1 761,9	1 653,3	1 505,5
Charges d'exploitation		(987,3)	(944,2)	(886,0)
Achats et charges externes	4.2	(208,0)	(204,7)	(198,1)
Charges de personnel	4.3	(224,9)	(218,7)	(202,4)
Autres charges nettes d'exploitation	4.4	28,8	27,0	24,2
Impôts et taxes	4.5	(223,3)	(212,9)	(202,5)
Dotations aux amortissements et provisions	4.6	(359,9)	(335,0)	(307,3)
Résultat d'exploitation		774,7	709,1	619,4
Charges et produits financiers	4.7	(372,6)	(365,4)	(272,7)
Résultat courant		402,1	343,7	346,7
Charges et produits exceptionnels	4.8	(3,6)	(15,9)	(31,4)
Participation des salariés	4.9	(11,0)	(5,6)	(20,3)
Impôts sur les résultats	4.10	(137,3)	(100,5)	(57,3)
Résultat net		250,2	221,8	237,7

Comptes de bilans

Actif (en millions d'euros)	Note	2003	2002	2001
Immobilisations incorporelles	4.11	17,5	12,7	9,7
Immobilisations corporelles				
- Domaine concédé	4.12	13 505,6	12 851,9	12 189,4
- Amortissements	4.12	(3 324,3)	(2 984,9)	(2 665,4)
Immobilisations financières	4.13	286,0	385,4	381,2
Total actif immobilisé		10 484,8	10 265,2	9 914,9
Stocks et en-cours	4.14	9,5	12,9	10,0
Clients et comptes rattachés	4.15	98,2	84,5	78,2
Autres créances et comptes de régularisation	4.16	178,8	194,7	148,5
Valeurs mobilières de placement et disponibilités	4.17	533,9	1 055,0	117,1
Total actif circulant		820,4	1 347,1	353,8
TOTAL DE L'ACTIF		11 305,2	11 612,3	10 268,7
Passif (en millions d'euros)				
Capital		29,3	29,3	24,6
Primes et réserves		858,0	857,5	3,9
Report à nouveau		2 236,0	2 121,0	1 883,4
Résultat		250,2	221,8	237,7
Subventions d'investissements		133,4	137,8	138,6
Provisions réglementées		21,6	13,8	1,3
Capitaux propres	4.18	3 528,5	3 381,2	2 289,5
Autres fonds propres	4.19	104,7	104,7	104,7
Provisions pour risques et charges	4.20	45,9	39,3	32,2
Emprunts et dettes financières	4.21	7 100,8	7 429,9	6 952,5
Fournisseurs et comptes rattachés	4.22	37,6	46,5	33,8
Autres dettes et comptes de régularisation	4.23	487,7	610,6	856,0
Total dettes		7 626,1	8 087,0	7 842,3
TOTAL DU PASSIF		11 305,2	11 612,3	10 268,7



Tableaux de flux de trésorerie

(en millions d'euros)	Note	2003	2002	2001
Résultat net		250,2	221,8	237,7
Elimination des charges et produits sans incidence sur la trésorerie ou non liés à l'activité				
Amortissements et provisions nets d'exploitation	4.6	359,9	335,0	307,3
Plus-value/Moins-value de cession	4.8	(0,1)	0,4	0,2
Autres		15,5	30,9	2,6
Marge brute d'autofinancement		625,6	588,2	547,8
Variation du besoin en fonds de roulement lié à l'activité				
Créances et stocks		5,2	(33,4)	(24,3)
Dettes d'exploitation et diverses		70,4	8,7	(111,8)
Comptes de régularisation et divers		(1,5)	(15,4)	25,4
Variation du besoin en fonds de roulement lié à l'activité		74,1	(40,1)	(110,7)
Variation du besoin en fonds de roulement lié à l'impôt exceptionnel consécutif à la réforme				
	4.23	(185,5)	(185,5)	(371,0)
Flux net de trésorerie généré par l'activité et l'impôt exceptionnel		514,2	362,6	66,1
Acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles	4.11/4.12	(679,7)	(685,1)	(1 100,0)
Cession d'immobilisations corporelles et incorporelles		1,2	1,2	0,7
Variations nettes des titres & créances ESCOTA	4.13	92,1	(3,4)	0,0
Variation nette des autres immobilisations financières	4.13	7,3	(1,3)	(3,6)
Variation du besoin en fonds de roulement sur opérations d'investissement				
	4.23	(15,8)	(55,3)	184,8
Flux net de trésorerie liés aux opérations d'investissement		(594,9)	(743,9)	(918,1)
Incidence des variations de cours de devises				
Augmentation de capital en numéraire	*	0,0	858,1	
Subventions d'investissement reçues		0,7	4,0	4,7
Dividendes versés	4.18	(106,2)	0,0	(110,4)
Emission d'emprunts	4.21	0,0	796,0	1 161,7
Remboursement d'emprunts	4.21	(330,4)	(331,2)	(415,7)
Autres variations		(4,7)	(11,8)	(9,2)
Flux net de trésorerie liés aux opérations de financement		(440,6)	1 315,1	631,1
Incidence des variations de cours de devises				
Variation de trésorerie		(521,3)	933,8	(220,9)
Trésorerie d'ouverture (hors instruments financiers)	4.17	1 050,9	117,1	338,0
Trésorerie de clôture (hors instruments financiers)	4.17	529,6	1 050,9	117,1

* Montant net reçu au 31 décembre 2002 sur les augmentations de capital déduction faite des frais d'émission, nets d'impôts, de 20,3 millions d'euros.

La présente annexe fait partie intégrante des comptes annuels. Elle comporte des éléments d'information complémentaire au bilan, au compte de résultat et au tableau des flux de trésorerie de façon à ce que l'ensemble donne une image fidèle du patrimoine, de la situation financière et du résultat de l'Entreprise. Les éléments d'information qui ne présentent pas un caractère obligatoire ne sont mentionnés que pour autant qu'ils aient une importance significative.

1. Présentation de la société et faits marquants

- ◆ La Société ASF est titulaire d'un contrat principal de concession autoroutière dont le terme a été fixé au 31 décembre 2032 et en vertu duquel elle exploite environ 2 404,9 kilomètres d'autoroutes en service au 31 décembre 2003 et du contrat de concession du « Tunnel du Puymorens » correspondant à 5,5 kilomètres dont le terme est fixé au 31 décembre 2037.

comptable n'est intervenu au cours de l'exercice. Les comptes de l'exercice 2003 ont été établis selon les mêmes principes et la même présentation que ceux des exercices 2002 et 2001.

- ◆ Le traitement comptable des dépenses d'entretien des infrastructures dites « de grosses réparations » est conforme aux dispositions prévues par les règlements du CRC n° 2002-10 et 2003-07 :
 - s'agissant des dépenses de renouvellement (dites de « première catégorie »), le Groupe ASF a décidé de différer à 2005 la méthode de comptabilisation des actifs par composants. Ces dépenses continuent donc d'être enregistrées en charges au fur et à mesure de leur engagement ;

2. Changements de principes comptables et de présentation

- ◆ Les comptes annuels d'ASF au 31 décembre 2003 sont établis conformément aux dispositions du plan comptable général (arrêté du 20 juin 1999). Aucun changement de méthode

- sur la base des analyses effectuées à ce jour et compte tenu de leurs caractéristiques, les autres dépenses relèvent de l'entretien courant du réseau, et non pas des dépenses dites de la « seconde catégorie ». En conséquence, aucune provision n'a été constituée et ces dépenses sont enregistrées en charge de l'exercice au fur et à mesure de leur engagement ».



3. Principes comptables

3.1 Immobilisations incorporelles

Les immobilisations incorporelles comprennent essentiellement des logiciels amortissables sur une durée de 3 à 5 ans.

3.2 Immobilisations corporelles

Les immobilisations et les amortissements pour dépréciation

Les immobilisations peuvent être classées en deux catégories selon qu'elles font ou non l'objet d'amortissement pour dépréciation :

- ◆ les immobilisations de constructions correspondent aux investissements nécessaires à la conception et à la construction des autoroutes ainsi qu'aux travaux complémentaires relatifs aux améliorations ultérieures.

Elles comprennent les terrains, les études, les travaux, et sont inscrites au bilan à leur coût de revient historique incluant les intérêts intercalaires et certaines charges indirectes affectées.

Sont également incluses les dépenses engagées lors de la construction au titre du 1 % paysage précédemment comptabilisées en charges.

Les immobilisations de construction démolies pour être reconstruites sont sorties de l'actif par reconstitution de leur valeur d'origine à partir du coût de renouvellement actualisé sur la base de l'indice des prix à la construction. Il est enregistré un amortissement complémentaire visant à ramener à une valeur nulle à la date de démolition la valeur nette comptable de l'ouvrage détruit.

Seules les immobilisations acquises depuis le 12 septembre 2000 ou en cours à cette

date sont inscrites au bilan hors taxes ; les immobilisations acquises antérieurement sont inscrites au bilan taxes comprises du fait du régime de TVA antérieurement applicable.

Ces immobilisations dont la durée de vie excède la durée de la concession ne font pas l'objet d'amortissement pour dépréciation.

Les dépenses engagées pour leur maintien en bon état de fonctionnement, dépenses d'entretien courant, sont comptabilisées directement en charges d'exploitation au fur et à mesure de leur engagement ;

- ◆ les immobilisations d'exploitation qui ont une durée de vie inférieure à celle de la concession.

Il s'agit principalement des matériels de péage, de signalisation, de télétransmission, de vidéo surveillance etc. ainsi que les matériels informatiques, de transport et les matériels et outillages.

Elles sont enregistrées à leur coût d'acquisition et font l'objet d'un amortissement pour dépréciation calculé pour la majorité des biens selon le mode linéaire sur la durée de vie économique estimée entre 3 et 10 ans et pour ceux répondant aux conditions fiscales réglementaires, il est pratiqué un amortissement dégressif générant un amortissement dérogatoire classé dans les charges exceptionnelles. Les différences entre les amortissements dégressifs et les amortissements linéaires sont considérées comme des amortissements dérogatoires et inscrites dans les capitaux propres.

Les immobilisations du domaine concédé et les amortissements de caducité

La concession s'étend à tous les terrains, ouvrages et installations nécessaires à la

construction, à l'entretien et à l'exploitation de chaque autoroute et de ses installations accessoires, y compris les raccordements aux voiries existantes, les dépendances et installations annexes directement nécessaires au service des usagers ou réalisés en vue d'améliorer l'exploitation.

Les biens meubles ou immeubles mis à disposition par l'État, acquis ou réalisés par le concessionnaire se composent de biens de retour, de biens de reprise et de biens propres :

- ◆ les biens de retour se composent des terrains, bâtiments, ouvrages, installations et objets mobiliers nécessaires à l'exploitation de la concession.

Ces biens appartiennent à l'autorité concédante dès leur achèvement, acquisition ou mise à disposition.

En fin de concession, ces biens reviennent obligatoirement et du seul fait de l'expiration de la concession à l'autorité concédante. Ce retour est gratuit ;

- ◆ les biens de reprise se composent des biens autres que les biens de retour qui peuvent éventuellement être repris moyennant indemnisation par l'autorité concédante en fin de concession si celle-ci considère qu'ils peuvent être utiles à l'exploitation de la concession ;
- ◆ les biens propres se composent des biens qui ne sont ni des biens de retour ni des biens de reprise.

Par convention entre l'État et ASF, il a été convenu qu'il serait établi avant le 31 décembre 2004 contradictoirement entre l'autorité concédante et la société une nomenclature permettant de classer par grandes rubriques l'ensemble des biens de la concession selon les trois catégories visées ci-dessus. D'ici cette date, l'ensemble des biens a été classé dans la catégorie des biens de retour.

En conséquence, les constructions en service et les immobilisations d'exploitation font l'objet d'un amortissement dit de caducité. Les amortissements de caducité ont pour objet de ramener la valeur nette comptable des biens de retour à une valeur nulle à l'expiration de la concession. Ils sont classés en charges d'exploitation. Par dérogation à l'avis du CNC relatif au plan comptable des sociétés d'autoroutes du 11 octobre 1988, et dans un souci de meilleure compréhension par la communauté financière, ces amortissements de caducité sont présentés avec les amortissements et provisions pour dépréciation, en déduction des actifs immobilisés, depuis l'exercice 2001.

La dotation aux amortissements de caducité est calculée selon le mode linéaire, sur le coût des actifs immobilisés déduction faite, le cas échéant, des subventions d'équipement reçues. Sur ces bases, à partir de 2002, la dotation est calculée sur la durée comprise entre le premier jour du mois de mise en service et la date de la fin de la concession, alors que, jusqu'en 2001, le point de départ de l'amortissement de caducité était le 1^{er} janvier de l'année de mise en service.

En outre, à partir de 2002, pour chaque immobilisation d'exploitation renouvelable, la dotation de l'amortissement de caducité est calculée sur la base nette comptable, soit le coût d'acquisition du bien déduction faite du cumul de l'amortissement de caducité et du cumul de l'amortissement pour dépréciation. Jusqu'en 2001, la dotation de l'amortissement de caducité était calculée sur le coût d'acquisition du bien, net du cumul du seul amortissement de caducité.

D'une part, compte tenu de la présentation adoptée, le maintien du mode de calcul antérieur aurait abouti à ce que le cumul des amortissements excède rapidement la valeur brute des immobilisations d'exploitation renouvelables. D'autre part, les modalités antérieures conduisaient à constater une chronique de charge totale d'amortissement





(i.e. dépréciation et caducité) particulièrement déséquilibrée sur la durée de la concession, la charge affectant le résultat étant mécaniquement moindre après le dernier renouvellement du bien.

3.3 Immobilisations financières

Les titres de participation des filiales sont inscrits au bilan à leur coût historique. Une provision est constituée si la valeur d'inventaire, déterminée sur la base des perspectives financières et de la situation nette comptable des filiales et participations, est inférieure au prix de revient.

3.4 Stocks

Les stocks sont valorisés selon la méthode du coût moyen pondéré. Ils font l'objet d'une provision pour dépréciation lorsque leur valeur d'inventaire est inférieure au prix de revient.

3.5 Créances

Les créances sont valorisées à leur valeur nominale. Celles qui présentent des incertitudes de recouvrement font l'objet d'une dépréciation par voie de provision.

3.6 Valeurs mobilières de placement et instruments financiers

Les valeurs mobilières de placement figurent au bilan pour leur valeur d'acquisition ou leur valeur liquidative si cette dernière est inférieure. Les plus-values latentes ne sont pas comptabilisées.

La Société a procédé à plusieurs opérations sur instruments financiers à terme comme indiqué dans les notes 4.21 et 4.24.

3.7 Émission d'emprunts

Les primes d'émission ou de remboursement d'emprunts et les frais d'émission engagés depuis 1995 sont inscrits à l'actif en charges à répartir et sont amortis linéairement sur la durée des emprunts concernés.

En cas d'émission d'emprunts à un prix supérieur au prix de remboursement, l'écart est enregistré en « Produits constatés d'avance » et étalé sur la durée de l'emprunt. La méthode ainsi suivie aboutit à un résultat proche de l'amortissement des primes en fonction des intérêts courus dans la mesure où les emprunts sont remboursés in fine.

3.8 Conversion des créances et dettes en monnaies étrangères

Les créances et dettes en monnaies étrangères sont converties sur la base des cours de change à la clôture. Les écarts de change résultant de cette réévaluation sont enregistrés au compte d'écart de conversion. Les écarts de conversion actifs font l'objet d'une provision pour pertes et charges s'il n'existe pas d'instrument de couverture couvrant les pertes latentes.

3.9 Subventions d'investissement

Les subventions d'investissement, reçues pour assurer le financement d'immobilisations de construction, sont inscrites en capitaux propres. Elles sont reprises en résultat sur la durée de la concession simultanément à la comptabilisation des dotations aux amortissements de caducité sur les immobilisations de constructions auxquelles elles se rapportent.

3.10 Autres fonds propres

Certains apports en nature du concédant ont été inscrits à l'actif en « Immobilisations corporelles » et au passif en « Autres fonds propres » pour la valeur desdits apports au jour du transfert. Ces apports seront restitués au concédant avec les biens de retour à l'issue de la concession.

3.11 Engagements de retraite et autres avantages assimilés

Ces engagements comprennent les indemnités de fin de carrière, les régimes de retraite complémentaire, la participation à la couverture des frais de santé du personnel retraité, les médailles du travail.

La totalité des engagements du Groupe à l'égard du personnel en activité et du personnel retraité, déduction faite des sommes versées aux compagnies d'assurance pour en assurer la couverture, est provisionnée au bilan ou présentée en hors bilan.

La méthode actuarielle retenue pour l'évaluation est la méthode rétrospective avec salaires de fin de carrière.

Les engagements au titre des indemnités de fin de carrière et de la participation à la couverture des frais de santé du personnel retraité ont été réestimés en prenant en compte les modalités de la loi n° 2003-775 du 21 août 2003 portant réforme des retraites. Ainsi, l'allongement de la durée de cotisation pour obtenir une retraite à taux plein a pour conséquence principale un recul de l'âge de départ volontaire à la retraite et a donc entraîné la baisse du montant des engagements relatifs aux indemnités de fin de carrière. En effet, le montant des engagements de fin de carrière se trouvait déjà plafonné avant l'application de la nouvelle loi au maximum de la convention collective en raison d'un très faible turn-over. L'intégralité de l'impact de la nouvelle loi a été comptabilisée en compte de résultat sur l'exercice 2003.

Les engagements au titre de la participation à la couverture des frais de santé du personnel retraité ont fait l'objet d'un changement d'estimation d'hypothèses actuarielles pour prendre en compte l'évolution prévisible des frais de santé qui ne cessent de croître. L'augmentation initialement estimée à + 2,5 % a été revue à la hausse à + 4,5 %. Conformément aux possibilités offertes par la Recommandation du CNC n° 03-R-01 paragraphe 6261-62, la Société a décidé d'appliquer l'étalement de la totalité de l'impact des écarts actuariels de ce changement d'estimation, sur la durée d'activité moyenne résiduelle prévisionnelle (cf. 4.20). L'étalement fait l'objet d'une information au titre des engagements (cf. 4.24).

3.12 Entretien des infrastructures

L'essentiel des dépenses d'entretien des infrastructures est constitué par les travaux de réfection des chaussées. Les autres dépenses d'entretien correspondent à des travaux portant sur la réfection des ouvrages d'art, des talus, des glissières de sécurité, de la signalisation, etc., qui sont assimilables à des dépenses courantes sont comptabilisées en charge de d'entretien.

Les charges de dépenses d'entretien des infrastructures sont enregistrées au compte de résultat au fur et à mesure de leur engagement, tandis que les dépenses qui ont pour objet de modifier les installations ou de prolonger leur durée de vie sont immobilisées.

3.13 Avances indexées des collectivités territoriales

Les avances indexées sont ajustées chaque année de l'incidence de l'indexation, la contrepartie étant inscrite dans la rubrique « Écart de conversion ». Le montant de l'indexation est enregistré en charges chaque année par la comptabilisation d'une provision pour risques et charges à hauteur de l'écart de conversion actif.



3.14 Impôts différés

La Société ASF ne comptabilise pas d'impôts différés dans ses comptes annuels.

3.15 Exposition au risque de change et couverture des risques

Si l'on excepte l'avance faite pour les opérations en Jamaïque, la Société ASF opère exclusivement dans les pays de la zone euro et principalement en France. Elle ne supporte donc pas de risque de change sur les transactions qu'elle effectue.

Le financement externe de la Société ASF est libellé exclusivement en euros comme indiqué dans la note 4.21. La Société ne supporte donc pas de risque de change à l'égard de ces dettes.

3.16 Résultat courant

Le résultat courant prend en compte le résultat de l'activité de l'Entreprise ainsi que les charges relatives à l'intéressement des salariés, et le coût de financement de ses activités.

Il ne prend pas en compte les éléments à caractère non récurrent ou ceux non directement rattachés à l'exploitation.

La dotation à la réserve spéciale de participation des salariés est présentée dans une rubrique à part et n'est pas prise en compte pour la détermination du résultat courant.

3.17 Unité de compte

Les tableaux ci-après sont présentés en millions d'euros sauf exceptions signalées.

4. Explications des postes du compte de résultat et du bilan et de leurs variations

4.1 Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires se répartit de la manière suivante :

Chiffre d'affaires	2003	2002	2001
Péages	1 720,0	1 608,7	1 465,2
Revenus des activités annexes	41,9	44,7	40,3
Chiffre d'affaires	1 761,9	1 653,3	1 505,5

Péages

Les exercices 2001, 2002 et 2003 sont comparables.

Les tableaux ci-dessous expliquent l'évolution du chiffre d'affaires péages entre 2001, 2002 et 2003.

Evolution du chiffre d'affaires péages 2002 / 2001	+ 9,8 %
Croissance du trafic à réseau stable	+ 4,8 %
Effet de l'évolution du réseau	+ 2,2 %
Impact de l'évolution des tarifs	+ 2,8 %
Evolution du chiffre d'affaires péages 2003 / 2002	+ 6,9 %
Croissance du trafic à réseau stable	+ 2,8 %
Effet de l'évolution du réseau	+ 0,9 %
Impact de l'évolution des tarifs	+ 3,2 %

Revenus des activités annexes :

Revenus des activités annexes (en millions d'euros)	2003	2002	2001
Redevances des installations commerciales	28,5	26,7	22,3
Redevances de fibres optiques et de télécommunications	13,4	18,0	18,0
Revenus des activités annexes	41,9	44,7	40,3

Le chiffre d'affaires des activités annexes recouvre les redevances reçues des tiers exploitant les installations commerciales situées sur les aires de service ainsi que celles reçues pour la mise à disposition des réseaux de fibres optiques ou des installations de télécommunications.

4.2 Achats et charges externes

Les achats et charges externes se décomposent comme suit :

Achats et charges externes (en millions d'euros)	2003	2002	2001
Energie, fournitures et pièces détachées	31,2	25,5	26,3
Entretien des infrastructures	55,4	60,8	60,6
Autres entretiens	20,3	19,9	19,3
Redevance domaniale	42,8	40,5	38,7
Autres charges externes	58,2	58,1	53,2
Achats et charges externes	208,0	204,7	198,1

La redevance domaniale instituée par le décret n° 97-606 du 31 mai 1997 est due par les sociétés concessionnaires d'autoroute pour l'occupation du domaine public.

Le plan des dépenses d'entretien des infrastructures des années 2003 à 2006 a été revu sur la base d'une optimisation des interventions de maintenance tout en conservant un niveau de service garantissant la sécurité des clients et la conservation du patrimoine.

Les dépenses d'entretien des infrastructures se ventilent de la façon suivante :

Entretien des infrastructures (en millions d'euros)	2003	2002	2001
Entretien des infrastructures : chaussées	29,2	37,0	25,0
Entretien des infrastructures : ouvrages d'art	8,8	6,9	13,8
Entretien des infrastructures : autres*	17,5	16,8	21,8
Entretien des infrastructures	55,4	60,8	60,6

* Autres : entretien des talus, des glissières de sécurité, de la signalisation, etc.

Les dépenses d'entretien des chaussées constituent des dépenses de renouvellement (dites de « première catégorie ») qui feront l'objet à partir de 2005 d'une comptabilisation selon la méthode des actifs par composants.

Les autres dépenses d'entretien constituent des dépenses d'entretien courant du réseau et sont donc comptabilisées en charge de l'exercice au fur et à mesure de leur engagement.

4.3 Charges de personnel

4.3.1 Analyse des charges

Les charges de personnel de la Société ASF se ventilent comme suit :

Charges de personnel (en millions d'euros)	2003	2002	2001
Salaires et traitements	149,8	145,1	133,8
Charges sociales et engagements sociaux différés	68,7	67,9	62,0
Intéressement et abondement plan d'épargne	6,4	5,6	6,6
Charges de personnel	224,9	218,7	202,4

Un nouvel accord groupe relatif à l'intéressement a été conclu en 2003 qui s'applique aux exercices 2003 à 2005.



4.3.2 Effectifs moyens pondérés

Les informations détaillées ci-dessous concernent les effectifs moyens pondérés de la Société. L'indicateur du suivi des effectifs utilisé correspond à un effectif salarié moyen pondéré équivalent temps plein sur une période donnée justifiant le coût de la masse salariale supportée par la Société.

	2003	2002	2001
Cadres	464	439	413
Agents de maîtrise	1 717	1 665	1 569
Employés	3 434	3 571	3 512
Total des effectifs	5 615	5 675	5 494

L'évolution des effectifs est analysée comme suit :

	2003 / 2002
Extension du réseau	+ 0,35 %
Croissance du trafic et amélioration du service	+ 0,16 %
Gain de productivité	(1,56 %)
Total	(1,05 %)

4.4 Autres charges nettes d'exploitation

Ce poste, présenté en déduction des charges d'exploitation, comprend principalement des transferts de charges et des remboursements reçus dans le cadre de sinistres.

	2003	2002	2001
Autres charges nettes d'exploitation (en millions d'euros)			
Transferts de charges immobilisées	(0,1)	(10,1)	(11,2)
Production immobilisée	(20,4)	(6,6)	(2,4)
Remboursements de sinistres	(7,6)	(8,8)	(7,9)
Autres	(0,7)	(1,5)	(2,7)
Autres charges nettes d'exploitation	(28,8)	(27,0)	(24,2)

La production immobilisée se ventile comme suit :

	2003	2002	2001
Production immobilisée (en millions d'euros)			
PI incorporelle : logiciels ⁽¹⁾	(7,2)	(4,1)	(2,4)
PI corporelle : ICAS*	(3,1)	(2,5)	0,0
PI corporelle : construction **	(10,1)	0,0	0,0
Production immobilisée	(20,4)	(6,6)	(2,4)

⁽¹⁾ L'augmentation de la production immobilisée est partiellement due à la mise en service du nouveau logiciel de gestion des ressources humaines.

* ICAS : investissements complémentaires sur autoroutes en service.

** Au cours de l'année 2002, ces « productions d'immobilisations » étaient comptabilisées dans le poste « Transferts de charges immobilisées ».

4.5 Impôts et taxes

	2003	2002	2001
Impôts et taxes (en millions d'euros)			
Taxe d'aménagement du territoire	163,4	157,4	146,9
Taxes professionnelle et autres impôts locaux	55,1	50,9	50,9
Impôts-Taxes-Versements assimilés / Rémunération	2,6	2,6	3,0
Autres impôts et taxes	2,1	2,0	1,7
Impôts et taxes	223,3	212,9	202,5

La taxe d'aménagement du territoire est de 6,86 euros par millier de kilomètres depuis le 1^{er} janvier 2000.

4.6 Dotations aux amortissements et aux provisions

	2003	2002	2001
Dotations aux amortissements et provisions (en millions d'euros)			
Amortissement pour dépréciation des immobilisations	55,2	48,5	44,3
Amortissement de caducité	304,3	284,5	262,0
Autres dotations nettes	0,3	2,0	1,0
Dotations aux amortissements et provisions	359,9	335	307,3

La dotation aux amortissements de caducité se ventile comme suit :

Amortissement de caducité (en millions d'euros)	2003	2002	2001
Caducité de construction	301,2	282,0	250,2
Caducité d'exploitation	3,1	2,5	11,8
Amortissement de caducité	304,3	284,5	262,0

Depuis 2002, pour chaque immobilisation d'exploitation renouvelable, la dotation de l'amortissement de caducité est calculée sur la base nette comptable, soit le coût d'acquisition du bien déduction faite du cumul de l'amortissement de caducité et du cumul de l'amortissement pour dépréciation. Jusqu'en 2001, la dotation de l'amortissement de caducité était calculée sur le coût d'acquisition du bien, net du cumul du seul amortissement de caducité.

4.7 Charges et produits financiers

Charges et produits financiers (en millions d'euros)	2003	2002	2001
Intérêts et indexations des emprunts	(423,5)	(442,8)	(410,8)
Rémunération sur créance d'ESCOTA	5,5	9,5	42,1
Intérêts intercalaires immobilisés	24,4	35,9	77,8
Amortissement des primes : d'émission et sur emprunts	(6,0)	(6,0)	(4,3)
Autres produits financiers	27,0	38,1	22,5
Charges (-) et produits financiers (+)	(372,6)	(365,4)	(272,7)

Les « intérêts et indexation des emprunts » incluent des produits et des charges financières provenant d'opérations sur instruments financiers à terme (cf. point 4.24 « Engagements hors bilan »).

Ces opérations ont généré un produit net de 3,8 millions d'euros au cours de l'année 2003. À noter que pour les deux opérations dont le taux variable est adossé à l'Euribor 12 mois postfixé trimestriellement,

l'échéance à cheval entre 2003 et 2004 a été évaluée sur la base du taux futur de marché de l'Euribor 12 mois le 31/12/2003 pour la date correspondant à la prochaine échéance de chaque opération (soit 2,317 % pour l'une et 2,369 % pour l'autre).

De plus, les moins-values latentes sur les opérations considérées comme du trading ont fait l'objet d'une reprise de provisions à hauteur de 0,3 million d'euros au 31/12/2003. En revanche, les plus-values latentes sur les opérations de couverture n'ont pas été comptabilisées (13,5 millions d'euros, cf. point 4.24).

4.8 Charges et produits exceptionnels

Charges et produits exceptionnels (en millions d'euros)	2003	2002	2001
Plus-values et moins-values de cession d'immobilisations corporelles et financières	0,1	(0,4)	(0,2)
Amortissement des subventions d'investissement	5,1	4,8	4,2
Frais engagés sur projets abandonnés	0,0	0,0	(13,4)
Engagements sociaux : prévoyance et médaille du travail au 01/01/2001*	0,0	0,0	(16,1)
Autres charges et produits exceptionnels	(8,7)	(20,2)	(5,9)
Charges (-) et produits exceptionnels (+)	(3,6)	(15,9)	(31,4)

* ASF a décidé d'adopter dès l'exercice 2001 le règlement CRC 00-06 relatif aux passifs et de retenir la méthode préférentielle de comptabilisation des engagements de retraite et assimilé et la totalité des engagements de retraites et autres avantages assimilés a été provisionnée à compter du 1^{er} janvier 2001.

Les engagements de retraite ont été évalués à un montant brut de 15,7 millions d'euros au 1^{er} janvier 2001. Ils ont été imputés net d'effet d'impôt sur les capitaux propres de la Société à cette date.

Les autres engagements sociaux différés évalués au 1^{er} janvier 2001 à 16,1 millions d'euros (médailles de travail et régimes de



prévoyance pour les personnels en retraite) ont été comptabilisés en charges exceptionnelles pour répondre aux conditions fiscales de déductibilité.

Le poste « Autres charges et produits exceptionnels » comprend principalement :

- ◆ les provisions pour investissement constituées dans le cadre des accords dérogatoires conclus pour le calcul de la participation des salariés aux résultats de la société et couvrant les années 2001-2002 et 2003-2005. ASF est donc autorisée à constituer en franchise d'impôt, à la clôture de l'exercice au cours duquel les fonds ont été portés à la réserve spéciale de participation, une provision pour investissement égale à 50 % de la part supplémentaire de la réserve de participation provenant de l'application de cet accord dérogatoire ;
- ◆ les provisions pour amortissements dérogatoires (amortissements fiscaux entre les dépréciations dégressives des biens autorisés et les dépréciations linéaires).

Le poste « Autres charges et produits exceptionnels » se ventile comme suit :

Autres charges et produits exceptionnels (en millions d'euros)	2003	2002	2001
Provision pour investissement	(1,8)	(6,9)	(0,0)
Provision nette pour amortissement dérogatoire	(6,0)	(5,7)	(1,3)
Autres charges et produits exceptionnels*	(1,0)	(7,7)	(4,6)
Autres charges et produits exceptionnels	(8,7)	(20,2)	(5,9)

* Au 31 décembre 2002 une dotation pour amortissement exceptionnel des immobilisations de construction à détruire pour être reconstruites pour un montant de 4,4 millions d'euros avait été constituée.

4.9 Participation des salariés

Participation des salariés (en millions d'euros)	2003	2002	2001
Participation des salariés	(11,0)	(5,6)	(20,3)

La Société ASF est de plein droit assujettie à la législation relative à la participation des salariés depuis l'exercice 2001.

Un nouvel accord dérogatoire Groupe a été conclu en 2003 qui s'applique aux exercices 2003 à 2005.

4.10 Impôt sur les sociétés

Impôts sur les sociétés (en millions d'euros)	2003	2002	2001
Impôt sur les sociétés	(137,5)	(100,5)	(57,3)

La charge d'impôt relative aux opérations de l'exercice bénéficie notamment de la déductibilité fiscale immédiate des intérêts intercalaires immobilisés.

La charge d'impôt sur les sociétés dans les comptes de l'exercice 2003 se ventile comme suit :

- la charge normale de l'exercice : 135,0 millions d'euros (*) ;
- la charge d'impôt de l'exercice résultant de l'intégration fiscale : 2,3 millions d'euros.

(*) dont produit de l'exercice lié aux éléments exceptionnels : 1,3 million d'euros.

En effet, ASF en tant que Société tête du Groupe intégré doit restituer à sa filiale ESCOTA, devenue bénéficiaire, les économies d'impôts temporaires issues de l'intégration fiscale dont elle a bénéficié. La convention d'intégration prévoit la neutralité fiscale du régime et permet donc à la filiale ESCOTA de bénéficier des économies qui lui appartiennent au fur et à mesure des bénéfices fiscaux dégagés par elle.

4.11 Immobilisations incorporelles

Immobilisations incorporelles (en millions d'euros)	2003	2002	2001
Immobilisations incorporelles	54,0	43,3	45,4
Amortissements immobilisations incorporelles	(36,5)	(30,6)	(35,7)
Immobilisations incorporelles	17,5	12,7	9,7

Les immobilisations incorporelles sont essentiellement constituées de logiciels amortis sur une période de 3 à 5 ans.

Les variations s'analysent de la manière suivante :

Immobilisations incorporelles (en millions d'euros)	2001	Acquisitions / Dotations	Cessions / Reprises	Mises en service / Virements poste à poste	2002
Immobilisations incorporelles	45,4	6,8	9,8	0,9	43,3
Amortissements immobilisations incorporelles	(35,7)	(4,5)	(9,6)	0,0	(30,6)
Immobilisations incorporelles	9,7	2,3	0,2	0,9	12,7
Immobilisations incorporelles (en millions d'euros)	2002	Acquisitions / Dotations	Cessions / Reprises	Mises en service / Virements poste à poste	2003
Immobilisations incorporelles	43,3	10,7	0,3	0,3	54,0
Amortissements immobilisations incorporelles	(30,6)	(6,2)	(0,3)	0,0	(36,5)
Immobilisations incorporelles	12,7	4,5	0,0	0,3	17,5

La diminution des immobilisations incorporelles brutes entre 2002 et 2001 provient essentiellement de la sortie de l'actif des frais d'études et des frais de recherche et de développement entièrement amortis.

4.12 Immobilisations corporelles

Après la mise en service de 80,1 kilomètres d'autoroutes en 2003, le réseau concédé en service était de 2 410,4 kilomètres au 31 décembre 2003.

Les immobilisations de construction en cours à cette même date correspondaient à environ 152 kilomètres d'autoroutes auxquels s'ajoutaient des Investissements de Constructions sur Autoroutes en Service (I.C.A.S.).

Immobilisations corporelles Immobilisations du domaine concédé (en millions d'euros)	2003	2002	2001
Immobilisations de construction en service	12 027,0	11 219,1	10 242,9
Immobilisations de construction en cours	895,8	1 076,8	1 426,7
Immobilisations d'exploitation	559,6	520,1	467,9
Immobilisations d'exploitation en-cours	23,2	35,9	51,9
Immobilisations corporelles	13 505,6	12 851,9	12 189,4

Les variations s'analysent de la manière suivante :

Immobilisations corporelles Immobilisations du domaine concédé (en millions d'euros)	2001	Acquisitions	Cessions	Mises en service / Virements poste à poste	2002
Immobilisations de construction en service	10 242,9	113,6	0,4	863,0	11 219,1
Immobilisations de construction en cours	1 426,7	486,6	0,0	(836,5)	1 076,8
Immobilisations d'exploitation	467,9	51,4	14,5	15,3	520,1
Immobilisations d'exploitation en-cours	51,9	26,6	0,0	(42,6)	35,9
Immobilisations corporelles	12 189,4	678,3	14,9	(0,9)	12 851,9



Immobilisations corporelles Immobilisations du domaine concédé (en millions d'euros)	2002	Acquisitions	Cessions	Mises en service / Virements poste à poste	2003
Immobilisations de construction en service	11 219,1	161,2	2,4	649,2	12 027,0
Immobilisations de construction en cours	1 076,8	451,7	0,0	(632,7)	895,8
Immobilisations d'exploitation	520,1	40,2	12,6	11,8	559,6
Immobilisations d'exploitation en cours	35,9	15,9	0,0	(28,6)	23,2
Immobilisations corporelles	12 851,9	669,0	15,0	(0,3)	13 505,6

Amortissements des immobilisations corporelles

Immobilisations corporelles (en millions d'euros) Amortissements des Immobilisations corporelles	2003	2002	2001
Amortissements pour dépréciation	(369,1)	(334,0)	(299,0)
Amortissements de caducité	(2 955,2)	(2 650,9)	(2 366,4)
Amortissements	(3 324,3)	(2 984,9)	(2 665,4)

Les variations des amortissements s'analysent de la manière suivante :

Immobilisations corporelles (en millions d'euros) Amortissements des Immobilisations corporelles	2001	Dotations	Reprises	2002
Amortissements pour dépréciation	299,0	48,4	13,4	334,0
Amortissements de caducité	2 366,4	284,5	0,0	2 650,9
Amortissements	2 665,4	332,8	13,4	2 984,9
Immobilisations corporelles (en millions d'euros) Amortissements des Immobilisations corporelles	2002	Dotations	Reprises	2003
Amortissements pour dépréciation	334,0	49,0	13,8	369,1
Amortissements de caducité	2 650,9	304,3	0,0	2 955,2
Amortissements	2 984,9	353,3	13,8	3 324,3

L'amortissement de caducité se ventile de la façon suivante :

Immobilisations corporelles Amortissements de caducité (en millions d'euros)	2001	Dotations	Reprises	2002
Sur les biens de construction	2 266,0	282,2	-	2 548,0
Sur les biens d'exploitation	100,4	2,5	-	102,9
Amortissements de caducité	2 366,4	284,5	0,0	2 650,9
Immobilisations corporelles Amortissements de caducité (en millions d'euros)	2002	Dotations	Reprises	2003
Sur les biens de construction	2 548	301,2	-	2 849,1
Sur les biens d'exploitation	102,9	3,1	-	106,1
Amortissements de caducité	2 650,9	304,3	0,0	2 955,2

Depuis l'exercice 2001, la Société pratique des amortissements dégressifs autorisés par la loi et de ce fait génère des amortissements dérogatoires par différence avec les amortissements économiques linéaires.

Les variations s'analysent comme suit :

Immobilisations corporelles (en millions d'euros) Amortissements dérogatoires des immobilisations corporelles	2001	Dotations	Reprises	2002
Immobilisations d'exploitation	1,3	5,9	0,2	7,0
Amortissements dérogatoires	1,3	5,9	0,2	7,0
Immobilisations corporelles (en millions d'euros) Amortissements dérogatoires des immobilisations corporelles	2002	Dotations	Reprises	2003
Immobilisations d'exploitation	7,0	6,4	0,4	13,0
Amortissements dérogatoires	7,0	6,4	0,4	13,0

4.13 Immobilisations financières

Immobilisations financières (en millions d'euros)	2003	2002	2001
Prêts	7,8	8,1	7,7
Participations et créances rattachées	277,9	377,1	373,3
Autres immobilisations financières	0,3	0,3	0,2
Immobilisations financières	286,0	385,4	381,2

Les montants des immobilisations financières et créances rattachées sont inscrits en net.

Les variations s'analysent de la manière suivante :

Immobilisations financières (en millions d'euros)	2001	Augmentation	Diminutions	2002
Prêts	7,7	0,7	0,4	8,1
Participations et créances rattachées*	373,3	108,0	103,7	377,6
Autres immobilisations financières	0,2	0,1	0,0	0,3
Immobilisations financières	381,3	108,8	104,1	386,0

Immobilisations financières (en millions d'euros)	2002	Augmentation	Diminutions	2003
Prêts	8,1	0,8	1,0	7,8
Participation et créances rattachées*	377,6	2,6	101,8	278,4
Autres immobilisations financières	0,3	0,0	0,1	0,3
Immobilisations financières	386,0	3,5	102,9	286,5

* Le montant du poste « Participations et créances rattachées » est brut, il ne tient pas compte d'une provision pour dépréciation des titres détenus auprès de la SVM Société pour la construction du Viaduc de Millau, dont la candidature d'ASF n'a pas été retenue, constituée en 2002 pour 0,5 million d'euros.

Les prêts concernent principalement la participation de la Société à l'effort construction qui représente 6,6 millions d'euros en 2003 contre 6,3 millions d'euros en 2002 et 6 millions d'euros en 2001.

Les participations et créances rattachées se rapportent essentiellement à la société ESCOTA dont ASF détient 98,97 % depuis 2002 contre 96,15 % en 2001. Cette participation est passée dans les livres d'ASF de 33,2 millions d'euros en 2001 à un montant de 130,9 millions d'euros en 2002 suite à une augmentation de capital de la filiale à laquelle ASF a souscrit.

En outre, ESCOTA bénéficie d'une avance de la Société ASF qui s'élève au 31 décembre 2003 à 142,6 millions d'euros contre 234,7 millions d'euros au 31 décembre 2002. Depuis le 1^{er} janvier 2002, cette avance donne lieu à un intérêt sur la base du taux Eonia. Le montant des intérêts courus au 31 décembre 2003 d'un montant de 5,5 millions d'euros n'apparaît pas dans les comptes ayant été totalement payé par ESCOTA contrairement au 31 décembre 2002 où il figurait dans les comptes pour 9,4 millions d'euros. Cette avance est remboursable de 2003 à 2007, selon un calendrier susceptible

d'évoluer en fonction de certains critères définis contractuellement.

ASF est entrée en 2002 dans le capital de la société Transjamaican Highway à hauteur de 34 %, pour 0,8 million d'euros, dans le cadre d'un partenariat développé avec Bouygues Construction, à travers sa filiale Bouygues Travaux Publics, pour la construction d'une autoroute « Highway 2000 » en Jamaïque. ASF a versé 2 millions d'euros au cours de l'exercice 2003 au titre de cette participation qui figure dans les livres d'ASF au 31 décembre 2003 pour 2,8 millions d'euros.

En octobre 2003, la société par actions simplifiée TRUCK ETAP a été créée : son capital de 0,9 million d'euros est réparti entre ASF (66 %) et la société PIMO (34 %). L'activité exercée par cette société consiste en la conception, la construction et l'exploitation en France de plate-formes de services aux usagers de la route, et plus particulièrement de parcs de stationnement payants et gardiennés pour les Poids Lourds, y compris les services annexes (stations services de carburants, restauration, hôtellerie) que la Société peut exploiter directement ou indirectement. Cette participation figure dans les livres d'ASF au 31 décembre 2003 pour 0,6 million d'euros.



4.14 Stocks

Les stocks sont principalement constitués des fournitures nécessaires à l'entretien et à la viabilité des autoroutes, des pièces détachées pour les différents matériels (péage, électrique, transport, engins) et de fournitures informatiques et de bureau.

Stocks (en millions d'euros)	2003	2002	2001
Stocks	9,6	13,9	10,0
Dépréciation des stocks	(0,1)	(1,0)	0,0
Stocks et en-cours nets	9,5	12,9	10,0

4.15 Clients et comptes rattachés

Clients et comptes rattachés (en millions d'euros)	2003	2002	2001
Clients - Péages	63,4	51,8	42,2
Clients - Activités annexes	41,5	38,8	38,5
Dépréciation clients douteux	(6,7)	(6,1)	(2,6)
Créances clients et comptes rattachés	98,2	84,5	78,2

La variation de la provision pour dépréciation des créances douteuses en 2003, et essentiellement en 2002, est due principalement à la dépréciation des créances des opérateurs du secteur des télécommunications.

4.16 Autres créances et comptes de régularisation

Autres créances et comptes de régularisation (en millions d'euros)	2003	2002	2001
État et autres organismes publics	41,4	89,7	65,1
Autres créances et produits à recevoir	52,6	19,8	24,9
Charges constatées d'avance	23,7	22,4	21,0
Charges à répartir	46,7	53,4	32,1
Écart de conversion actif	14,4	9,4	5,3
Autres créances et comptes de régularisation	178,8	194,7	148,5

Au 31 décembre 2002, ASF détenait une créance sur le Trésor relative à l'impôt sur les sociétés à hauteur de 34 millions d'euros, les

acomptes versés excédant le montant de l'impôt dû au titre de l'exercice. Cette créance a été totalement utilisée au 31 décembre 2003.

Le poste « Autres créances et produits à recevoir » englobe :

- ◆ des autres créances nettes des provisions pour dépréciation correspondantes à hauteur de 6,5 millions d'euros en 2003, 6,3 millions d'euros en 2002 et 6,1 millions d'euros en 2001 ;
- ◆ en 2001, ce même poste enregistrait 8,3 millions d'euros correspondant à des avances de trésorerie consenties à une autre SEMCA, qui ont été remboursées en 2002 ;
- ◆ en 2003 ce poste inclut 6,3 millions d'euros d'avoirs à recevoir : de fournisseurs de biens et services pour 0,7 million d'euros et de fournisseurs d'immobilisation pour 5,6 millions d'euros.

Les charges constatées d'avance correspondent pour l'essentiel à la quote-part de la redevance domaniale relative à l'exercice suivant. Cette quote-part d'avance est à régler en juillet de l'année N pour la période du 1^{er} juillet au 30 juin de l'année suivante N+1.

Les charges à répartir sont principalement constituées du montant non amorti des primes d'émission d'emprunts et de remboursement d'obligations. Les variations s'analysent comme suit :

Charges à répartir sur plusieurs exercices (en millions d'euros)	2001	Dotations	Reprises	2002
Charges à répartir sur plusieurs exercices	15,9	3,1	4,4	14,6
Primes de remboursement des obligations	16,2	26,6	3,9	38,9
Charges à répartir sur plusieurs exercices	32,1	29,7	8,4	53,4
	2002	Dotations	Reprises	2003
Charges à répartir sur plusieurs exercices	14,6	0,0	2,9	11,7
Primes de remboursement des obligations	38,9	0,0	3,9	34,9
Charges à répartir sur plusieurs exercices	53,4	0,0	6,8	46,7

4.17 Valeurs mobilières de placement, disponibilités et instruments de trésorerie

Valeurs mobilières de placement et disponibilités (en millions d'euros)	2003	2002	2001
Valeurs mobilières de placement	520,5	1 036,3	96,2
Disponibilités	13,3	18,7	20,9
Valeurs mobilières de placement et disponibilités	533,9	1 055,0	117,1

La valeur d'inventaire des Valeurs Mobilières de Placement (VMP) se compose comme suit :

Valeurs mobilières de placement (en millions d'euros)	2003	2002	2001
Valeurs mobilières de placement : FCP	331,6	599,5	36,3
Valeurs mobilières de placement : SICAV	117,2	29,3	10,8
Fonds dédiés	448,8	628,8	47,1
	42,9	305,9	-
	491,7	934,7	47,1
Bons de caisse	14,5	97,5	49,1
Certificats de dépôts	10,0	0,0	0,0
	516,2	1 032,1	96,2
Instruments financiers	4,3	4,2	0,0
Valeurs mobilières de placement	520,5	1 036,3	96,2

Le portefeuille de valeurs mobilières de placement est peu sensible aux évolutions du marché financier de part sa composition, des Fonds Communs de Placement et des SICAV. En effet, dans les deux cas, il s'agit de placements financiers de trésorerie avec garantie du capital et un taux de rémunération au moins égal à l'EONIA.

La Société ne détient aucune de ses actions en propre au 31 décembre 2003.

La forte augmentation de la trésorerie à court terme entre 2002 et 2001 s'explique principalement par les fonds dont a disposé ASF, consécutifs à l'augmentation de capital intervenue sur le 1^{er} semestre 2002.

4.18 Capitaux propres

Après l'augmentation de capital intervenue sur le 1^{er} semestre 2002, le capital social de la Société ASF s'élève à 29 343 641 euros divisé en 230 978 001 actions.

Au 31 décembre 2003, il n'existe aucun instrument de dilution.

Capitaux propres (en millions d'euros)	2003	2002	2001
Capital	29,3	29,3	24,6
Primes et réserves ⁽¹⁾	858,0	857,5	3,9
Report à nouveau	2 236,0	2 121,0	1 883,4
Résultat	250,2	221,8	237,7
Subventions d'investissement	133,4	137,8	138,6
Provisions réglementées : amortissements dérogatoires	13,0	7,0	1,3
Provisions réglementées : amortissements dérogatoires (participation des salariés au résultat de la Société)	8,6	6,9	0,0
Capitaux propres	3 528,5	3 381,2	2 289,5

⁽¹⁾ dont prime d'émission nette d'impôts au 31 décembre 2003 : 853,4 millions d'euros (montant brut 873,7, déduction des frais d'émission bruts 31,4, nets de l'économie d'impôts 11,1 soit 20,3).

Tableau des mouvements sur le capital

	Nombre d'actions	Montants
Situation au 31/12 /2001	1 615 809	24,6
Actions nouvelles suite à la division par 120 du nominal ⁽¹⁾	192 281 271	-
	193 897 080	24,6
Augmentation du capital ⁽²⁾	37 080 921	4,7
Situation au 31/12 /2002	230 978 001	29,3
Situation au 31/12 /2003	230 978 001	29,3

⁽¹⁾ Multiplications du nombre des actions par 120 (1^{re} résolution de l'A.G.E. du 13/03/2002).

Décision de multiplier par 120 le nombre des actions composant le capital social en créant 192 281 271 actions nouvelles venant s'ajouter aux 1 615 809 actions existantes et attribution gratuite et automatique de ces nouvelles actions aux actionnaires dans la proportion de 119 actions nouvelles pour une action existante. Le nombre d'actions avant l'ouverture du capital correspondait donc à 193 897 080 actions

⁽²⁾ Ouverture du capital (selon A.G.E. du 13/03/2002) par :

- ♦ cessions sur le marché d'actions détenues par Autoroutes de France ;
- ♦ augmentations de capital d'un montant de 4,7 millions d'euros assorties de primes d'émission pour 873,7 millions d'euros :
 - émissions d'actions dans le public : soit 31 616 494 actions nouvelles pour un montant de 790 412 350,00 € ;
 - émissions d'actions par les collectivités territoriales : 34 039 actions nouvelles pour 850 975,00 € ;
 - émissions d'actions réservées aux salariés et retraités : 5 430 388 actions nouvelles pour un montant de 87 163 377,60 €.



La variation des capitaux propres de l'exercice 2002 s'analyse comme suit :

Capitaux propres	Situation à la clôture de l'exercice arrêté au 31/12/2001	Augmentation de capital	Affectation du résultat précédent	Résultat de l'exercice	Subventions d'investissements	Provisions réglementées	Situation à la clôture de l'exercice arrêté au 31/12/2002
Capital	24,6	4,7					29,3
Primes d'émission	0,0	853,4					853,4
Autres primes	0,1						0,1
Réserve légale	2,5						2,5
Réserves des plus-values à long terme	1,3		0,2				1,5
Autres réserves	0,0						0,0
Report à nouveau	1 883,4		237,6				2 121,0
Résultat	237,7		(237,7)	221,8			221,8
Subventions d'investissements	138,6				(0,8)		137,8
Provisions pour investissement (participation des salariés)	0,0					6,9	6,9
Provisions pour amortissements dérogatoires	1,3					5,7	7,0
Total des capitaux propres	2 289,5	858,1	0,0	221,8	(0,8)	12,6	3 381,2

La variation des capitaux propres de l'exercice 2003 s'analyse comme suit :

Capitaux propres	Situation à la clôture de l'exercice arrêté au 31/12/2002	Affectation du résultat précédent	Dividendes versés	Résultat de l'exercice	Subventions d'investissements	Provisions réglementées	Situation à la clôture de l'exercice arrêté au 31/12/2003
Capital	29,3						29,3
Primes d'émission	853,4						853,4
Autres primes	0,1						0,1
Réserve légale	2,5	0,5					2,9
Réserves des plus-values à long terme	1,5						1,5
Autres réserves	0,0						0,0
Report à nouveau	2 121,0	221,3	(106,2)				2 236,0
Résultat	221,8	(221,8)		250,2			250,2
Subventions d'investissements	137,8				(4,4)		133,4
Provisions pour investissement (participation des salariés)	6,9					1,8	8,6
Provisions pour amortissements dérogatoires	7,0					6,0	13,0
Total des capitaux propres	3 381,2	0,0	(106,2)	250,2	(4,4)	7,7	3 528,5

4.19 Autres fonds propres

Autres fonds propres (en millions d'euros)	2003	2002	2001
Autres fonds propres	104,7	104,7	104,7

Les autres fonds propres correspondent à des apports gratuits effectués par le concédant et valorisés à leur valeur au jour du transfert.

4.20 Provisions pour risques et charges

Provisions pour risques et charges (en millions d'euros)	2003	2002	2001
Provisions pour retraites et engagements assimilés	26,2	24,7	21,5
Provisions pour litiges	1,4	1,3	3,9
Provisions pour indexation des avances	1,0	2,3	4,5
Provisions pour risques et charges	17,3	11,0	2,4
Provisions pour risques et charges	45,9	39,3	32,2

La variation du poste « Provisions pour risques et charges » est principalement due aux provisions pour pertes et charges financières liées aux écarts de conversion sur les emprunts indexés.

Le tableau des variations des provisions réglementées, des provisions pour risques et charges et des provisions pour dépréciation s'analyse comme suit :

Pour l'exercice 2002 :

Total des Provisions	2001	Dotations	Reprises	2002	Dont reprises non utilisées
Provisions réglementées	1,3	12,8	0,2	13,8	-
Provisions pour investissement	-	6,9	-	6,9	-
Amortissements dérogatoires	1,3	5,9	0,2	7,0	-
Autres Provisions réglementées	-	-	-	-	-
Provisions pour risques et charges	32,2	12,9	5,8	39,3	2,5
Provisions pour litiges	3,9	0,6	3,1	1,3	2,5
Provisions pour pertes de charge	-	-	-	-	-
Provisions pour pensions et obligations similaires	21,5	3,2	0,0	24,7	-
Provisions pour impôts	1,4	0,1	-	1,5	-
Autres provisions pour risques et charges	5,5	9,0	2,7	11,8	-
Provisions pour dépréciation	8,7	7,2	1,9	14,0	0,6
Provisions sur immobilisations	-	0,5	-	0,5	-
Provisions sur stocks	-	1,0	-	1,0	-
Provisions sur comptes clients	2,6	4,8	1,2	6,1	0,4
Provisions sur autres créances	-	-	-	-	-
Autres provisions pour dépréciation	6,1	0,8	0,7	6,3	0,3
Total des provisions	42,2	32,9	7,9	67,1	3,1
dont dotations et reprises d'exploitation		10,3	5,0		
dont dotations et reprises financières		9,6	2,5		
dont dotations et reprises exceptionnelles		13,0	0,4		



Pour l'exercice 2003 :

Total des provisions (en millions d'euros)	2002	Dotations	Reprises	2003	Dont reprises non utilisées
Provisions réglementées	13,8	8,2	0,4	21,6	-
Provisions pour investissement	6,9	1,8	-	8,6	-
Amortissements dérogatoires	7,0	6,4	0,4	13,0	-
Autres provisions réglementées	-	-	-	-	-
Provisions pour risques et charges	39,3	9,3	2,7	45,9	1,0
Provisions pour litiges	1,3	0,3	0,2	1,4	0,1
Provisions pour pertes et charges	-	-	-	-	-
Provisions pour pensions et obligations similaires	24,7	2,1	0,7	26,2	0,9
Provisions pour impôts	1,5	0,3	-	1,8	-
Autres provisions pour risques et charges	11,8	6,5	1,8	16,5	-
Provisions pour dépréciation	14,0	1,9	2,0	13,9	1,5
Provisions sur immobilisations	0,5	-	-	0,5	-
Provisions sur stocks	1,0	0,1	1,0	0,1	1,0
Provisions sur comptes clients	6,1	1,2	0,6	6,7	0,3
Provisions sur autres créances	-	-	-	-	-
Autres provisions pour dépréciation	6,3	0,5	0,2	6,5	0,2
Total des provisions	67,1	19,3	5,1	81,4	2,5
dont dotations et reprises d'exploitation		4,6	2,8		
dont dotations et reprises financières		6,5	1,9		
dont dotations et reprises exceptionnelles		8,2	0,4		

La variation des provisions pour retraites et engagements assimilés s'analyse comme suit :

Provisions pour engagements de retraite et assimilés	Engagements de retraite	Engagements postérieurs de la retraite	Autres engagements	Total des engagements
Provisions au 31/12/2001	1,4	18,7	1,5	21,5
Charge de l'année 2002	3,5	1,6	0,1	5,2
Cotisations au fonds d'assurances	(2,0)			(2,0)
Provisions au 31/12/2002	2,9	20,3	1,6	24,7
Charge de l'année 2002	(0,5)	1,5	0,4	1,4
Cotisations au fonds d'assurances				0,0
Provisions au 31/12/2003	2,4	21,8	2,0	26,2

Rappel : ASF a versé une partie de ses engagements sociaux liés à la retraite à un fonds d'assurance dédié pour 16,5 millions d'euros en 2001 et pour 2 millions d'euros en 2002. Ce qui explique le faible montant en provision à la fin de chacune des années mentionnées. La valeur de ce fonds au 31 décembre 2003 est de 18,9 millions d'euros.

Le taux d'actualisation retenu pour le calcul des engagements sociaux est de 5,5 % l'an, le taux d'inflation est de 1,5 % et le taux de

croissance des salaires est de 3,8 % l'an pour les cadres et de 3,5 % l'an pour les non-cadres.

Le fait marquant de cet exercice 2003 est la prise en compte de la loi sur la réforme du régime des retraites. Cette prise en compte a notamment pour conséquence le recul de l'âge de départ volontaire à la retraite pour l'obtention d'une retraite à taux plein et donc la diminution de l'engagement lié à la retraite. La totalité de la diminution de cet

engagement a été comptabilisé en résultat sur 2003.

L'impact du changement d'hypothèse actuarielle sur le montant de l'engagement lié à la participation de la Société aux frais de santé de ses retraités évalué à 11,6 millions d'euros au 31 décembre 2003 a été étalé sur la durée d'activité moyenne résiduelle prévisionnelle qui est de 18 ans, conformément aux préconisations du CNC, à hauteur de 0,6 million d'euros par an à compter de 2003 et jusqu'à 2021. L'étalement restant au 31 décembre 2003 pour un montant de 11,0 millions d'euros fait l'objet d'une information au titre des engagements (cf. point 4.24).

4.21 Emprunts et dettes financières

Emprunts et dettes financières (en millions d'euros)	2003	2002	2001
Emprunts CNA à taux fixe	6 124,9	6 455,2	5 990,5
Emprunts CNA à taux variable	746,0	746,0	746,0
Avances des collectivités territoriales	3,8	8,6	17,5
Avances conditionnées d'actionnaires	0,0	0,0	2,9
Autres	21,1	8,8	3,0
	6 895,8	7 218,7	6 759,8
Intérêts courus	205,0	211,3	192,7
Total dettes financières	7 100,8	7 429,9	6 952,5

Emprunts CNA

Ces emprunts ont été souscrits par le Groupe auprès de la Caisse Nationale des Autoroutes (« CNA »), un établissement public à caractère administratif, dans le cadre d'une convention conclue entre la CNA et des sociétés d'économie mixte concessionnaires d'autoroutes (« SEMCA »), dont ASF et ESCOTA. Cette convention prévoit la mise à la disposition des SEMCA de fonds levés par la CNA soit dans le cadre de son programme d'émission obligataire soit auprès de la BEI.

Ces emprunts sont remboursables in fine (échancier ci-après). Ils ne sont pas assortis d'engagements ou autres clauses influant sur leur exigibilité.

Au 31 décembre 2003, il n'y a plus d'emprunts CNA garantis par l'État.

Les emprunts d'ASF sont tous libellés en euros.

Les emprunts CNA à taux fixe portent intérêts à des taux nominaux compris entre 4,375 % et 13,955 %.

Certains emprunts CNA et BEI sont à taux variables (référence à différents taux de marché dont l'Euribor), soit qu'ils aient été émis directement en taux variables (en-cours de 91,1 millions d'euros au 31/12/2003), soit qu'ils aient fait l'objet d'opérations de swaps de taux à l'émission par la CNA (en-cours de 311,4 millions d'euros au 31/12/2003). De plus, un emprunt CNA a été émis avec une indexation sur l'inflation française (en-cours de 343,5 millions d'euros au 31/12/2003). Enfin, ASF a procédé directement à des swaps de taux pour convertir à taux variable (Euribor 3 mois ou Euribor 12 mois) des emprunts CNA à l'origine à taux fixe (en-cours de 582,9 millions d'euros au 31/12/2003). Au total, les emprunts à taux variables ou convertis à taux variables représentent un en-cours de 1 328,9 millions d'euros (746,0 + 582,9), soit 19,3 % de l'en-cours total. Sur l'année 2004, une partie de cet en-cours a été refixé (254,2 millions d'euros) ou « capé » à 2,50 % (152,5 millions d'euros).

Compte tenu de tous ces éléments, le taux nominal moyen de l'en-cours d'emprunts d'ASF au 31/12/2003 est de 5,75 % contre 5,95 % pour l'en-cours d'emprunt au 31/12/2002.

Sur la base de la structure de la dette au 31/12/2003, et notamment en prenant en compte le cap à 2,5 % qui insensibilise 152,5 millions d'euros à une forte hausse des taux, une hausse de 100 points de base



de l'ensemble de la courbe des taux se traduirait par une augmentation de l'ordre de 8 points de base du coût moyen de la dette d'ASF en 2004.

Avances des collectivités territoriales

Ces avances effectuées de 1986 à 1989 font l'objet d'une indexation sur l'indice des travaux publics (TP01). Le montant indiqué comprend le principal et l'indexation correspondante depuis l'origine et jusqu'au 31/12/2003.

Autres

Ce poste inclut l'indexation du capital de l'emprunt indexé sur l'inflation (13,4 millions d'euros au 31 décembre 2003 contre 7,1 millions d'euros au 31 décembre 2002 et 0,8 million d'euros au 31 décembre 2001).

Le reste correspond essentiellement à des dépôts et cautionnements reçus.

Au 31 décembre 2003, l'échéancier de remboursement du principal des dettes financières du Groupe était le suivant :

Emprunts : échancier (en millions d'euros)	Emprunt CNA	Avances des collectivités territoriales	Total
Années			
2004	434,5	3,8	438,3
2005	314,8	0,0	314,8
2006	348,6	-	348,6
2007	396,4	-	396,4
2008	717,5	-	717,5
2009	381,1	-	381,1
2010	656,9	-	656,9
2011	503,4	-	503,4
2012	244,2	-	244,2
2013	353,9	-	353,9
2014	610,0	-	610,0
2015	643,0	-	643,0
2016	633,0	-	633,0
2017	633,5	-	633,5
2018	0,0	-	0,0
Au-delà	0,0	-	0,0
Emprunts : échancier	6 870,9	3,8	6 874,7
Emprunts souscrits durant l'exercice	0,0	0,0	0,0
Emprunts remboursés durant l'exercice	330,4	4,9	335,2

4.22 Fournisseurs et comptes rattachés

Fournisseurs et comptes rattachés (en millions d'euros)	2003	2002	2001
Dettes fournisseurs et comptes rattachés	37,6	46,5	33,8

Le poste « Dettes fournisseurs et comptes rattachés » se décompose de la façon suivante :

Fournisseurs et comptes rattachés (en millions d'euros)	2003	2002	2001
Fournisseurs d'exploitation : factures reçues	20,8	19,7	22,2
Fournisseurs d'exploitation : factures non reçues	16,8	26,8	11,6
Dettes fournisseurs et comptes rattachés	37,6	46,5	33,8

Il n'inclut pas les fournisseurs d'immobilisation qui sont classés en « Autres dettes ».

4.23 Autres dettes et comptes de régularisation

Autres dettes et comptes de régularisation (en millions d'euros)	2003	2002	2001
Dettes sur immobilisations	206,1	221,9	277,2
Dettes fiscales et sociales	105,4	102,8	100,3
État impôt sur les sociétés	71,5	0,0	12,7
État impôt sur les sociétés/ Réforme	0,0	185,5	371,0
Produits constatés d'avance	87,6	88,6	89,1
Écart de conversion passif	0,0	0,0	0,0
Autres	17,0	11,8	5,7
Autres dettes et comptes de régularisation	487,7	610,6	856,0

Les dettes sur immobilisations correspondent aux comptes fournisseurs et aux factures à recevoir relatifs aux immobilisations. Au 31 décembre 2003 comme au 31 décembre 2002 et au 31 décembre 2001, elles incluent l'ensemble des provisions relatives aux compléments de travaux et révisions de prix afférents aux opérations réalisées avant la clôture.

Le poste « Dettes sur immobilisations » se décompose de la façon suivante :

Dettes sur immobilisations (en millions d'euros)	2003	2002	2001
Fournisseurs d'immobilisations : factures reçues	93,6	69,5	89,2
Fournisseurs d'immobilisations : factures non reçues	112,5	152,3	188,0
Dettes fournisseurs et comptes rattachés	206,1	221,9	277,2

La ligne « État impôt société / Réforme » fait apparaître l'impôt sur les sociétés généré en 2000 par la réforme des sociétés d'autoroute : l'impôt en résultant était payable en 2001, 2002 et 2003.

Au 31 décembre 2003, ASF a une dette envers le Trésor relative à l'impôt sur les sociétés de 71,5 millions d'euros compte tenu des acomptes déjà versés (cf. 4.16).

Les produits constatés d'avance s'analysent comme suit :

Produits constatés d'avance PCA (en millions d'euros)	2003	2002	2001
PCA sur opérateurs de télécommunications	27,8	23,7	8,8
PCA sur installations commerciales	24,4	25,8	24,5
PCA sur emprunts	33,0	36,7	40,4
PCA autres	2,4	2,4	15,5
Dettes fournisseurs et comptes rattachés	87,6	88,6	89,1

4.24 Engagements hors bilan

Engagements hors bilan (en millions d'euros)	2003	2002	2001
a) Engagements donnés			
Cautions sur opérations internationales	4,8	4,4	-
Cautions diverses	-	0,4	-
Instruments financiers	937,1	254,2	-
Prestations postérieures à la retraite	11,0		
Total	952,9	259,0	0,0
b) Engagements reçus			
Cautions bancaires sur marchés	117,2	126,1	172,1
Autres engagements reçus (clients)	29,2	25,2	22,9
Total	146,4	151,2	195,0
c) Engagements réciproques			
Marchés travaux (signés et non signés)	516,8	562,8	494,1
Total	516,8	562,8	494,1
Engagements hors bilan			

Information sur les opérations internationales

Le 19 septembre 2002, ASF a conclu avec Bouygues Construction (à travers sa filiale Bouygues Travaux Publics) un accord de partenariat relatif au projet « Highway 2000 » portant sur la construction et l'exploitation de la première autoroute à péage en Jamaïque. Ce partenariat a abouti à la création de Transjamaican Highway, une société détenue par Bouygues pour 66 % et par ASF pour 34 %, qui est titulaire d'un contrat de concession d'autoroutes passé avec l'État jamaïcain.

ASF ne s'est engagée à ce jour que sur la phase initiale du projet qui porte sur 44 kilomètres, dont 33 kilomètres situés entre Kingston et Sandy Bay et 11 kilomètres situés entre Portmore et Causeway, pour un montant de 10,2 millions d'USD répartis en 5,1 millions d'USD pour les 33 kilomètres dont 2,9 millions d'USD ont été versés au 31 décembre 2003, 1,7 million d'USD pour les 11 kilomètres restants et 3,4 millions d'USD mis en réserve. La société d'exploitation, Jamaican Infrastructure Operator, dont ASF détient





51 % du capital, le solde étant détenu par Bouygues, a pour mission d'exploiter l'autoroute pendant 35 ans. Par ailleurs, ASF réalise et réalisera les équipements de péage des différentes sections de l'autoroute et, par contrat avec Bouygues Travaux Publics, est titulaire de l'ensemble du matériel (conception, fourniture et mise en place) des barrières de péage de Old Harbour et Spanish Town.

Information sur les instruments financiers utilisés par ASF

Au 31/12/2003, ASF dispose de plusieurs contrats concernant des instruments financiers à terme :

- ◆ i)- des « swaps » où ASF est receveur de taux fixe et payeur d'Euribor 3 mois (4 swaps pour un notionnel total de 482,9 millions d'euros) ou d'Euribor 12 mois postfixé trimestriellement (2 opérations pour un notionnel total de 100 millions d'euros par combinaison d'un swap taux fixe contre E3M et d'un swap E3M contre E12M). Ces swaps ont été adossés (notionnels et échéances) à des lignes d'emprunts CNA à taux fixe. Ces engagements qui ne sont pas valorisés dans les comptes au 31/12/2003 ont une valeur de marché de 16,3 millions d'euros.
- ◆ ii)- deux swaps où ASF est payeur de taux fixe et receveur d'Euribor 3 mois adossés à certaines opérations du i)- mais pour une durée résiduelle inférieure à un an (notionnel de 254,2 millions d'euros). Ces engagements qui ne sont pas valorisés dans les comptes au 31/12/2003 ont une valeur de marché négative de 0,3 million d'euros.
- ◆ iii)- des « caps » et des « floors » adossés aux opérations du i)- et du ii)- mais pour une durée plus courte. La valeur de marché de ces opérations au 31/12/2003 est positive de 0,8 million d'euros contre une valeur au bilan positive de 3,3 millions d'euros. La valeur de marché au 31/12/2003

de l'ensemble de ces opérations (i-, ii-, iii-) est de 16,8 millions d'euros en faveur d'ASF contre une valeur au bilan de 3,3 millions d'euros, soit une plus-value latente de 13,5 millions d'euros. En comptabilité, ces opérations sont considérées comme des opérations de couverture.

- ◆ iv)- Un « collar » et un « cap » (pour un notionnel total de 274,4 millions d'euros) achetés par anticipation par rapport à la mise en place des swaps correspondants. La valeur de marché de ces opérations au 31/12/2003 est négative de 1,1 million d'euros contre une valeur au bilan positive de 1 million d'euros. Ces opérations n'étant pas encore adossées à des swaps, elles sont, pour l'instant, considérées en comptabilité comme des opérations de trading, les moins-values latentes à la clôture de l'exercice font donc l'objet d'une provision à hauteur de 2,1 millions d'euros, dont 0,3 million d'euros de reprises au titre de l'année 2003. Si la courbe des taux au 31/12/2003 avait été 100 points de base plus basse, la valeur de marché de ces opérations aurait été négative d'environ 3,8 millions d'euros et les moins-values latentes auraient atteint environ 4,8 millions d'euros.

Information sur les autres engagements hors bilan

Dans le cadre de la construction ou de l'entretien des autoroutes, ASF conclut des marchés avec les entreprises de construction (*cf. point c*) du tableau *supra* « 4.24 Engagements hors bilan). Les risques supportés par ASF au titre de ces marchés de travaux sont ceux habituels pour ce type d'activité.

Autres facteurs de risques

- ◆ **Assurances** : ASF a souscrit diverses polices d'assurances et estime satisfaisant le niveau de couverture des risques potentiels significatifs. En matière de risques d'atteintes accidentelles à l'environnement, les conséquences pécuniaires de la responsabilité civile d'ASF sont couvertes à hauteur de 7,6 millions d'euros

par sinistre et par année d'assurance pour l'ensemble des sinistres. En outre, les entreprises participant à la construction des autoroutes de son réseau sont tenues de souscrire des assurances couvrant les travaux qu'elles réalisent. En revanche, ASF ne dispose pas d'assurance qui serait susceptible de couvrir les pertes d'exploitation auxquelles elle peut être exposée, telles que les pertes de recettes de péage subies lors de manifestations.

- ◆ **Risques de marché** : le degré d'exposition d'ASF aux risques de change se situe essentiellement au niveau de sa filiale jamaïcaine, pour lesquels les engagements d'ASF sont détaillés supra « Information sur les opérations internationales » et ne sont pas significatifs. Le degré d'exposition d'ASF aux risques de taux est décrit dans les commentaires figurant dans les annexes aux comptes annuels (notamment les notes 4.17 et 4.21).
- ◆ **Risques de liquidité** : ASF n'encourt pas non plus de risque de liquidité significatif compte tenu de son mode de financement : l'essentiel des emprunts d'ASF provient de la Caisse Nationale des Autoroutes, un établissement public à caractère administratif et est remboursable in fine, sans clauses de remboursement anticipé. ASF a décidé de renoncer progressivement à se financer auprès de la CNA, à compter de l'année 2002 pour les nouvelles concessions et en totalité à compter de l'année 2006. Désormais, ASF se finance, soit par des emprunts bancaires ou obligataires, soit par des structures de financement de projet. ASF ne peut garantir ni la disponibilité de tels financements, ni les conditions qui lui seront offertes.
- ◆ **Contrat de droit public** : ASF est soumise aux procédures des marchés publics et ses marchés sont passés par appel d'offres. ASF n'a aucune relation de dépendance vis-à-vis de fournisseurs, de clients ou de sous-traitants.

5. Explications de certains éléments des tableaux du flux de trésorerie

5.1 Généralités

Les tableaux des flux de trésorerie présentent l'évolution de la trésorerie. La trésorerie inclut les disponibilités, les découverts bancaires ainsi que les placements à court terme, très liquides qui sont facilement convertibles en un montant connu de trésorerie et qui sont soumis à un risque négligeable de changement de valeur. Elle exclut les instruments financiers.

5.2 L'impôt consécutif à la réforme

L'impact sur la variation du besoin en fonds de roulement de l'impôt sur les sociétés consécutif à la réforme de l'année 2000 et aux changements de principes comptables induits a été identifié séparément au niveau des flux nets de trésorerie générés par l'activité. Cette présentation a été retenue afin de faciliter la compréhension de la nature et des effets de cet impôt sur les sociétés sur les flux de trésorerie actuels et futurs d'ASF.

5.3 Les intérêts intercalaires

Les acquisitions d'immobilisations comprennent les intérêts capitalisés durant la période de construction, soit pour 2003 : 24,4 millions d'euros, 35,9 millions d'euros pour 2002 et 77,8 millions d'euros pour 2001.



5.4 Autres éléments de la marge brute d'autofinancement

La marge brute d'autofinancement est déterminée à partir du résultat net de l'activité auquel on a rajouté les charges (provisions et amortissements notamment) et les produits (reprises de provisions notamment) sans impact sur la trésorerie. Les éléments de la marge brute d'autofinancement repris sur la ligne « Autres » comprennent notamment, pour 2003 des provisions nettes enregistrées en charges sociales pour 1,4 million d'euros, 3,2 millions d'euros pour 2002 et une reprise de provisions nette de 10,3 millions d'euros pour 2001.

6. Informations complémentaires

6.1 Intégration fiscale

Le périmètre d'intégration fiscale du Groupe comprend les sociétés ASF, ESCOTA, Soriase et Société Radio-Trafic.

La convention signée entre les sociétés intégrées a été établie selon la méthode de la neutralité fiscale pour les différentes sociétés du Groupe. Ainsi, les filiales initialement déficitaires qui avaient transmis leurs déficits au Groupe et qui redeviennent bénéficiaires « récupèrent » au fur et à mesure des bénéfices dégagés par elles les avantages fiscaux correspondants à leurs déficits initiaux.

À la fin de l'exercice 2003, plus aucun déficit reportable ne subsiste pour ESCOTA et pour le Groupe ASF.

6.2 Rémunération des organes de direction

La rémunération de l'ensemble des mandataires sociaux pour l'exercice 2003 est de 1 073 492 euros, avantages en nature inclus. Il n'a été versé aucune rémunération aux autres administrateurs.

6.3 Jetons de présence

Le montant provisionné des jetons de présence alloués aux membres du Conseil d'Administration de la société ASF au titre de 2003 est de 124 295 euros. Le versement, après un calcul définitif, aura lieu en 2004.

6.4 Litiges

La Société ASF est partie à un certain nombre de litiges dans le cours normal de ses activités. ASF considère qu'au 31 décembre 2003, aucun des litiges en cours liés à la conduite de ses activités, n'est susceptible d'avoir un effet défavorable sur son résultat d'exploitation, son activité ou sa situation financière.

6.5 Cahier des charges

La convention de concession principale et le cahier des charges annexé constituent les instruments fondamentaux définissant les relations entre l'État et la Société ASF : ils réglementent notamment la construction et l'exploitation des autoroutes, les dispositions financières applicables, la durée des concessions et les modalités de reprise des installations en fin de concession.

Parmi les principales dispositions susceptibles d'influencer les perspectives de l'exploitation figurent notamment :

- ◆ l'obligation de maintenir en bon état d'entretien l'ensemble des ouvrages et de tout mettre en œuvre pour maintenir

la continuité de la circulation dans de bonnes conditions ;

- ◆ les dispositions fixant le taux des péages et les règles d'évolution ;
- ◆ les clauses prévoyant les dispositions applicables en cas d'évolution des réglementations techniques ou des règles fiscales applicables propres aux sociétés d'autoroutes. Si une telle évolution était susceptible de compromettre gravement l'équilibre des concessions, l'État et la société concessionnaire arrêteraient d'un commun accord les compensations à envisager, dans l'intérêt de la continuité du service public ;
- ◆ les dispositions susceptibles de garantir la remise en bon état des ouvrages de la concession à la date d'expiration, et notamment la conclusion, sept ans avant la fin de la concession d'un programme d'entretien et de renouvellement pour les cinq dernières années ;
- ◆ les conditions du retour des actifs à l'État en fin de concession et les restrictions grevant les actifs : les biens de retour reviendront à l'État sans donner lieu à une contrepartie financière et ils ne pourront être vendus ou grevés de sûreté ou de servitude ;
- ◆ la faculté de l'État de résilier les contrats de concession par anticipation et de racheter les contrats de concession : en vertu des règles de droit public, l'État dispose d'une faculté de résiliation unilatérale des concessions pour motif d'intérêt général et sous le contrôle du juge. En outre, la convention prévoit un droit de rachat par l'État à compter du 1^{er} janvier 2012.

6.6 Le Tunnel du Puymorens

ASF est juridiquement titulaire de deux contrats de concession, l'un pour l'ensemble de son réseau à l'exception du Tunnel du Puymorens à échéance au 31/12/2032, l'autre pour le Tunnel du Puymorens, d'une longueur de 5,5 km à échéance du 31/12/2037.

La valeur actuelle de la concession du Tunnel du Puymorens, prise isolément, pourrait, sous certaines hypothèses, être inférieure à sa valeur nette comptable implicite au 31 décembre 2003.

Cette dernière concession bénéficie cependant d'une garantie de l'État ainsi décrite dans le contrat de concession : « à l'expiration de la concession, l'État assumera toutes les dettes et obligations du concessionnaire afférentes à la concession ». Enfin, bien que faisant l'objet d'un contrat de concession distinct, cet ouvrage est géré par ASF comme partie intégrante de son réseau, bénéficiant pour ce faire des structures d'exploitation et du support des directions fonctionnelles de la Société ASF.

De ce fait, il est apparu que le Tunnel du Puymorens ne pouvait être considéré comme une unité génératrice de trésorerie indépendante de la concession principale d'ASF.

En conséquence de quoi il n'a pas été jugé pertinent de procéder à un test de dépréciation.

6.7 Liste des filiales et des participations

Les montants portés dans ces tableaux sont en milliers d'euros.

Situation au 31 décembre 2003

Informations financières Filiales et participation	Capital	Capitaux propres autre que le capital (1)	Quote-part du capital détenue (en %)	Valeur comptable des titres détenus		Prêts et avances consentis par la société et non encore remboursés	Montant des cautions et avals donnés par la Société	CA hors taxes du dernier exercice écoulé	Résultats (bénéf. ou perte du dernier exercice clos)	Dividendes encaissés par la Société au cours de l'exercice
				brute	nette					
Filiales (détenues à + de 50 %)										
◆ ESCOTA	131 544,9	(1 370,4)	98,97 %	130 885,5	130 885,5	142 614,5		(*) 476 763,4	(*) 83,5	
◆ Jamaican Infrastructure Operator	1,5		51,00 %							
◆ Truck Etap SAS	900,0		66,00 %	594,0	594,0					
Participations (détenues entre 10 et 50 %)										
◆ SARL Radio Trafic	20,0	(*) 25,8	50,00 %	10,0	10,0			(*) 2 190,4	(*) 3,7	
◆ SARL Soriase	20,0	(*) 11,2	35,00 %	7,0	7,0			(*) 980,0	(*) 5,5	
◆ Centaure Midi-Pyrénées	375,0	(**) 170,3	33,99 %	129,5	129,5			(**) 835,4	(**) 0,1	
◆ SVM	38,1	(***) (1 268,3)	36,28 %	13,8	0,0	495,0		(***) 0,0	(***) (1 265,5)	
◆ Transjamaican Highway	11 432,0	(*) (2 344,0)	34,00 %	2 793,1	2 793,1			(*) 0,8	(*) (1 710,0)	
◆ GIE Autoroutes Trafic	300,0	(*) 0,0	36,50 %	109,5	109,5			(*) 825,7	(*) 43,9	

(1) Capitaux propres hors capital et hors résultat de l'exercice. (*) Informations concernant l'exercice 2003. (***) Informations concernant l'exercice 2002

(**) Informations concernant l'exercice 2001.



Rapport des Commissaires aux Comptes sur les Comptes sociaux

● **Rapport général des Commissaires aux Comptes sur les comptes annuels (exercice clos le 31 décembre 2003)**

PricewaterhouseCoopers Audit
Tour AIG – 34, place des Corolles,
92908 PARIS LA DEFENSE 2

JPA
7, rue Galilée,
75116 PARIS

Aux actionnaires
Autoroutes du Sud de la France
100, avenue de Suffren,
75015 Paris

Mesdames, Messieurs,

En exécution de la mission qui nous a été confiée par votre Assemblée Générale, nous vous présentons notre rapport relatif à l'exercice clos le 31 décembre 2003, sur :

- ◆ le contrôle des comptes annuels de la Société des Autoroutes du Sud de la France, tels qu'ils sont joints au présent rapport ;
- ◆ la justification de nos appréciations ;
- ◆ les vérifications spécifiques et les informations prévues par la loi.

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

Opinion sur les comptes annuels

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

Nous certifions que les comptes annuels sont, au regard des règles et principes comptables français, réguliers et sincères et donnent une image fidèle du résultat des opérations de l'exercice écoulé ainsi que de la situation financière et du patrimoine de la Société à la fin de cet exercice.

Justification de nos appréciations

En application des dispositions de l'article L.225-235 du Code de Commerce, introduites par la loi de sécurité financière du 1^{er} août 2003 et applicables pour la première fois à cet exercice, nous portons à votre connaissance les éléments suivants :

- ◆ la note 2 de l'annexe expose les règles et méthodes comptables relatives aux dépenses d'entretien des infrastructures, dans le cadre des dispositions prévues par les règlements n° 2002-10 et 2003-07 du CRC ;

- ◆ la note 3.2 et 3.10 de l'annexe expose les règles et méthodes comptables relatives aux immobilisations du domaine concédé et à leur amortissement.

Dans le cadre de notre appréciation des règles et principes comptables suivis par votre Société, nous avons vérifié le caractère approprié des méthodes comptables précisées ci-dessus et des informations fournies dans les notes annexes et nous nous sommes assurés de leur correcte application.

Les appréciations ainsi portées s'inscrivent dans le cadre de notre démarche d'audit des comptes annuels, pris dans leur ensemble, et ont donc contribué à la formation de notre opinion sans réserve, exprimée dans la première partie de ce rapport.

Vérification et informations spécifiques

Nous avons également procédé, conformément aux normes de la profession applicables en France, aux vérifications spécifiques prévues par la loi.

Nous n'avons pas d'observation à formuler sur la sincérité et la concordance avec les comptes annuels des informations données dans le rapport de gestion du Conseil d'Administration et dans les documents adressés aux actionnaires sur la situation financière et les comptes annuels.

En application de la loi, nous nous sommes assurés que les diverses informations relatives aux prises de participation et de contrôle et à l'identité des détenteurs du capital vous ont été communiquées dans le rapport de gestion.

Paris, le 31 mars 2004
Les Commissaires aux Comptes

PricewaterhouseCoopers Audit
Paul ONILLON

JPA
Jacques POTDEVIN

Honoraires des Commissaires aux Comptes

Le montant des honoraires des commissaires aux comptes du Groupe ASF pris en charge au compte de résultat sur l'exercice 2003 au titre de l'exercice 2003 pour la totalité des sociétés consolidées est le suivant :

Nature des prestations	PricewaterhouseCoopers				Jacques POTDEVIN et Associés			
	Montant		%		Montant		%	
	2003	2002	2003	2002	2003	2002	2003	2002
Audit								
Commissariat aux comptes, comptes individuels et consolidés	376 801	565 722	97 %	67 %	215 952	272 364	100 %	100 %
Missions accessoires		175 909		21 %				
Sous-total audit	376 801	741 631	97 %	88 %	215 952	272 364	100 %	100 %
Autres prestations								
Juridique, fiscal, social								
Technologie de l'information								
Audit interne								
Autres	12 927	99 200	3 %	12 %				
Sous-total autres	12 927	99 200	3 %	12 %				
Total	389 728	840 831			215 952	272 364		

Montant exprimés en euros hors taxes remboursements de frais inclus.





Rapport spécial des Commissaires aux Comptes sur les conventions réglementées

● **Rapport général des Commissaires aux Comptes sur les comptes annuels (exercice clos le 31 décembre 2003)**

PricewaterhouseCoopers Audit
Tour AIG – 34, place des Corolles,
92908 PARIS LA DEFENSE 2

JPA
7, rue Galilée,
75116 PARIS

Aux actionnaires
Autoroutes du Sud de la France
100, avenue de Suffren,
75015 Paris

Mesdames, Messieurs,

En notre qualité de Commissaires aux Comptes de votre société, nous vous présentons notre rapport sur les conventions réglementées.

Il ne nous appartient pas de rechercher l'existence de conventions mais de vous communiquer, sur la base des informations qui nous ont été données, les caractéristiques et les modalités essentielles de celles dont nous avons été avisés, sans avoir à nous prononcer sur leur utilité et leur bien-fondé. Il vous appartient, selon les termes de l'article 92 du décret du 23 mars 1967, d'apprécier l'intérêt qui s'attachait à la conclusion de ces conventions en vue de leur approbation.

Nous vous informons qu'il ne nous a été donné avis d'aucune convention conclue au cours de l'exercice et visée à l'article L.225-38 du Code de commerce.

Conventions conclues au cours des exercices précédents et dont l'exécution s'est poursuivie au cours de l'exercice

Par ailleurs, en application du décret du 23 mars 1967, nous avons été informés que l'exécution des conventions suivantes, approuvées au cours d'exercices antérieurs, s'est poursuivie au cours du dernier exercice.

Avance de trésorerie avec la société ESCOTA

- ◆ Rappel de la convention : au cours de l'exercice clos le 31 décembre 2003, la Société a poursuivi la convention de trésorerie conclue avec ESCOTA le 22 décembre 1994.

Le Conseil d'Administration du 12 décembre 2002 a autorisé la conclusion de l'avenant n° 2 modifiant les modalités de rémunération des avances et fixant les termes de versement et de remboursement s'étalant sur la période 2002-2007.

À compter du 1^{er} janvier 2002, le montant de la créance porte intérêt au taux EONIA.

- ◆ Modalités d'exécution au cours de l'exercice : au 31 décembre 2003, l'ensemble des avances s'élève à 142,6 millions d'euros. Le montant des intérêts relatifs à l'exercice 2003 est de 5,5 millions d'euros.

Contrat avec la société SRT (Société Radio Trafic)

- ◆ Rappel de la convention : votre Conseil d'Administration du 21 décembre 1994 a autorisé une

convention avec la SARL SRT, qui définit la nature des prestations à réaliser entre les sociétés cocontractantes, ainsi que leurs relations financières.

Les prestations effectuées par la SARL SRT, prestations d'émissions radiophoniques, sont facturées à votre Société sur la base de coûts réels.

Votre Société refacture à la SARL SRT les charges liées à la fourniture d'informations, ainsi que l'assistance administrative et logistique sur la base des coûts réels.

La convention prévoit des avances en compte courant, portant intérêt au taux annuel de 5 %.

- ◆ Modalités d'exécution au cours de l'exercice : pour l'exercice clos le 31 décembre 2003 :
 - Les prestations facturées à ASF par SRT se sont élevées à 1,032 M€ HT ;
 - les prestations facturées par ASF à SRT se sont élevées à 0,461 M€ HT ;
 - les soldes des comptes fournisseur et factures à recevoir s'élèvent à 0,511 M€ TTC ;
 - les soldes des comptes client et factures à établir s'élèvent à 0,837 M€ TTC.

Nous avons effectué nos travaux selon les normes professionnelles applicables en France ; ces normes requièrent la mise en œuvre de diligences destinées à vérifier la concordance des informations qui nous ont été données avec les documents de base dont elles sont issues.

Paris, le 31 mars 2004
Les Commissaires aux Comptes



Textes des résolutions soumises à l'Assemblée Générale Ordinaire

du 13 mai 2004

1^{re} Résolution

Approbation des comptes sociaux de l'exercice clos le 31 décembre 2003

L'Assemblée Générale, statuant aux conditions de quorum et de majorité requises pour les assemblées générales ordinaires, connaissance prise du rapport du Conseil d'Administration sur la gestion de la Société pendant l'exercice clos le 31 décembre 2003 et du rapport général des Commissaires aux Comptes, approuve les comptes dudit exercice, comprenant le compte de résultat, le bilan et son annexe, tels qu'ils lui sont présentés, ainsi que les opérations traduites dans ces comptes et résumées dans ces rapports.

En conséquence, l'Assemblée Générale donne aux administrateurs quitus entier et sans réserve de leur gestion pour l'exercice écoulé.

L'Assemblée Générale approuve également les dépenses non déductibles de l'impôt sur les sociétés visées à l'article 39-4 du Code général des impôts qui s'élèvent à 34 396 euros ainsi que le montant de l'impôt correspondant ressortant à 12 185 euros.

2^e Résolution

Affectation du résultat

L'Assemblée Générale, statuant aux conditions de quorum et de majorité requises pour les assemblées générales ordinaires et constatant que le bénéfice net de l'exercice 2003 s'élève à 250 235 361,12 euros, sur la proposition du Conseil d'Administration, décide :

- ◆ de distribuer aux actionnaires une somme de 159 374 820,69 euros.

En conséquence, le dividende net versé à chacune des actions y ouvrant droit sera de 0,69 euro. À ce dividende, s'ajoutera un avoir fiscal de 0,345 euro correspondant à l'impôt payé au Trésor, pour former un revenu global de 1,035 euro par action ;

- ◆ d'affecter le solde soit 90 860 540,43 euros au poste « Report à nouveau ». Ainsi, le « Report à nouveau » s'établit à 2 326 880 297,70 euros, compte tenu du solde de 2 236 019 757,27 euros au 31 décembre 2002.

L'Assemblée Générale constate qu'au 17 mars 2004, le nombre d'actions composant le capital social était de 230 978 001 actions se répartissant de la manière suivante :

◆ Actions sans restriction particulière	230 978 001
◆ Actions détenues par la société	0
<hr/>	
◆ Total du nombre d'actions composant le capital social au 17 mars 2004	230 978 001

L'Assemblée Générale décide que, si le jour de la mise en paiement du dividende, la Société détient un nombre d'actions propres, différent de zéro, la somme correspondant aux dividendes non versés en raison de ces actions sera, suivant le cas, portée au crédit ou au débit du compte « Report à nouveau ».

L'Assemblée Générale décide que le dividende sera mis en paiement à compter du 26 mai 2004.

3^e Résolution

Dividendes versés au cours des exercices précédents

L'Assemblée Générale, statuant aux conditions de quorum et de majorité requises pour les assemblées générales ordinaires, connaissance prise du rapport du Conseil d'Administration sur la gestion de l'exercice clos le 31 décembre 2003, prend acte de ce que la Société (i) a versé un dividende pour la première fois au titre de l'exercice clos le 31 décembre 2000 pour un montant de 448,70 francs par action, soit un revenu global de 673,05 francs compte tenu d'un avoir fiscal de 224,35 francs, (ii) n'en a pas versé au titre de l'exercice clos le 31 décembre 2001, et (iii) a versé un dividende au

titre de l'exercice clos le 31 décembre 2002 pour un montant de 0,46 euro par action, soit un revenu global de 0,69 euro compte tenu d'un avoir fiscal de 0,23 euro.

4^e Résolution

Approbation des comptes consolidés de l'exercice clos le 31 décembre 2003

L'Assemblée Générale, statuant aux conditions de quorum et de majorité requises pour les assemblées générales ordinaires, connaissance prise des informations relatives au Groupe ASF données dans le rapport du Conseil d'Administration sur la gestion de l'exercice clos le 31 décembre 2003 et du rapport des Commissaires aux Comptes sur les comptes consolidés, approuve les comptes consolidés tels qu'ils lui ont été présentés ainsi que les opérations traduites dans ces comptes et résumées dans ces rapports.

En conséquence, l'Assemblée Générale donne aux administrateurs quitus entier et sans réserve de leur gestion pour l'exercice écoulé.

5^e Résolution

Approbation des conventions réglementées

L'Assemblée Générale, statuant aux conditions de quorum et de majorité requises pour les assemblées générales ordinaires, connaissance prise du rapport spécial des Commissaires aux Comptes sur les conventions visées aux articles L. 225-38 et suivants du Code de commerce, approuve les conclusions dudit rapport et les conventions qui y sont mentionnées.





6^e Résolution

Autorisation de racheter les propres actions de la Société

L'Assemblée Générale, statuant aux conditions de quorum et de majorité requises pour les assemblées générales ordinaires, connaissance prise du rapport du Conseil d'Administration, met fin, avec effet immédiat, pour la fraction non utilisée, à l'autorisation donnée par l'Assemblée Générale mixte du 29 avril 2003 par sa 6^e résolution, d'acheter des actions de la Société, et, autorise le Conseil d'Administration, conformément aux dispositions des articles L. 225-209 et suivants du Code de commerce, à acheter des actions de la Société dans les conditions suivantes :

- ◆ l'acquisition, la cession ou le transfert de ces actions pourront être effectués en une ou plusieurs fois par tous moyens (le cas échéant hors marché, de gré à gré y compris par acquisition de blocs ou par le recours à tous instruments financiers dérivés, notamment à des options ou à des bons) et à tout moment, le cas échéant en période d'offre publique ;
- ◆ le prix maximum d'achat par titre est fixé à 50 euros et le prix minimum de vente par titre à 15 euros. En cas d'opérations sur le capital, notamment l'augmentation du capital par incorporation de réserves et attribution d'actions gratuites, ainsi qu'en cas de division ou de regroupement des titres, les prix indiqués ci-dessus seront ajustés par un coefficient multiplicateur égal au rapport entre le nombre de titres composant le capital avant l'opération et à ce nombre après l'opération ;
- ◆ le nombre maximum d'actions susceptibles d'être rachetées par la Société dans le

cadre de la présente résolution ne pourra excéder la limite de 10 % du capital social ;

- ◆ le montant total des fonds que la Société pourra consacrer au rachat de ses propres actions ne pourra excéder 400 millions d'euros ;
- ◆ les acquisitions d'actions pourront être effectuées en vue de toute affectation permise par la loi ou qui viendrait à être permise par la loi. En particulier, la Société pourra utiliser la présente autorisation en vue de :
 - régulariser le cours de Bourse de l'action de la Société en procédant sur le marché à des achats et/ou ventes en contre tendance ;
 - acheter et/ou vendre des actions de la Société en fonction des situations de marché ;
 - consentir des options d'achat d'actions aux salariés et mandataires sociaux de la Société et/ou de son Groupe, ou leur proposer d'acquérir des actions dans les conditions prévues aux articles L. 443-1 et suivants du Code du travail et à l'article L.225-196 I 2°) du Code de commerce ;
 - attribuer les titres dans le cadre de la participation des salariés aux fruits de l'expansion de l'entreprise ;
 - conserver, céder ou généralement transférer les actions, en tout ou partie, notamment en procédant à des remises de titres, en particulier dans le cadre d'opérations de croissance externe ou en suite de l'émission de titres donnant accès au capital dans le cadre d'une politique de gestion patrimoniale ou financière ;

Cette autorisation est donnée pour une durée de 18 mois à compter du jour de la présente Assemblée.

L'Assemblée donne tous pouvoirs au Conseil d'Administration pour décider la mise en œuvre de la présente autorisation et en fixer les modalités, avec faculté de délégation pour tous les actes courants relatifs au programme de rachat, et notamment pour passer tous ordres en Bourse, conclure tous accords, effectuer toutes formalités et toutes déclarations et généralement faire le nécessaire.

Le Conseil d'Administration informera l'Assemblée Générale ordinaire annuelle des opérations réalisées en application de la présente autorisation.

Le Conseil d'Administration informera chaque mois l'Autorité des marchés financiers des achats, cessions et transferts réalisés.

8^e Résolution

Pouvoirs

Tous pouvoirs sont donnés au porteur d'un original, d'un extrait ou d'une copie des présentes en vue d'accomplir les formalités légales et réglementaires qu'il y aura lieu.

7^e Résolution

Jetons de présence

L'Assemblée Générale, statuant aux conditions de quorum et de majorité requises pour les Assemblées Générales ordinaires, connaissance prise du rapport du Conseil d'Administration, décide de fixer le montant annuel des jetons de présence à répartir entre les administrateurs à 240 000 euros pour l'exercice en cours.



Informations juridiques et financières

Renseignements généraux sur la Société et son capital

Renseignements à caractère général concernant la Société

Dénomination sociale et siège social

Dénomination sociale : Autoroutes du Sud de la France – en abrégé « ASF ».
Siège social : 100, avenue de Suffren,
75015 Paris.

Forme juridique et législation applicable

La Société est une société anonyme à Conseil d'Administration régie par les dispositions relatives aux sociétés commerciales telles que prévues dans le Code de commerce et les textes pris pour son application.

Elle est également soumise aux dispositions relatives à la participation des collectivités publiques à des entreprises privées.

Date de constitution et durée de la Société

La Société a été immatriculée au Registre du Commerce et des Sociétés le 6 septembre 1957. Elle expirera le 6 septembre 2056, sauf cas de dissolution anticipée ou de prorogation.

Objet social (article 2 des statuts)

La Société a pour objet :

- ◆ par voie de concession, de contrat, de mandat, ou toute autre forme de délégation, soit la conception, la construction, l'entretien et l'exploitation, soit l'entretien et l'exploitation de voies rapides, d'autoroutes ou d'ouvrages d'art, y compris les voies d'accès et de raccordement, la réalisation et l'exploitation des ouvrages annexes, ou celles d'infrastructures d'échange intermodal, l'aménagement des abords, le recueil, le traitement et la diffusion des informations liées au trafic et, d'une façon générale, l'exécution de tous travaux ou activités s'y rapportant ;

- ◆ par voie de contrat, de mandat, ou toute forme de délégation, la réalisation de toute étude ou de toute prestation d'ingénierie concernant la construction, l'entretien ou l'exploitation, des infrastructures de transport autres que celles mentionnées au (a) ;
- ◆ la conception, la construction et l'exploitation de centres routiers, de parkings et de plates-formes multimodales ;
- ◆ la construction et l'exploitation des infrastructures de télécommunication en lien avec son activité d'exploitant d'infrastructures de transport ;
- ◆ toutes études et réalisations de procédés de matériels et d'équipements industriels et scientifiques liées directement ou indirectement à la conception, l'exploitation ou la réalisation d'infrastructures de transport ;
- ◆ et, généralement, toute prise de participation, opération ou entreprise financière, commerciale, mobilière ou immobilière, y compris l'aménagement et l'acquisition de terrains et d'immeubles bâtis, se rattachant à l'objet social ci-dessus.

Les nouvelles dispositions statutaires proposées au vote de l'Assemblée Générale mixte du 29 avril 2003 ont été adoptées : l'objet social comprend également « l'exploitation d'ouvrages annexes » ainsi que la « conception, la construction et l'exploitation de centres routiers, de parkings et de plates-formes multimodales ». L'élargissement de l'objet social confirme l'option stratégique de diversification des activités de la Société.

Registre du Commerce et des Sociétés

La Société est immatriculée au Registre du Commerce et des Sociétés de Paris sous le numéro 572 139 996. Code APE : 632A.

Consultation des documents juridiques

L'ensemble des documents juridiques relatifs à la Société devant être mis à la disposition des actionnaires, conformément à la réglementation applicable, peut être consulté au siège social : 100, avenue de Suffren, 75015 Paris.

Exercice social

L'exercice social a une durée de 12 mois qui commence le 1^{er} janvier et finit le 31 décembre de chaque année.

Répartition des bénéfices (article 34 des statuts)

Sur le bénéfice de l'exercice social, diminué le cas échéant des pertes antérieures, il est obligatoirement fait un prélèvement d'au moins cinq pour cent (5 %) affecté à la formation d'un fonds de réserve dit « réserve légale ». Ce prélèvement cesse d'être obligatoire lorsque le montant de la réserve légale atteint le dixième du capital social et reprend si, pour une cause quelconque, la réserve légale devient inférieure à ce dixième.

Le bénéfice distribuable est constitué par le bénéfice de l'exercice diminué des pertes antérieures et du prélèvement évoqué ci-dessus et augmenté du report bénéficiaire. Sur ce bénéfice, l'Assemblée peut prélever toutes sommes qu'elle décide de reporter à nouveau sur l'exercice suivant ou d'affecter à la dotation de tous fonds de réserves, facultatives, ordinaires ou extraordinaires. Elle détermine, sur ce solde, la part attribuée aux actionnaires sous forme de dividendes, au prorata de leurs droits dans le capital.





Assemblées Générales (article 27 des statuts)

Les Assemblées Générales sont convoquées et délibèrent dans les conditions prévues par la loi. Elles sont réunies au siège social ou en tout autre lieu précisé dans l'avis de convocation. Tout actionnaire, quel que soit le nombre d'actions qu'il possède, a le droit d'assister aux Assemblées Générales et de participer aux délibérations, personnellement, par procuration ou par correspondance, sous réserve :

- ◆ pour les titulaires d'actions nominatives, de leur inscription en compte sur les registres de la Société ;
- ◆ pour les propriétaires de titres au porteur, du dépôt, aux lieux indiqués dans l'avis de convocation, d'un certificat de l'intermédiaire financier habilité teneur du compte de l'actionnaire constatant l'indisponibilité des actions inscrites en compte de la date du dépôt jusqu'à la date de celle de l'Assemblée.

Ces formalités doivent être accomplies cinq jours au moins avant la réunion de l'Assemblée. Le Conseil d'Administration peut réduire ou supprimer ces délais au profit de l'ensemble des actionnaires.

Chaque action donne droit à une voix lors du vote des Assemblées Générales d'actionnaires de la Société. Dans les Assemblées Générales, chaque membre de l'Assemblée a autant de voix qu'il possède ou représente d'actions, sans limitation.

Il n'existe pas de droits de vote doubles.

Les propriétaires d'actions de la Société n'ayant pas leur domicile sur le territoire français peuvent être inscrits en compte et représentés à l'Assemblée par tout intermédiaire inscrit pour leur compte et bénéficiant d'un mandat général de gestion des titres, sous réserve que l'intermédiaire ait préalablement déclaré au moment de

l'ouverture de son compte auprès de la Société ou de l'intermédiaire financier teneur de compte, conformément aux dispositions légales et réglementaires, sa qualité d'intermédiaire détenant des titres pour compte d'autrui.

Les Assemblées sont présidées par le Président du Conseil d'Administration ou, en son absence, par un vice-président ou, en cas d'absence de ce dernier par un administrateur spécialement délégué à cet effet par le Conseil d'Administration. À défaut, l'Assemblée élit elle-même son Président.

Franchissements de seuils (article 9 des statuts)

Aux termes des résolutions adoptées par l'Assemblée Générale mixte des actionnaires de la Société du 13 mars 2002 qui ont modifié en ce sens l'article 9 des statuts, toute personne physique ou morale, agissant seule ou de concert, qui vient à détenir, directement ou indirectement, par l'intermédiaire d'une ou plusieurs personnes morales dont elle détient le contrôle au sens de l'article L. 233-3 du Code de commerce un nombre d'actions représentant une proportion du capital social ou des droits de vote, égale ou supérieure à 1 %, doit, dans un délai de cinq jours de Bourse à compter du franchissement de ce seuil, informer la Société du nombre total d'actions et/ou de droits de vote qu'elle possède, ainsi que des titres donnant accès à terme au capital et des droits de vote qui y sont potentiellement attachés, par lettre recommandée avec accusé de réception ou tout autre moyen équivalent à l'étranger pour les actionnaires résidant hors de France.

Cette déclaration devra être renouvelée dans les conditions mentionnées ci-dessus chaque fois que la part du capital (ou des droits de vote) détenue franchira à la hausse ou à la baisse un multiple entier de 1% du capital (ou des droits de vote).

En outre, en vertu de la loi sur les sociétés commerciales, toute personne physique ou morale, agissant seule ou de concert, qui vient à posséder un nombre d'actions représentant plus de 5 %, 10 %, 20 %, 33 1/3 %, 50 % ou 66 2/3 % du capital existant et/ou des droits de vote de la Société, devra en informer la Société par lettre recommandée avec demande d'avis de réception, en indiquant notamment la part du capital et des droits de vote qu'elle détient, dans un délai de 15 jours à compter du franchissement de seuil.

À défaut d'avoir été régulièrement déclarées, les actions excédant la fraction qui aurait dû être déclarée conformément aux dispositions statutaires et/ou légales identifiées ci-dessus, sont privées du droit de vote pour toute assemblée d'actionnaires qui se tiendrait jusqu'à l'expiration d'un délai de deux ans suivant la date de régularisation de la notification, à la demande, dans le cas des dispositions statutaires, consignée dans le procès-verbal de l'Assemblée Générale, d'un ou de plusieurs actionnaires détenant une fraction au moins égale à 1 % du capital ou des droits de vote de la Société.

Identification des titulaires des titres au porteur (article 9 des statuts)

L'article 9 des statuts prévoit la possibilité pour la Société de procéder à l'identification des actionnaires selon la procédure dite des « titres au porteur identifiable ».

Ainsi, la Société est en droit de demander à tout moment, dans les conditions et selon les modalités prévues par les dispositions légales et réglementaires en vigueur, à l'organisme chargé de la compensation des valeurs mobilières l'identité des détenteurs de titres conférant immédiatement ou à terme le droit de vote dans ses propres assemblées d'actionnaires, ainsi que la quantité de titres détenus par chacun d'eux et, le cas échéant, les restrictions dont les titres peuvent être frappés.

La Société, au vu de la liste transmise par l'organisme de compensation, peut demander dans les mêmes conditions, soit par l'entremise de cet organisme, soit directement, aux personnes figurant sur cette liste, et dont la Société estime qu'elles pourraient être inscrites pour compte de tiers, les mêmes informations concernant les propriétaires des titres.

Ces personnes seront tenues, si elles ont la qualité d'intermédiaire, de révéler l'identité des propriétaires de ces titres.

L'information sera fournie directement à l'intermédiaire financier habilité teneur de compte, à charge pour ce dernier de la communiquer, selon le cas, à la société émettrice ou à l'organisme compensateur.

La Société peut en outre demander à toute personne morale propriétaire de ses actions et possédant des participations dépassant 2,5 % du capital ou des droits de vote de lui faire connaître l'identité des personnes détenant directement ou indirectement plus du tiers de son capital social ou de ses droits de vote.





Renseignements à caractère général concernant le capital de la Société

Modifications du capital et des droits attachés aux actions

Toute modification du capital ou des droits attachés aux titres qui le composent est soumise aux prescriptions légales.

Forme et mode d'inscription en compte des actions de la Société

Les actions de la Société sont détenues sous la forme nominative ou au porteur, au choix de l'actionnaire, sous réserve des dispositions légales. Les actions sont donc, au gré des propriétaires, inscrites :

- ◆ pour les actions nominatives, en compte nominatif pur dans les livres de la Société ou en compte nominatif administré auprès d'un intermédiaire financier habilité ;
- ◆ pour les actions au porteur, dans un compte ouvert chez un intermédiaire financier habilité.

Acquisition par la Société ses propres actions

Lors de l'Assemblée Générale mixte du 13 mars 2002, les actionnaires de la Société ont mis en place un programme de rachat autorisant les achats ou ventes d'actions en une ou plusieurs fois, par tous moyens (le cas échéant hors marché, de gré à gré, y compris par acquisition de blocs ou par le recours à tous instruments financiers dérivés, notamment à des options ou à des bons) et à tout moment (y compris en période d'offre publique).

Le prix maximum d'achat par titre a été fixé à 200 % du prix proposé aux investisseurs institutionnels pour l'achat des actions de la

Société lors de son introduction en Bourse, soit 50 euros, et le prix minimum de vente par titre à 50 % dudit prix, soit 12,5 euros. En cas d'opérations sur le capital, notamment augmentation du capital par incorporation de réserves et attribution d'actions gratuites ainsi qu'en cas de division ou de regroupement des titres, les prix indiqués ci-dessus seront ajustés par un coefficient multiplicateur égal au rapport entre le nombre de titres composant le capital avant l'opération et à ce nombre après l'opération.

Le nombre maximum d'actions susceptibles d'être rachetées par la Société dans le cadre du programme ne peut excéder la limite de 10 % du capital social, et le montant total des fonds que la Société est autorisée à consacrer au rachat de ses propres actions ne peut excéder 400 millions d'euros.

La Société peut procéder à des acquisitions d'actions en vue de toute affectation permise par la loi, y compris régulariser le cours de Bourse de l'action de la Société en procédant, sur le marché, à des achats et/ou ventes en contre-tendance, acheter et/ou vendre des actions de la Société en fonction des situations de marché, consentir des options d'achat d'actions aux salariés et mandataires sociaux de la Société et/ou de son Groupe, attribuer les titres dans le cadre de la participation des salariés aux fruits de l'expansion de l'Entreprise, et conserver, céder ou généralement transférer les actions, en tout ou partie, notamment en procédant à des remises de titres, en particulier dans le cadre d'opérations de croissance externe ou en suite de l'émission de titres donnant accès au capital ou dans le cadre d'une politique de gestion patrimoniale et financière. Les rachats d'actions peuvent être financés sur les ressources propres de la Société et, le cas échéant, par recours à des ressources extérieures.

Cette autorisation a été donnée pour une durée de 18 mois à compter de l'Assemblée Générale mixte qui s'est réunie le 13 mars 2002, soit jusqu'au 13 septembre 2003.

L'Assemblée a donné tous pouvoirs au Conseil d'Administration, avec faculté de délégation, pour passer tous ordres, conclure tous accords, effectuer toutes formalités et toutes déclarations auprès des organismes et généralement faire le nécessaire dans le cadre du programme de rachat d'actions. À ce titre, le Conseil d'Administration a autorisé les dirigeants de la Société à procéder à des régularisations du cours de Bourse de l'action de la Société dans la limite de 5 millions d'euros.

Dans le cadre du programme de rachat d'actions autorisé par l'Assemblée Générale mixte du 13 mars 2002, la Société a, au cours de l'exercice 2002, acquis en Bourse 40 000 de ses propres actions au prix total de 916 400 euros, soit un cours moyen de 22,91 euros, l'objectif poursuivi étant l'achat d'actions en fonction des situations de marché.

Il a été proposé à l'Assemblée Générale mixte du 29 avril 2003, dans sa sixième résolution, d'annuler le programme de rachat d'actions en place et de le remplacer par un nouveau programme de rachat d'actions :

La Société, au cours de l'exercice 2003, n'a pas utilisé l'autorisation qui lui avait été donnée par l'Assemblée Générale mixte du 29 avril 2003 de racheter ses actions. Il sera proposé à l'Assemblée Générale ordinaire du 13 mai 2004, dans sa 6^e résolution, d'annuler le programme de rachat d'actions en place et de le remplacer par un nouveau programme de rachat d'actions (voir projets de résolutions à soumettre à l'AGO du 13 mai 2004).

Capital social

À la date du présent document de référence, le capital social s'élève à 29 343 640,56 euros divisé en 230 978 001 actions ordinaires, toutes souscrites en totalité, intégralement libérées et bénéficiant des mêmes droits. Les actions ASF sont sans valeur nominale.

Ouverture du capital de la Société et introduction en Bourse en 2002

Le Ministre de l'économie, des finances et de l'industrie a, dans un communiqué en date du 16 octobre 2001, fait connaître son intention de procéder à une ouverture du capital de la Société. Cette ouverture de capital a eu lieu au cours du premier semestre 2002 par une introduction des actions de la Société au Premier Marché d'Euronext Paris S.A. (« Euronext Paris »). Elle a été effectuée pour partie dans le cadre d'une offre à prix ouvert et pour partie dans le cadre d'un placement global. À cet effet, la Société a établi un prospectus qui a reçu le visa de la Commission des opérations de Bourse n° 02-283 en date du 27 mars 2002 (le « Prospectus d'introduction en Bourse »).

Dans le cadre de l'ouverture du capital de la Société, l'Assemblée Générale mixte de la Société du 13 mars 2002 a délégué au Conseil d'Administration les pouvoirs nécessaires à l'effet de procéder à l'émission d'actions et de valeurs mobilières donnant accès au capital d'ASF, avec maintien du droit préférentiel de souscription, dans la limite d'un montant nominal maximal de 15 millions d'euros. En vertu de cette délégation, le Conseil d'Administration d'ASF du 13 mars 2002 a décidé l'attribution gratuite de 193 897 080 bons de souscription d'actions ASF (les « BSA ») aux titulaires d'actions inscrites en compte le 13 mars 2002 : cette attribution a eu lieu le 14 mars 2002 à raison d'un bon pour une





action détenue, 81 BSA donnant le droit de souscrire à 14 actions nouvelles de la Société, à émettre au prix de vente des actions offertes dans le cadre du placement global, soit 25 euros. Le 4 avril 2002, la Société a émis un nombre total de 29 137 964 actions sur exercice des BSA par les actionnaires attributaires.

En outre, l'Assemblée Générale mixte du 13 mars 2002 a autorisé l'émission d'un nombre maximum de 5 millions de bons de souscription d'actions réservée à HSBC CCF Investment Bank (France) S.A. (« HSBC »), permettant la souscription, au prix du placement global, soit 25 euros, d'un maximum de 5 millions d'actions nouvelles de la Société. Les bons devaient être exercés exclusivement dans le cadre de l'Option de Surallocation telle que décrite dans le Prospectus d'introduction en Bourse.

En vertu de cette délégation et de la subdélégation donnée au Président par le Conseil d'Administration qui s'est tenu le 13 mars 2002, le Président du Conseil d'Administration d'ASF, par décision en date du 27 mars 2002, a décidé l'émission de 2 512 569 bons de souscription d'actions pouvant être exercés dans les 30 jours suivant cette date. Le 18 avril 2003, 2 512 569 actions nouvelles ont été émises par la Société sur exercice des bons de souscription d'actions émis dans le cadre de l'Option de Surallocation.

Enfin, toujours dans le cadre de l'ouverture du capital de la Société, l'Assemblée Générale mixte du 13 mars 2002 a autorisé une augmentation de capital par l'émission d'actions dans la limite d'un montant nominal maximal de 2 millions d'euros, réservée à certains salariés et retraités adhérents à un plan d'épargne d'entreprise (PEE) ou à un plan partenarial d'épargne salariale volontaire (PPESV) de la Société et des sociétés françaises qui lui sont liées au sens de l'article L. 225-180 du Code de commerce. Le Président du Conseil d'Administration d'ASF, sur délégation du Conseil d'Administration qui s'est tenu le 13 mars 2002, a fait usage de cette autorisation pour émettre, le 28 mai 2002, 5 430 388 actions nouvelles au profit des salariés et retraités éligibles ayant souscrit à l'offre.

À l'issue de ces opérations, le capital social s'établissait à 29 343 640,56 euros divisé en 230 978 001 actions.

Capital autorisé mais non émis

État des autorisations adoptées par l'Assemblée Générale mixte du 13 mars 2002 :				
Titres concernés	Durée de l'autorisation et expiration	Montant maximum d'émission (en millions d'euros)	Montant maximum d'augmentation de capital (en millions d'euros)	Utilisation des autorisations
Émissions avec droit préférentiel augmentation de capital toutes valeurs mobilières confondues*	26 mois maximum, soit jusqu'au 13 mai 2004	1 000	15	Emission de 29 137 964 actions sur exercice des BSA attribués aux actionnaires dans le cadre de l'ouverture du capital (voir § « Ouverture du capital de la Société et introduction en Bourse en 2002 » p. 213).
Émissions sans droit préférentiel – augmentation de capital toutes valeurs mobilières confondues*	26 mois maximum, soit jusqu'au 13 mai 2004	1 000 (s'imputant sur le montant ci-dessus)	15 (s'imputant sur le montant ci-dessus)	—
Émission réservée à HSBC de 5 millions de bons de souscription d'actions sans droit préférentiel dans le cadre de l'introduction en Bourse	6 mois maximum, soit jusqu'au 13 septembre 2002	—	0,635 (s'imputant sur le montant ci-dessus)	Émission de 2 512 569 actions sur exercice de bons de souscription d'actions (voir § « Ouverture du capital de la Société et introduction en Bourse en 2002 » p. 213).
Augmentation de capital par incorporation de réserves, bénéfices ou primes*	26 mois maximum, soit jusqu'au 13 mai 2004	—	3 (s'ajoutant au montant ci-dessus)	—
Titres concernés	Durée de l'autorisation et expiration	Caractéristiques		Utilisation des autorisations
Emissions réservées aux salariés				
Augmentation de capital par émission d'actions dans le cadre d'un plan d'épargne d'entreprise ou plan partenarial d'épargne salariale volontaire, ou par incorporation de réserves, bénéfices ou primes*	26 mois maximum, soit jusqu'au 13 mai 2004	Montant nominal maximal de 2 millions d'euros	Émission de 5 430 388 actions dans le cadre de l'augmentation de capital en numéraire réservée aux adhérents à un PEE ou à un PPESV (voir § « Ouverture du capital de la Société et introduction en Bourse en 2002 » p. 213).	

*Il n'a pas été proposé à l'Assemblée Générale mixte du 29 avril 2003 de modifier cette autorisation.

Le montant maximum d'émission de titres donnant directement ou indirectement accès au capital de la Société autorisé par l'Assemblée Générale du 13 mars 2002 a été utilisé à hauteur d'environ 870 millions d'euros, ce qui établit le solde du capital autorisé mais non émis à environ 130 millions d'euros. Il n'a pas été proposé à l'Assemblée Générale du 29 avril 2003 d'augmenter ou de modifier ce montant de capital autorisé mais non émis.



État des autorisations soumises à l'approbation de l'Assemblée Générale ordinaire du 13 mai 2004

Titres concernés	Durée de l'autorisation et expiration	Caractéristiques
Programme de rachat d'actions		
Rachat d'actions	18 mois maximum, soit jusqu'au 13 novembre 2005	Nombre d'actions représentant un maximum de 10 % du capital social

Titres non représentatifs du capital

L'Assemblée Générale mixte du 13 mars 2002 a autorisé le Conseil d'Administration, pour une durée de 26 mois, à émettre des obligations ou titres assimilés à concurrence d'un montant total nominal maximum de 2 milliards d'euros. Il a été proposé à l'Assemblée Générale mixte du 29 avril 2003 d'annuler cette autorisation et de la remplacer par une autre permettant au Conseil d'Administration d'émettre des obligations ou titres assimilés à concurrence d'un montant total nominal maximum de 2 milliards d'euros pendant une durée de 26 mois à compter du 29 avril 2003.

Faisant utilisation des pouvoirs que lui a délégués l'Assemblée Générale mixte des actionnaires du 29 avril 2003 dans sa 7^e résolution, le Conseil d'Administration a donné délégation à son Président en septembre 2003 pour procéder sur ses seules décisions, dans les limites et selon les conditions fixées par l'Assemblée Générale, en une ou plusieurs fois, à la création et à l'émission, en France ou à l'étranger, par appel public à l'épargne ou par placement privé, d'obligations ou de titres assimilés pour un montant total nominal maximum ne pouvant excéder 500 M d'€. Le 22 janvier 2004, le Groupe a émis via la Caisse Nationale des Autoroutes un emprunt de 450 M€.

Autres titres donnant accès au capital

Il n'existe actuellement aucun titre pouvant donner accès au capital de la Société. Toutefois, lors de l'Assemblée Générale mixte du 13 mars 2002, les actionnaires ont autorisé le Conseil d'Administration à

procéder à l'émission d'actions ou de titres donnant accès au capital de la Société (voir paragraphe « Capital autorisé mais non émis » ci-dessus p. 215).

**Tableau d'évolution du capital de la Société
 au cours des cinq dernières années**

Date	Opération	Valeur nominale ⁽¹⁾	Montants successifs du capital (en euros)	Nombre cumulé d'actions	Nombre d'actions émises	Prime d'émission (millions d'euros)
26/06/2001*	Conversion du capital en euros (Assemblée Générale du 26 juin 2001) ⁽²⁾	—	24 632 849	1 615 809	—	—
13/03/2002	Multiplication du nombre d'actions par 120 (Assemblée Générale du 13 mars 2002)	—	24 632 849	193 897 080	192 281 271	—
04/2002	Ouverture du capital d'ASF – Émissions d'actions nouvelles sur exercice des BSA attribués gratuitement aux actionnaires et des bons de souscriptions réservés à HSBC dans le cadre de l'Option de Surallocation (voir §« Ouverture du capital de la Société et introduction en Bourse en 2002 » p. 211.	—	28 653 759,48	225 547 613	31 650 533	776
28/05/2002	Ouverture du capital d'ASF – Augmentation de capital réservée aux salariés dans le cadre de l'ouverture du capital (voir §« Ouverture du capital de la Société et introduction en Bourse en 2002 » p. 211.	—	29 343 640,56	230 978 001	5 430 388	78

*Aucune opération n'a été enregistrée entre 1997 et 2001.

⁽¹⁾ Lors de la conversion du capital en euros décidée par l'Assemblée Générale du 26 juin 2001, l'expression de la valeur nominale des actions a été supprimée des statuts de la Société.

⁽²⁾ L'Assemblée Générale extraordinaire du 26 juin 2001 a autorisé la conversion en euros du montant nominal du capital social. Le montant nominal ayant été arrondi à 24 632 849 euros, cette opération a entraîné une réduction de capital de 0,41 euro qui a été affectée au report à nouveau.

Répartition actuelle du capital et des droits de vote

Actionnariat de la Société
 au 31 décembre 2003

Cf. tableau « Le Groupe / L'information de nos actionnaires et des marchés » p. 16.

Modifications dans la répartition du capital au cours des trois dernières années.



La répartition du capital de la Société a évolué comme suit depuis le 31 décembre 2001 :									
	Situation au 31 décembre 2001			Situation au 31 décembre 2002			Situation au 31 décembre 2003		
Actionnariat	Nombre d'actions	% du capital	% des droits de vote	Nombre d'actions	% du capital	% des droits de vote	Nombre d'actions	% du capital	% des droits de vote
État	799 395	49,47 %	49,47 %	95 855 870	41,5 %	41,5 %	95 855 870	41,5 %	41,5 %
Autoroutes de France	799 391	49,47 %	49,47 %	20 427 400	8,8 %	8,8 %	20 427 400	8,8 %	8,8 %
Collectivités territoriales et Chambres de Commerce et d'Industrie	17 017	0,20 %	1,05 %	2 078 802	0,9 %	0,9 %	2 078 802	0,9 %	0,9 %
Salariés	—	—	—	5 543 472	2,4 %	2,4 %	5 244 842	2,3 %	2,3 %
Administrateurs et Directeurs Généraux	6	n.s.	n.s.	602	n.s.	n.s.	2.047	n.s.	n.s.
ASF	—	—	—	40.000	n.s.	n.s.	0	0	0
Vinci Concessions Public*	n.a.	n.a.	n.a.	40 923 246	17,7 %	17,7 %	46 208 033	20,0 %	20,0 %
	n.a.	n.a.	n.a.	66 108 609	28,7 %	28,7 %	61 161 007	26,5 %	26,5 %
Total	1 615 809	100 %	100 %	230 978 001	100 %	100 %	230 978 001	100 %	100 %

* Hors investisseurs déclarés.

L'Assemblée Générale mixte du 13 mars 2002 a décidé de multiplier le nombre d'actions par 120 avec effet à compter du 13 mars 2002. Au 14 avril 2004, parmi les titres ASF au public, 28 928 sont au nominatif (source EEF).

Personnes physiques ou morales détenant le contrôle de la Société

La Société est contrôlée à hauteur de 50,3 % par l'État et Autoroutes de France, un établissement public à caractère administratif créé par la loi de finances rectificative n° 82-1152 du 30 décembre 1982.

Marché des titres de la Société

Cf. tableau « Le Groupe / L'information de nos actionnaires et des marchés » p. 15-16.

Cours de Bourse et volumes de transactions du titre ASF aux dates indiquées sur le Premier Marché d'Euronext Paris :

Date	Plus haut cours	Plus bas cours	Dernier cours	Cours moyen (clôture)	Nombre de titres échangés	Capitaux en millions
août 2002	26,50	23,10	26,00	25,32	5 088 598	127,32
sept. 2002	27,90	25,00	27,00	26,55	7 807 022	208,28
oct. 2002	26,61	22,51	25,19	24,09	6 805 917	164,99
nov. 2002	26,40	23,75	24,95	25,07	4 682 488	117,66
déc. 2002	25,38	22,62	23,03	24,36	3 709 644	90,16
janv. 2003	25,00	21,85	23,71	23,59	10 624 217	259,73
févr. 2003	25,24	23,12	23,79	24,20	3 938 343	95,16
mars 2003	24,39	21,80	23,40	23,17	8 409 718	194,17
avr. 2003	25,00	23,00	24,50	24,24	5 126 202	123,97
mai 2003	25,40	23,81	25,40	24,79	4 742 653	117,37
juin 2003	26,78	25,15	25,45	25,82	10 717 353	275,36
juil. 2003	27,88	24,85	26,79	26,51	9 554 508	253,07
août 2003	26,80	25,61	25,75	26,22	5 559 167	145,73
sept. 2003	27,90	25,51	26,60	26,34	13 491 577	356,62
oct. 2003	27,10	25,92	26,50	26,58	11 027 462	293,04
nov. 2003	27,20	25,75	27,00	26,57	7 653 191	202,98
déc. 2003	27,19	25,40	26,60	26,85	11 993 277	319,26
janv. 2004	27,80	25,90	27,36	26,72	5 323 129	141,85
févr. 2004	28,94	27,30	28,73	28,12	4 395 317	122,74
mars 2004	30,59	28,22	29,78	29,43	5 978 288	175,76

Source : Euronext Paris

Assurances

ASF est titulaire d'une police d'assurance dommages dont les plafonds de garantie varient en fonction des types de dommages: par exemple, 30,5 millions d'euros en cas d'incendies, explosion ou foudre, 3,1 millions d'euros en cas de bris de machines, dommages aux biens informatiques ou dommages électriques et 3 millions d'euros en cas de dommages aux ouvrages de génie civil. Pour ESCOTA, ces plafonds sont de 30 millions d'euros en cas d'incendie, explosion ou foudre, 4 millions d'euros en cas de bris de machine ou dommages aux biens informatiques ou dommages électriques et 1,5 million d'euros en cas de dommages aux ouvrages de génie civil. ASF et ESCOTA sont également titulaires de polices d'assurance responsabilité civile. Les réclamations liées à la responsabilité civile exploitation d'ASF sont couvertes à concurrence d'un plafond de 11,4 millions d'euros par sinistre et les réclamations liées à sa responsabilité civile professionnelle à hauteur de 11,4 millions d'euros par an. La police d'assurance responsabilité civile d'ESCOTA assure ESCOTA à hauteur de 16 millions d'euros en matière de responsabilité civile d'exploitation (sans plafond par sinistre) et à hauteur de 16 millions d'euros en matière de responsabilité civile professionnelle. En matière de risques d'atteintes accidentelles à l'environnement, les conséquences pécuniaires de la responsabilité civile du Groupe ASF sont couvertes à hauteur de 7,6 millions d'euros par sinistre et par année d'assurance pour l'ensemble des sinistres pour ASF et à hauteur de 15 millions d'euros pour ESCOTA. En outre, les entreprises participant à la construction des autoroutes du réseau du Groupe ASF sont tenues de souscrire des assurances couvrant les travaux qu'elles réalisent. En revanche, le Groupe ASF ne dispose pas d'assurance qui serait susceptible de couvrir les pertes d'exploitation auxquelles le Groupe ASF peut être exposé, telles que les pertes de recettes de péage subies lors de manifestations.

Propriété intellectuelle

Dans le cadre de ses activités, ASF utilise un certain nombre de marques dont elle détient la propriété. Ainsi, les marques Radio Trafic 107.7 FM et Web Trafic ont notamment été déposées par ASF. Les logos d'ASF, d'ESCOTA et de Radio Trafic sont également protégés par un dépôt de marque.

Faits exceptionnels et litiges

Le Groupe ASF est partie à un certain nombre de litiges dans le cours normal de ses activités. À la connaissance de la Société, il n'existe pas de litige, arbitrage ou fait exceptionnel susceptible d'avoir eu dans un passé récent une incidence significative sur la situation financière, le résultat, l'activité et le patrimoine de la Société et du Groupe. Conformément aux recommandations des Commissaires aux Comptes, les estimations sur les provisions se font en fonction d'une analyse du risque par dossier, au regard des règles générales de prudence. Ces estimations sont corroborées par une analyse statistique. Lors de chaque exercice, ASF prend en compte les résultats des dix dernières années des litiges auxquels elle est confrontée. Il en résulte un ratio de 10 % des sommes qui lui sont demandées. À ce jour, ASF provisionne 10 % du total des sommes réclamées dans tous les litiges ouverts au 31 décembre. C'est donc la règle de base. Actuellement, en liaison avec les Commissaires aux Comptes, ASF met en place une méthode pour recouper cette approche statistique par une analyse des risques pour tenir compte de la spécificité de certains dossiers, de sorte que, non seulement la provision globale pour les litiges soit fiable, mais que la provision par dossier soit également fidèle à la réalité, pour procéder à une analyse du risque la plus fine possible.

Opérations internationales

Cf. « Le Groupe / La stratégie de développement » p. 6.

Cf. « Éléments financiers / Les facteurs de risques » p. 122.

Responsable du document de référence et responsable du contrôle des comptes

Responsable du document de référence

Monsieur Bernard Val,
Président du Conseil d'Administration

Attestation du responsable du document de référence

« À ma connaissance, les données du présent document de référence sont conformes à la réalité ; elles comprennent toutes les informations nécessaires aux investisseurs pour fonder leur jugement sur le patrimoine, l'activité, la situation financière, les résultats et les perspectives d'Autoroutes du Sud de la France ; elles ne comportent pas d'omission de nature à en altérer la portée. »

Bernard Val
Président du Conseil d'Administration

Responsable du contrôle des comptes

Commissaires aux Comptes titulaires

- ◆ Befec-Pricewaterhouse, devenue **PricewaterhouseCoopers Audit** par décision de l'Assemblée Générale extraordinaire en date du 20 décembre 2002 – Membre de PricewaterhouseCoopers
34, place des Corolles,
92808 PARIS LA DÉFENSE 2

Représentée par Monsieur Paul Onillon.

Date du premier mandat et du mandat actuel : Assemblée Générale ordinaire du 27 juin 2000.

Expiration du mandat actuel : Assemblée Générale statuant sur les comptes de l'exercice qui sera clos le 31 décembre 2005.

◆ **JPA**

7, rue Galilée,
75116 PARIS

Représentée
par Monsieur Jacques Potdevin.

Date du premier mandat : Assemblée
Générale ordinaire du 27 septembre 1994.

Date du mandat actuel : Assemblée
Générale ordinaire du 27 juin 2000.

Expiration du mandat actuel :
Assemblée Générale statuant sur
les comptes de l'exercice qui sera clos
le 31 décembre 2005.

Commissaires aux Comptes suppléants

◆ **Socodex Exco Bourgogne**

5, avenue Garibaldi,
21000 DIJON

Représentée par Monsieur
Jean-Noël Parot.

Date du premier mandat : Assemblée
Générale ordinaire du 28 juin 1988.

Date du mandat actuel : Assemblée
Générale ordinaire du 27 juin 2000.

Expiration du mandat actuel :

Assemblée Générale statuant sur
les comptes de l'exercice qui sera clos
le 31 décembre 2005.

◆ **SCP Guyot Varona et Autres**

105, avenue Raymond-Poincaré,
75116 PARIS

Représentée par Monsieur Gérard Varona.

Date du premier mandat : Assemblée
Générale ordinaire du 27 septembre 1994.

Date du mandat actuel : Assemblée
Générale ordinaire du 27 juin 2000.

Expiration du mandat actuel :
Assemblée Générale statuant sur les
comptes de l'exercice qui sera clos
le 31 décembre 2005.





Attestation des Commissaires aux Comptes sur le document de référence

PricewaterhouseCoopers Audit
Tour AIG
34, place des Corolles,
92908 PARIS LA DEFENSE Cedex

JPA
7, rue Galilée,
75116 PARIS

Mesdames, Messieurs,

En notre qualité de Commissaires aux Comptes de la Société des Autoroutes du Sud de la France et en application du règlement COB n° 98-01, nous avons procédé conformément aux normes professionnelles applicables en France, à la vérification des informations portant sur la situation financière et les comptes historiques données dans le présent document de référence établi au titre de l'exercice clos le 31 décembre 2003.

Ce document de référence a été établi sous la responsabilité de Monsieur Bernard Val Président du Conseil d'Administration de la Société. Il nous appartient d'émettre un avis sur la sincérité des informations qu'il contient portant sur la situation financière et les comptes.

Nos diligences ont consisté, conformément aux normes professionnelles applicables en France, à apprécier la sincérité des informations portant sur la situation financière et les comptes, à vérifier leur concordance avec les comptes ayant fait l'objet d'un rapport. Elles ont également consisté à lire les autres informations contenues dans le document de référence, afin d'identifier le cas échéant les incohérences significatives avec les informations portant sur la situation financière et les comptes, et de signaler les informations manifestement erronées que nous aurions relevées sur la base de notre connaissance générale de la Société acquise dans le cadre de notre mission. Ce document de référence ne contient pas de données prévisionnelles isolées résultant d'un processus d'élaboration structuré. Les comptes annuels et les comptes consolidés pour l'exercice clos le 31 décembre 2003 arrêtés par le Conseil d'Administration, ont fait l'objet d'un audit par nos soins selon les normes professionnelles applicables en France et ont été certifiés sans réserve ni observation.

En application des dispositions de l'article L.225-235 du Code de commerce, introduites par la loi de sécurité financière du 1^{er} août 2003 et applicables pour la première fois à l'exercice clos le 31 décembre 2003, nous avons porté à votre connaissance les éléments suivants relatifs aux comptes consolidés :

- ◆ la note 2 de l'annexe expose les règles et méthodes comptables relatives aux dépenses d'entretien des infrastructures, dans le cadre des dispositions prévues par les règlements n° 2002-10 et 2003-07 du CRC ;
- ◆ les notes 2.2 et 2.11 de l'annexe exposent les règles et méthodes comptables relatives aux immobilisations du domaine concédé et à leur amortissement.

Dans le cadre de notre appréciation des règles et principes comptables suivis par votre Groupe, nous avons vérifié le caractère approprié des méthodes comptables précisées ci-dessus et des informations fournies dans les notes annexes et nous nous sommes assurés de leur correcte application.

Les appréciations ainsi portées s'inscrivent dans le cadre de notre démarche d'audit des comptes consolidés, pris dans leur ensemble, et ont donc contribué à la formation de notre opinion sans réserve, exprimée dans la première partie de notre rapport.

En application des dispositions de l'article L. 225-235 du Code de commerce, introduites par la loi de sécurité financière du 1^{er} août 2003 et applicables pour la première fois à l'exercice clos le 31 décembre 2003, nous avons porté à votre connaissance les éléments suivants relatifs aux comptes annuels :

- ◆ la note 2 de l'annexe expose les règles et méthodes comptables relatives aux dépenses d'entretien des infrastructures, dans le cadre des dispositions prévues par les règlements n° 2002-10 et 2003-07 du CRC ;
- ◆ la note 3.2 et 3.10 de l'annexe expose les règles et méthodes comptables relatives aux immobilisations du domaine concédé et à leur amortissement.

Dans le cadre de notre appréciation des règles et principes comptables suivis par votre Société, nous avons vérifié le caractère approprié des méthodes comptables précisées ci-dessus et des informations fournies dans les notes annexes et nous nous sommes assurés de leur correcte application.

Les appréciations ainsi portées s'inscrivent

Paris, le 31 mars 2004
Les Commissaires aux Comptes

PricewaterhouseCoopers Audit
Paul ONILLON

JPA
Jacques POTDEVIN

dans le cadre de notre démarche d'audit des comptes annuels, pris dans leur ensemble, et ont donc contribué à la formation de notre opinion sans réserve, exprimée dans la première partie de notre rapport.

Les comptes annuels et les comptes consolidés pour l'exercice clos le 31 décembre 2002, arrêtés par le Conseil d'Administration, ont fait l'objet d'un audit par nos soins selon les normes professionnelles applicables en France et ont été certifiés sans réserve ni observation.

Les comptes annuels et les comptes consolidés pour l'exercice clos le 31 décembre 2001, arrêtés par le Conseil d'Administration, ont fait l'objet d'un audit par nos soins selon les normes professionnelles applicables en France et ont été certifiés sans réserve mais avec une observation sur les changements de méthode et de présentation intervenus au 1^{er} janvier 2001.

Sur la base de ces diligences, nous n'avons pas d'autres observations à formuler sur la sincérité des informations portant sur la situation financière et les comptes présentés dans ce document de référence.

ASF – SA à Conseil d'Administration au capital de 29 343 640,56 euros.

Siège social : 100, avenue de Suffren - BP 533 - 75725 PARIS Cedex 15 - RCS Paris B572139996

Responsable de l'information

Mademoiselle Solène Allain

Responsable des Relations Investisseurs

- ◆ **Tél.** : 01 47 53 38 96
- ◆ **Fax** : 01 45 66 44 16
- ◆ **E-mail** : solene.allain@asf.fr

Des informations sur la société sont également disponibles sur le site Internet de la société www.asf.fr

Tableau de concordance

SECTION 1 : RESPONSABLES DU DOCUMENT DE RÉFÉRENCE ET RESPONSABLES DU CONTRÔLE

1.1	Responsable du document de référence	p. 220
1.2	Attestations du responsable et des contrôleurs légaux	p. 222
1.3	Noms et adresses des contrôleurs légaux	p. 220-221
1.4	Responsable de l'information et politique d'information	p. 19 p. 223

SECTION 2 : SANS OBJET

SECTION 3 : RENSEIGNEMENTS DE CARACTÈRE GÉNÉRAL CONCERNANT LA SOCIÉTÉ ET SON CAPITAL

3.1	Renseignement de caractère général concernant la société	
	- siège social et dénomination	p. 208, 223
	- forme juridique	p. 208
	- date de constitution et d'expiration	p. 208
	- objet social (art. 2 des statuts)	p. 208-209
	- registre du commerce et des sociétés	p. 208-209
	- lieux où peuvent être consultés les documents juridiques relatifs à la Société	p. 209
	- exercice social	p. 209
	- répartition des bénéfices	p. 209
	- Assemblées Générales	p. 210
3.2	Renseignements de caractère général concernant le capital	
	- modification du capital et des droits attachés aux actions/3 ans	p. 212
	- forme et inscription en compte des actions	p. 212
	- franchissement du seuil	p. 210-211
	- évolution du capital social	p. 217
3.3	Répartition du capital et des droits de vote	
	- répartition actuelle	p. 217
	- relation avec les principaux actionnaires	p. 218
	- personnes exerçant le contrôle de la Société	p. 16, 218
	- organigramme simplifié du Groupe	p. 118-119
	- rachat d'actions par la Société	p. 212-213
3.4	Informations boursières marché des titres de la Société	p. 15-21, 88
3.5	Dividendes	p. 10-11, 15, 108

SECTION 4 : RENSEIGNEMENTS CONCERNANT L'ACTIVITÉ

4.1 Présentation d'ASF

- aperçu général (carte du réseau, rabat), p. 1
- historique rabat (avec les dates)

4.2 Stratégie

- concessions autoroutières p. 6-10
- réseau du Groupe ASF p. 36-41
- données historiques du trafic carte sur rabat, p. 54
- péages et collecte des péages p. 60-64, 83
- construction et investissements p. 64-69, 84
- assistance aux utilisateurs et gestion du trafic (aires, sécurité...) p. 55-59, 84
- entretien p. 70-77
- environnement p. 77-79
- contrats de concession p. 43-45, 97-104, 126-128
- réglementation applicable à l'activité du Groupe ASF p. 36-41
- marché et positionnement concurrentiel p. 41-42
- facteurs de risques p. 122-123
- assurances p. 122-131
- propriété intellectuelle p. 130, 219
- effectifs p. 219
- faits exceptionnels et litiges p. 93
- opérations internationales p. 219
- opérations internationales p. 6-11, 128-129, 219

SECTION 5 : PATRIMOINE - SITUATION FINANCIÈRE - RÉSULTATS

- rapport de gestion p. 82
- commentaires sur les résultats p. 132
- chiffres clés p. 2-3, 82-85
- faits marquants en 2003 p. 53, 82-83
- comptes consolidés et annexes p. 138
- rapports sur les comptes consolidés p. 166
- comptes sociaux et annexes p. 168
- rapports sur les comptes sociaux p. 198
- rapport spécial sur les conventions réglementées P. 202

SECTION 6 : ORGANES D'ADMINISTRATION ET DE DIRECTION

p. 22-23

- composition et fonctionnement p. 12-14, 22-33
- intérêts des administrateurs et dirigeants p. 33
- intéressement du personnel p. 48-49, 94
- rapport du Président p. 110
- rapport des Commissaires aux Comptes sur le rapport du Président p. 120

SECTION 7 : EVOLUTION RÉCENTE ET PERSPECTIVES D'AVENIR

p. 6-11, 85





Conformément au règlement n° 98-01, le présent document de référence a reçu le visa de l'AMF n° R04-059 en date du 23 avril 2004.
Il pourra être utilisé à l'appui d'une opération financière s'il est complété par une note d'information visée par l'AMF.

Conception et réalisation : VaLEFI / McCANN G AGENCY
Crédits photos : photothèque ASF / photothèque ESCOTA - Y. Collet, Y. Digard, M. Martini