



Rapport annuel 2004

LA PROVENCALE

L'OCCÉANE

LA PYRÉNÉENNE

LA CATALANE

LA LANGUEDOCIENNE

L'AUTOROUTE DU SOLEIL

L'AUTOROUTE DES DEUX MERS

L'AQUITAINE

L'AUTOROUTE DU VAL DE DURANCE

L'OCCITANE

>>>



CRO

SOMMAIRE

- 1 Profil
- 2 Message du président
- 4 Interview du directeur général
- 6 Gouvernement d'entreprise
- 10 Chiffres clés et politique financière
- 14 Stratégie de développement

16 NOS ACTIVITÉS

- 18 Poursuivre la dynamique de construction
- 22 Renforcer la performance du réseau
- 24 Accompagner la croissance du trafic
- 28 Garantir la fluidité et la sécurité routière
- 32 Diversifier nos activités

34 NOS ENGAGEMENTS

- 36 Installer des règles de bonne gouvernance
- 38 Rencontrer nos actionnaires et nos investisseurs institutionnels
- 42 Suivre notre plan de progrès développement durable
- 46 Améliorer sans cesse notre bilan social
- 50 Optimiser la qualité du service clients
- 52 Être un acteur du développement des territoires

56 ÉLÉMENTS FINANCIERS

NOTRE RÉSEAU



3 124 km
conçus au groupe ASF

2 943 km
en service, dont 71 km
mis en service en 2004

8 190
collaborateurs,
7 341 équivalents
temps plein

2 389,2 M€
Chiffre d'affaires 2004

PROFIL DU GROUPE

NOTRE MÉTIER

Financer, construire et exploiter des autoroutes.

NOTRE MISSION

Réaliser des infrastructures sûres, pérennes, respectueuses de l'environnement et des riverains.

Faciliter une mobilité indispensable des biens et des personnes, en toute sécurité et participer au développement économique et touristique des régions dans un esprit de service public.

NOS ENGAGEMENTS

Appliquer attentivement la réglementation tant sociale qu'environnementale.

Exécuter scrupuleusement les contrats de concession, le contrat d'entreprise, les protocoles et conventions.

Expliciter la politique suivie et assurer la transparence des résultats.

NOS VALEURS

Le service au client.

Le souci de la performance économique.

La prise en compte responsable de l'environnement.

La prise en considération des Ressources humaines.

NOTRE AMBITION

Conforter notre leadership européen.

Développer nos activités de concessionnaire autoroutier et, en France, nous diversifier.

Assurer performance et pérennité de l'entreprise.



7,8/10

Indice satisfaction client
(automne 2004 –
enquête IDDEM)

11 110 ha

de dépendances vertes

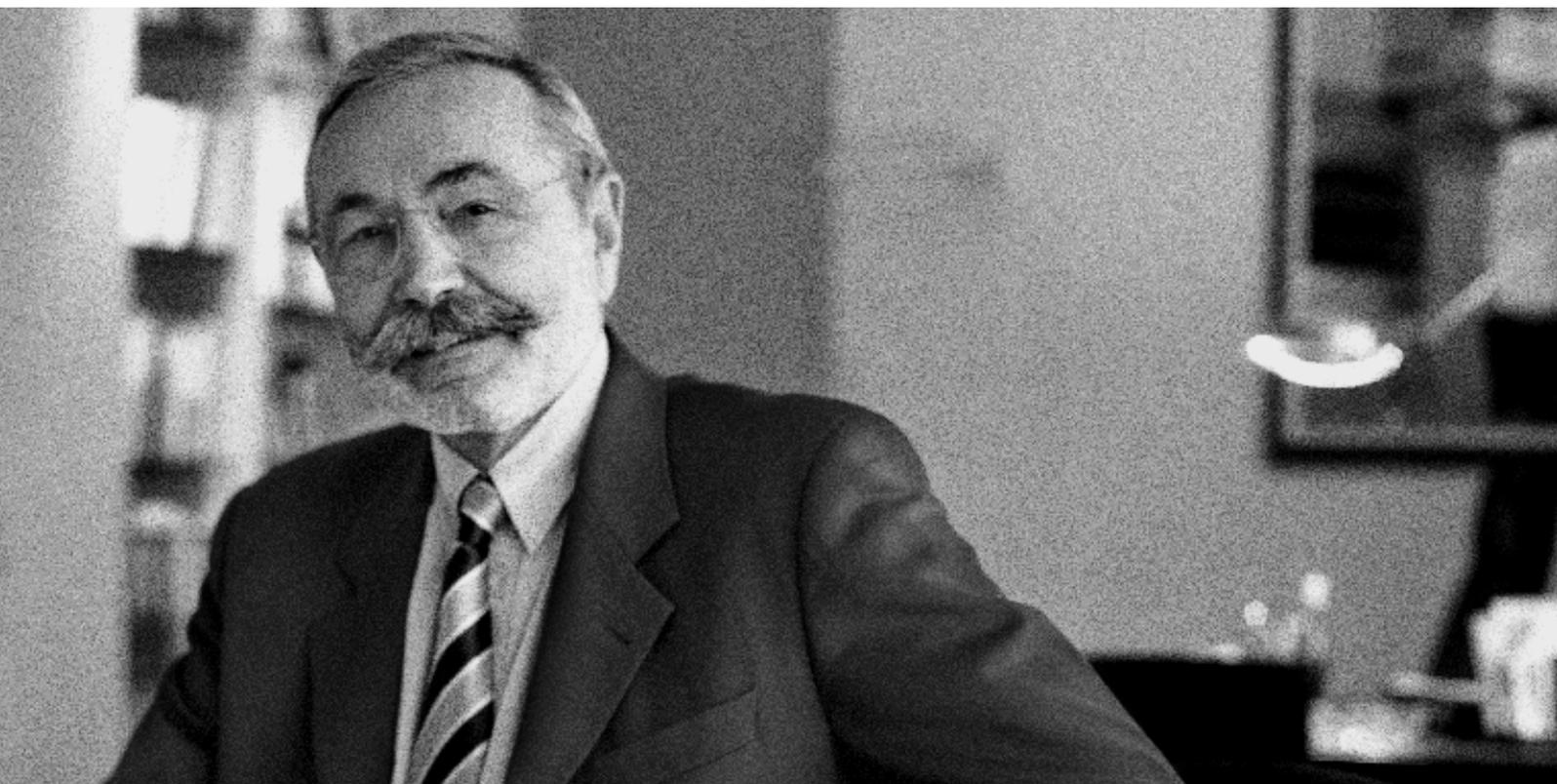
1 531

ouvrages de protection
des eaux

62 %

des points noirs
« bruit » traités

MESSAGE DU PRÉSIDENT BERNARD VAL



Capitaliser sur un modèle économique robuste

Malgré un contexte moyen sur le plan du trafic, ASF a bien tiré son épingle du jeu en 2004. Cette bonne performance s'explique surtout par l'amélioration significative du résultat financier. Alors que l'ensemble des sociétés d'autoroutes connaît un ralentissement de la croissance du trafic, le modèle économique d'ASF apparaît le plus robuste. Du fait de l'implantation géographique de notre réseau, nous sommes confiants à la fois dans le présent, mais aussi dans l'avenir. La force du groupe ASF est d'être implanté dans plusieurs régions, notamment

le Sud-Ouest. Le dernier recensement de l'INSEE indique des soldes migratoires importants dans ce grand Sud-Ouest de la France, et nous misons sur l'explosion démographique des villes du Sud de la France, qui va s'accompagner d'une hausse des trajets domicile-travail et des échanges économiques. Ce réservoir de croissance est une des caractéristiques de notre groupe, dont le réseau n'est pas encore achevé et les flux de trafic pas encore matures. Par ailleurs, nous bénéficions de la croissance économique de la péninsule Ibérique.

Devenir un acteur majeur de la concession d'autoroutes

À la question comment ASF se positionne pour assurer son avenir et sa pérennité au-delà de la fin de ses deux concessions, en 2026 et 2032, nous répondons que nous avons l'ambition de devenir un acteur majeur de la concession d'autoroutes, principalement en Europe. Nous restons centrés sur notre métier, dont l'expertise est mondialement reconnue, et sommes engagés pour des compétitions en Europe, dont nous espérons récolter les fruits. Ces projets, qui requièrent de longs délais, demandent de lourds investissements et de la patience. Parallèlement, nous souhaitons capitaliser sur notre savoir-faire en termes de montages financiers et développer en France des activités connexes à l'autoroute, comme le ferroutage, le merroutage ou l'activité parkings.



Réseau ESCOTA - A8.

Partager les fruits de la croissance de manière équitable

Enfin, nous avons la volonté de continuer à partager les fruits de la croissance de manière équitable. L'engagement envers nos actionnaires est à la hauteur des résultats, avec une proposition de croissance de 50 % du dividende par rapport à 2003. Nous souhaitons aussi continuer à encourager l'actionnariat salarié, afin que nos équipes soient heureuses de travailler dans le groupe ASF et profitent des bons résultats.

En 2002, 93 % des salariés avaient choisi de devenir actionnaires, et c'est notre meilleure réponse. Aujourd'hui, notre objectif est d'accroître encore la part de capital détenue par les salariés. Nous avons la volonté de créer un lien fort entre les salariés et leur entreprise. Cette détermination va se manifester en 2005 par la création d'un nouveau fonds en action ASF qui permettra à chaque salarié de placer son intéressement et l'attribution de 10 actions gratuites.

Pour 2005, le groupe ASF est optimiste.

Une nouvelle année de croissance bénéficiaire et une progression des dividendes se dessinent malgré un début d'année marqué par la rudesse des intempéries hivernales.

Bernard Val

Président du conseil d'administration

INTERVIEW DU DIRECTEUR GÉNÉRAL JACQUES TAVERNIER



« Nous sommes entrés dans l'ère de la concurrence, qu'elle soit technologique, boursière ou pour les nouvelles concessions. »

Quel regard portez-vous sur l'année 2004 ?

2004 aura été encore une année de forte évolution pour le secteur autoroutier européen, avec les introductions en Bourse de CINTRA en Espagne, d'APRR suivie de SANEF en 2005, la directive européenne sur le télépéage ou encore l'ouverture du viaduc de Millau. Nous sommes entrés dans l'ère de la concurrence, qu'elle soit technologique, boursière ou pour les nouvelles concessions.

Ce changement d'environnement nous pousse à être encore plus efficace. Il s'agit d'améliorer notre performance opérationnelle comme notre gestion financière et de rationaliser l'organisation de notre groupe, notamment en développant les synergies entre ASF et ESCOTA. En 2004, nous avons ainsi mis en place de nouvelles directions groupe, établi des règles de fonctionnement pour l'ensemble du groupe, fusionné les deux radios et créé un centre d'appel clients commun.

Comment progresser encore dans la gestion de la performance ?

Au-delà des efforts déjà engagés au péage avec l'automatisation et le développement du télépéage, il nous faut trouver d'autres pistes et ne pas hésiter à innover en terme d'organisation, quitte à rompre avec certaines habitudes.

Notre objectif est de mutualiser certains services entre nos entités régionales ou entre ASF et ESCOTA. Pour ce faire, nous privilégierons, comme nous l'avons toujours fait, le dialogue social pour préparer et accompagner le changement.

En matière de sécurité routière, quel est le bilan 2004 sur votre réseau ?

Le bilan est positif. Sur notre réseau, les accidents mortels ont reculé de 24 %, du fait de la politique gouvernementale, et des nombreuses actions menées par le groupe ASF en matière d'aménagement, d'équipements et d'information du public. La charte que nous avons signée avec la DSCR (ministère de l'Équipement et des Transports) et la Caisse Nationale d'Assurance-Maladie porte ses fruits, comme en témoigne le recul des accidents de trajet. Nous souhaitons être exemplaires dans ce domaine car nos métiers comportent une certaine part de risques et la sécurité est au cœur de notre mission. Nous avons créé une direction de la Sécurité et de la Prospective (DSEP) pour coordonner l'ensemble des actions de sécurité. Nous avons aussi lancé l'été dernier sur l'A7 une opération de régulation de vitesse : les premiers résultats sont positifs sur le plan de l'écoulement du trafic et sur celui de la sécurité routière avec une baisse significative des accidents.

Où en êtes-vous de votre démarche développement durable ?

En 2004, le groupe ASF a publié son premier rapport Développement Durable. Ce document fondateur se veut le reflet fidèle de notre politique de développement durable. Privilégiant l'ouverture vers les parties prenantes, ce document présente non seulement nos

engagements et le bilan des actions passées, mais aussi et surtout les axes sur lesquels nous souhaitons progresser. Il est assorti d'un programme de 21 actions prioritaires à mener à bien entre 2004 et 2006. À la fin de l'année 2004, sur les 21 actions de progrès, 17 sont déjà engagées. Nos efforts ont été salués par l'intégration d'ASF dans plusieurs indices de l'investissement socialement responsable et par le trophée du meilleur premier rapport développement durable, décerné par le conseil supérieur de l'Ordre des experts comptables.

Comment se présente l'année 2005 ?

L'année 2005 sera sous le signe de la continuité dans les efforts de rationalisation et de maîtrise de nos coûts d'exploitation. Le télépéage devra connaître un nouveau développement, avec notamment la mise en place courant 2006 du télépéage poids lourds.

En 2005, nous allons aussi renforcer notre équipe de développement pour prospecter et gagner de nouveaux projets de concessions ou de partenariats publics-privés en Europe. Enfin, nous allons engager avec l'État les discussions pour préparer notre prochain contrat d'entreprise qui définira notre programme d'investissement et notre loi tarifaire pour la période 2007-2011.

Jacques Tavernier
Directeur général



Ouvriers autoroutiers sur un chantier d'exploitation.

GOVERNEMENT D'ENTREPRISE

Les règles mises en place par le groupe ASF assurent un fonctionnement responsable et efficace, garantissant sécurisation et transparence. Le fonctionnement du groupe s'articule à travers des principes clairs de gouvernance du comité de direction et à travers des règles bien établies.

MEMBRES DU COMITÉ DE DIRECTION



Jacques Tavernier
Directeur général



Philippe-Emmanuel Daussy
Directeur général délégué
chargé de l'Exploitation



Jean-Marc Denizon
Directeur général délégué
Président-directeur général d'ESCOTA



Alain Robillard
Directeur général délégué chargé du
Développement et de la Construction

Renseignements personnels concernant les principaux dirigeants de la société

Bernard Val (62 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, de Penauille Polyservices, d'ADF. De 2001 à 2002, il a exercé les fonctions de président de l'Association des sociétés françaises d'autoroutes (ASFSA) 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 (55 ans) est directeur général d'ASF depuis février 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 (52 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. Il est également administrateur d'ESCOTA, de *Transjamaican Highway (TJH)* et de *Jamaican Infrastructure Operator (JIO)*.

Jean-Marc Denizon (61 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 (60 ans) est directeur général délégué chargé du développement et de la construction au sein d'ASF depuis 1987.

au sein de Mars & Co et de conseil en fusions, acquisitions, cessions d'entreprises chez HSBC CCF Corporate Finance. Il est également administrateur d'ESCOTA et de *Transjamaican Highway (TJH)*.

Yann Charron (45 ans) est, depuis le 1^{er} janvier 2005, secrétaire général et directeur des Ressources humaines du groupe. Précédemment, il était directeur des Ressources humaines d'ASF depuis 1997. Auparavant, il était directeur des Ressources humaines



Jean-Jacques Bancel
Directeur financier



Yann Charron
Secrétaire général et directeur des Ressources humaines



Doris Chevalier
Directeur du Développement



Bernard Gardelle
Directeur de la Communication

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. Il est également président de *Jamaican Infrastructure Operator (JIO)* et administrateur de *Transjamaican Highway (TJH)*.

Jean-Jacques Bancel (36 ans) est, depuis juillet 2003, directeur financier du groupe. 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

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).

Doris Chevalier (42 ans) est directeur du Développement depuis septembre 2004. Elle est ingénieur des Ponts et Chaussées, diplômée d'un DEA d'analyse numérique. Elle occupait auparavant le poste de directeur adjoint au Développement et à l'Ingénierie financière de Bouygues Construction.

Bernard Gardelle (46 ans) est directeur de la Communication du groupe depuis août 2002. Il est membre du comité éditorial de Radio Trafic FM. 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.



Viaduc du Lot et tranchée couverte de la Garenne sur l'A20.

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. Ces comités directeurs constituent un « sas » de préparation et de travail des comités du conseil d'administration.

Comité de direction (CODI)

Présidé par le directeur général, il se réunit deux fois par mois. Le président du conseil d'administration assiste au CODI, quand il le souhaite.

Le CODI a un rôle d'échanges et de préparation des décisions sur les thèmes stratégiques et transversaux du groupe. Il permet au directeur général d'arrêter les grandes décisions. Les comités spécialisés, au nombre de 5 (développement, financier, exploitation, social et investissement), traitent des sujets spécifiques qui ne concernent qu'une partie des membres du CODI. Les membres du CODI sont tenus informés des sujets traités et des décisions prises lors de ces comités.

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 stratégique et des engagements, émanation du conseil d'administration.

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.

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, d'un représentant des directions d'Exploitation d'ASF et d'ESCOTA.

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 secrétaire général.

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 et du directeur financier.

Ces comités présentent 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 ou d'un directeur général délégué, 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 fonctionnelles sont :

- la direction financière,
- le secrétariat général, direction des Ressources humaines et direction juridique,
- la direction de la Communication,
- la direction du Développement,
- la direction de l'Environnement et du Développement durable,
- la direction de la Valorisation foncière,
- l'audit interne.

Un livret définit le mode d'intervention de ces directions auprès des filiales et des entités opérationnelles.

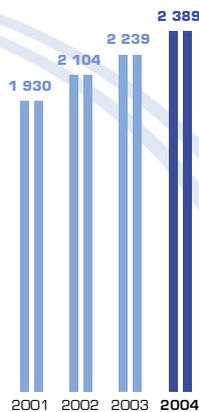


Intervention de viabilité hivernale sur l'A72.

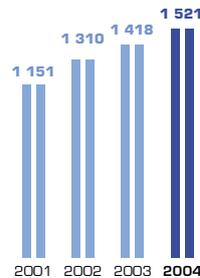
CHIFFRES CLÉS ET POLITIQUE FINANCIÈRE

Tous les indicateurs financiers à l'aune desquels le groupe ASF s'était présenté aux investisseurs en mars 2002 en préalable à sa première cotation poursuivent en 2004 leur amélioration.

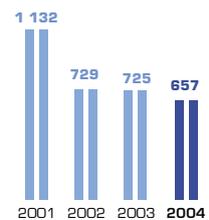
CHIFFRE D'AFFAIRES
(en millions d'euros)



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



INVESTISSEMENTS
(en millions d'euros)



La marge brute d'exploitation s'inscrit à 63,7 % contre 63,3 % en 2003. Cette rentabilité des ventes élevée doit être relativisée par la forte intensité capitalistique de nos métiers de concessionnaires d'infrastructures autoroutières.

Les trois indicateurs de structure financière marquent eux aussi une amélioration en 2004 ; sur deux d'entre eux (dette financière nette rapportée au résultat brut d'exploitation et couverture des frais financiers par le résultat brut d'exploitation) les objectifs qui avaient été affichés à horizon 2005 sont d'ailleurs d'ores et déjà atteints.

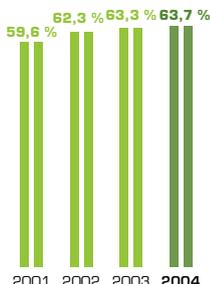
L'intense effort de communication financière déployé depuis mars 2002 a contribué à mieux

faire comprendre aux analystes financiers et aux investisseurs les caractéristiques des métiers d'ASF : il est aujourd'hui communément admis que la robustesse de son modèle économique s'accommode fort bien d'un levier financier significatif.

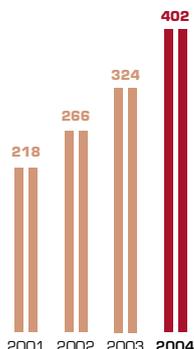
La croissance régulière des flux de trésorerie générés par l'activité des deux concessions principales du groupe se combine à une décroissance des flux d'investissement du fait de l'achèvement progressif de la construction des réseaux concédés.

C'est cette croissance des flux de trésorerie disponibles après investissement, combinée à la capacité de ré-endettement théoriquement

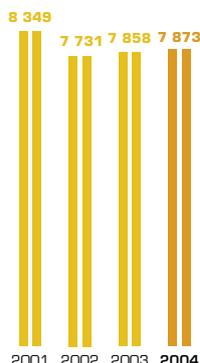
MARGE BRUTE D'EXPLOITATION
(en % du CA)



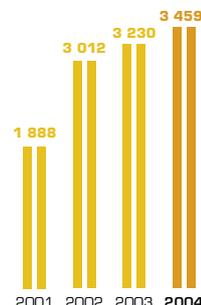
RÉSULTAT NET
(part du groupe)
(en millions d'euros)



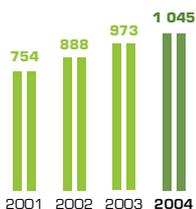
ENDETTEMENT FINANCIER NET
(en millions euros)



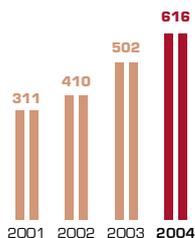
CAPITAUX PROPRES
(part du groupe)
(en millions d'euros)



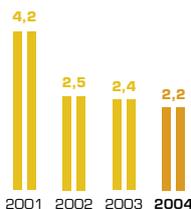
RÉSULTAT D'EXPLOITATION
(en millions d'euros)



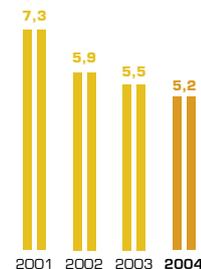
RÉSULTAT AVANT IS
(en millions d'euros)



DETTE FINANCIÈRE NETTE/FONDS PROPRES

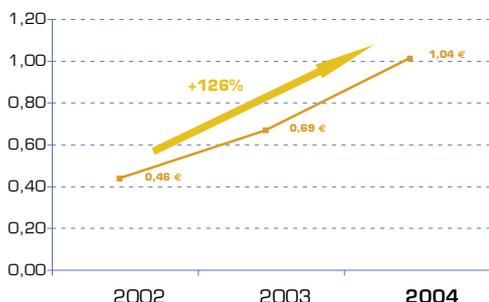


DETTE FINANCIÈRE NETTE/EXCÉDENT BRUT D'EXPLOITATION



permise par l'amélioration permanente du résultat brut d'exploitation, qui détermine les capacités de distribution de dividendes mais aussi d'extension du périmètre d'activités.

DIVIDENDE PAR ACTION
(en euros par action)

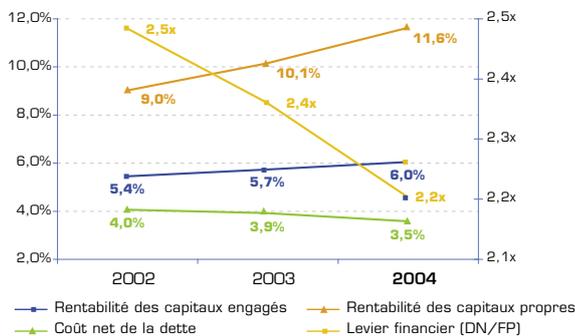


La politique de dividendes a conduit depuis 2002 à une très forte croissance du dividende par action (+ 126 % entre 2002 et 2004).

L'extinction probable des deux moteurs actuels à horizon 2026 (ESCOTA) puis 2032 (ASF) conduit le groupe à poursuivre de nouveaux projets de concession afin de rallonger cet horizon temporel. Cela devra se faire à des conditions de rentabilité excédant le coût des ressources ; c'est à cette condition seulement que ses actionnaires accompagneront ASF dans ce projet de pérenniser l'activité du groupe.

D'autres indicateurs de rentabilité sont suivis : la rentabilité des capitaux propres comptables et celle des capitaux engagés restent à des niveaux relativement modestes mais sont en amélioration permanente depuis 2002. Le maintien d'un levier financier significatif et d'un coût de l'endettement inférieur à la rentabilité des capitaux engagés explique le niveau relatif de la rentabilité des capitaux propres.

INDICATEURS DE RENTABILITÉ



- Rentabilité des capitaux engagés : résultat d'exploitation x (1-t)/AE avec AE = capitaux propres part du groupe + dette nette et t=taux IS de l'année
- Coût net de la dette : (résultat financier x(1-t))/dette financière nette
- Rentabilité des capitaux propres : résultat courant avant impôts hors éléments exceptionnels x(1-t)/capitaux propres part du groupe

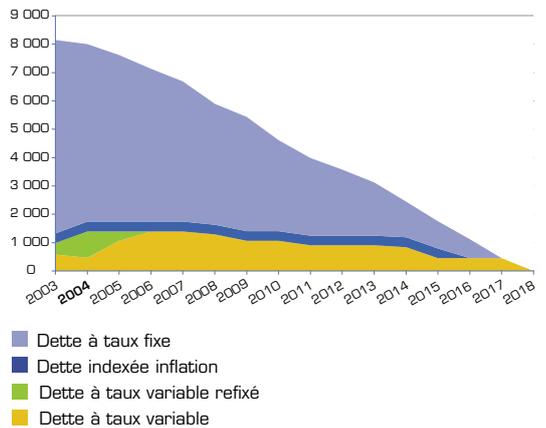
Indicateurs de création de valeur boursière : la rentabilité globale pour l'actionnaire est mesurée par la progression du cours de Bourse depuis l'introduction de mars 2002 (plus-value) à laquelle s'ajoutent les dividendes distribués sur la période.

RENTABILITÉ GLOBALE POUR L'ACTIONNAIRE AU PRIX D'INTRODUCTION 24 €



La politique de financement du groupe passait auparavant (et jusqu'en 2005) par l'intermédiaire de la Caisse Nationale des Autoroutes, notée AAA. La signature A+ attribuée à ASF par Standard & Poors et son profil d'activités lui permettent d'ores et déjà de susciter l'intérêt d'investisseurs obligataires. La Banque Européenne d'Investissement est aussi engagée aux côtés d'ASF dans le financement des programmes d'Investissements de Construction sur Autoroutes en Service (ou ICAS). La gestion de la dette a consisté à transformer progressivement et prudemment une partie de la dette souscrite à taux fixe en dette à taux variable. Aujourd'hui, la dette à taux variable représente 22 % de l'encours avec la mise en place de couvertures quasi systématiques à court terme. Cette politique a accompagné l'effet vertueux de la baisse des taux longs sur les coûts de financement en particulier dans un contexte d'arrivée à maturités de lignes de dette souscrites dans des conditions historiquement beaucoup moins favorables.

STRUCTURE DE LA DETTE AU 31/12/2004
(Encours en millions d'euros)



Passage aux normes comptables internationales (IFRS) :

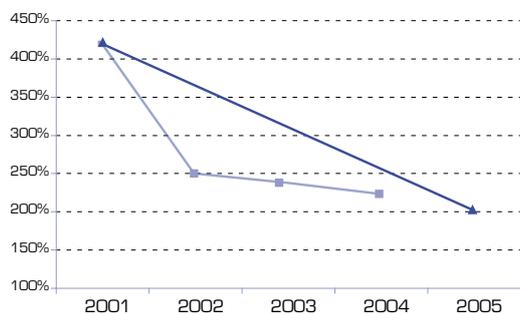
Le groupe ASF est tenu, en application du règlement européen n° 1606/2002 du 19 juillet 2002 sur l'application des normes comptables internationales, de présenter ses comptes consolidés suivant les normes comptables IFRS à compter du 1^{er} janvier 2005. Les premiers comptes produits porteront sur le chiffre d'affaires du premier trimestre 2005, puis sur la situation semestrielle consolidée au 30 juin 2005 et enfin sur les comptes consolidés de l'exercice 2005. Ils comporteront à chaque fois une comparaison avec l'exercice 2004 établie également suivant les normes IFRS.

Afin de se conformer le mieux possible à la recommandation du Comité européen des régulateurs des marchés de valeurs mobilières du 30 décembre 2003 sur la préparation de la transition aux normes IFRS, le groupe a identifié les méthodes comptables devant être modifiées du fait de ces normes et a estimé l'incidence de ces changements sur les capitaux propres consolidés à l'ouverture de l'exercice 2004 et sur le résultat consolidé de l'exercice 2004.

Le travail accompli a été fondé sur les normes en vigueur en décembre 2004, étant rappelé que le groupe pourrait avoir à tenir compte d'interprétations nouvelles – concernant principalement les contrats de concessions – susceptibles d'être publiées en 2005.

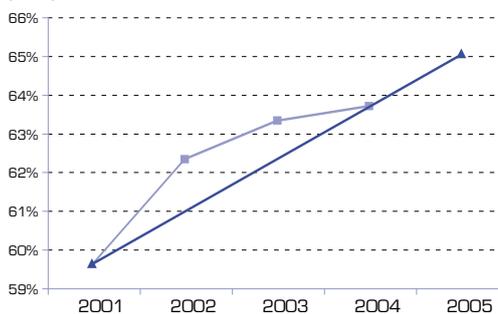
DETTE FINANCIÈRE NETTE/FONDS PROPRES

(En %)

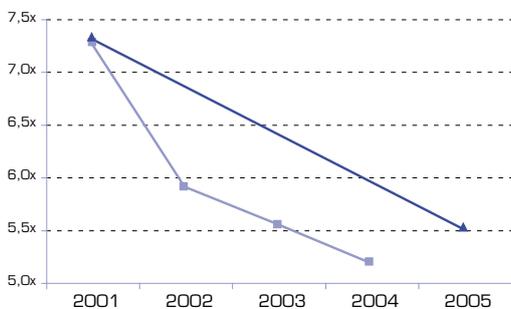


RBE (RÉSULTAT BRUT D'EXPLOITATION AVANT DOTATIONS AUX AMORTISSEMENTS ET AUX PROVISIONS)/CHIFFRE D'AFFAIRES

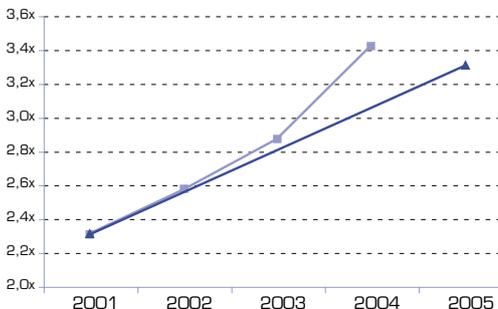
(En %)



DETTE FINANCIÈRE NETTE/RBE



RBE/FRAIS FINANCIERS*



* Hors intérêts intercalaires

—▲— Objectif 2005
—■— Réalisé 2004



A7 - Valence.

STRATÉGIE DE DÉVELOPPEMENT

Une politique de développement ambitieuse

Lors de son introduction en Bourse, ASF avait présenté une stratégie en trois points :

- achèvement du réseau actuellement concédé (3 124 km),
- amélioration de la productivité et de la rentabilité du réseau exploité grâce à l'automatisation du péage et à l'optimisation des achats et des grosses réparations,
- développement progressif et prudent en France et à l'étranger dans le domaine de la concession d'infrastructures ou d'activités connexes.

Trois ans après son ouverture de capital, le groupe ASF a respecté ses engagements et mis en œuvre sa stratégie de gains de productivité. Il est nécessaire aujourd'hui de maintenir une dynamique de croissance en contrepoint de la politique de dividende, pour assurer le renouvellement du portefeuille d'activités du groupe à l'échéance de la fin de ses deux principales concessions, 2026 pour ESCOTA et 2032 pour ASF et garantir la pérennité du groupe. La direction du Développement, créée en 2003, s'est attachée en 2004 à étoffer ses équipes sur de nouvelles expertises : trafic et économie de transport, multimodalité, pôle urbain, ingénierie financière, ingénierie de développement et veille commerciale. Fort de ces expertises, le groupe a pu ainsi mener à bien la remise d'offres en France et à l'international.

INTERVIEW DU DIRECTEUR DU DÉVELOPPEMENT : DORIS CHEVALIER



« Le groupe ASF a pour ambition de devenir un acteur majeur sur ses marchés. En France, il entend se positionner sur le marché des collectivités locales. »

Quelles ont été les principales activités de l'équipe en charge du développement en 2004 ?

Nous avons beaucoup défriché les champs de la diversification et cherché à analyser les marchés qui pourraient à terme soit être porteurs, soit s'inscrire en diversification avec l'activité du groupe, afin d'y être un acteur majeur. Il s'agit pour l'instant du ferroutage, du merroutage, du péage satellitaire (reconnaissance du véhicule par GPS) et de l'activité parkings. Mais nous souhaitons continuer à nous développer dans notre cœur de métier, la construction et l'exploitation d'autoroutes. En 2004, nous avons répondu à plusieurs appels d'offres : en France, l'A19 en partenariat avec Bouygues, l'A41 Annecy/Genève avec VINCI Concessions et la première phase de l'A65 Langon/Pau avec Abertis ; en Grèce, le tunnel immergé de Thessalonique avec Bouygues, et en Autriche sur la préqualification du contournement de Vienne avec VINCI. Ces offres nous ont permis par ailleurs de faire vivre les partenariats industriels noués en 2004 avec ces différents groupes.

À l'international, quelles sont les priorités du groupe ASF ?

À l'étranger, le groupe ASF se positionnera sur des pays peu exposés et privilégiera une stratégie d'alliance avec les constructeurs. Le groupe ASF se limitera aux pays de l'OCDE, au Maghreb et à la Turquie et mènera une veille active sur la Chine. L'Algérie, l'Autriche, la Slovaquie et le Royaume-Uni sont au cœur des priorités du groupe.

Comment le groupe envisage-t-il son développement en France ?

En France, le groupe ASF continuera à répondre aux appels d'offres autoroutiers lancés par l'État. Il entend également se positionner sur le marché des collectivités locales, notamment en milieu urbain avec le développement des partenariats publics-privés. Le groupe ambitionne également de se diversifier dans des projets non routiers (liés aux activités de ferroutage, péage satellitaire, parkings, etc.). L'objectif est d'enclencher une phase active d'étude de rentabilité et de ciblage des projets existants.

Quelles sont à moyen terme les perspectives du groupe ?

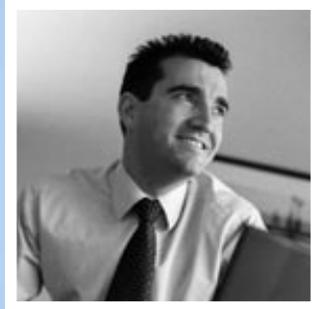
Le groupe ASF a pour objectif raisonnable d'accroître d'ici cinq ans sa concession actuelle de 10 %.



Rocade est de Toulouse.



La falaise de la Massoulie sur l'A89.



SÉBASTIEN FRAISSE
Directeur régional d'Exploitation de Niort

« Veiller à une qualité optimale de nos services »

« La qualité des services que nous offrons à nos clients est une préoccupation que nous ne perdons jamais de vue. Ainsi, sur le plan financier, nous suivons de près toutes nos activités. Mais nous avons également un regard permanent sur les niveaux de service, comme les temps d'attente au péage, les temps d'intervention sur accident ou la propreté sur les aires, qui sont évalués de façon continue et encadrée. C'est bien ce double regard, physique et financier, qui met en exergue les écarts et nous permet d'engager des actions correctrices de manière réactive. »

NOS ACTIVITÉS

18 POURSUIVRE LA DYNAMIQUE DE CONSTRUCTION

22 RENFORCER LA PERFORMANCE DU RÉSEAU

24 ACCOMPAGNER LA CROISSANCE DU TRAFIC

28 GARANTIR LA FLUIDITÉ ET LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

32 DIVERSIFIER NOS ACTIVITÉS



Viaduc de la Sioule sur l'A89.

Poursuivre la dynamique de construction

Dans le contrat d'entreprise 2002-2006, ASF s'est engagé à construire 318 km de nouvelles sections d'autoroutes à compter du 1^{er} mars 2002, auxquels il convient de rajouter 16 km sur l'A87 pour le contournement de La Roche-sur-Yon, intégrés dans la concession par l'avenant 8 signé le 16 juillet 2003.

Au 1^{er} mars 2005, 173 km de ces 334 km ont déjà été mis en service, dont 71 km pour la seule année 2004 et 20 km en début d'année 2005. 63 km sont en cours de construction à ce jour, et il reste encore à réaliser 98 km sur la base des opérations inscrites au contrat de concession.



Engins de chantier sur l'A87.

Les dates de mises en service et les dépenses d'investissement prévues dans les contrats d'entreprise sont celles retenues par ASF et l'État, ce qu'elle a fait jusqu'ici, pour la planification des travaux. Même si ASF, avec son équipe de construction certifiée ISO 9001, met tout en œuvre pour respecter les délais, elle ne peut les garantir totalement. 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.

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 étudiées 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.

LES OUVERTURES RÉALISÉES SUR LES 3 DERNIÈRES ANNÉES

Mises en service de 289 km de nouvelles sections d'autoroutes au cours des trois derniers exercices

SECTION	Autoroute concernée	Nombre de kilomètres	Investissement total estimé (en millions d'euros HT, valeur 2001)
Cahors-sud - Cahors-nord	A20	23 km à 2 voies	218
Mussidan - Périgueux est-Thenon Saint-Germain-Les-Vergnes - Tulle-est - Ussel-ouest	A89	130 km à 2 voies	1 010
Bretelle du Val d'Aran	A645	5 km à 1 voie	25
Toulouse - Pamiers	A66	39 km à 2 voies	245
Mûrs-Érigné-sud - Cholet-sud - Les Essarts	A87	92 km à 2 voies	542

Mise en service réalisée le 14 janvier 2005

Les Essarts - La Roche-sur-Yon	A87	20 km à 2 voies	110
--------------------------------	-----	-----------------	-----

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			
Thenon - Terrasson	18	En attente DUP* partielle Début 2006	290
Terrasson - Brive-nord	11		
A89 Centre			
Le Sancy - A71 (Combronde)	52	Début 2006	406
A71 - A72	7	DUP* + 5 ans	
Brive-nord - Saint-Germain-Les-Vergnes	16	Ordre de Service Direction des Routes	4
A87			
Angers - Mûrs-Érigné	7	DUP* + 5 ans	3
A75			
Contournement est de Béziers (A9)	6	Fin 2008	7
A9			
Dédoublage de l'A9 au droit de Montpellier	17	DUP* + 6 ans	(1)
A64			
Brisous - A63	11	Autorisation administrative + 5 ans	0
TOTAL AVENANT 7	145		710
AVENANT 8 (signé le 16/07/03) amendé par l'avenant 10 (signé le 5/11/2004)			
A87			
Contournement sud de la Roche-sur-Yon	16	Fin 2008	39
TOTAL GÉNÉRAL	161		749

* 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 de construction sur autoroutes en service (ICAS)

Les nouvelles sections mises en service en 2004

En 2004, le groupe ASF a réalisé l'ouverture de 71 km d'autoroutes. Les nouvelles sections témoignent de la volonté du groupe d'inscrire ses infrastructures dans la durée en veillant à leur bonne intégration à leur environnement humain et naturel.

A89 ouest, 140 km en continu entre Bordeaux et Thenon

L'année 2004 est l'année du Périgord pour l'A89. Avec l'ouverture de deux sections, une nouvelle continuité autoroutière entre Bordeaux, Périgueux et Thenon, d'une longueur de 140 km est désormais possible.

L'A89 contribue ainsi au développement économique et touristique de la Dordogne et va faciliter la mobilité des échanges entre Bordeaux et Périgueux. Ces deux chantiers ont représenté des défis techniques paysagers et de sécurité : franchissement de deux falaises en respectant l'intégration paysagère et réalisation des travaux de mise aux normes autoroutières du contournement de Périgueux sous circulation. À fin 2004, l'A89 est en service à 70 %.

L'ouverture de la section Périgueux est/Thenon s'est accompagnée d'une première sur le réseau ASF avec l'automatisation intégrale d'une barrière de péage à forte capacité (12 couloirs).

LES PRÉVISIONS D'INVESTISSEMENTS DU GROUPE ASF POUR LA PÉRIODE 2002-2005 SONT ACTUELLEMENT LES SUIVANTES :

	2002	2003	2004	2005 estimé
		Réalisés		en M€ 2004
Nouvelles sections	504	498	409	305
Investissements de construction sur autoroutes en service	133	152	173	234
Immobilisations d'exploitation	49	29	40	77
Intérêts intercalaires	36	24	16	23
Production immobilisée	7	22	19	16
Total	729	725	657	656



Chantier sur l'A89 Périgueux-Thenon.



Falaise de la Robertie sur l'A89.

A89 est, des chantiers à plein régime

Dans le Puy-de-Dôme, l'activité bat son plein régime en 2004 pour viser l'ouverture des 52 km qui relieront Saint-Julien-Sancy à Combronde début 2006. Les chantiers comprennent notamment la réalisation d'un imposant ouvrage d'art, le viaduc de la Sioule, qui s'élèvera à 154 mètres, ce qui en fait l'un des plus hauts viaducs en Europe avec Millau.

Au cœur du parc des Volcans, cette section nécessite un soin tout particulier pour l'intégration paysagère et la protection de la ressource en eau. Plus à l'ouest, un second chantier se finalise autour de Brive avec les échanges A89-A20.

A87, achèvement des travaux entre Angers et La Roche-sur-Yon

L'année 2004 voit l'achèvement de la dernière section Les Essarts/La Roche-sur-Yon.

Le pari d'ouvrir cette nouvelle section de l'A87, inaugurée le 14 janvier 2005, avant l'arrivée du Vendée Globe Challenge fin janvier, est tenu. Désormais, la côte vendéenne est directe depuis Angers. L'accessibilité au littoral vendéen depuis La Roche-sur-Yon sera renforcée avec le contournement sud prévu pour 2008. Ces travaux seront lancés courant 2005.

Bretelle du Val d'Aran : un accès facilité vers les Pyrénées et l'Espagne

L'ouverture de la bretelle du Val d'Aran (5 km) permet la poursuite de la desserte des Pyrénées. Elle assure une liaison sûre et directe entre l'A64 Toulouse/Bayonne et la nationale 125 et donne ainsi une plus grande accessibilité vers l'Espagne et les stations de ski des Comminges.

Renforcer la performance du réseau

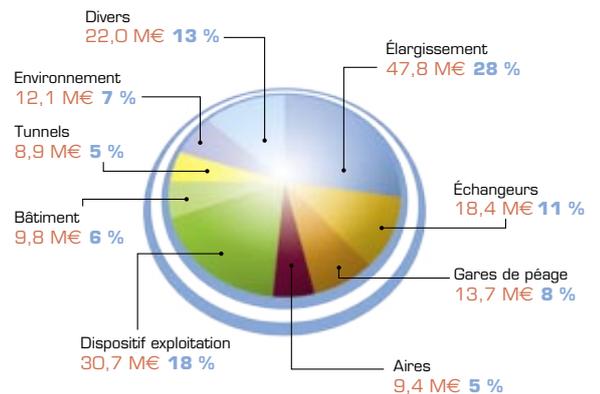
Optimiser notre réseau : les investissements de construction sur autoroutes en services (ICAS)

Les contrats d'entreprise d'ASF et ESCOTA prévoient des investissements de construction sur autoroutes en service sur la période 2002-2006. Plus de 50 % des montants annuels investis sont destinés à l'adaptation de l'infrastructure, notamment pour faire face à la croissance du trafic. Ces investissements concernent des opérations d'élargissement d'autoroutes, d'extension de gares de péage ou d'aires, ainsi que la création d'échangeurs nouveaux.

Les investissements concernant les dispositifs d'exploitation permettent d'améliorer la sécurité. Il s'agit par exemple de séparateurs modulaires de voie terre-plein, de glissières motos, de création de refuges, etc.

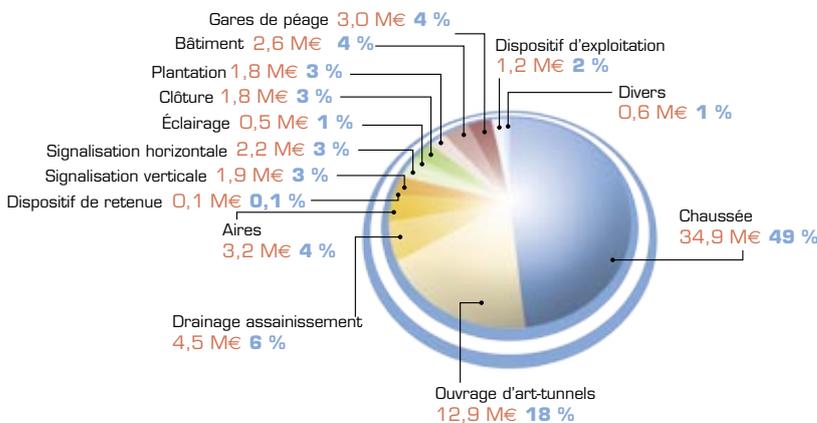
En 2004, le groupe ASF a réalisé 172,8 M€ d'investissements de construction sur autoroutes en service.

RÉPARTITION DES INVESTISSEMENTS DE CONSTRUCTION RÉALISÉS SUR AUTOROUTES EN SERVICE EN 2004



Total : 172,8 M€

RÉPARTITION DES DÉPENSES D'ENTRETIEN DES INFRASTRUCTURES EN 2004



Total : 71,3 M€

Les dépenses d'entretien des infrastructures

Les travaux d'entretien des infrastructures compensent les effets de dégradation résultant de la circulation, du vieillissement du réseau, ou de phénomènes naturels. Ils permettent également d'adapter le réseau et les ouvrages d'art à l'évolution des normes techniques applicables.

La réalisation des travaux d'entretien des infrastructures a été calée pour une intervention au plus juste, tout en garantissant un niveau de service ne remettant pas en cause la sécurité des clients et la conservation du patrimoine.

71,3 M€ ont été dépensés en 2004 pour l'entretien des infrastructures.



Philippe Laroche
 Directeur de l'Ingénierie
 des infrastructures à ESCOTA

« Les travaux de sécurisation des tunnels sont des opérations de longue haleine, puisque nous allons les réaliser sous circulation, ce qui est une première en France, et principalement de nuit, afin de minimiser la gêne et de garantir plus de sécurité à nos clients et au personnel d'intervention. Même si nous mettons tout en œuvre pour achever ces chantiers au plus tôt, les travaux qui concernent les tunnels des Alpes-Maritimes nous porteront au moins jusqu'en 2010. »

Le coup de pouce à l'innovation

Lancé en 2001, le « coup de pouce à l'innovation » récompense chaque année les meilleures idées présentées par les salariés et testées au cours de l'année précédente.

Parmi les 3 réalisations primées en 2004, soulignons le succès de celle consistant à ajouter une peinture réfléchissante sous l'embase des cônes de signalisation pour permettre une meilleure visibilité des cônes accidentellement renversés. Dès l'annonce officielle des résultats de l'édition 2004, l'industrialisation de ce dispositif a été étudiée, entraînant une première commande de 3 000 cônes ainsi améliorés.

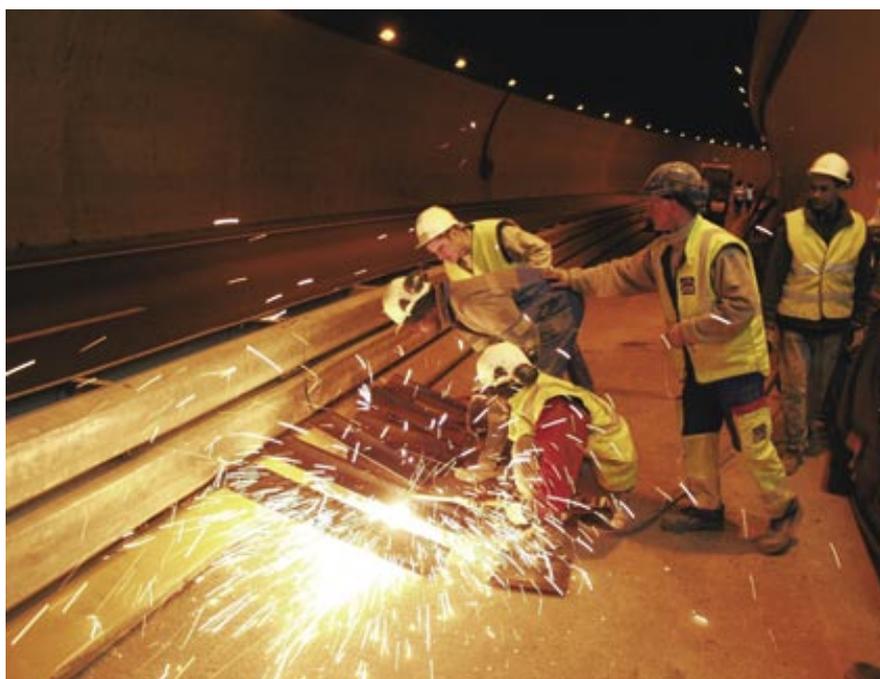
Optimisation des achats

Une nouvelle organisation d'achats a été mise en place au sein d'ASF au 1^{er} janvier 2003, basée sur les principes de regroupement, convergence et recensement des besoins à moyen terme, et d'aide à l'expression du besoin des utilisateurs. Les achats traités depuis cette date par cinq responsables du domaine achats devraient engendrer des économies globales, tant sur les contrats récurrents que sur les contrats ponctuels. ESCOTA a mis en place une organisation semblable au cours de l'année 2004 afin de réduire le budget de fonctionnement en année pleine.

L'opération Tunnels, une mise à niveau de la sécurité dans 40 tubes sous circulation

ESCOTA possède le plus grand nombre de tunnels (21) en France avec 19 kilomètres en linéaire. Suite à l'accident du tunnel du Mont-Blanc, la société poursuit sa politique de sécurisation selon les nouvelles normes de

sécurité, tout en assurant une continuité de services à ses clients. L'équipe de la mission Tunnels a été spécialement créée à cet effet. En 2004, quatre opérations ont obtenu l'aval des préfets : sur l'A8, le contournement de Nice (12 tubes) et la section entre Nice et la frontière italienne ; sur l'A500, le tunnel de Monaco ; et les quatre tubes de l'A51 entre Aix-en-Provence et Gap. Des travaux de génie civil vont permettre la création de galeries de communication entre les deux tubes d'un même tunnel pour faciliter l'évacuation des personnes. Les réseaux d'énergie, de transmission et de communication seront enfouis sous la chaussée dans des batteries multialvéolaires. Des équipements supplémentaires vont être installés, comme des caméras de détection automatique d'incidents (DAI) ou encore des portiques de signalisation.



Chantier dans un tunnel du réseau ESCOTA.

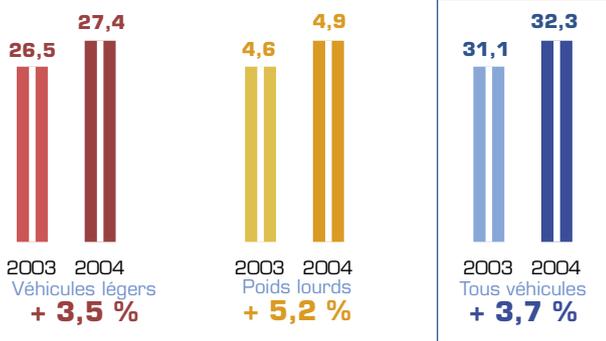


Signature d'un contrat d'abonnement au service télépéage.

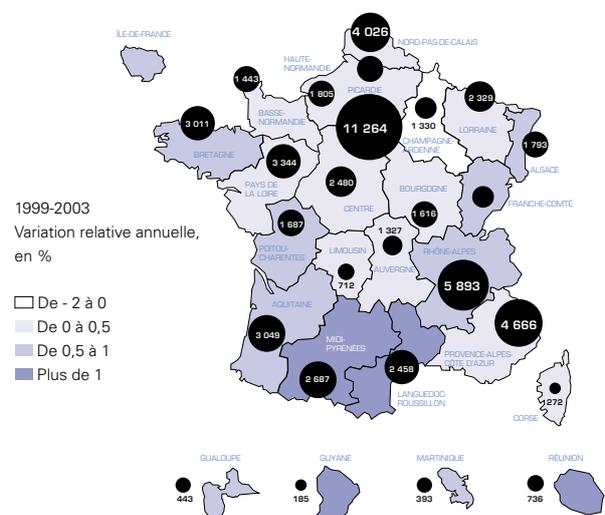
Accompagner la croissance du trafic

Le trafic sur le réseau du groupe ASF, mesuré en nombre de kilomètres parcourus à réseau évolutif, est en progression de 3,7 % par rapport à l'année 2003, dont 3,1 % de croissance organique (progression du nombre de kilomètres parcourus à réseau stable).

CROISSANCE DU TRAFIC (en milliards de kilomètres parcourus)



ASF bénéficie du dynamisme démographique du Sud de la France comme le montre la carte d'évolution de la population française par région sur la période 1999-2003.



1,7 million d'habitants supplémentaires
Population au 1^{er} janvier 2004 (en milliers)

Sources : Statistiques de l'état civil, recensements de la population, INSEE

SUCCÈS DES VOIES AUTOMATIQUES ET DU TÉLÉPÉAGE

592 millions

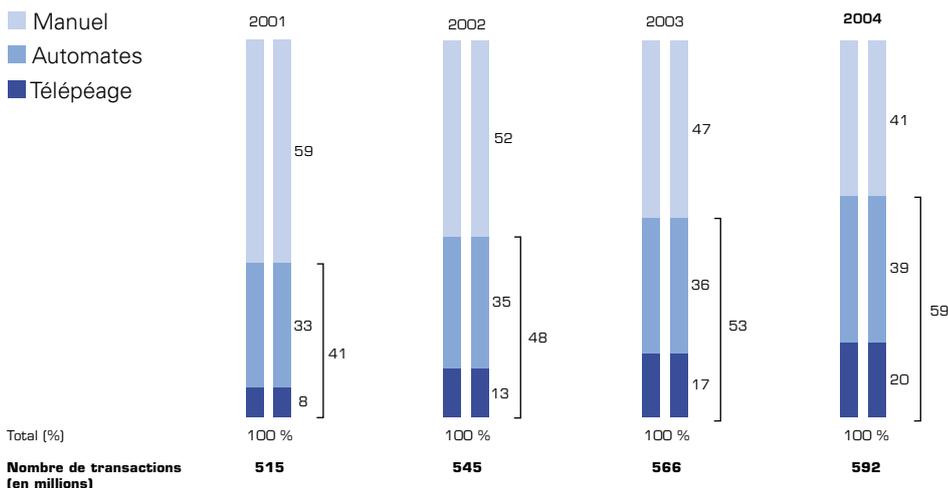
de transactions payantes totales effectuées sur le réseau du groupe en 2004
 (+ 4,7 % par rapport à 2003) dont :

+13,7 % sur les voies automatiques

+18,1 % sur le télépéage

- 7,5 % sur les voies manuelles

L'AUTOMATISATION DU GROUPE ASF EN QUELQUES CHIFFRES



250 M€ d'euros

de recettes générées par le télépéage, soit 11 % du total des recettes péage (+ 23 % par rapport à 2003)

331 677

abonnés au télépéage sur le groupe ASF au 31 décembre 2004

Des progrès en termes de productivité

La poursuite de l'automatisation a permis d'améliorer le service au client tout en maîtrisant les heures de travail au péage : celles-ci ont baissé de 3,8 %, les heures de perception en voie manuelle enregistrent une baisse de 7,6 % malgré une augmentation du nombre de transactions payantes de 4,7 % en 2004 (hors Autoroutes des Fleurs).

Le déploiement des nouvelles générations d'automates (Voie Tout Paiement) permet de poursuivre l'automatisation des gares à faible trafic sur le poste de nuit :

- en 2004 ont été automatisées 12 gares sur le poste de nuit ;
- la gare des Herbiers, automatique sur le poste de nuit en 2003, devient entièrement automatique en 2004 ;
- 4 gares nouvellement ouvertes en 2004 sont entièrement automatisées.

Voie Nouvelle Génération : maîtriser l'avenir

Le projet VNG (Voie Nouvelle Génération) a pour objectif la conception et la réalisation des futurs équipements péage sur le réseau du groupe. Conçues pour les 15 prochaines années, les nouvelles voies permettront de faire face à la progression du trafic sur le réseau sans avoir recours, de manière systématique, à la réalisation de couloirs supplémentaires et à l'extension des plates-formes des gares. Grâce à une nouvelle approche, de nouveaux équipements et logiciels, VNG augmentera la capacité d'absorption du trafic avec modification restreinte de l'infrastructure et évitera ainsi certains investissements lourds et extensions d'emprises.



Catherine Simonnet
Directrice commerciale
et des Services

« Nous souhaitons démocratiser le télépéage, qu'il devienne un réel outil de la vie quotidienne pour plus de bien-être. Cette façon de le positionner est tout à fait nouvelle. Pour informer les clients, nous avons décliné en 2004 une nouvelle identité visuelle, qui permet une homogénéisation de notre communication sur le télépéage sur l'ensemble du réseau du groupe. »

Télépéage : des abonnements pour faciliter les trajets domicile-travail

ASF et ESCOTA proposent de nombreuses offres d'abonnement préférentiel au télépéage, adaptées aux déplacements des particuliers : Liber-T Préférence 50 (réduction sur les trajets inférieurs à 50 km) et Liber-T Préférence 100 (trajets entre 51 et 100 km) notamment, ou encore pour ESCOTA, Heliotis option Fréquence (trajets prédéfinis).

En partenariat avec le conseil général de la Corrèze, ASF lance en janvier 2005 ZAP Corrèze, qui enrichit la gamme des « formules télépéage locales », après ZAP Nord Gironde, ZAP Narbonne et ZAP 31 sur la Haute-Garonne. Ces abonnements préférentiels sont mis en place en partenariat avec les collectivités locales pour décongestionner les agglomérations et assurer des trajets sûrs et confortables aux particuliers habitant les régions concernées. Très avantageux, en particulier pour les trajets domicile-travail, ils permettent de bénéficier jusqu'à 57 % de réduction sur le tarif habituel (exemple de ZAP Corrèze). Sur le réseau ESCOTA, Heliotis-Pays d'Aix est né en septembre 2004 dans le cadre d'une convention avec la Communauté du Pays d'Aix. L'abonnement à tarif réduit est proposé aux clients qui résident ou travaillent sur l'une des 34 communes de la communauté du Pays d'Aix.

Voie Directe : la réponse à toutes vos questions sur les abonnements et le télépéage

Devant le succès grandissant du télépéage et des diverses formules d'abonnements au péage, le groupe ASF a lancé en 2004 une réflexion sur l'organisation et la gestion des abonnements. Janvier 2004 : création de Voie Directe, unité de gestion à distance de la relation clients (véhicules légers) pour toutes les demandes de renseignements, les nouveaux abonnements, les changements d'adresse ou de domiciliation bancaire. Les téléconseillers de Voie Directe répondent du lundi au vendredi, de 8 heures à 20 heures à toutes les sollicitations des clients et abonnés du groupe ASF. À présent, le groupe ASF réfléchit aux évolutions commerciales ou de gestion à venir (nouveaux supports ou technologies des factures adressées aux abonnés, espace réservé aux abonnés sur Internet, nouveaux produits adaptés à chaque type de client...). Ces évolutions majeures concourent à l'amélioration de la productivité des équipes du groupe ASF et à la mise en place d'une gestion encore plus personnalisée de la relation clients, aussi bien pour les véhicules légers que pour les poids lourds.

12

voies expérimentales
de télépéage européen à la frontière
franco-espagnole et près de la frontière
italienne

2006 : mise en place du télépéage poids lourds en France

Les dirigeants des sociétés d'autoroutes françaises ont décidé la mise en place d'un télépéage poids lourds sur l'ensemble du réseau autoroutier français, aux normes européennes, à partir de 2006. Le groupe ASF arrêtera la commercialisation des abonnements sur support carte magnétique CAPLIS (Carte PL inter sociétés) et proposera des formules d'abonnements télépéage spécifiques aux poids lourds. Les gares de péage du groupe ASF devront s'armer de nouveaux systèmes de gestion et modifier plus de 200 voies pour accueillir prochainement ce nouveau produit de télépéage poids lourds. Les modalités de sa commercialisation sont en cours de réflexion.

Vers une interopérabilité européenne du télépéage

Grâce au projet PISTA (*Pilot on Inter operable Systems for Tolling Applications*), l'interopérabilité du télépéage, déjà opérationnelle en France, pourrait s'étendre prochainement à l'Europe. Ainsi, un véhicule sillonnant l'Europe, équipé d'un seul badge de télépéage, recevra une facture par mois et par pays traversé, quel que soit le parcours.

Depuis 2002, plus de 20 sociétés d'autoroutes ont uni leurs efforts au Danemark, en Espagne, en France et en Grèce pour expérimenter la compatibilité entre leurs systèmes de télépéage. Côté français, le groupe ASF opère d'ores et déjà 12 voies expérimentales à la frontière franco-espagnole et près de la frontière italienne. Ce projet a été couronné de succès : le groupe ASF cumule plus de 10 000 transactions réelles selon ce nouveau standard. Le test a porté également sur la facturation des transactions transfrontalières, en coopération avec l'opérateur espagnol Abertis-Acesa. La réussite de ce projet ouvre désormais la voie d'un déploiement de ce standard en Europe.

Lutte contre la fraude : un nouveau système d'autorisation bancaire en ligne

Dans le cadre de la politique de lutte contre la fraude et de sécurisation des transactions par carte bancaire, le système d'Autorisation Bancaire en Ligne a été expérimenté au second semestre 2004 sur le réseau ASF. Les cartes bancaires sont authentifiées en temps réel sur les voies de péage, grâce à une liaison avec le réseau mondial cartes bancaires, qui délivre ou non l'autorisation permettant à la voie d'effectuer la transaction.

Les résultats sont très satisfaisants : diminution des impayés sur carte bancaire étrangère de 17,2 % sur le dernier trimestre (comparaison 2003/2004 sur réseau ASF seul), et capture de 4 900 cartes bancaires depuis la mise en œuvre. Une extension est prévue en 2005 sur tout type de voie et sur les gares enregistrant le plus fort taux de fraude.

200 voies modifiées pour accueillir le nouveau produit de télépéage poids lourds en 2006

Voie télépéage.





Intervention des équipes d'assistance et de sécurité.

Garantir la fluidité et la sécurité routière

Offrir des conditions de circulation optimales à nos clients

Le groupe ASF a pour objectif de réduire au maximum le délai entre la détection d'événements et la diffusion de l'information, car cela participe à la sécurité routière et au confort des clients. Pour surveiller le trafic 7 jours sur 7, intervenir rapidement en cas d'accident, informer en continu les conducteurs des conditions de circulation, le groupe ASF a développé un outil performant de recueil, de traitement et de diffusion des informations trafic.

1 poste d'appel
d'urgence tous les 2 km

161 stations météo

285 patrouilleurs et personnels
d'intervention et de surveillance

718 caméras vidéo

Cet outil, le système « Mistral » pour ASF, est en constante évolution. Il est actuellement en cours de migration vers une nouvelle version « Mistral 2 ». ESCOTA a aussi lancé un programme d'évolution de son système expert d'aide au pilotage des équipements avec « PASTRE ». Des panneaux d'alerte et biseaux de rabattements de nouvelle génération, reliés à ce système et installés sur les secteurs à risque (trafic très dense), peuvent ainsi se déclencher automatiquement en parfaite coordination.

629 stations de comptage

104 détecteurs automatiques
d'incidents (dont 88 réseaux ESCOTA)

388 panneaux
à messages variables

2 700 km couverts
Radio Trafic FM (107.7)

Radio Trafic FM 107.7 : 2 700 km du réseau en service couverts

L'année 2004 est marquée par la fusion des radios d'ASF et d'ESCOTA – Radio Trafic et Trafic FM –, effective depuis le mois de novembre. Elle a donné naissance à Radio Trafic FM (RTFM), qui forme la première radio autoroutière européenne, diffusée sur 2 700 km. Ce rapprochement est une des illustrations du développement de synergies entre ASF et ESCOTA. L'objectif est d'accroître la qualité de service et d'offrir aux auditeurs une information trafic encore plus réactive et une programmation musicale harmonisée. RTFM est devenue très attractive pour les annonceurs, comme le montre le chiffre d'affaires d'un montant de 1 857 K€ en 2004, en hausse de 24 % par rapport à 2003. Avec ses cinq zones de décrochages régionaux et sa part d'audience de 52 %, en hausse de 32 %*, RTFM se place d'emblée parmi les grandes stations françaises.

*D'après une étude Médiamétrie, réalisée en juillet-août 2004 sur la zone d'émission de RTFM.

Un bilan d'accidentologie très encourageant

Le bilan 2004 des accidents de la circulation sur le réseau du groupe ASF est très encourageant. Cela est lié à la politique gouvernementale en matière de sécurité routière, conjuguée

aux propres actions du groupe. Les résultats mettent en évidence un fort recul des accidents mortels, - 24 % par rapport à 2003. Au cours de la période 2002-2004, le nombre de tués a été divisé par deux, soit le meilleur résultat enregistré depuis une vingtaine d'années.

Le nombre total des accidents a diminué de 2,84 % par rapport à 2003. Ces résultats sont d'autant plus remarquables que, dans le même temps, le trafic continuait d'augmenter.

Programme sécurité : de nouveaux équipements en 2004

Conformément au contrat d'entreprise 2002/2006, ASF a poursuivi son important programme d'équipements de sécurité routière, pour un montant de 7 M€ en 2004. Ces divers équipements doivent prévenir les accidents et limiter leurs conséquences. ASF a mis en place notamment :

- des atténuateurs de chocs en nez d'îlots des barrières de péages ;
- des glissières de sécurité pour les motos ;
- un renforcement de la signalisation des bretelles d'échangeurs pour prévenir les contresens ;
- des compléments de minéralisation de terre-plein central (retenue en béton) ;
- de nouvelles caméras de vidéosurveillance du tracé.

BILAN DES ACCIDENTS EN 2004 SUR LE RÉSEAU DU GROUPE ASF

	2002	2003	2004	Variation 2003/2002 (%)	Variation 2004/2003 (%)	Variation 2004/2002 (%)
NBRE TOTAL ACCIDENTS	9 522	8 355	8 118	- 12,26	- 2,84	- 14,74
Nbre d'accidents corporels (y/c mortels)	1 424	1 180	1 257	- 17,13	6,53	- 11,73
Nbre d'accidents mortels	113	79	60	- 30,09	- 24,05	- 46,90
Nbre de tués	140	101	71	- 27,86	- 29,70	- 49,29
Nbre d'accidents matériels	8 098	7 175	6 861	- 11,40	- 4,38	- 15,28

Statistiques : Sécurité Routière



Nicolas Schwab,
Responsable actions européennes
et plans de gestion trafic d'ASF

« ASF a aujourd'hui une expertise reconnue dans le domaine des ITS. Nous sommes en avance sur des technologies innovantes comme la régulation des vitesses, la prévision météo ou l'information "temps de parcours". Nous avons défini au sein du comité les objectifs de déploiement des ITS, dans le but qu'ils soient intégrés dans les programmes de recherche de la Commission européenne. Les intérêts d'ASF sont pleinement soutenus, puisque l'ASECAP a retenu l'intégralité des propositions que nous avons formalisées. »

Les services d'exploitation d'ASF : des interventions au cœur des flux de trafic 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7

Sur l'ensemble des districts du réseau du groupe ASF, il y a eu 103 081 interventions liées à la sécurité en 2004 (cf. tableau) et 955 jours d'interventions liées exclusivement au service hivernal (927 jours en 2003).

Interventions liées à la sécurité	2003	2004
Balilage accidents	9 668	9 763
Protection véhicules en panne	25 625	25 058
Nettoyage chaussée	38 511	41 372
Autres	30 201	26 888
TOTAL	104 005	103 081

Le GPS dans les véhicules d'intervention : un suivi à la trace pour une coordination optimisée

Un outil innovant d'aide à l'exploitation a été expérimenté en 2003, puis adopté en 2004, sur les zones les plus fortement exposées aux risques hivernaux du réseau ASF. Cet outil, via la technologie GPS, offre la possibilité de localiser en temps réel les véhicules de service hivernal œuvrant dans des opérations de traitement de la chaussée. Il permet ainsi de superviser l'ensemble d'une intervention en optimisant les moyens de déneigement engagés. À fin 2004, plus de 400 km du réseau ASF sont couverts par ce dispositif.

Parallèlement à cela, ASF a lancé le déploiement généralisé d'un système GPS de localisation « temps différé » de ses véhicules de service, permettant un suivi et une traçabilité des interventions.

ASF, chef de file pour les systèmes de transport intelligents

ASF participe activement au comité ASECAP (association européenne des sociétés concessionnaires d'autoroutes et d'ouvrages à péage) en charge des questions d'ITS (*Intelligent Transportation System*), c'est-à-dire les systèmes de transports intelligents. L'objet du comité est de pratiquer une veille dans les domaines stratégiques touchant les opérateurs autoroutiers, et de défendre leurs intérêts devant les institutions européennes. Les ITS regroupent à la fois les techniques innovantes de prévision et de gestion « temps réel » pour le trafic et la météo, les équipements high-tech (panneaux à messages variables, caméras de surveillance), ou encore la gestion des appels d'urgence.

Le système d'alerte météo d'ASF primé à l'IBTTA

ASF a reçu en septembre 2004 le prix d'excellence et d'innovation technologique, catégorie « exploitation », pour son système d'alerte et d'information météorologique. Le prix a été remis lors du congrès annuel de l'IBTTA* (*International Bridge, Tunnel and Turnpike Association*) à Philadelphie. Ce système innovant d'aide à l'exploitation vise à anticiper l'apparition de phénomènes météo et le suivi de leur évolution en temps réel, pour une plus grande réactivité et une adéquation des moyens d'intervention. Il combine plusieurs sources d'informations : 161 stations météo, un suivi « temps réel » des véhicules par localisation GPS, ainsi qu'un ensemble de services sur-mesure fournis par Météo France. Depuis peu, les sept régions d'exploitation d'ASF accèdent à l'imagerie radar Aspic par liaison satellite.

*L'IBTTA est l'association professionnelle internationale de sociétés concessionnaires d'ouvrages à péage, tunnels et ponts, qui regroupe 300 membres dans 24 pays.

PX-Prévia : un outil pour mieux informer les automobilistes

En 2004, ASF a choisi un nouvel outil de production de ses prévisions de trafic, déployé sur l'ensemble des directions régionales d'exploitation. PX-Prévia est un outil partagé par l'ensemble des responsables exploitation/sécurité, télécoms et prévisionnistes, ce qui leur permet de mieux anticiper et dimensionner l'activité : programmation des chantiers, trafic prévisionnel ou organisation des équipes. Grâce à des prévisions de trafic mieux coordonnées, ils peuvent offrir une information trafic plus réactive aux automobilistes.

Régulation des vitesses sur l'A7 : une première en France sur une distance de 90 km

Afin d'optimiser les conditions de circulation sur l'autoroute A7, ASF a testé cet été et pendant le week-end de la Toussaint un système de régulation des vitesses en temps réel sur 90 km entre Orange et Valence : une première en France sur une distance aussi longue sur autoroute. La DSTI (Direction des Systèmes et des Technologies d'Information) a mis en œuvre d'importants moyens informatiques pour permettre la remontée et le traitement des informations. Grâce aux capteurs installés sous la chaussée, la régulation se déclenchait dès la montée en charge du trafic. Les panneaux à messages variables indiquaient alors aux clients la limitation de vitesse à respecter. L'objectif était triple : augmenter la capacité de la section pour une meilleure fluidité du trafic, renforcer la sécurité grâce à une vitesse homogène, qui limite les à-coups, et améliorer le confort des automobilistes, qui gagnent ainsi en stress et en fatigue. Les premiers résultats sont encourageants. Pendant les périodes régulées, une réduction de 16 % des bouchons a été constatée et 75 % des conducteurs interrogés estiment avoir tiré un bénéfice de la régulation des vitesses pendant leur trajet. Pour affiner encore les résultats en termes de sécurité, d'écoulement et de confort, l'expérimentation sera poursuivie en 2005.



Écran de l'imagerie ASPIC par liaison satellite sur les conditions météo équipant nos unités.

Une coopération active à la frontière espagnole

Le partenariat conclu en 2003 entre ASF et la filiale autoroutière du groupe espagnol Abertis, Acesa, s'est concrétisé en 2004 pour optimiser l'exploitation du réseau frontalier entre l'A9 et son prolongement en Espagne. Cette zone est particulièrement sensible en raison d'un tracé à forte pente, d'un trafic dense et d'une barrière douanière située en haut du col du Perthus, qui crée des ralentissements. Une des premières actions a consisté à permettre l'échange en temps réel des images caméras des deux sociétés, puis des écrans d'exploitations du trafic. Ces exemples démontrent les capacités respectives des équipes à communiquer entre elles, mais aussi à gérer des équipements et supports de transmission complexes (interconnexion des réseaux « fibres optiques », installation d'équipements de codification d'images, etc.). Une coopération approfondie en matière de viabilité hivernale, de signalisation temporaire, ou encore d'information trafic temps réel est en cours de finalisation.

Suivi des Transports de Marchandises Dangereuses (TMD) dans les tunnels

Dans le cadre du programme d'amélioration de la sécurité dans ses tunnels, ESCOTA a lancé l'expérimentation d'un système de suivi des véhicules transportant des marchandises dangereuses au niveau du contournement de Nice sur l'A8. Le but est de pouvoir suivre le trajet emprunté par ces véhicules, ainsi que le contenu déclaré par les chauffeurs.



Réseau JIO (Jamaïque).

Diversifier nos activités

ASF en Jamaïque

ASF, en partenariat avec Bouygues, détient à hauteur de 34 % le capital de la société *Transjamaican Highway*, titulaire du contrat de concession passée avec l'État jamaïcain de l'autoroute Highway 2000.

ASF est l'actionnaire majoritaire (51 % du capital contre 49 % pour Bouygues) de la société JIO (*Jamaican Infrastructure Operator*) en charge de l'exploitation de Highway 2000.

JIO exploite aujourd'hui 34 km d'autoroutes (à 2 x 2 voies) : 10 km mis en service en septembre 2003, et 24 km supplémentaires le 15 décembre 2004.

Au cours de la première année d'exploitation, la première section enregistre un trafic moyen journalier de 12 000 véhicules/jour avec des trafics de pointe de 16 300 véhicules/jour. Sur la seconde section, le niveau de trafic dépasse déjà les prévisions.

Au second trimestre 2006 s'ouvriront 10 km supplémentaires à 2 x 3 voies, avec un trafic prévisionnel de 37 000 véhicules/jour.

En l'état actuel, l'engagement d'ASF représente 10,2 millions USD (5,1 millions USD pour les 34 km en service, 1,7 millions USD pour les 10 km en cours de construction et 3,4 millions USD mis en réserve).

RÉSEAU JIO (JAMAÏQUE) AU 31/12/04



Locations de fibres optiques et pylônes

En 2004, le groupe ASF a renégocié d'importants contrats à loyers trimestriels ou annuels, remplacés par des contrats sécurisés à paiement d'avance, pour éviter tout défaut de paiement dû à d'éventuels dépôts de bilan.

Ces contrats sécurisés (signés avec Cegetel, BT, SFR, 9 Telecom, Free, Bouygues Telecom, Completel) incluent des réductions substantielles qui impactent négativement le chiffre d'affaires 2004 (qui est de 14,4 M€), amené à se stabiliser par la suite.

Truck Etap : le souci du confort et de la sécurité des poids lourds

Attentif à l'augmentation du trafic poids lourds sur son réseau, ASF améliore les conditions de halte des chauffeurs routiers : lutte contre l'insécurité, incitation au respect des temps de pause, palliatif au manque d'emplacements de parking sur les aires d'autoroutes...

ASF a donc créé fin 2003 la société Truck Etap (SAS au capital de 900 000 €, dont ASF détient 66 % du capital), visant à construire et exploiter des parcs de stationnements gardiennés et payants pour les poids lourds.

La première réalisation de Truck Etap, mise en service fin 2005, couvrira 9 ha à proximité de l'échangeur de Béziers-ouest.

À plus long terme, ASF développera un réseau d'une vingtaine de parkings sécurisés en France, soit environ 4 500 places, en réponse aux besoins de stationnement, de sécurité et de services des poids lourds.

Installations commerciales : renouvellement de 33 contrats d'exploitation

Le groupe ASF confie l'exploitation des installations commerciales implantées sur ses aires de services à des opérateurs : pétroliers, enseignes de la grande distribution, distributeurs indépendants, restaurateurs.

En 2005 sont sélectionnées les enseignes qui renouveleront la trentaine de contrats d'exploitation arrivant à échéance sur 29 aires du réseau, pour une durée de 7 à 15 ans. Outre Total, Esso et BP, Carrefour, Leclerc, Avia, Agip et Dyneff devraient se partager le marché. De nouvelles enseignes feront leur entrée sur le réseau, tant au niveau des buffets (Paul, La Croissanterie, Casino Cœur de Blé, Le Fournil de Pierre, La Brioche Dorée) que des boutiques (Cocci Market, Proxi, Codec, Comod).

Ces renouvellements permettent de renforcer la concurrence sur le marché autoroutier pour accroître la qualité des services proposés aux automobilistes et faire baisser les prix.

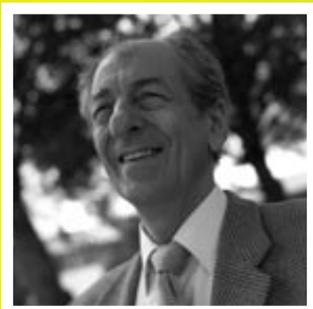
Autoroutes-Trafic

Fondé en février 2003, le groupement d'intérêt économique Autoroutes-Trafic, composé de 9 sociétés concessionnaires d'autoroutes françaises, développe des services multimédias d'information trafic :

- Fourniture de cartes et données trafic pour la rubrique TV « Point Route » de France 2.
- Service vocal Audiotel d'informations trafic temps réel sur les autoroutes de France ainsi qu'en Ile-de-France (portail vocal 3 245 (0,34 €/min) de France Télévison Interactive).
- Trafic en temps réel accessible sur Internet : sur les sites Internet des membres du GIE et sur les sites www.france2.fr, www.yahoo.fr et www.mappy.fr.



Aire et viaduc du Chavanon sur l'A89.



JEAN-PIERRE MARCHAND

Directeur de l'Environnement et du Développement durable

« Promouvoir une mobilité durable »

« La démarche de développement durable est doublement positive. En interne, elle donne l'occasion de décrire nos métiers avec des mots qui en restituent le sens profond. Nos collaborateurs s'y retrouvent : 91 % des cadres reconnaissent cette démarche comme importante*. Vis-à-vis de l'externe, elle invite à expliciter nos convictions, à engager notre responsabilité et à rendre compte des résultats dans la durée. L'attention que portent nos parties prenantes sur les aspects extra-financiers de nos activités est un excellent stimulant pour nous inciter à progresser, dans la clarté. »

* d'après une enquête interne réalisée en septembre 2004 par le cabinet Opinionway.

NOS ENGAGEMENTS

36 INSTALLER DES RÈGLES DE BONNE GOUVERNANCE

**38 RENCONTRER NOS ACTIONNAIRES
ET NOS INVESTISSEURS INSTITUTIONNELS**

42 SUIVRE NOTRE PLAN DE PROGRÈS DÉVELOPPEMENT DURABLE

46 AMÉLIORER SANS CESSER NOTRE BILAN SOCIAL

50 OPTIMISER LA QUALITÉ DU SERVICE CLIENTS

52 ÊTRE UN ACTEUR DU DÉVELOPPEMENT DES TERRITOIRES

Installer des règles de bonne gouvernance

Le groupe ASF suit les recommandations du rapport Bouton. Il a mis en place une organisation qui respecte les principes actuels préconisés en termes de gouvernement d'entreprise.

Le conseil d'administration

La composition actuelle du conseil d'administration est en cohérence avec la présence d'un actionnaire public majoritaire et l'ouverture du capital depuis mars 2002.

À la date d'enregistrement du document de référence, le conseil d'administration de la société est composé de seize membres :

- Bernard Val, président
- Michel Charasse
- Philippe Dumas, représentant permanent d'Autoroutes de France
- Antoine Zacharias, représentant permanent de la société Vinci
- Hubert du Mesnil*
- Bernard Maurel*
- Gérard Payen*
- Michel Davy de Virville*
- Pierre-Henri Gourgeon*
- Alain Barkats, représentant les salariés actionnaires
- Jacques Thoumazeau, représentant les salariés actionnaires
- Jean-Louis Girodolle, représentant l'État
- Hugues Bied-Charreton, représentant l'État
- Chantal Lecomte, représentant l'État
- André Crocherie, représentant l'État
- Magali Debatte, représentant l'État

Secrétaire du conseil d'administration : Benoit de Fonvielle

Patrice Parisé, directeur des routes, commissaire du gouvernement, ou Pierre Denis Coux, commissaire du gouvernement adjoint, et Marcel Lecaudey, contrôleur d'État, assistent avec voix consultative, aux séances du conseil d'administration.

*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.

Règlement intérieur du conseil d'administration - Charte de l'administrateur - Évaluation du conseil d'administration

Le conseil d'administration de la société a adopté un règlement intérieur qui inclut une charte de l'administrateur précisant les droits et devoirs des administrateurs d'ASF.

Le conseil d'administration s'est interrogé sur la méthode d'évaluation de son propre fonctionnement. Après un débat sur le rôle du conseil d'administration et la fonction d'administrateur, le conseil d'administration a décidé de procéder à une évaluation de son propre fonctionnement réalisée par un prestataire extérieur et sous la direction d'un administrateur indépendant. Cette évaluation menée entre décembre 2004 et février 2005 sera présentée et débattue en conseil d'administration au cours du 1^{er} semestre 2005.

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.

Au 31 décembre 2004, les administrateurs détenaient 2 174 actions de la société. À la date d'enregistrement du rapport annuel, les administrateurs détiennent 2 799 actions de la société.

Nom	Nombre d'actions détenues au 31/12/04	Nombre d'actions détenues à la date d'enregistrement du rapport annuel
Bernard Val	233 ⁽¹⁾	233 ⁽¹⁾
Philippe Dumas ⁽²⁾	0	0
Antoine Zacharias ⁽³⁾	0	0
Pierre Henri Gourgeon	1	1
Michel Davy de Virville	51	51
Bernard Maurel	401	1 026
Gérard Payen	1 486	1 486
Alain Barkats	0	0
Jacques Thoumazeau	0	0
Michel Charasse	1	1
Jacques Oudin*	1	1
Hugues Bied-Charreton	0	0
André Crocherie	0	0
Magali Debatte	0	0
Chantal Lecomte	0	0
Jean Louis Girodolle	0	0

(1) Nombre d'actions détenues par le conjoint : 1 580

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

(3) Représentant de Vinci qui détient 1 action d'ASF depuis janvier 2005, Vinci Concessions détenant 53 094 835 actions d'ASF

* Remplacé le 10/03/05 par Hubert du Mesnil

Dissociation 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.

Le fonctionnement du conseil d'administration et son activité en 2004 sont décrits dans le rapport du président (page 94). Le conseil d'administration s'est réuni sept fois avec un taux de participation d'environ 70 %.

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 ; il 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.

Au cours de l'exercice 2004, Jacques Tavernier a assuré la gestion de la société, avec l'assistance de trois directeurs généraux délégués, Philippe-Emmanuel Daussy, Alain Robillard et Jean-Marc Denizon, sous le contrôle du conseil d'administration. Jacques Tavernier détient 507 actions de la société et son épouse en détient 108. Les trois directeurs généraux délégués ne possèdent aucune action de la société.

Le fonctionnement de la direction générale et du comité de direction (CODI) est décrit au chapitre « Gouvernement d'entreprise » (pages 6 à 9) et les pouvoirs du directeur général dans le rapport du président (page 93).

Les comités

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

- Le comité d'audit, composé de Chantal Lecomte et Philippe Dumas (président), Bernard Maurel, Jean-Louis Girodolle et Jacques Thoumazeau qui s'est réuni cinq fois en 2004 avec un taux de participation de 76 %.
- Le comité des rémunérations, composé de Michel Davy de Virville (président), Hubert du Mesnil, Gérard Payen et Hugues Bied-Charreton (depuis le 10 mars 2005) qui s'est réuni deux fois en 2004 avec un taux de participation de 100 %.
- Le comité de la stratégie et des engagements, composé de Bernard Val (président), Gérard Payen, Pierre-Henri Gourgeon, Jean-Louis Girodolle et Alain Barkats qui s'est réuni cinq fois en 2004 avec un taux de participation de 64 %.

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 comptes 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 chartes de fonctionnement régissant les règles de constitution, de fonctionnement et de compétence pour le comité d'audit, le comité de la stratégie et des engagements et le comité des rémunérations.

Le fonctionnement des comités et leur activité en 2004 sont décrits dans le rapport du président (pages 96-97).

Le règlement intérieur du conseil d'administration et les chartes des comités sont disponibles sur le site Internet de la société (www.asf.fr)

Jetons de présence

Pour l'exercice 2004, le montant des jetons de présence fixé à 240 000 euros en assemblée générale du 13 mai 2004 a été réparti entre ses membres conformément aux règles de répartition adoptées par délibération du conseil d'administration (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 (voir détails en page 70 du rapport de gestion) .

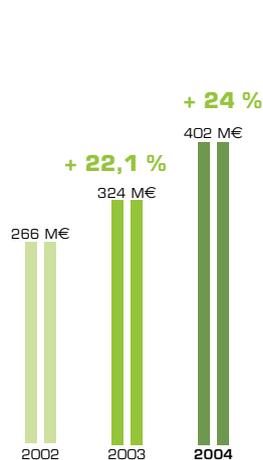


Assemblée générale du 13 mai 2004.

Rencontrer nos actionnaires et nos investisseurs institutionnels

Coté à la Bourse de Paris depuis le 28 mars 2002, ASF fête son troisième anniversaire sur le marché boursier. 3 ans marqués par une progression régulière des résultats et une forte création de valeur pour l'actionnaire, illustrées par 3 repères significatifs : le résultat net part du groupe, le dividende et le cours de l'action.

**RÉSULTAT NET
PART DU GROUPE**



**DIVIDENDE NET
PAR ACTION**



**COURS DE CLÔTURE DE L'ACTION ASF
(au 31/12/04)
(cours d'introduction pour les particuliers
le 28 mars 2002 : 24 euros)**



Fiche d'identité de l'action ASF

Code ISIN : FR0005512555 - Code Reuters : ASFPA

Code Bloomberg : ASF FP - Place de cotation : Euronext Paris

Marché : Eurolist Compartiment A - Première cotation : 28 mars 2002

PEA / SRD : éligible - Nombre de titres : 230 978 001

Indices : Euronext 100, SBF 120 et CAC Next 20

(1) Sur l'exercice 2002 versé en juin 2003, 40 % du RN/action

(2) Sur l'exercice 2003 versé en mai 2004, 49 % du RN/action

(3) Sur l'exercice 2004 proposé à l'AG 12 mai 2005, 60 % du RN/action

ÉVOLUTION DU COURS DE L'ACTION DEPUIS L'INTRODUCTION EN BOURSE



ASF a surperformé le CAC 40 de plus de 71 % entre le 28 mars 2002 (Prix d'introduction de 24 € pour les actionnaires individuels) et le 31 décembre 2004.

Sur l'année 2004 uniquement, ASF a surperformé le CAC 40 de + 33 %.

ASF et l'investissement socialement responsable en 2004

• Prix obtenus pour le rapport développement durable :

- Centre français d'information sur les entreprises (CFIE) :

Le CFIE a analysé le niveau de transparence des rapports annuels 2003 des grandes sociétés cotées françaises.

« Par la publication de son premier rapport développement durable et la richesse des informations fournies dans le rapport annuel, ASF réalise la plus grande progression du panel en termes de remontées des informations. »

Grâce à cette évolution, ASF rejoint le peloton de tête des sociétés les mieux notées, constitué par Danone, Renault, Sanofi-Aventis et Veolia.

- Conseil supérieur de l'ordre des experts comptables (CSOEC) :

ASF a reçu en décembre 2004 le trophée du meilleur premier rapport développement durable pour avoir « réalisé un rapport clair, notamment au niveau du plan de progrès de l'entreprise, présenté des enjeux pertinents et exhaustifs et fait le choix d'une totale transparence dans le discours ».

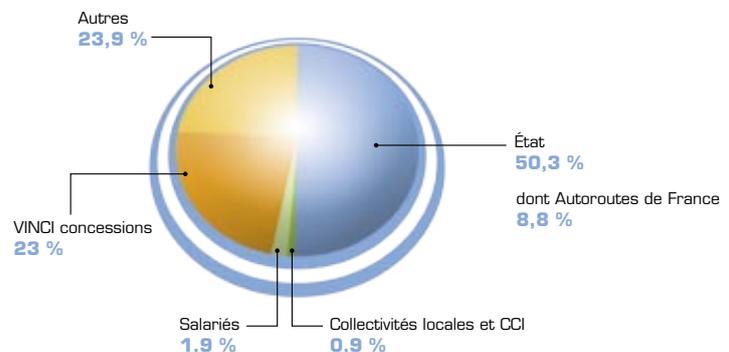
• Intégration de nouveaux indices de développement durable :

- FTSE4GOOD : en mars 2005, ASF a intégré la série d'indices FTSE4GOOD, conçue pour promouvoir l'investissement socialement responsable. Elle regroupe plus de 900 entreprises, dont seulement 33 françaises, répondant à des normes strictement identifiées en matière de développement durable.

- VIGEO : ASF a intégré l'ASPI (*Advanced Sustainable Performance Indices*) Eurozone en mars 2004.

- ETHIBEL SUSTAINABILITY INDEX : en mars 2005, ASF a intégré le Registre d'Investissement Ethibel, base d'investissement socialement responsable pour un nombre croissant de banques européennes, gérants de fonds et investisseurs institutionnels, et l'indice ETHIBEL PIONEER (259 entreprises, dont 8 françaises). « Les entreprises sélectionnées dans le registre ETHIBEL PIONEER sont celles se démarquant clairement de leurs pairs au vu de la méthodologie ETHIBEL », caractérisée par la prise en compte de deux aspects forts de la responsabilité sociétale des entreprises : le développement durable et l'implication envers les parties prenantes.

RÉPARTITION DU CAPITAL ET DES DROITS DE VOTE D'ASF AU 31/12/2004



Politique de distribution des dividendes

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.

En 2003, la société a distribué 40 % du résultat net de l'année 2002, soit 0,46 euro par action.

En 2004, le dividende par action a été augmenté de 50 %, soit un dividende par action de 0,69 euro représentant un taux de distribution de 49 % du résultat net de l'année 2003.

Cette année, ASF propose d'augmenter une fois encore le dividende par action de 50 %. Le montant du dividende par action proposé à l'assemblée générale sera donc de 1,04 euro pour une mise en paiement à compter du 25 mai 2005. 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.

À la rencontre des actionnaires individuels

Les supports d'information

- les communiqués de presse financiers ;
- le rapport annuel ;
- le guide de l'actionnaire ;
- la lettre aux actionnaires, adressée 3 fois par an aux actionnaires qui figurent sur le TPI (Titres au Porteur Identifiés), enquête réalisée en juillet 2002 ;
- les chiffres clés 2004 en bref ;
- 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 ;
- les avis de convocation à l'assemblée générale, publiés au BALO (Bulletin d'Annonces Légales Obligatoires) adressés personnellement aux actionnaires dont les titres sont au nominatif, et sur demande par courrier.

Le club actionnaires

Créé en mai 2003, le club actionnaires⁽¹⁾ compte près de 2 000 membres à fin 2004, justifiant d'au moins 60 actions au porteur ou 30 actions

au nominatif c'est-à-dire recensés chez notre service titres au nominatif Euro Émetteurs Finance.

Les privilèges club, toujours plus nombreux, proposent notamment :

- des tarifs préférentiels dans des domaines variés : l'univers de l'automobile (achat et location de véhicules, télépéage, etc.), l'information boursière et financière (journaux financiers, etc.), les loisirs (spectacles, etc.),
- des visites de sites pour découvrir les métiers et les réalisations d'ASF : circuits originaux pour les curieux de la nature et des paysages, qui soulignent l'intégration environnementale et économique de l'autoroute, visites de chantier, découverte de l'impressionnant Centre de Contrôle Trafic, de Radio Trafic FM, des directions régionales...
- une diffusion systématique des communiqués de presse financiers, du guide de l'actionnaire et de la lettre aux actionnaires,
- Une invitation au salon Actionaria à Paris.

À la rencontre des investisseurs institutionnels et analystes financiers

- 3 grands rendez-vous annuels à Paris : conférences aux analystes à l'occasion des résultats semestriels et annuels en mars et septembre, assemblée générale en mai.
- Publication trimestrielle des communiqués de presse annonçant les résultats semestriels ou des annonces de chiffre d'affaires trimestriels.
- Plus de 120 one-on-ones organisés en 2004 entre la société et les investisseurs afin d'établir un dialogue permanent entre le management et la communauté financière.
- Une journée Analystes a été organisée le 3 septembre 2004 pour présenter aux analystes les chantiers de l'A89, le fonctionnement d'une direction régionale d'exploitation, et les premiers éléments sur le passage aux normes IFRS.
- Interventions lors des principales manifestations thématiques organisées par les banques et brokers, notamment celles du secteur autoroutier.
- De nombreux roadshows organisés tout au long de l'année offrant la possibilité de rencontrer les investisseurs institutionnels et de mieux faire connaître le groupe et ses métiers.

accessibles
sur www.asf.fr
ou sur demande
au numéro vert :
0800 015 025

⁽¹⁾ Pour s'inscrire au club, lire les conditions générales et remplir le formulaire d'inscription (accessibles sur www.asf.fr puis Espace actionnaires ou sur demande au n° vert 0 800 015 025.



Visite d'actionnaires sur l'A89.

En 2004, ASF a participé aux manifestations suivantes (présentations disponibles sur www.asf.fr) :

- 23 janvier : Forum Infrastructures CDC Ixis (Paris)
- 23 juin : Conférence Natexis (Paris)
- 25 juin : Forum Annuel de l'Investissement Responsable (Paris)
- 8 juillet : Conférence Paris Europlace (Paris)
- 27 septembre : Conférence d'Automne Cheuvreux (Paris)
- 13 octobre : European Motorway Forum Oddo (Paris)
- 25 novembre : Conférence Paris Europlace (Tokyo)

Agenda des conférences prévues à ce jour pour l'année 2005 :

- 1^{er} avril : Goldman Sachs Motorway Concession Day (Londres)
- 5 avril : Conference European Motorways HSBC (Paris)
- 2 juin : Conference Infrastructure SG Securities (Londres)
- 28/29/30 septembre : Conférence d'Automne Cheuvreux (Paris)

Agenda 2005

- | | |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> • 20 avril : Publication du chiffre d'affaires du 1^{er} trimestre 2005 • 26 avril : Réunion actionnaires à Lille • 12 mai : Assemblée générale au palais Brongniart à Paris • 25 mai : Mise en paiement des dividendes au titre de l'année 2004 • 16 juin : Réunion actionnaires à Lyon | <ul style="list-style-type: none"> • 20 juillet : Publication du chiffre d'affaires du 1^{er} semestre 2005 • 15 septembre : Publication des résultats du 1^{er} semestre 2005 • 4 octobre : Réunion actionnaires à Nancy • 18 et 19 novembre : Salon Actionaria au Palais des Congrès à Paris |
|--|--|

Contacts

Responsable actionnaires individuels :
 Élixa PASCAL
 Numéro vert (gratuit à partir d'un téléphone fixe) : 0 800 015 025
 E-mail : relations.actionnaires@asf.fr
 Fax : 01 72 71 90 80

Responsable relations investisseurs :
 Solène ALLAIN
 Tél. : 01 72 71 48 46
 E-mail : relations.investisseurs@asf.fr
 Fax : 01 45 66 44 16

PLANISPHERE DES ROADSHOWS RÉALISÉS EN 2004





Tri sélectif sur l'aire de Marguerittes Nord (A9)

Suivre notre plan de progrès développement durable

Des engagements pris

En 2004, le groupe ASF a publié un premier rapport développement durable. Ce document fondateur a pour objet d'être le reflet fidèle de notre politique de développement durable.

Privilégiant l'ouverture vers les parties prenantes, ce document présente non seulement nos convictions et actions déjà en place, mais aussi et surtout les axes sur lesquels nous souhaitons progresser et un programme de 21 actions considérées comme prioritaires ou emblématiques. Nous nous engageons à les mener à bien entre 2004 et 2006.

La direction de l'Environnement et du Développement durable (DEDD) est chargée d'animer le déploiement de la démarche développement durable et de rendre compte de son avancement.

Des engagements suivis

Durant l'année écoulée, le pilotage du plan de progrès a été organisé pour favoriser l'adhésion et l'implication de nos directions-métiers en mettant en avant leur contribution. Ce plan doit être un outil d'information des acteurs internes sur l'avancement de nos actions et permettre d'anticiper le recalage éventuel des échéanciers et prévoir ou réorienter les budgets pour les années suivantes.

Un comité de suivi de ces actions, constitué d'un noyau pérenne de 9 directeurs métiers et rapportant au comité de direction (toutes les directions du groupe sont ainsi impliquées), a été mis en place : sur la base de deux rencontres annuelles, il a pour rôle de valider la feuille de route de chaque action, d'animer sa mise en œuvre, d'informer ou de relancer, si nécessaire, les équipes chargées de piloter ces 21 actions.

À la fin de l'année 2004, sur les 21 actions de progrès, 17 sont engagées. 9 actions « suivent leur cours » et se concrétisent par des réalisations de terrain (notamment pour les mesures d'exploitation sur autoroutes saturées, la mise en œuvre de la Charte de sécurité routière, les équipements pour renforcer la sécurité). 6 actions accusent un retard plus ou moins marqué. Ce sont des actions qui nécessitent de mobiliser de façon transversale de nombreuses compétences internes, donc plus difficiles à mettre en œuvre. À l'inverse, 2 actions devant débuter en 2005 ont déjà commencé.

Un bilan d'avancement de ces actions dressé en fin d'année 2004 ainsi que la mise à jour des indicateurs de développement durable sont présentés de façon synthétique en pages 44 et 45.

Amélioration du processus de reporting NRE

La DEDD est aussi chargée de coordonner le recueil des données relatives aux conséquences de l'activité du groupe sur l'environnement, par application de la loi NRE.

Une partie des données est extraite directement des bases de données sociétés renseignées tout au long de l'année. Mais une autre partie nécessite de formaliser le recueil d'informations.

Pour améliorer la fiabilité du dispositif remontée d'informations, la DEDD a mis en place en 2004 un processus de « fiches enquête NRE » permettant de recueillir les données de façon fiable, homogène et répétitive dans les différentes entités du groupe.

Les fiches renseignées par les différentes entités « sources » sont collationnées et validées par les entités « consolidation » choisies parmi les experts fonctionnels du domaine concerné. Cette méthode, rodée, en 2004 sera finalisée et mise en application dès 2005.

Des engagements renforcés

Depuis 2003, le groupe ASF adhère au programme Global compact de l'ONU et marque par là même sa volonté d'inscrire sa croissance dans le long terme en assumant pleinement ses responsabilités sociales et environnementales.

Le site internet d'ASF sera complété en 2005 par les exemples de bonnes pratiques que le groupe a choisi de valoriser pour illustrer son engagement dans la démarche de l'ONU :

- le choix d'ouvrages végétalisés pour la protection des eaux,
- l'expérimentation de la régulation de la vitesse sur les autoroutes les plus chargées.

Expérimentation de régulation de vitesse sur l'A7.



ÉTAT D'AVANCEMENT DU PLAN DE PROGRÈS DÉVELOPPEMENT DURABLE EN 2004

ACTION	2003	2004	2005	2006	>2006
1 Engager une démarche de type « haute qualité environnementale » sur un projet pilote.					
2 Développer le tri sélectif des déchets sur nos sites (bâtiments administratifs et d'exploitation) et l'étendre progressivement sur nos aires.					
3 Diminuer les émissions atmosphériques liées à nos déplacements en faisant évoluer nos comportements et notre parc.					
4 Participer à des actions de promotion des véhicules propres.					
5 Réaliser une étude pour mettre en évidence les attentes des différentes clientèles et leur manière de « consommer l'autoroute ».					
6 Renforcer notre vigilance et notre présence en période de pointe sur les aires qui le justifient afin d'y améliorer la sécurité des personnes et des biens.					
7 Engager des études sur la faisabilité et l'efficacité de la mise en place de tarifs de péage modulés pour réduire la congestion et pour tenir compte des nuisances des véhicules.					
8 Conduire une étude sur les paramètres (conditions de circulation et niveaux de service) qui doivent déclencher les investissements (élargissements) sur les autoroutes en service.					
9 Renforcer les mesures d'exploitation permettant de réguler le trafic sur les axes saturés (axes A7-A9 et sections périurbaines d'ESCOTA).					
10 Revoir le dispositif d'entretiens individuels afin qu'il constitue un véritable outil de management et de gestion des carrières.					
11 Mettre en place, pour le personnel de maîtrise d'encadrement, une gestion de carrière personnalisée, similaire à celle développée pour les cadres (parcours individuel d'intégration, revue annuelle, etc.).					
12 Accompagner les actions externes de solidarité portées par le personnel afin de développer une culture de générosité.					
13 Organiser et mettre en œuvre des « temps de dialogue » entre l'encadrement et le personnel sur deux sites pilotes.					
14 Mettre en œuvre la Charte Sécurité Routière ASF/DSCR/CNAM et l'étendre à ESCOTA.					
15 Concevoir et déployer le dispositif d'évaluation et de suivi des aptitudes du personnel intervenant sur le tracé.					
16 Poursuivre notre programme d'équipement et d'aménagement de l'infrastructure pour renforcer la sécurité des employés intervenant sur le tracé.					
17 Participer aux réflexions nationales et régionales sur la mobilité durable et l'intermodalité ; promouvoir notre expertise dans ces domaines.					
18 Développer nos contacts avec les acteurs locaux afin d'échanger sur les projets réciproques et renforcer notre ancrage dans le tissu économique local.					
19 Construire des partenariats avec les collectivités sur des projets de transport urbain, à l'interface autoroute/agglomération, en vue d'améliorer les déplacements et la circulation en ville.					
20 Dans le cadre du renouvellement des contrats avec les installations commerciales présentes sur nos aires, renforcer les actions de promotion des territoires traversés et du tourisme local.					
21 Poursuivre notre politique foncière de manière partenariale pour éviter la dégradation, et préserver la qualité des abords de l'autoroute.					



LES INDICATEURS DÉVELOPPEMENT DURABLE EN 2004

DONNÉE	UNITÉ	ANNÉE		
		2002	2003	2004
PLAN DE PROGRÈS DÉVELOPPEMENT DURABLE				
Nombre d'actions engagées	Nb	-	6	17
INDICATEURS ENVIRONNEMENTAUX				
MANAGEMENT				
Formation à l'environnement	heures	1 902	684	584
Dépenses pour l'environnement	%	9,85	8,84	7,53
- investissement/investissement total				
- dépenses d'exploitation/Km en service	€/km	6 406	6 648	9 356
CONSOMMATION DE RESSOURCES				
Eau	m ³ /10 ⁶ kmp ⁽¹⁾	46,6	43,5	39,3
Matériaux de chaussées enrobés	Milliers de tonnes	1 430	906	1 240
Électricité	KWh/10 ⁶ kmp ⁽¹⁾	3 364	3 341	3 290
Énergies fossiles	Tep/10 ⁶ kmp ⁽¹⁾	0,22	0,24	0,25
Installations photovoltaïques autonomes	Nb	1 680	1 694	1 722
BIODIVERSITÉ				
Ouvrages de passage pour la grande et la petite faune	Nb cumulé	193	258	313
Espaces verts	Ha cumulé	10 700	11 100	11 110
REJETS				
Gaz à effet de serre résultant de l'activité du groupe (parc automobile et bâtiments)	Tonnes de CO ²	19 929	22 927	24 740
Consommation de produits phytosanitaires pour les dépendances vertes	litre/ha	1,28	1,26	1,47
Ouvrages de protection des ressources en eau (bassins et fossés)	Nb cumulé	1 327	1 427	1 531
Longueur d'autoroute où les ressources en eau sont protégées (soit par protection naturelle, soit par des ouvrages adaptés à la vulnérabilité)	Km cumulé	1 779	1 855	2 030
Accidents impliquant des matières dangereuses	Nb	3	2	7
BRUIT				
Logements protégés (PNB ⁽³⁾ et autres habitations)	Nb	145	664	612
Avancement du programme de résorption des PNB ⁽³⁾	%cumulé	22	45	62
DÉCHETS				
Déchets non dangereux	Tonnes	Ind. ⁽⁴⁾	8 174	8 657
Déchets dangereux	Tonnes	Ind. ⁽⁴⁾	136	126
Taux de valorisation (matière énergétique)	%	Ind. ⁽⁴⁾	25	34
Districts équipés pour la collecte sélective	%	8	20	30
INDICATEURS SOCIAUX				
EFFECTIFS ET ÉVOLUTION				
Effectif total au 31 décembre	Nb	8 214	8 258	8 190
En CDI	Nb	7 179	7 219	7 217
En CDD	Nb	1 035	1 039	973
Répartition hommes/femmes	%	57/43	57/43	56/44
Taux d'emploi de travailleurs handicapés	%	6,51	6,86	6,83
Embauches en CDI sur l'année	Nb	365	267	225
Licenciements	Nb	51	84	50
RÉMUNÉRATIONS ET CHARGES SOCIALES				
Rémunération moyenne annuelle brute	€	25 655	26 428	27 755
Intéressement distribué au titre de l'exercice (brut)	K€	7 686	7 873	4 422
Participation distribuée* pour l'année	K€	5 269 (ASF)	14 535	17 579*
CONDITIONS D'HYGIÈNE ET SÉCURITÉ				
Taux de fréquence des accidents du travail (nombre d'accidents avec arrêt/millions d'heures travaillées)	Taux	18,82	19,88	15,61
Taux de gravité des accidents du travail (nombre de jours perdus/milliers d'heures travaillées)	Taux	0,65	0,69	0,66
Accidents et intervention sur le tracé	Nb	10	10	7
Accidents de circulation impliquant des véhicules du groupe	Nb	203	260	135
FORMATION				
Dépenses de formation/masse salariale - taux déclaré	%	2,91	2,83	3,01
- taux réel				3,83
RELATIONS PROFESSIONNELLES ET BILAN DES ACCORDS COLLECTIFS				
Accords, avenants et conventions signés (ASF-ESCOTA-groupe) sur l'année	Nb	10	10	13
ORGANISATION, ABSENTÉISME				
Postes de cadres pourvus en interne (ASF)	%	69	47	58
Taux d'absentéisme global	%	7,15	6,92	6,56
CLIENTS				
Taux d'accidents corporels	Nb/milliard de kmp ⁽¹⁾	47,31	37,66	38,91
Taux de personnes tuées	Nb/milliard de kmp ⁽¹⁾	4,66	3,25	2,20
Réclamations instruites (tous motifs)	Nb	14 144	16 844	15 278
Indice global de satisfaction clients	Note/10	7,7	7,8 (ASF)	7,8

(1) Kmp : kilomètre parcouru par les clients

(2) Tep : tonne équivalent pétrole

(3) PNB : point noir bruit

(4) Ind. : indéterminé

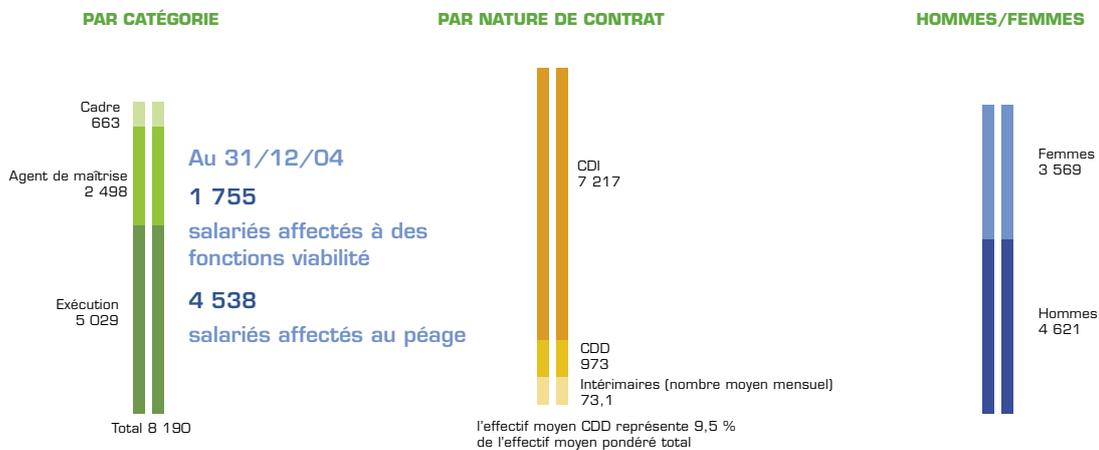
* Sous réserve de l'approbation des comptes par l'assemblée générale.



Centre de formation ASF à la viabilité hivernale aux Salles sur l'A72.

Améliorer sans cesse notre bilan social

STRUCTURE ET ÉVOLUTION DES EFFECTIFS AU 31/12/04



ASF dédie une direction à la sécurité du personnel

La sécurité du personnel est l'un des axes forts de la politique générale du groupe ASF. Déjà pilotée par un contrôleur opérationnel sécurité et un service dédié au sein de chaque établissement, la gestion de la sécurité des salariés s'étoffe. En 2003, un « ministère de la sécurité », chargé de coordonner les décisions

sur le thème de la sécurité, était créé au sein du comité directeur de l'exploitation. En 2004, une nouvelle entité, la direction de la sécurité de l'exploitation et de la prospective (DSEP) est créée. Elle devient l'instance permanente de ce « ministère » et renforce son action. La DSEP pilote toutes les facettes de la sécurité et de la sûreté du personnel et contribue à se projeter dans l'avenir, dans toutes les dimensions

de l'exploitation, pour anticiper l'ensemble des risques encourus par toutes les parties prenantes. Elle réalise à cet effet des études de sûreté, ainsi qu'un plan général de progrès de la sécurité au travail, qui permet de structurer l'ensemble des actions mises en œuvre.

Dans cet esprit, la DSEP coordonne les propositions et actions issues du groupe de travail pour la Sécurité du personnel en Intervention sur le Tracé (GIST) créé en 2002. Composé de salariés représentant les différents métiers de la sécurité au sein de l'exploitation, le groupe GIST propose des actions notamment dans les domaines du comportement des clients et de l'équipement des salariés intervenant sur le tracé, ainsi que dans le domaine du suivi et de la formation des ouvriers.

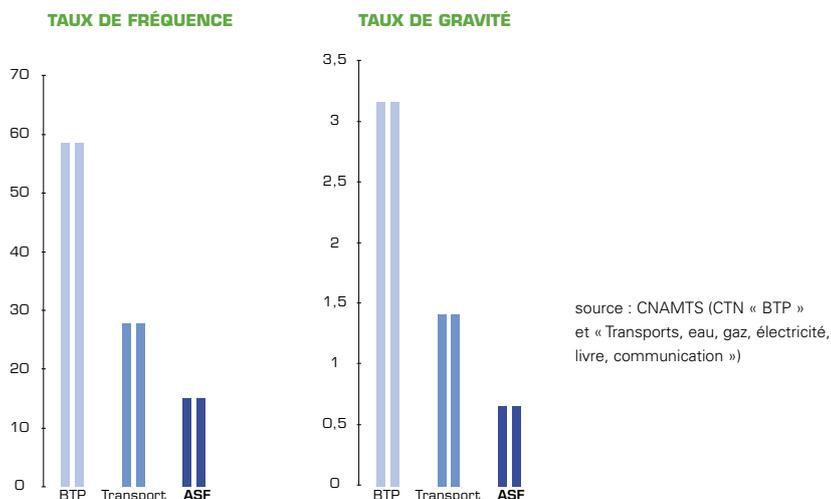
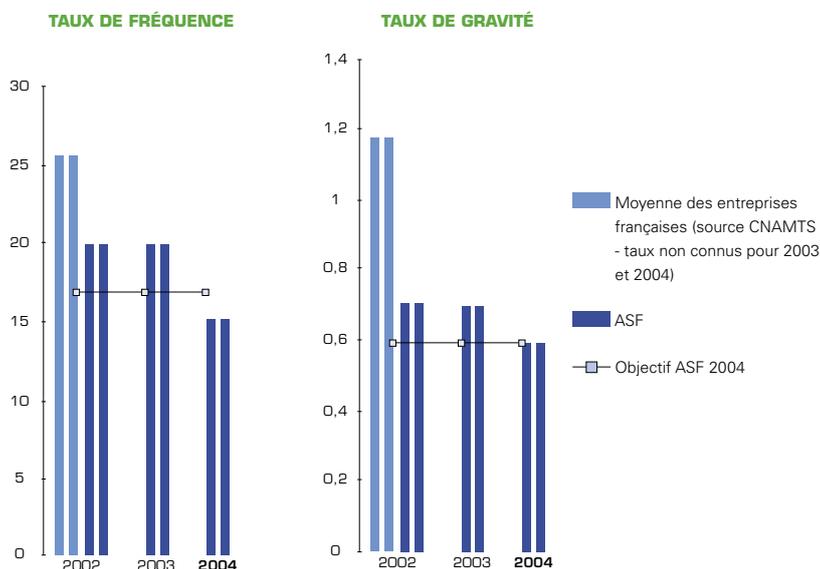
Suite à la proposition du groupe GIST, le « ministère de la sécurité » encourage l'organisation de séminaires pour optimiser la sécurité sur le réseau en rassemblant tous les acteurs concernés. En 2004, le 1^{er} séminaire sécurité a ainsi été organisé par la direction régionale de Narbonne avec les membres du personnel d'encadrement des districts, du personnel opérationnel (ouvriers autoroutiers, patrouilleurs), ou encore du CHSCT. Ils ont notamment découvert à cette occasion les nouveaux matériels améliorant la sécurité lors des interventions sur le tracé.

La sécurité au cœur du dialogue social

Pour marquer son engagement en faveur de la sécurité et dans le cadre de la mobilisation de tous les acteurs, le groupe ASF a fixé des objectifs quantifiés dans le domaine des accidents du travail. Ils traduisent sa volonté de voir la courbe de ces accidents s'infléchir durablement à la baisse. Après une stabilisation des résultats en 2002 et 2003, l'année 2004 montre une baisse du taux de fréquence à 15,1 % pour un objectif de 16,7 %, et du taux de gravité à 0,59 % pour un objectif de 0,58 %.

ACCIDENTS DU TRAVAIL AVEC ARRÊT

Le groupe ASF affiche de bons résultats en comparaison avec les activités BTP et Transports.



En 2004, ASF a décidé de franchir une nouvelle étape pour la sécurité de ses salariés en signant une charte sécurité routière avec la DSCR et la CNAMTS. Cette charte vise notamment à réduire de 20 % en trois ans la fréquence des sinistres impliquant un collaborateur d'ASF sur son trajet ou en mission. ESCOTA devrait signer une charte identique courant 2005. L'amélioration du comportement au volant passe par une prise de conscience et un engagement personnel. Les unités régionales d'exploitation d'ASF déploient dans cet esprit leur propre charte. Après la DRE de Narbonne, celle de Brive a mobilisé ses salariés.



Intervention d'un ouvrier autoroutier.

L'« habilitation sécurité tracé » : un « permis de circuler » sur le réseau ASF

Instaurée par le « ministère de la sécurité », « l'habilitation sécurité tracé » est une initiative qui répond à la première proposition d'action faite par les membres des CHSCT lors des rencontres organisées depuis plus d'un an. L'habilitation vise à donner un cadre clair et sûr à l'utilisation de véhicules de l'entreprise sur le tracé par les salariés, en permettant d'effectuer certaines actions, selon le niveau délivré. Mise en place pour tous les métiers intervenants sur autoroute, elle correspond à une démarche qualité similaire à celle qui est en vigueur depuis 1996 pour les ouvriers autoroutiers, agents de surveillance et patrouilleurs, avec la « certification sécurité tracé ». L'habilitation sécurité tracé, véritable permis de circuler sur le réseau ASF, est précédée d'une formation obligatoire sur les consignes de sécurité à respecter.

« Présence plus » : sensibiliser les salariés contre l'absentéisme

ASF a engagé en 2004 une action d'envergure de lutte contre l'absentéisme par le biais d'un projet société, « Présence plus ». Les différents acteurs ont été mobilisés par des actions de sensibilisation et/ou de formation. Les premiers résultats sont significatifs : l'absentéisme maladie et accident de trajet a baissé de 14 % entre 2003 et 2004, passant de 4,89 % à 4,12 %, avec un objectif ambitieux de 3,87 % à fin 2005. Pour ESCOTA, suite à un accord

d'entreprise, l'effort réalisé a ramené le taux de l'absentéisme maladie plein traitement de 3 % en 2002 à 2,57 % en 2003 et 2004.

Négociation péage : accompagner l'évolution technologique

Le groupe ASF a la volonté d'accompagner la mise en place d'une automatisation raisonnée, avec diverses mesures prises en matière d'information, de formation, de rémunération ou de développement des compétences. Pour ASF, l'année 2004 est marquée par la poursuite des échanges au sein de groupes de travail entre les organisations syndicales et la direction, confirmant l'engagement social de l'entreprise dans le cadre de la législation et de la jurisprudence actuelle : pas de licenciement ni mutation forcée. Les négociations, basées sur les principes établis au cours de ces groupes de travail, s'engagent en 2005, dans le but de formaliser les dispositions d'accompagnement des évolutions dans le cadre d'un accord collectif d'entreprise.

Le 8 décembre 2004, ESCOTA a pour sa part négocié et signé un accord sur les mesures d'accompagnement de l'évolution du péage.

Gestion de carrière : accompagner et valoriser les compétences

Le groupe ASF porte une attention particulière à la gestion individuelle des carrières. Il favorise la promotion interne par le développement des compétences. En 2004, 58 % des postes à pourvoir pour les cadres sont ainsi pourvus en interne. La parution simultanément des postes à pourvoir sur les deux intranets du groupe (ASF et ESCOTA), la création de « passerelles » entre différentes filières métiers et le recensement des compétences internationales encouragent et facilitent cette mobilité. Des revues de personnel sont organisées chaque année en complément des entretiens annuels, assurant un suivi individualisé des cadres avec un plan de formation. Cette démarche individualisée est progressivement étendue au personnel de maîtrise en 2005. Elle vise à lui permettre d'évoluer vers des postes de cadre avec la mise en place au sein d'ASF, depuis 2002, d'une démarche d'Appréciation du Potentiel Cadre (APC).

Enquête cadres groupe : des attentes en matière de gestion des carrières

Suite au premier séminaire cadres groupe, organisé à l'automne 2004, une enquête a permis de mieux connaître les attentes des cadres en matière de gestion des carrières. Le bon taux de retour (67 %) du questionnaire permet de distinguer deux grandes tendances : une satisfaction certaine sur l'intérêt du travail ou les possibilités de formation, mais une attente forte en matière de gestion des carrières et de rémunération.

Un plan d'action a été défini avec quatre orientations : améliorer la communication, clarifier les règles en matière de mobilité géographique notamment, professionnaliser les dispositifs de détection des potentiels et des mises en situation, et enfin poursuivre la mise en conformité des rémunérations par rapport au marché.

Un effort particulier sur la formation envers les salariés du groupe

En 2004, ASF a investi 3,83 % de la masse salariale dans la formation, ce qui représente près de 18 heures de formation en moyenne par salarié. Des efforts particuliers ont été portés pour l'accompagnement de projets comme la relance des entretiens professionnels, l'évolution des équipements péage, la sécurité et enfin l'actualisation et le développement des compétences des salariés à l'aide du dispositif de formation interne.

Un dispositif d'épargne salariale diversifié

En termes d'épargne salariale, les salariés bénéficient de l'intéressement (7 276 K€ nets distribués en 2004), de la participation (14 535 K€ en 2003 versés en 2004 ; le montant pour 2004 étant confirmé après l'assemblée générale du mois de mai 2005) et d'un dispositif sur les fonds d'épargne du groupe. La direction générale est consciente des efforts de l'ensemble des salariés et entend continuer à associer le personnel aux fruits de la croissance du groupe.

Elle a proposé au conseil d'administration deux nouveaux dispositifs : un nouveau fonds en actions ASF, dénommé Perspective 2005, qui permettra à chacun de placer le montant de son intéressement en le sécurisant et en bénéficiant de 7 fois la hausse moyenne de l'action, sous réserve de l'accord de l'AMF ; et l'attribution de 10 actions gratuites pour chaque salarié qui aura placé la totalité de son intéressement et de sa participation dans les fonds en actions, sous réserve du vote de l'assemblée générale du mois de mai 2005.

ASF encourage l'égalité hommes/ femmes

Avec la création d'une commission sur l'égalité professionnelle entre les femmes et les hommes au niveau des huit CE (comités d'établissement) et la réalisation de neuf rapports annuels par le CCE (Comité central d'entreprise), ASF contribue au respect de l'égalité professionnelle entre les femmes et les hommes. Toutes promotions confondues, en 2004, 17,6 % des femmes ont bénéficié d'une promotion (17 % en 2003) et 22,4 % des hommes (24 % en 2003).

Des dispositions en faveur du personnel handicapé

Dans la continuité de la politique menée depuis dix ans avec les organisations syndicales en faveur de l'insertion de personnes handicapées, une nouvelle convention a été signée en décembre 2004. Elle réaffirme l'objectif d'un taux minimum de travailleurs handicapés de 6 % (alors que la moyenne nationale est de 2,6 % dans les entreprises privées) et donne un nouveau souffle au dispositif en place. Les dispositions adoptées faciliteront la vie au travail des salariés handicapés, ainsi que leur évolution professionnelle. Cette dynamique sera soutenue notamment par la réactivation des groupes « emplois du personnel handicapé » animés par le responsable des Ressources humaines. En 2004, le taux d'emploi des travailleurs handicapés est de 7,11 % pour ASF (7,12 % en 2003) et de 5,87 % pour ESCOTA (5,94 % en 2003). Au niveau du groupe, ce taux est de 6,83 %.



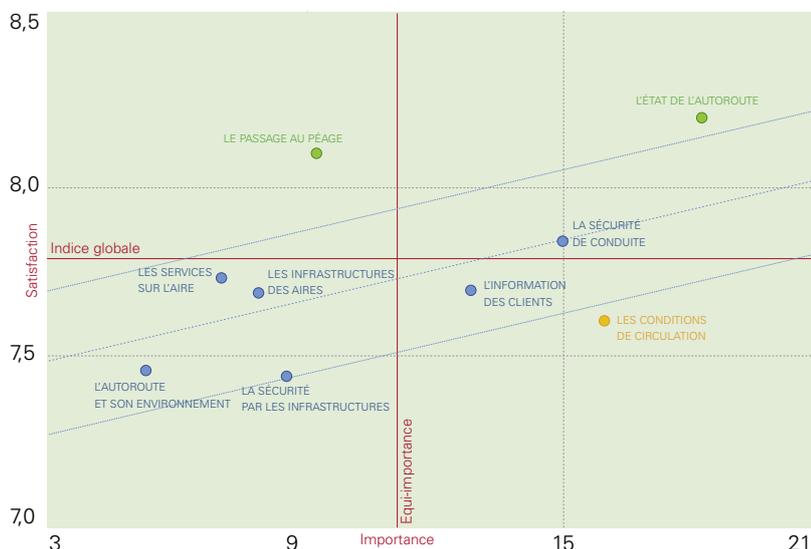
Animation « Étapes sportives » sur l'aire de Montélimar (A7).

Optimiser la qualité du service clients

La satisfaction des clients : une mesure continue de la qualité

Le groupe ASF poursuit sa démarche d'amélioration continue de sa qualité de services. La direction de l'exploitation a mis en place des indicateurs de pilotage par niveaux de service. L'affectation des ressources (patrouilles d'intervention, équipes propreté, etc.) et les objectifs budgétaires sont décidés en fonction du niveau de service visé. Cela permet d'assurer des standards de qualité au client. Le moyen d'écoute privilégié de la clientèle reste le baromètre de satisfaction. Utilisé depuis 1998, il permet de confronter la qualité rendue et la qualité perçue par les clients pour toujours mieux adapter l'organisation. En croissance régulière de l'hiver 1999 à l'hiver 2002, l'indice global de satisfaction des clients s'est tassé pour se stabiliser autour de 7,8 sur 10. Sur le moyen terme, l'indice fluctue légèrement dans la zone idéale entre le seuil de satisfaction et le seuil d'excellence (selon l'étude IDDEM). En interne, ce sont les tableaux de bord Performance qui mesurent l'atteinte des niveaux de service pour pouvoir y apporter les mesures correctrices.

LA SATISFACTION DES CLIENTS DU RÉSEAU DU GROUPE ASF EN 2004



« Étapes ensoleillées », une pause sécurité sur le trajet des vacances

Le réseau du groupe, de par son implantation géographique, conduit aux lieux de vacances. L'été, il est très fréquenté par les familles. Pour rendre le voyage plus sûr et plus agréable, ASF et ESCOTA proposent de nombreuses animations sur leurs aires sur les thèmes de la sécurité routière et de la détente. Pour permettre aux automobilistes de contrôler la pression de leurs pneumatiques, ASF, en partenariat avec la MATMUT, met à leur disposition des stations de gonflage avec du personnel formé pour les aider. Afin de les sensibiliser sur les thèmes de la vitesse, de l'alcoolémie ou du port de la ceinture de sécurité, la MACIF met en place des outils pédagogiques, comme la voiture-tonneau. En 2004, 94 000 sportifs petits et grands ont pu pratiquer 22 disciplines, co-organisées avec le ministère de la Jeunesse, des Sports et de la Vie associative. Avec les Relais Nestlé, ASF pense aussi au confort des plus petits : un service conçu pour eux, avec la possibilité de changer son bébé ou de l'allaiter au calme. Enfin, de nombreuses boutiques du réseau sont sélectionnées pour offrir les formules sur mesure « Pique-niquez malin » et « Croqu'en route » à des prix attractifs.

Des journaux pour les 7 à 77 ans

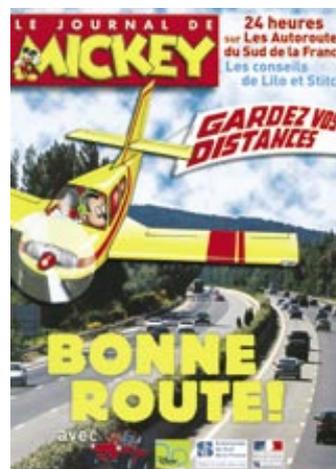
Cet été, ASF a distribué un million d'exemplaires d'un numéro spécial du *Journal de Mickey* sur la sécurité routière. Édité par Disney Hachette, en association avec la Direction de la sécurité et de la circulation routière (DSCR), ASF et Disney Channel, son but était de faire découvrir les coulisses de l'autoroute aux enfants de 8-13 ans et de leur montrer qu'il est possible d'apprendre les bons réflexes de la route tout en s'amusant. Interpellés et sensibilisés, les conducteurs de demain sont en mesure de rappeler à leurs parents les règles de la sécurité routière. Un nouveau rendez-vous est fixé pour 2005. Pour les automobilistes, le groupe ASF s'associe au magazine *Paru Vendu* avec la distribution d'un million d'exemplaires aux barrières de péage. Le groupe les accompagne ainsi tout au long de leur trajet et met en valeur les territoires traversés grâce aux nombreux reportages touristiques.

Parking poids lourds de Communay (A46) : une première en France

En novembre 2004, le premier parking poids lourds payant et surveillé en France a été mis en service sur l'aire de Communay (A46), près de Lyon, en réponse à un besoin des transporteurs routiers de places de stationnement supplémentaires et d'une sécurité renforcée pour leurs véhicules et marchandises lors des arrêts de longues durées. Une heure de stationnement est facturée 1,67 € HT, 12 heures 13,38 € HT et 24 heures 26,76 € HT. Les 45 premières minutes sont gratuites, ce qui permet aux chauffeurs de tester ce service lors d'une pause courte. En augmentant la capacité de stationnement poids lourds, ASF s'inscrit dans une démarche de service et respecte les engagements du contrat d'entreprise.

Connexion « Wi-Fi » sur l'A8

ESCOTA a été la première société autoroutière à proposer un HOT SPOT, installé depuis près d'un an sur l'aire de Bréguières-nord, près d'Antibes. Il permet aux clients de se connecter à Internet à haut débit sans fil, à l'aide d'une carte prépayée et d'un modem installé sur leur ordinateur. Offrant la possibilité de se connecter gratuitement au portail d'informations trafic du groupe, il est adapté à une pratique professionnelle « nomade ». ESCOTA étudie actuellement les possibilités d'un déploiement plus large de ce service sur son réseau.



Numéro spécial du Journal de Mickey Été 2004, réalisé en partenariat avec la Sécurité Routière.



Animation « Sauvons la tortue d'Hermann » - Aire de Vidauban (A8) le 31/07/04.

Être un acteur du développement des territoires

Le tri sélectif gagne du terrain

En conformité avec son plan d'action développement durable, ASF a débuté son programme d'équipement de tri sélectif des déchets sur aires de services. Les aires de Marguerittes-nord et Milhaud-nord sur l'A9 ont ainsi été équipées d'un dispositif de tri sélectif. Jusque-là, seule l'aire de Vidauban-sud (A8), sur le réseau ESCOTA, proposait ce mode de collecte des déchets. La bonne participation des clients, reflétée par un faible taux de refus pour 3,5 tonnes de verre et d'emballages triés, encourage le groupe ASF à poursuivre ses efforts. De nouvelles aires seront équipées en 2005.

Sur les sites d'exploitation du groupe, le tri sélectif des déchets résultant de leur propre activité et du ramassage des déchets sur la chaussée (pneumatiques, ferrailles...) est en bonne voie pour être totalement généralisé d'ici 2006. En 2004, 30 % des districts sont d'ores et déjà équipés. La valorisation du papier et des cartons, avec plus de 100 tonnes recyclées, est mise en place dans 38 % des sites administratifs d'ASF et 100 % de ceux d'ESCOTA.

Le groupe ASF et la Fondation Nicolas Hulot pour la Nature et l'Homme : unis pour la sauvegarde de la biodiversité

Au printemps 2004, le groupe ASF a conclu un partenariat de trois ans avec la Fondation Nicolas Hulot pour la Nature et l'Homme afin de soutenir son programme « biodiversité ». Ce mécénat s'inscrit dans les valeurs du groupe, où l'esprit de service public et du respect de l'environnement et de l'homme est solidement ancré.

Ce partenariat est une première à deux titres. Pour la première fois, une société d'autoroutes s'unit à une fondation écologiste. C'est aussi la première action de préservation animale de la fondation.

Le programme concerne la sauvegarde de la tortue d'Hermann, l'une des espèces de reptiles les plus menacées en Europe, et qui ne subsiste plus que dans le massif des Maures et en Corse. Elle est une victime des incendies qui frappent la forêt méditerranéenne et qui posent la question de la régénération des milieux et des espèces. « L'opération tortue d'Hermann » s'inscrit dans le cadre de la campagne « Sans nature pas de futur » de la fondation et vient en continuité des actions déjà mises en œuvre par ESCOTA avec des acteurs régionaux : la station d'observation et de protection des tortues et de leurs milieux, et le conservatoire des études et écosystèmes de Provence. Le programme porte sur la restauration des milieux, la sauvegarde des populations résiduelles et la sensibilisation du grand public sur les dangers liés aux feux de forêt. Une façon de sensibiliser le grand public, et en particulier les enfants, a été l'organisation d'une animation exceptionnelle sur le thème « Sauvons la tortue d'Hermann » le 31 juillet sur l'aire de Vidauban (A8). À l'occasion de cette journée, 6 000 personnes ont rencontré des animateurs qui leur ont expliqué les enjeux de la protection des tortues. Bayard jeunesse a distribué un numéro spécial du journal *Youpi*, consacré à la tortue d'Hermann et à la lutte contre les feux de forêts. Une première étape qui se prolonge aujourd'hui sur le terrain par le travail des associations et de scientifiques, et qui verra l'organisation d'une nouvelle action d'information vers le grand public en 2005.

ESCOTA s'engage pour les enfants sans Noël

Pour la dixième année consécutive, ESCOTA a organisé cet hiver une collecte de jouets dans le cadre de l'opération « Enfants sans Noël ». Les clients étaient invités à déposer jouets, jeux, livres, non emballés et en bon état, aux barrières de péage d'Antibes (A8), de Pont de l'étoile (A52) et de La Saulce (A51). Cette année, 32 000 jouets ont été distribués à 37 associations caritatives. ESCOTA a choisi deux associations, « La marche de l'espoir » et « Un fauteuil à la mer », auxquelles elle a remis un chèque d'un montant de 7 623 €. Par ailleurs, elle a fait don de deux fourgons, remis en état, l'un au « Secours populaire comité d'Aubagne » et l'autre à l'association « La main tendue sans frontière ». Ces actions de solidarité s'inscrivent pleinement dans le cadre de la politique de développement durable du groupe.

32 000 jouets distribués lors de l'opération « Enfants sans Noël ».





Mur antibruit sur l'A7.

Le groupe ASF lutte contre les nuisances sonores en partenariat avec les collectivités territoriales

Après ESCOTA en 2003, au mois de mai 2004 ASF a conclu un partenariat avec la communauté du Pays d'Aix, pour l'aménagement sur trois ans de murs antibruit pour 125 familles riveraines de l'A8. En complément des habitations déjà protégées dans le cadre réglementaire, cette opération permet d'améliorer l'environnement sonore d'habitations qui n'avaient aucune perspective d'amélioration du seul fait de l'application de la loi. Le coût des travaux est financé à 40 % par ASF et à 60 % par la communauté du Pays d'Aix.

Parallèlement, et dans le cadre de son contrat d'entreprise, le groupe ASF poursuit son programme de résorption des Points Noirs Bruits (PNB). Fin 2004, 62 % des 1 440 PNB recensés ont été traités.

Échangeurs en partenariat : le groupe ASF participe au désenclavement des régions

En partenariat avec les collectivités locales, le groupe ASF construit des échangeurs supplémentaires pour répondre à des besoins spécifiques de desserte locale. Trois nouveaux échangeurs, financés par le conseil général de la Vendée, sont programmés : sur l'A87 Angers/La Roche-sur-Yon, la mise en service de l'échangeur du Bocage facilitera l'accès à toute une zone d'activités courant 2005 ; en 2008, au niveau du contournement sud de La Roche-sur-Yon, un échangeur reliera l'A87 à la route de Luçon (RD 746), très fréquentée localement ; sur l'A83 Nantes/Niort, l'échangeur de Fontenay-ouest verra le jour à l'horizon 2011.

Sur l'A89, l'échangeur de Mussidan-sud, réalisé en partenariat avec le conseil général de la Dordogne, a été inauguré au mois de décembre. C'est un nouveau point d'échanges sur la liaison autoroutière qui relie désormais Bordeaux à Périgueux et Thenon. Il améliore la desserte du Bergeracois, et l'accès aux sites touristiques de la région. Sur le réseau ESCOTA, le demi-diffuseur de Laghet, financé par le département des Alpes-Maritimes et la Principauté de Monaco, mis en service en mars 2005, va permettre une liaison directe entre la Grande Corniche (RD 2564) et le tunnel autoroutier de Monaco.



Jean Varlet
 Professeur de géographie
 à l'Université de Savoie,
 dirigeant l'observatoire A89

« Les relations de confiance entre ASF et l'équipe scientifique sont réelles, ce qui est pour nous fondamental. C'est un véritable partenariat. Nous établissons les programmes scientifiques annuels ensemble en tenant compte des propositions des deux parties. Les différentes études sont menées soit sur tout le tracé, soit sur des secteurs plus restreints. Elles donnent lieu à des échanges entre universitaires, et entre les chercheurs et les étudiants. Pour ces derniers, il s'agit d'un apprentissage du travail en équipe, d'une autre façon d'aborder la recherche et d'une occasion de rencontrer les acteurs économiques locaux. Ces observatoires apportent donc un enrichissement mutuel et, plus encore, ils développent une démarche générale qui fait progresser la connaissance scientifique. Une des finalités est de mettre ces données à portée d'un public plus large, que ce soit la population régionale concernée ou les acteurs économiques et institutionnels, afin qu'ils puissent concrètement en tirer parti. »

Les observatoires, une collaboration étroite avec les scientifiques pour mieux connaître l'impact de l'autoroute sur son environnement

Les observatoires ont été mis en œuvre pour mieux appréhender les retombées socio-économiques et environnementales de l'autoroute sur les territoires traversés. Ils sont complémentaires des bilans LOTI, institués par la loi d'orientation des transports intérieurs du 30 décembre 1982, réalisés dans les trois à cinq ans après la mise en service complète d'une

autoroute. Sur le réseau ASF, les observatoires sont actuellement au nombre de trois, menés sur l'A64, l'A20 et l'A89. Ils sont le fruit d'une véritable volonté du groupe, dont l'objectif est d'être l'un des acteurs du développement et de l'aménagement des territoires. Les travaux portent principalement sur les impacts socio-économiques en matière d'installation de zones d'activités, de tourisme et de dynamique des territoires. Dans une volonté de transparence et d'objectivité, ASF a confié ces études à des centres de recherche universitaires.

A89.





ÉLÉMENTS FINANCIERS

1 RAPPORT DE GESTION DU CONSEIL D'ADMINISTRATION	58
2 RAPPORT DU PRÉSIDENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION ET ANNEXE	92
3 RAPPORT DES COMMISSAIRES AUX COMPTES SUR LE RAPPORT DU PRÉSIDENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION	106
4 LES FACTEURS DE RISQUES	108
5 COMPTES CONSOLIDÉS ET ANNEXES	115
6 RAPPORT DES COMMISSAIRES AUX COMPTES SUR LES COMPTES CONSOLIDÉS	158
7 RÉSUMÉ DES COMPTES SOCIAUX	160
8 RAPPORT DES COMMISSAIRES AUX COMPTES SUR LES CONVENTIONS RÉGLEMENTÉES	170
9 TEXTES DES RÉOLUTIONS SOUMISES À L'APPROBATION DE L'AGM	172
10 INFORMATIONS JURIDIQUES ET FINANCIÈRES	186
11 RESPONSABLE DU DOCUMENT DE RÉFÉRENCE ET RESPONSABLES DU CONTRÔLE DES COMPTES	198
12 TABLEAU DE CONCORDANCE	202

RAPPORT DE GESTION DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

à l'assemblée générale mixte du 12 mai 2005

sommaire

1- Activité du groupe	59
2- Actionnariat et vie sociale.....	64
3- Les comptes du groupe.....	71
4- Social	76
5- Informations environnementales.....	80
6- Les comptes sociaux d'ASF	88

Mesdames, Messieurs,

Nous vous avons réunis en assemblée générale pour vous rendre compte de l'activité de votre société au cours de l'année 2004 et pour soumettre à votre approbation les comptes annuels et consolidés de l'exercice clos le 31 décembre 2004. Les autres décisions relevant de la compétence ordinaire de l'assemblée générale vous sont exposées dans le rapport qui vous est présenté par ailleurs.

1- Activité du groupe

1-1 FAITS MARQUANTS

En France, ASF a ouvert en 2004 trois nouvelles sections représentant 71,4 kilomètres mis en service.

La longueur totale du réseau exploité au 31 décembre 2004 est ainsi portée à 2 943,4 kilomètres sur les 3 124 kilomètres prévus à terme à ce jour.

Le trafic est en progression de 3,7 % par rapport à l'année 2004, dont 3,1 % de croissance organique (progression du nombre des kilomètres parcourus à réseau stable). Cette croissance a induit une augmentation de 7 % du chiffre d'affaires péage du groupe, avec 2 342,8 M€ pour 2004, contre 2 189,9 M€ pour 2003.

La poursuite, en 2004, du changement de comportement des conducteurs déjà observé en 2003 et les efforts soutenus du groupe en la matière ont encore permis une amélioration sensible de la sécurité sur notre réseau :

- baisse de 2,7 % des accidents et de 28,7 % du nombre de tués (72 en 2004 contre 101 en 2003).

D'autre part, ASF a lancé pour la première année lors de grands retours de vacances ou week-end sur l'A7, une opération de régulation de la vitesse en fonction de l'état de la circulation. Les premiers résultats constatés s'avèrent positifs tant sur le plan de l'écoulement du trafic que de celui de la sécurité avec un nombre d'accidents, comparé à période équivalente, en diminution.

Sur le plan opérationnel, le groupe n'a pas connu en 2004 d'événements ayant affecté son activité de manière significative :

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 et de qualité du service apporté aux clients.

Les sociétés du groupe ASF et ESCOTA ont continué leurs actions en matière de synergies avec comme premiers et principaux résultats, la création de fonctions communes de niveau groupe, la naissance d'un centre d'appel téléphonique unique « voie directe » à usage de nos clients du télépéage et la fusion des sociétés de radio SRT et SORIASE, filiales respectives d'ASF et d'ESCOTA en une Société par Actions Simplifiée « Radio Trafic FM ».

D'autre part, le groupe a procédé à l'internalisation des dernières fonctions et services précédemment confiés au GIE/SCA.

Au plan de l'actionnariat, l'État, ASF et le groupe Vinci ont conclu un accord sur le capital et la gouvernance de l'entreprise. Cet accord a été approuvé par le conseil d'administration d'ASF réuni le 24 novembre 2004.

Ses principaux termes sont les suivants :

- l'État s'engage à permettre la cooptation d'un administrateur proposé par Vinci au conseil d'administration d'ASF ;
- Vinci s'engage à ne pas accroître sa participation dans le capital d'ASF au-delà de 23 % pendant toute la durée du pacte ;
- Vinci s'engage à préserver et favoriser l'indépendance du management de la société ;
- le représentant de Vinci au conseil d'administration d'ASF ne participera à aucune délibération susceptible de constituer un conflit d'intérêt entre les deux sociétés.

Ce pacte prendra fin le 31 décembre 2007 ou dans l'un des cas suivants :

- si la participation de l'État devient inférieure à 50 % du capital ;
- si un tiers acquiert une participation supérieure à 10 % du capital ;
- si un tiers initie une offre publique sur les titres de la société.

Cet accord, deux ans et demi après la cotation d'ASF, donne un cadre clair à la structure du capital de l'entreprise. Il favorisera la coopération entre ASF et Vinci dans le cadre du partenariat industriel conclu entre les deux groupes en juin 2004, et permettra ainsi à ASF de poursuivre son développement dans l'intérêt de tous ses actionnaires.

À l'étranger, l'année 2004 a également enregistré l'ouverture de la seconde section de l'autoroute Highway 2000 en Jamaïque. Exploitée par la filiale d'ASF, Jamaïcain Infrastructures Operating, en partenariat avec Bouygues. Cette nouvelle section longue de 22 km porte la longueur de l'autoroute transjamaïque exploitée à 33 km.

1-2 TRAFIC

Sur réseau stable, l'évolution entre 2003 et 2004 du trafic payant constatée sur le réseau groupe a été de :

- + 3,1 % pour l'ensemble des véhicules ;
- + 2,9 % pour les véhicules légers ;
- + 4,6 % pour les poids lourds.

Sur réseau évolutif, le nombre de kilomètres parcourus s'est élevé à 32 250 millions fin 2004 contre 31 093 millions fin 2003, soit une progression de 3,7 %, qui prend en compte le trafic supplémentaire résultant des mises en service des liaisons nouvelles.

La croissance du trafic poids lourds, avec + 5,2 %, a été au cours de l'année 2004 supérieure à celle des véhicules légers (+ 3,5 %). Cette moindre augmentation du trafic des véhicules légers est essentiellement concentrée sur la période estivale, avec une moins grande fréquentation des axes desservant la Méditerranée.

Le trafic moyen journalier annuel (TMJA) sur l'ensemble du réseau ressort à 30 483 véhicules/jour pour 2004 contre 30 240 véhicules/jour pour 2003, soit une progression de 0,8 %.

Ainsi que le montre le détail ci-après, l'évolution de trafic varie de manière significative selon les différentes liaisons.

Exercice	TMJA* 2003	TMJA* 2004	Variation %
Réseau ASF			
A46Sd-A7 Vers St Priest-Bif A43-A46 - Orange	69 992	69 663	- 0,5
A7 Orange-Coudoux	53 354	54 117	+ 1,4
A9 Orange - Narbonne Sud	58 507	59 534	+ 1,8
A9 Narbonne Sud - Le Perthus	35 378	37 154	+ 5,0
A10 Poitiers Sud - Bordeaux	26 378	27 253	+ 3,3
A83 Nantes - Bifurcation A10-A83	15 884	17 116	+ 7,8
A837 : Bif A10-A837 Rochefort	8 233	8 016	- 2,6
A11 Le Mans - Angers	20 364	20 987	+ 3,1
A20 Montauban - Brive	13 263	14 648	+ 10,5
A54 Nîmes - Arles	32 052	34 166	+ 6,6
A54 St Martin de Crau - Salon de Provence	25 111	26 567	+ 5,8
A61 Narbonne Sud - Toulouse Sud	34 456	35 621	+ 3,4
A62 La Brède - Toulouse Nord	25 494	26 372	+ 3,4
A63 Côte Basque (St Géours de Maremne-Biriatou)	29 348	31 571	+ 7,6
A64 Briscous - Martres Tolosane, A645	15 996	16 636	+ 4,0
A64 N Toulouse - Muret	28 763	31 153	+ 8,3
A66 Pamiers - Bif A61-A66 (Toulouse)	7 414	8 245	+ 11,2
A68 Toulouse - Gémil	28 856	31 033	+ 7,5
A87 Angers - Bif A87-A83 (Les Essarts)	7 547	8 497	+ 12,6
A72/A89 Saint Etienne - Clermont Ferrand	18 503	18 834	+ 1,8
A89 Libourne - Mussidan	7 217	8 001	+ 10,9
A89 Périgueux - Thenon	-	5 666	+ 0,0
A89 St Germain les Vergnes-Le Sancy	5 105	5 818	+ 14,0
Tunnel du Puymorens	1 650	1 606	-2,7
Moyenne réseau ASF	29 023	29 232	+ 0,7
Réseau ESCOTA			
A8 Aix en Provence-frontière Italienne	55 033	55 848	+ 1,5
A51 Aix en Provence - Gap	13 273	13 637	+ 2,7
A52/A50 Aix en Provence-Aubagne-Toulon	41 612	42 486	+ 2,1
A57 Toulon - A8	11 972	12 425	+ 3,8
A500 A8 - Monaco	14 729	15 523	+ 5,4
Moyenne réseau ESCOTA	36 484	37 105	+ 1,7
Moyenne groupe	30 240	30 483	+ 0,8

(*) Trafic moyen journalier annuel sur les autoroutes du groupe ASF à réseau courant.

1-3 TARIFS

Conformément aux dispositions tarifaires du contrat d'entreprise, ASF et ESCOTA ont augmenté respectivement leurs tarifs de 2,645 % et 2,146 % pour les véhicules des classes 1, 2 et 5 le 1^{er} février 2004.

À l'issue de cette hausse, le taux kilométrique moyen de la classe 1 sur les sections de référence ressort pour la période s'étendant du 1^{er} février 2004 au 31 janvier 2005 à 6,62 centimes d'euros contre 6,45 pour la période correspondante de 2003 sur le réseau d'ASF et à 8,73 centimes d'euros contre 8,55 pour le réseau d'ESCOTA.

S'agissant des tarifs des poids lourds, les contrats d'entreprises d'ASF et d'ESCOTA prévoient une revalorisation progressive des coefficients tarifaires des classes 3 et 4 entre 2002 et 2006.

C'est ainsi que pour ASF, le coefficient classe 3 est passé en 2004 de 2,07 à 2,10 et celui de la classe 4 de 2,77 à 2,80.

Pour ESCOTA, le coefficient classe 3 est passé en 2004 de 2,03 à 2,06 et celui de la classe 4 de 2,77 à 2,82.

1-4 PÉAGE

Les recettes de péage du groupe ASF se sont élevées en 2004 à 2 342,8 M€ contre 2 189,9 M€ en 2003, soit une progression de 7 %. Elles se répartissent entre ASF et ESCOTA de la manière suivante :

	2003	2004	Évolution
ASF	1 720,0	1 849,1	7,5 %
ESCOTA	469,9	493,7	5,1 %
Total	2 189,9	2 342,8	7,0 %

Les recettes encaissées en espèces, chèques et devises ne représentent plus, fin 2004, que 25,3 % des encaissements enregistrant une diminution de 1,8 % par rapport à 2003. Les 74,7 % restants se répartissent entre les moyens de paiement monétiques suivants :

- 9,5 % par cartes accréditives (DKV, GR, UTA, etc.) ;
- 33,3 % par cartes bancaires ;
- 21,2 % par cartes autoroutières (abonnements spécifiques autoroutes) ;
- 10,7 % par abonnement télépéage.

L'amplification des efforts commerciaux pour le développement du télépéage permet d'enregistrer une progression de 22,8 % des recettes encaissées selon ce mode, avec un total de 250,3 M€ contre 203,8 M€ pour l'année 2003, soit 10,7 % du total des recettes péage. Le nombre d'abonnés au télépéage sur le groupe à fin décembre 2004 est de 331 677.

Le nombre de transactions payantes enregistrées dans nos gares a progressé de 4,7 % avec 592,4 millions de transactions enregistrées au cours de l'année 2004 contre 566 millions en 2003.

Grâce à une communication renforcée à destination de nos clients pour les inviter à utiliser les voies automatiques et le télépéage, la part de ces deux modes de perception a poursuivi sa progression de façon très significative avec + 13,7 % sur les voies automatiques et + 18,1 % sur le télépéage. A contrario, la diminution des transactions sur les voies manuelles est sensiblement identique à celle observée en 2003 à hauteur de - 7,5 %, ainsi que détaillé dans le tableau ci-dessous.

Transactions (en millions d'euros)	2003	2004	Évolution 2004/2003	Part du total en 2004
Voies manuelles	262,19	242,58	- 7,5 %	40,9 %
Voies automatiques	204,38	232,44	13,7 %	39,2 %
Télépéage	99,43	117,40	18,1 %	19,8 %
Total	566,00	592,42	4,7 %	

1-5 INVESTISSEMENTS

Le groupe ASF a réalisé, au cours de l'année 2004, 657,4 M€ d'investissements répartis en :

- 425,5 M€ de construction des sections nouvelles ;
- 172,8 M€ d'investissements de construction sur autoroutes en service ;
- 39,9 M€ d'immobilisations d'exploitation ;
- 19,2 M€ de production immobilisée.

1-5-1 Constructions

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

- Thenon - Périgueux sud (A89) 40,8 km
- Périgueux sud - Mussidan (A89) 25,6 km
- Bretelle du Val d'Aran (A645) 5,0 km

Les principales opérations de construction effectuées en 2004, incluant les travaux sur les sections susmentionnées, sont les suivantes :

• Opérations préliminaires :

- A75 Raccordement A75/A9
- A87 Sorges/Murs-Erigné
- A9 Doublement de l'autoroute A9 à Montpellier

• Travaux de construction :

- A87 Les Essarts/La Roche-sur-Yon
- A89 Mussidan/Périgueux Ouest/Périgueux Est
Périgueux Est/Thenon
Thenon/Villac/Brive nord
Thenon/Terrasson
Le Sancy/A71
- A645 Bretelle du Val d'Aran

• Opérations en parachèvement :

- A20 Montauban/Cahors sud
Cahors sud/Cahors nord
Cahors nord/Souillac
Souillac/Brive
- A66 Toulouse/Pamiers
- A83 Oulmes/A10
- A87 Angers/Mortagne-sur-Sèvre
Mortagne-sur-Sèvre/Les Essarts

- A89 Libourne/Coutras/Montpon/Mussidan
Saint Germain-les-Vergnes/Tulle est
Tulle est/Ussel ouest
Ussel ouest/Le Sancy
- A51 Sisteron/La Saulce
- A57 Le Luc/Toulon

1-5-2 ICAS : Investissements de construction sur autoroutes en service

Les 172,8 M€ d'investissements de construction réalisés sur les autoroutes en service en 2004 se répartissent ainsi :

Nature de travaux (en M€)	ASF	ESCOTA	Total
Élargissements	43,7	4,0	47,8
Échangeurs	11,2	7,3	18,4
Gares de péages	11,7	2,0	13,7
Aires	9,0	0,4	9,4
Dispositifs d'exploitation	21,0	9,7	30,7
Bâtiments	9,6	0,2	9,8
Tunnels		8,9	8,9
Environnement	8,7	3,4	12,1
Divers non individualisés	12,5	9,5	22,0
Total	127,4	45,4	172,8

1-5-3 Investissements en cours

Au 31 décembre 2004, le groupe ASF a en cours de construction 81 km de nouvelles sections réparties sur 3 liaisons (A87, A89), et 100 km en projet.

Par ailleurs, le groupe poursuit son programme de modernisation de ses dispositifs d'exploitation, l'extension de certaines gares de péage et aires de service ou de repos, pour faire face à la croissance de trafic. Le groupe poursuit également en investissements de construction sur autoroutes en service (ICAS), son programme d'élargissement à 2 x 3 voies de certaines sections de son réseau et les divers aménagements visant à accroître la sécurité tels qu'entre autres l'aménagement des tunnels et la minéralisation des terre-pleins centraux.

1-6 PRINCIPAUX INDICATEURS FINANCIERS

• Résultat brut d'exploitation*/chiffre d'affaires :

(* RBE = Chiffre d'affaires - charges d'exploitation hors amortissements y compris participation)

Le résultat brut d'exploitation (EBITDA) rapporté au chiffre d'affaires, enregistre une progression de la marge brute d'exploitation qui atteint 63,7 % pour 2004 contre 63,3 % pour 2003.

• **Le ratio dette nette sur RBE** passe de 5,4 en 2003 à 5,2 pour 2004.

• Dette financière nette sur fonds propres :

Fin 2004, le ratio dette financière nette sur Fonds propres du groupe est de 221 % contre 235 % à fin 2003.

• Résultat brut d'exploitation sur frais financiers :

Le ratio RBE sur frais financiers progresse de 0,5 point, il est de 3,4 fin 2004 pour 2,9 fin 2003.

On notera que pour deux des ratios, dette nette sur résultat brut d'exploitation et résultat brut d'exploitation sur frais financiers, le groupe a déjà atteint les objectifs qu'il s'était fixés à l'horizon 2005 lors de l'introduction en Bourse de 2002.

Pour mémoire les objectifs pour 2005, fixés en 2002, étaient 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 la continuité des objectifs qu'il s'est assignés, le groupe va 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 suivants :

- l'achèvement de la construction des sections concédées dans le souci permanent de la sécurité et de la protection de l'environnement tout en respectant le cercle vertueux délais, coûts et qualité. Au vu de l'avancement des travaux, toutes les sections en construction en cours devraient être mises en service aux dates prévues ;
- le groupe va accroître les actions entreprises visant à augmenter la rentabilité de la concession actuelle en améliorant toujours sa productivité. Il va ainsi continuer sa politique d'automatisation du péage avec un effort particulier pour le développement du télépéage. Il va également poursuivre ses actions en recherche de synergies entre les sociétés ASF et ESCOTA, mais également au sein de chacune des sociétés ;
- parallèlement le groupe va poursuivre avec détermination ses actions visant à améliorer la sécurité sur son réseau et à offrir à ses clients la meilleure qualité de service ;
- le groupe va, enfin, intensifier sa politique de développement en s'intéressant aux différents projets d'infrastructures dans l'hexagone et à l'étranger tout en restant très prudent sur la diversification qu'il entend concentrer essentiellement sur son expertise métier d'exploitant.

1-8 ÉVÉNEMENTS IMPORTANTS SURVENUS DEPUIS LA CLÔTURE DE L'EXERCICE

Les tarifs de péage ont augmenté le 1^{er} février 2005, conformément au contrat d'entreprise pour les véhicules de classe 1, en moyenne de 2,04 %, avec en parallèle la poursuite de l'augmentation des coefficients PL.

2- Actionnariat et vie sociale

2-1 CONSEIL D'ADMINISTRATION

2-1-1 Composition du conseil d'administration

Le conseil d'administration de la société est actuellement composé de seize membres, dont cinq administrateurs représentant l'État.

- Monsieur Bernard Val – Président
- Monsieur Michel Charasse
- Autoroutes de France représentée par son président, Monsieur Philippe Dumas
- La société Vinci représentée par Monsieur Antoine Zacharias
- Monsieur Hubert du Mesnil (en remplacement de Monsieur Jacques Oudin, à compter du 10 mars 2005)
- Monsieur Bernard Maurel
- Monsieur Gérard Payen
- Monsieur Michel Davy de Virville
- Monsieur Pierre Henri Gourgeon
- Monsieur Alain Barkats, représentant les salariés actionnaires
- Monsieur Jacques Thoumazeau, représentant les salariés actionnaires

Administrateurs de l'État :

- Monsieur Jean Louis Girodolle
- Monsieur Hugues Bied-Charreton
- Madame Chantal Lecomte
- Monsieur André Crocherie
- Madame Magali Debatte (en remplacement de Monsieur Pierre Laugeay, à compter du 20 décembre 2004)

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.

2-1-2 Fonctions et mandats exercés par les membres du conseil d'administration (au 10 mars 2005)

Nom	Âge	Fonction	Date de nomination et de renouvellement	Date de fin de mandat	Principales autres fonctions et mandats (quand l'administrateur est une personne morale, les principales fonctions et les mandats sont ceux de la personne physique qui la représente)
Bernard Val	62	président	21 mai 1997 13 mars 2002	AG comptes exercice clos 2007	Administrateur d'ESCOTA, de C3D (jusqu'au 7 février 2005), de Penaulle Polyservices, d'ADF.
Autoroutes de France représentée par son président : René Barberye (remplacé par Philippe Dumas le 25 mars 2004)	66	Administrateur	28 juin 1988 13 mars 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.
Philippe Dumas	61	Administrateur	25 mars 2004	AG comptes exercice clos 2007	Inspecteur général des finances au MINEFI, président d'ADF, administrateur d'APRR, SANEF, ATMB, SFTRF, STIF, Censeur de la SICAV LBI (Caisse des dépôts).
Alain Barkats**	51	Administrateur	29 avril 2003	AG comptes exercice clos 2008	Chargé de mission ASF.
Hugues Bied-Charreton*	38	Administrateur	7 août 2002 16 février 2005	16 février 2008	Sous-directeur à la direction du Budget, administrateur de la RATP, de RFF, de l'ANRU, de l'EPAD, de l'ONP, du Musée du Louvre.
Michel Charasse	64	Administrateur	13 mars 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*	56	Administrateur	9 septembre 2003	9 septembre 2009	Directeur régional de l'Équipement Midi-Pyrénées et directeur départemental de l'Équipement Haute-Garonne.
Michel Davy de Virville	59	Administrateur	13 mars 2002	AG comptes exercice clos 2007	Secrétaire général et directeur des Ressources humaines du Groupe Renault
Hubert du Mesnil Démission du 15 décembre 2004 (remplacé par Antoine Zacharias représentant la société Vinci par décision du CA du 15 décembre 2004)	55	Administrateur	13 mars 2002	AG comptes exercice clos 2007	Directeur général d'Aéroports de Paris.
Vinci représentée par Antoine Zacharias	65	Administrateur	15 décembre 2004	AG comptes exercice clos 2007	Président-directeur général de Vinci, président du conseil d'administration de Vinci Concessions, président du conseil de surveillance de Vinci Deutschland GMBH, administrateur de Vinci Énergies, Vinci Park, Vinci plc et Cofiroute, représentant permanent de Vinci dans ses fonctions de gérant-associé de Cagne et de Signau, président de la Fondation d'Entreprise Vinci pour la Cité. Administrateur de Martiniquaise des Eaux et de Nexity, membre du conseil de surveillance de la Compagnie Générale des Eaux.

Nom	Âge	Fonction	Date de nomination et de renouvellement	Date de fin de mandat	Principales autres fonctions et mandats (quand l'administrateur est une personne morale, les principales fonctions et les mandats sont ceux de la personne physique qui la représente)
Jean-Louis Girodolle*	36	Administrateur	16 septembre 2003 16 février 2005	16 février 2008	Sous-directeur à la direction du Trésor, administrateur d'Air France-KLM, Renault, d'ADP (Aéroports De Paris) et de la RATP.
Pierre-Henri Gourgeon	59	Administrateur	13 mars 2002	AG comptes exercice clos 2007	Directeur général délégué d'Air France et d'Air France-KLM, administrateur d'Air France-KLM, d'Amadeus GTD SA et de Stéria.
Pierre Laugeay* (remplacé par Magali Debatte le 20 décembre 2004)	48	Administrateur	31 mars 2003	31 mars 2009	Administrateur des SEMCA : ESCOTA, APRR et AREA.
Magali Debatte*	35	Administrateur	20 décembre 2004	20 décembre 2010	Chef du bureau des Interventions Économiques et de l'Aménagement du Territoire, administrateur des SEMCA : ESCOTA, APRR, AREA et de la CNA et d'ADF.
Bernard Maurel	73	Administrateur	13 mars 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 Démission du 2 février 2005 (remplacé par Hubert du Mesnil par décision du CA du 10 mars 2005)	66	Administrateur	13 mars 2002	AG comptes exercice clos 2007	Conseiller Maître à la Cour des comptes à compter du 2/02/2005, Sénateur honoraire, Vice-président du conseil général de la Vendée, conseiller général du canton de l'Île de Noirmoutier, administrateur de l'AFITF (Agence de financement des infrastructures de transport de France).
Hubert du Mesnil	55	Administrateur	10 mars 2005	AG comptes exercice clos 2007	Directeur général d'Aéroports de Paris.
Gérard Payen	52	Administrateur	13 mars 2002	AG comptes exercice clos 2007	Président d'Aquafed, Fédération internationale des opérateurs privés de services d'eau, président de Lydec – Maroc (Lyonnaise des Eaux de Casablanca).
Bernard Seligmann* (remplacé par Chantal Lecomte le 17 mai 2004)	66	Administrateur	11 mars 2002	11 mars 2005	Inspecteur général des Transports et des Travaux publics, Membre de la Commission nationale de l'Équipement commercial, Membre du conseil national des transports, coordonateur de la sous-section transports du conseil général des Ponts et Chaussées, administrateur de la Société nationale des chemins de fer luxembourgeois et du comité national routier.
Chantal Lecomte*	57	Administrateur	17 mai 2004 2 mars 2005	2 mars 2011	Inspecteur général de l'Équipement, membre du conseil national des Transports.
Jacques Thoumazeau**	55	Administrateur	29 avril 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.

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.

Le conseil d'administration de la société se réunit aussi souvent que l'intérêt de la société l'exige. Il s'est réuni sept fois en 2004.

2-1-3 Présidence du conseil d'administration et direction générale

Le conseil d'administration élit un président parmi ses membres personnes physiques.

Conformément aux dispositions légales, 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. Le directeur général est ainsi investi des pouvoirs les plus étendus pour agir en toutes circonstances au nom de la société.

Aux termes des statuts adoptés par l'assemblée générale mixte du 13 mars 2002, le conseil d'administration peut, sur proposition du directeur général, nommer une ou plusieurs personnes physiques chargées d'assister le directeur général avec le titre de directeur général délégué.

Les principaux cadres dirigeants de la société sont, au 1^{er} mars 2005, les suivants :

Nom	Fonction	Date de nomination	Âge
Bernard Val	Président du conseil d'administration	1997	62
Jacques Tavernier	Directeur général	1998	55
Philippe-Emmanuel Daussy	Directeur général délégué chargé de l'Exploitation	2002	52
Jean-Marc Denizon	Directeur général délégué Président-directeur général d'ESCOTA	2003	61
Alain Robillard	Directeur général délégué chargé du Développement et de la Construction	1987	60
Yann Charron	Secrétaire général	1997	45
Jean-Jacques Bancel	Directeur financier	2003	36
Doris Chevalier	Directeur du Développement	2004	42
Bernard Gardelle	Directeur de la Communication	2002	45

2-1-4 La gouvernance d'entreprise : création de comités

Le conseil d'administration peut décider la création en son sein de comités dont il fixe la composition et les attributions et qui exercent leur action sous sa responsabilité.

Le conseil d'administration du 13 mars 2002 a constitué trois comités spécialisés :

- le comité d'audit est composé de Madame Chantal Lecomte et de Messieurs Philippe Dumas, Bernard Maurel, Jean-Louis Girodolle et Jacques Thoumazeau. Il est chargé principalement 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 ;
- le comité des rémunérations est composé de Messieurs Michel Davy de Virville, Hubert du Mesnil et Gérard Payen. Il est chargé de formuler des propositions quant au montant et à l'évolution des rémunérations du président, du directeur général et des directeurs généraux délégués ;
- le comité de la stratégie et des engagements est composé de Messieurs Bernard Val, Gérard Payen, Pierre-Henri Gourgeon, Jean-Louis Girodolle et Alain Barkats. Il est chargé d'émettre des recommandations en matière de stratégie du groupe. Il est notamment chargé d'émettre un avis sur les conditions économiques et financières des projets soumis au conseil d'administration dans le cadre du développement et de la diversification des activités du groupe. Il est également chargé de vérifier le respect, par la direction générale, des orientations et du cadre défini par le conseil d'administration.

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, présidée par le directeur général, 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 supérieurs à 5 000 000 d'euros (hors taxes), tout marché de fournitures et de services supérieur ou égal à 500 000 euros (hors taxes), et pour tout avenant à 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.

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.

Il a été d'autre part 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, des indices SBF 120 et SBF 250 ainsi que de l'indice CAC Next 20 créé en janvier 2005 par Euronext.

Répartition du capital :

(Source Euronext – Multimédia au 20 janvier 2005
- Pas de déclarations de franchissement du seuil des 1 % depuis cette date)

- État Français : 41,5 %
- Autoroutes de France : 8,8 %
- Collectivités + CCI : 0,9 %
- Salariés : 1,9 %
- Vinci Concessions : 23 %
- Actionnaires individuels et investisseurs : 23,9 %

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 2004, ils détiennent 1,9 % du capital de la société ASF.

L'actionnariat salarié est géré, en 2004, via deux fonds communs de placement, un fonds perspective (bloqué sur 5 et 10 ans) et un fonds levier (bloqué sur cinq ans).

2-4 PRISES DE PARTICIPATION

ASF a en 2004 augmenté de 2,7 M€ son investissement dans la société *Transjamaican Highway* portant fin 2004 son investissement dans cette société à hauteur de 5,5 M€.

2-5 INTÉRÊT DES ADMINISTRATEURS ET DIRIGEANTS

2-5-1 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'EBITDA, résultat net, etc.) Tous les mandataires bénéficient d'un véhicule de fonction inclus dans les avantages en nature.

En 2004, ces rémunérations ont été respectivement les suivantes (en euros) :

Nom	Fonction	Rémunération annuelle	Dont salaire brut	Dont part variable sur résultats 2003	Dont avantage en nature
Bernal Val	Président d'ASF	248 690	220 000	26 125	2 565
Jacques Tavernier	Directeur général d'ASF	221 000	195 000	23 375	2 625
Jean Marc Denizon	Directeur général délégué ASF Président général d'ESCOTA	184 265	160 000	21 700	2 565
Philippe-Emmanuel Daussy	Directeur général délégué chargé de l'Exploitation	153 496	135 000	15 813	2 683
Alain Robillard	Directeur général délégué chargé de la Construction	153 797	135 000	15 483	3 359

Pour l'exercice 2004, le montant des jetons de présence fixé à 240 000 euros en assemblée générale du 13 mai 2004 a été réparti entre ses membres conformément aux règles de répartition adoptées par délibération du conseil d'administration du 17 mars 2004, sur proposition du comité des rémunérations réuni le 2 mars 2004 :

- 3 000 € de part forfaitaire ;
- 6 000 € en fonction de la participation au conseil d'administration ;
- 6 000 € en fonction de la participation aux comités.

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 du 24 septembre 2003 a décidé que le président du groupe ASF ne percevrait pas de jetons de présence et a pris acte que Messieurs 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.

En 2004, les montants des jetons de présence versés ont été les suivants :

Bénéficiaire	Montant en euros
Trésor Public (y compris ADF)	55 542
Alain Barkats	12 600
Michel de Virville	13 286
Hubert du Mesnil	15 000
Pierre-Henri Gourgeon	10 028
Bernard Maurel	13 286
Gérard Payen	15 000
Jacques Thoumazeau	11 400
Total	146 142

2-5-2 Options consenties aux administrateurs et dirigeants

Il n'existe pas à ce jour d'options de souscription ou d'achat d'actions ASF consenties aux administrateurs et dirigeants.

2-5-3 Informations sur les opérations conclues avec les membres des organes d'administration et de direction

Néant.

2-5-4 Prêts et garanties accordés ou constitués en faveur des membres des organes d'administration et de direction

Néant.

2-5-5 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 10 %

Au cours de l'année 2004, une convention avec la SAS Truck Etap (SASTE) a été approuvée par le conseil d'administration du 17 mars 2004 et signée le 30 mars 2004. Elle définit la nature et les conditions d'exécution des prestations de service fournies par ASF à la SASTE pour faciliter son développement.

2-5-6 Actifs utilisés par le groupe ASF et appartenant directement ou indirectement aux dirigeants ou à des membres de leur famille

Néant.

2-5-7 Baux immobiliers ou autres conventions nouvelles conclus depuis la clôture de l'exercice avec une société appartenant aux dirigeants ou à leur famille

Néant.

3- Les comptes du groupe

3-1 PRINCIPES COMPTABLES

Les comptes consolidés du groupe sont établis en conformité avec la réglementation comptable en vigueur en France et en particulier avec les règlements adoptés par le comité de la réglementation comptable.

Au cours de l'exercice 2004, conformément à la recommandation n° 2003-R.01 du 1^{er} avril 2003 du conseil National de la Comptabilité, le groupe a modifié les modalités d'évaluation et de comptabilisation des engagements sociaux différés. C'est ainsi que la provision existant au 31 décembre 2003 a été réévaluée au 1^{er} janvier 2004 par l'enregistrement de la totalité des écarts actuariels existant à cette date. La provision complémentaire correspondante, 20,7 millions d'euros, a été imputée pour son montant net d'impôt soit 13,3 millions d'euros sur les capitaux propres à l'ouverture de l'exercice.

Les écarts actuariels apparus depuis le 1^{er} janvier 2004 sont enregistrés selon la méthode dite du « corridor ».

• Tunnel du Puymorens :

Bien qu'objet d'une concession séparée, le tunnel du Puymorens 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 et il n'a pas été jugé pertinent de procéder à un test de dépréciation.

• Passage aux normes IFRS :

Le groupe ASF a procédé à une étude détaillée des normes IFRS et de leur impact sur les référentiels comptables et méthodes, ainsi que sur la présentation des comptes et de leurs annexes.

Il ressort de cette étude, que, la grande majorité des normes est, soit non applicable à la société, soit d'effets limités ou non significatifs.

En synthèse, l'impact sur les capitaux propres et résultats des normes ayant une incidence est le suivant :

Synthèse : impact normes IFRS	Capitaux propres au 01/01/2004	Résultat part du groupe	Capitaux propres au 31/12/2004
Total en règles françaises	3 057,2*	402,1	3 459,3
Annulation des amortissements de caducité sur les immobilisations concédées renouvelables	168,2	3,0	171,2
Adoption de la méthode des composants pour les renouvellements de chaussées (IAS 16 et 38)	45,3	- 8,6	36,7
Application de la norme IAS 39	- 14,8	- 7,5	- 22,3
Effet brut des ajustements	198,7	- 13,1	185,6
Impact fiscal	- 68,4	4,5	- 63,9
Effet net des ajustements	130,3	- 8,6	121,7
Total en IFRS	3 187,5	393,5	3 581,0

(*) Capitaux propres au 01-01-2004 après prise en compte du changement de méthode en règles françaises (13,3 M€) et de la distribution de dividendes réalisés en 2004 (159,4 M€).

Le groupe poursuit l'analyse des conséquences de la mise en œuvre des normes sur la présentation des comptes, états de synthèse et contenu de l'annexe en vue de la publication en IFRS de ses comptes semestriels au 30 juin 2005, avec en comparables les comptes du premier semestre 2004.

3-2 CHIFFRE D'AFFAIRES

Le chiffre d'affaires du groupe s'établit pour l'année 2004 à 2 389,2 M€ contre 2 238,7 M€ en 2003, soit une progression de 6,7 %.

Cette progression résulte, pour l'essentiel, de l'augmentation des recettes de péage qui représentent plus de 97,8 % du CA et évoluent de 2 189,9 M€ en 2003 à 2 342,8 M€ pour 2004 soit une augmentation de 7 %.

Cette croissance repose sur plusieurs facteurs :

- la croissance du trafic sur réseau stable : 3,1 % ;
- l'augmentation de trafic liée à l'allongement du réseau : 0,6 % ;
- les hausses de tarif de mars 2003 et février 2004 : 3,3 %.

Le chiffre d'affaires de l'activité « Installations commerciales » est en diminution de 2,7 % pour se situer à 31,9 M€ en 2004 contre 32,8 M€ en 2003. Cette estimation en diminution est liée à la baisse des ventes de carburant observée dans les stations installées sur le réseau ainsi qu'à une surestimation du chiffre d'affaires de 2003.

Les produits de l'activité de location de fibres optiques et de pylônes, avec 14,4 M€ en 2004 contre 16 M€ en 2003 sont en recul de 10 %.

3-3 RÉSULTAT D'EXPLOITATION

Le résultat d'exploitation progresse de plus de 7,4 %, passant de 973,2 M€ en 2003 à 1 045,4 M€ en 2004. Cette progression supérieure à celle du chiffre d'affaires résulte d'une moindre augmentation des charges d'exploitation (+ 6,2 %), qui se ventilent de la façon suivante :

- **Les achats et charges externes** avec 275,1 M€ pour 2004, contre 262,2 M€ pour 2003 augmentent globalement de 4,9 % enregistrant sur les postes de dépenses quelques variations.

Les achats proprement dits n'augmentent que de 1,6 % passant de 38,3 M€ en 2003 à 38,9 M€ grâce aux économies réalisées par les sociétés et à la réorganisation de la filière au sein d'ASF.

Les dépenses d'entretien des infrastructures, augmentent de 5 %, passant de 67,9 M€ en 2003 à 71,3 M€ en 2004, l'année 2003 ayant constitué un point bas du cycle. Ces dépenses se répartissent entre ASF et ESCOTA sur les principales natures de travaux suivantes :

Nature de travaux	ASF	ESCOTA	Groupe
Chaussée	32,1	2,8	34,9
Ouvrage d'art - tunnels	11,2	1,7	12,9
Drainage assainissement	3,5	0,9	4,5
Aire	3,1	0,1	3,2
Dispositif de retenue	0,0	0,0	0,1
Signalisation verticale	1,1	0,7	1,9
Signalisation horizontale	1,8	0,4	2,2
Éclairage	0,2	0,3	0,5
Clôture	1,5	0,3	1,8
Plantation	1,2	0,6	1,8
Bâtiment	1,7	0,9	2,6
Gare de péage	1,7	1,3	3,0
Dispo. exploit.	0,8	0,4	1,2
DPAC Divers	0,1	0,5	0,6
Total	60,3	11,0	71,3

La redevance domaniale s'élève à 55,8 M€ contre 53,1 M€ en 2003 du fait de l'augmentation du chiffre d'affaires et de la croissance du linéaire de voies exploitées.

Les dépenses d'entretien courant diminuent de 0,3 M€ passant de 29,7 M€ en 2003 à 29,4 M€ en 2004 malgré l'allongement du réseau, traduisant la volonté du groupe de maîtriser ses dépenses.

Les autres charges externes augmentent de 8,7 % passant de 73,2 M€ en 2003 à 79,6 M€ en 2004 en raison principalement des honoraires versés aux prestataires intervenant dans les différents projets dont la mise en place des normes IAS, l'inventaire général des immobilisations, et de l'effort de développement et de diversification entrepris.

- **Les charges de personnel**, avec 330,6 M€ pour 2004 contre 312,9 M€ pour 2003 progressent de 5,7 % du fait principalement de l'augmentation de la participation des salariés de 3,1 M€ qui, en liaison avec les résultats de l'exercice, s'inscrit à 17,6 M€ pour 2004 contre 14,5 M€ pour 2003 et, de l'augmentation des engagements sociaux qui avec 8,8 M€ pour 2004 contre 4 M€ pour 2003, augmentent de 4,8 M€.

Les salaires et traitements augmentent de 6,7 M€ soit environ 3,4 %. Ils s'inscrivent à 204,5 M€ pour 2004 contre 197,8 M€ pour 2003.

Cette progression s'analyse de la manière suivante :

- l'augmentation moyenne de la RMPP* : + 3,1 %
- les provisions et les ajustements (Congés – Compte épargne temps) : + 1,2 %
- l'effet de structure et de noria** : + 0,3 %
- la diminution des effectifs moyens payés : - 1,2 %

(*Rémunération moyenne du personnel en place)

(** L'effet de noria étant calculé globalement sur la différence des moyennes de salaires entre tous les entrants et tous les sortants indépendamment des postes, il est exceptionnellement positif, les catégories des sortants étant moins rémunérées que celles des entrants)

- la baisse de 1,2 % des effectifs payés se décompose en :

Statut	2003	2004	Variation
Cadres	606,9	634,9	4,6 %
Maîtrise	2 191,9	2 289,2	4,4 %
Exécution	4 633,4	4 416,8	- 4,7 %
Total	7 432,2	7 340,9	- 1,2 %

Les créations de postes liées aux ouvertures de nouveaux tronçons représentent une augmentation de 20,2 annuités soit + 0,3 %. L'augmentation des postes pour l'amélioration du service est de 48,9 annuités soit + 0,7%.

Les gains de productivité obtenus grâce à l'automatisation de la perception du péage et aux efforts soutenus dans tous les domaines permettent d'économiser 161 annuités soit - 2,2 %. Cette réduction est concentrée essentiellement sur les départs non remplacés et sur le personnel d'appoint sous contrat à durée déterminée.

- **Les autres charges et produits nets** composés pour l'essentiel des autres produits, de la production d'immobilisations et des charges de gestion diverses s'établissent à - 29,3 M€ contre - 31,7 M€ en 2003 soit une diminution de 7,6 % due pour le principal à :

- la réduction de production d'immobilisations effectuée en matière de logiciels, l'année 2003 ayant constaté la mise en exploitation du logiciel de gestion des ressources humaines ;
- l'augmentation de la redevance des frais d'émission des radios en liaison avec l'extension du réseau couvert ;
- l'augmentation des dépenses d'isolation phonique effectuées chez les riverains dans le cadre du traitement des points noirs du bruit.

- **Les impôts et taxes** s'élèvent en 2004 à 291,4 M€ contre 277,7 M€ en 2003, soit une augmentation de 4,9 % due principalement aux augmentations de :

- la taxe d'aménagement du territoire, avec 207,1 M€ en 2004 contre 199,5 M€ en 2003, du fait de la progression du trafic ;
- la taxe professionnelle et autres impôts locaux, avec 76,9 M€ en 2004 contre 71,2 M€ en 2003, 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 7,1, avec 475,9 M€ pour 2004 contre 444,3 M€ pour 2003. Cette évolution est justifiée par l'augmentation des immobilisations mises en service en cours d'année.

3-4 RÉSULTAT FINANCIER

Les charges financières nettes de l'exercice 2004 s'élèvent à 428,9 M€ contre 469,9 M€ en 2003 soit une diminution d'environ 8,7 %.

- **Les intérêts et indexations des emprunts**, avec 450,9 M€ en 2004 contre 520,9 M€ en 2003, diminuent de 13,4 % du fait du niveau relatif des taux des emprunts remboursés et des résultats nets des opérations de gestion de la dette qui sont positifs de 18,1 M€.
- **Les intérêts intercalaires** immobilisés sont en baisse avec 16,2 M€ en 2004 contre 24,4 M€ en 2003 du fait de la réduction des constructions en cours.
- **Les autres produits financiers**, avec 12,8 M€ pour 2004 contre 33,5 M€ pour 2003, diminuent de 61,8 % en relation avec la baisse de trésorerie disponible et celle des taux d'intérêts du marché.
- D'autre part, nous avons effectué une reprise de 2,1 M€ sur la provision pour moins-values latentes sur opérations de trading et les plus-values latentes sur les opérations de couverture évaluées à 63,8 M€ n'ont pas été comptabilisées.

3-5 RÉSULTAT COURANT AVANT IMPÔTS

Le résultat courant avant impôts progresse de 22,5 % passant de 503,3 M€ en 2003 à 616,6 M€ en 2004.

3-6 RÉSULTAT EXCEPTIONNEL

Le résultat exceptionnel du groupe s'inscrit en 2004 à - 0,9 M€ contre - 1 M€ en 2003.

3-7 RÉSULTAT NET

Le résultat net du groupe s'établit à 403,1 M€ en progression de 24 % par rapport à celui de 2003 (325,1 M€). La part des intérêts minoritaires est de 1 M€, la part du groupe s'inscrit à 402,1 M€.

Ce résultat net tient compte de la participation des salariés du groupe pour 17,6 M€ et de l'impôt sur les sociétés pour 212,5 M€.

3-8 RÉINTÉGRATIONS FISCALES ET IMPÔT SUR LES SOCIÉTÉS

L'impôt sur les sociétés comptabilisé au niveau du groupe s'inscrit à 212,5 M€.

Les sociétés ASF, ESCOTA, SORIASE et SRTFM ont signé une convention d'intégration fiscale. À ce titre, l'impôt dû au titre de l'exercice 2004 pour le groupe fiscal ASF s'établit à 209,9 M€.

Le montant des amortissements et autres charges et dépenses non déductibles fiscalement s'élève à 44,6 K€ pour ASF et 60,2 K€ pour le groupe.

3-9 DIVIDENDES VERSÉS AU COURS DES TROIS DERNIERS EXERCICES

Pour l'exercice 2001, il n'a pas été distribué de dividendes et l'intégralité du résultat a été affecté en report à nouveau sur décision de l'assemblée générale du 13 mars 2002. Les dividendes versés en 2003, au titre de l'exercice 2002, ont été de 106,2 M€, ceux versés en 2004, au titre de l'exercice 2003, ont été de 159,4 M€.

3-10 BILAN CONSOLIDÉ

Le total des actifs immobilisés inscrit au bilan est en valeur nette de 11 981,1 M€ soit une progression de 171,4 M€ par rapport à 2003, qui correspond essentiellement aux investissements réalisés par le groupe en 2004, diminués de l'augmentation de 441,2 M€ du poste amortissements entre les deux années.

Le total de l'actif circulant avec 771,3 M€ est en diminution de 149,9 M€ par rapport à celui enregistré en 2003 (921,2 M€) du fait de l'utilisation d'une partie de la trésorerie disponible pour le financement des investissements de l'exercice.

Les résultats de l'exercice 2003 diminués et des dividendes distribués en 2004, portent les capitaux propres à 3 459,4 M€ en fin 2004 contre 3 229,9 M€ en fin 2003 soit une augmentation de 229,5 M€ représentant 7,1 %. Les intérêts minoritaires des actionnaires en propre d'ESCOTA représentent 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 pour 87,9 M€ contre 60,7 M€ en 2003. Ces provisions sont essentiellement constituées des provisions pour engagements sociaux (75,9 M€) et de provisions pour impôts et divers litiges et risques (12 M€).

Le total des dettes inscrit en fin d'exercice 2004, s'élève à 9 097,4 M€ en diminution de 2,5 % par rapport à 2003 (9 333,3 M€).

Les dettes financières diminuent de 177,2 M€, grâce aux remboursements d'emprunts effectués sur l'exercice supérieurs à la nouvelle émission. La variation des autres dettes est concentrée sur le poste « Fournisseurs d'immobilisations » qui diminue de 44,4 M€ entre les deux exercices.

3-11 FLUX DE TRÉSORERIE

Le tableau des flux de trésorerie du groupe fait apparaître une trésorerie de clôture de 432,1 M€ contre 625 M€ en 2003. Cette diminution est due à l'utilisation de la trésorerie pour financer partiellement les investissements de l'exercice.

La marge brute d'autofinancement avec 898 M€ contre 800,9 M€ en 2003 progresse de 97,1 M€ soit environ 12,1 %, du fait de l'augmentation des dotations aux amortissements et des résultats nets des sociétés intégrées.

La variation du besoin en fonds de roulement lié à l'activité s'inscrit à - 78,2 M€ pour 2004 contre 93,6 M€ pour 2003 du fait des flux négatifs sur les tiers divers : clients, fournisseurs, organismes sociaux, État, etc.

Les flux nets générés par l'activité s'établissent à 819,8 M€ en progression de 110,8 M€, soit de plus de 15,6 % par rapport à 2003 (709 M€), qui voyait le paiement du reliquat d'IS consécutif à la réforme des sociétés d'autoroutes.

Les flux nets liés aux opérations d'investissements s'élèvent à - 700,9 M€ en 2004 contre - 722,7 M€ en 2003 soit une diminution de 21,8 M€ (3 %) en relation avec la baisse des acquisitions - 67,7 M€ observée entre 2004 et 2003 et les variations négatives du BFR sur ces opérations - 37,1 M€.

Le groupe dégage sur 2004 des flux de trésorerie libre (Flux de trésorerie avant opérations de financement) de 118,9 M€.

Les flux liés aux opérations de financement sont négatifs de 311,8 M€ contre 606,9 M€ pour 2003. Ils enregistrent pour l'essentiel une émission d'emprunt pour 450 M€, le paiement des dividendes pour 159,4 M€ et une augmentation de 119,6 M€ des remboursements d'emprunts.

4- Social

4-1 EFFECTIF

Au 31 décembre 2004, ASF et ESCOTA comptaient 8 190 salariés, dont 973 titulaires de contrats à durée déterminée :

	CDI	CDD	Total
ASF	5 453	756	6 209
ESCOTA	1 764	217	1 981

Les effectifs comptent notamment :

- 4 538 salariés affectés à des fonctions de péage ;
- 1 755 salariés affectés à des fonctions de viabilité ;
- 1 897 salariés dans les fonctions support et autres fonctions dont la structure.

Au 31 décembre 2004, les cadres, agents de maîtrise, employés et ouvriers représentaient, respectivement, 8,1 %, 30,5 %, 45,8 % et 15,6 % des salariés.

Au cours de l'année 2004, ASF et ESCOTA ont embauché 225 salariés sous contrats à durée indéterminée dont 64 cadres et 57 agents de maîtrise. Aucune difficulté particulière de recrutement n'a été rencontrée.

	Cadres	Maîtrise	Exécution	Total
ASF	60	54	78	192
ESCOTA	4	3	26	33

ASF et ESCOTA ont réalisé 50 licenciements sur l'année 2004 dont :

- 1 pour cause économique ;
- 1 pour faute lourde ;
- 4 pour faute grave ;
- 1 pour faute ;
- 10 pour cause réelle et sérieuse ;
- 32 pour inaptitude médicale ;
- 1 pour terme ultime.

Le nombre d'heures supplémentaires payées passe de 46 585 en 2003 à 44 271 en 2004.

L'effectif moyen CDD représente 9,5 % 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 jusqu'à 1 900 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 et en 2004, la direction d'ASF a testé le recours à des intérimaires au péage sur le district de Salon. À compter de 2005, 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 85,8 en 2003 à 73,1 en 2004.

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 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 2003 (6,92 %), est de 6,56 % en 2004. Cet absentéisme reste élevé et se décompose (base en %) de la façon suivante :

- 61,2 % (maladie),
- 15,6 % (congés autorisés),
- 9,3 % (maternité),
- 6,8 % (accidents du travail et trajet),
- 6,1 % (autres causes),
- 1,0 % (paternité).

Des actions d'amélioration sont mises en œuvre dans chaque établissement. En 2004, ASF a mis en place un outil de management permettant le suivi de l'évolution de l'absentéisme maladie, les accidents de travail et de trajet par rapport aux objectifs fixés.

4-3 RÉMUNÉRATIONS, CHARGES SOCIALES, ÉGALITÉ PROFESSIONNELLE HOMMES/FEMMES

La rémunération moyenne du personnel en place a augmenté de 3,1 % en 2004.

Le montant moyen de l'intéressement versé aux salariés d'ASF et ESCOTA a progressé de 6,7 % passant respectivement de 1 035 € versés en 2003 au titre de 2002 à 1103 € versés en 2004 au titre de 2003.

Le montant de la participation distribuée en 2004 au titre de l'exercice 2003, a été de 14 535 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.

En 2004, sur un effectif global de 7 217 CDI, dont 2 970 femmes (41 %) et 4 247 hommes (59 %), 153 salariés ont été promus dans une catégorie supérieure, dont :

- 43 chez les femmes ;
- 110 chez les hommes.

En 2004, le pourcentage de changements d'échelle chez les femmes est de 4,18 % et de 5,09 % chez les hommes.

En 2003, ce pourcentage était de 4,29 % chez les femmes et de 5,33 % chez les hommes.

Sur un total de 340 changements d'échelle en 2004, 36,5 % ont concerné les femmes (35,6 % en 2003).

Sur l'année 2004, 1 133 promotions d'échelon ont été réalisées :

- 398 chez les femmes ;
- 735 chez les hommes.

Toutes promotions confondues :

- 17,6 % des femmes ont bénéficié d'une promotion en 2004, contre 17 % en 2003 ;
- 22,4 % des hommes ont bénéficié d'une promotion en 2004, contre 24 % en 2003.

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 (convention d'entreprise 63).

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.

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 et repris dans le Code du travail.

L'application de ces principes est déclinée au travers des 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 et 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 Sécurité de l'Exploitation et de la Prospection (DSEP).

201 accidents du travail, dont 1 mortel, ont été déplorés en 2004, contre 258 en 2003.

En janvier 2004, ASF a signé avec la DSCR et la CNAMTS (Caisse Nationale d'Assurance Maladie des Travailleurs Salariés) une charte de sécurité routière dont les engagements concernent son personnel, avec comme objectif la réduction du nombre d'accidents de travail, mais aussi pour chacun de ses salariés un devoir d'exemplarité en matière de conduite et de comportement responsable. De nombreuses actions accompagnées de formations, ont été menées dans l'entreprise en ce sens : prévention, consignes de sécurité, règles liées à l'alcoolémie, entretiens des équipements et véhicules, chartes de bons conducteurs, etc.

4-6 FORMATION

En 2004, ASF a investi plus de 3,8 % de la masse salariale en matière de formation, ce qui a représenté près de 18 heures de formation en moyenne par salarié pour l'année. Des efforts plus importants ont été réalisés pour l'accompagnement de nombreux projets (lutte contre l'absentéisme, relance des entretiens professionnels, évolution des équipements péage, etc.), sur la sécurité et enfin sur l'actualisation et le développement des compétences des salariés à l'aide du dispositif de formation interne.

La relance des entretiens professionnels pour chaque salarié engagée en 2004 et la généralisation des revues de personnels dès 2005 à la maîtrise puis à l'ensemble des salariés s'inscrivent dans une démarche de Gestion Prévisionnelle des Emplois et des Compétences (GPEC).

4-7 EMPLOI ET INSERTION DES TRAVAILLEURS HANDICAPÉS

ASF a signé, le 10 décembre 2004, 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 2004, 2005 et 2006, les dispositions antérieures, et à améliorer leur mise en œuvre.

ASF a réalisé un taux d'emploi de travailleurs handicapés de 7,11 % en 2004, il était de 7,12 % en 2003. Celui d'ESCOTA est de 5,87 % en 2004, il était de 5,94 % en 2003. Le taux global ASF ESCOTA passe de 6,86 % en 2003 à 6,83 % en 2004. 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, etc.). 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 117 M€ en 2004 (112 M€ en 2003). Les principales dépenses de sous-traitance concernent l'entretien et les réparations. Elles représentent environ 86 % 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 cocontractant(s) 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.

• Filiale étrangère :

En adhérant à Global Compact, ASF s'est engagée 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 jamaïquaine 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, à la couleur, à la religion ou à l'opinion politique n'est faite au sein de l'entreprise. Les croyances et les 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 sur l'environnement des activités d'ASF et de sa filiale ESCOTA. 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 du 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 2004 diverses ressources (naturelles, matières premières, énergies) dont les plus significatives sont les suivantes :

- 1 268 108 m³ d'eau ;
- 1 239 252 tonnes d'enrobés (matériau à base de roches massives concassées enrobées de bitume), répartis en 52 % pour la construction des nouvelles sections d'autoroutes et 48 % 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 85 683 tonnes (fraisats), pour ses propres besoins sur le réseau, et en a revendu 47 069 tonnes aux entreprises routières pour leurs propres besoins ;
- 21 311 tonnes de sel de déverglaçage ;
- 106 118 704 kWh d'électricité ; 6 974 005 kWh de gaz naturel (dorénavant le gaz naturel est reporté en kWh par souci de cohérence avec l'unité de facturation ; en effet, nous avons constaté qu'il y avait eu des confusions à ce titre dans le reporting antérieur des quantités de gaz consommées) ;
- 7 461 m³ de carburants et 1 252 m³ de fuel (y compris pour le chauffage des installations).

La comparaison des consommations d'énergie en 2003 et 2004 fait apparaître une augmentation de 3,8 % pour le cumul électricité et gaz naturel exprimé en kWh et de 3,6 % pour le volume de carburants et de fuel ; ces augmentations sont du même ordre de grandeur que l'augmentation des km parcourus par les clients (+ 3,7 %).

En matière d'énergies renouvelables, le groupe dispose au 31 décembre 2004 des équipements suivants :

- 98 pompes à chaleur, à production centralisée de chaud d'une puissance globale électrique installée d'environ 1 800 kWh ;
- 1 880 appareils à production individuelle de chaud d'une puissance globale électrique installée d'environ 3 700 kWh.

La puissance calorifique délivrée par l'ensemble de ces appareils est environ le triple de la puissance électrique consommée (11 100 kW de chaud pour 3 700 kW électrique) :

- 210 m² de panneaux photovoltaïques : il s'agit de petites cellules réparties sur le tracé pour alimenter 1 722 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 32 511 hectares au 31 décembre 2004.

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 plus importante 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, etc.) 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 11 110 ha en veillant à respecter la biodiversité et la dynamique écologique de ces milieux et en pratiquant une gestion différenciée selon l'affectation des surfaces. La faible évolution de la surface entre 2003 et 2004, malgré l'augmentation du réseau, provient d'une précision accrue de la mesure, notamment par l'intermédiaire du système d'information géographique (SIG) pour ESCOTA.

5-1-3 Les rejets affectant 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 propre parc roulant (engins et véhicules) et par le fonctionnement de ses installations (notamment chauffage et climatisation) : le tonnage de CO₂ rejeté est de 24 740 tonnes ;
- les rejets dans le sol de produits phytosanitaires : ceux-ci sont utilisés en très faible quantité : 0,4 litres par km d'autoroute d'insecticides et de fongicides (réservés aux abords immédiats des installations les plus fréquentées par les piétons), 4,4 litres par km d'autoroute de désherbants (réservés aux zones contiguës et 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 2004 sur le réseau du groupe a représenté une consommation d'environ 4,2 millions de m³ de carburants répartis en 59 % pour les voitures particulières et 41 % pour les poids lourds. S'agissant d'autoroutes interurbaines, le risque de concentration de polluants reste faible.

L'étude réalisée en 2004 pour l'ASFA intitulée « Quantification des émissions de gaz à effet de serre sur les autoroutes concédées » a permis d'affiner la conversion des kilomètres parcourus par les clients en volume de carburant. Ainsi, la donnée 2004 est en baisse par rapport à 2003, en raison notamment de la prise en considération d'un régime moteur plus régulier sur autoroutes que sur les autres réseaux.

À noter que cette baisse ne tient pas compte de la réduction des vitesses des automobiles constatée en 2004, car nous n'en avons pas encore évalué les conséquences en termes de consommations sur autoroute.

- 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'affectation grave de l'environnement.
- Le risque d'atteinte grave existe néanmoins en cas d'accident de transport de matière dangereuse. Sur ce point, en 2004, on a constaté sept accidents avec déversement de matières dangereuses mais les produits sont restés et ont été traités sur la plateforme 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 72 km d'autoroutes mises en service en 2004, ASF a construit des écrans de protection à la source (merlons de terre) représentant une surface verticale de 68 800 m², a isolé les façades de 20 maisons et acheté 60 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 éviter que la croissance du trafic ne l'aggrave par la suite. À ce titre, ont été réalisés en 2004 des écrans de protection à la source (merlons de terre) représentant une surface verticale de 6 800 m² sur les 18 km mis en service sur A61. Le groupe a également procédé à l'isolation de façades de 115 logements après élargissements sur A10 et A62 et acheté 9 habitations très difficiles à protéger dans le cadre du futur élargissement de l'A63.
- 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 2004, la résorption de 248 PNB a été réalisée par 208 isolations de façades, par l'achat de 6 maisons et par la construction de 5 170 m² d'écran en bordure de l'autoroute.

- Ainsi, au 31 décembre 2004, 62 % du programme de résorption est réalisé, soit 897 PNB protégés.

Ce programme de rattrapage est complété par des opérations de protections complémentaires convenues en partenariat avec les collectivités territoriales. Ainsi, en 2004 a été signé le 24 mai un partenariat sur l'autoroute A8 entre la Communauté d'Agglomération du Pays d'Aix et ASF, similaire à celui signé en 2003 par ESCOTA. Les protections réalisées en 2004 au titre des divers partenariats en cours concernent 90 m² d'écran acoustique et 113 isolations de façades.

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, aire de repos et de services).

Le groupe prend en charge leur traitement et favorise leur valorisation dès que les filières locales le permettent.

En 2004, le gisement de déchets produit est de 8 784 tonnes qui se répartissent en :

- déchets assimilables aux ordures ménagères :
 - 7 032 tonnes non triées, dont la grande majorité provient des aires ;
- déchets industriels banals :
 - 1 625 tonnes triées (ferrailles, plastiques, pneumatiques, papier carton) ;
- déchets industriels dangereux :
 - 126 tonnes environ (piles, batteries, équipements électriques et électroniques, huiles moteur, emballages souillés, aérosols, DTQD).

Cette année, le groupe a valorisé 34 % du tonnage global produit (valorisation matière pour 14 % ou énergétique par incinération pour 20 %).

Fin 2004, 11 districts sont organisés 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 36 districts d'ici fin 2006.

La valorisation des papiers et cartons dans les bureaux est en place dans 38 % des centres administratifs ASF et 100 % des installations d'ESCOTA. Ainsi, plus de 100 tonnes de papiers et cartons ont été recyclées en 2004.

Quant aux ordures ménagères récupérées sur les aires, conformément à son plan de progrès développement durable, ASF a débuté en 2004 son programme d'équipement : les aires de Marguerittes nord et de Milhaud nord sur l'A9 ont été équipées d'un dispositif de tri sélectif des déchets générés par les clients. Ainsi, environ 3 tonnes de verre et d'emballages ont été recyclées en 2004.

5-2 MESURES POUR LIMITER L'ATTEINTE À L'ÉQUILIBRE BIOLOGIQUE

5-2-1 Faune et flore

Le groupe a mis en place en 2004 177 km de clôtures nouvelles dont 108 km sont d'une hauteur supérieure à 1,50 m et dont une partie (89 km) est en outre renforcée à la base.

Au 31 décembre 2004, le patrimoine entretenu et surveillé est constitué de 6 058 km de clôtures dont 2 043 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 de type sanglier ne les soulèvent.

C'est notamment le cas sur ESCOTA. Au total les clôtures renforcées en pied représentent, sur l'ensemble du groupe 43 % de la longueur totale des clôtures.

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 2004, sur les sections nouvellement mises en service ont été réalisés :

- pour la grande faune : 3 passages spécifiques et 3 mixtes ;
- pour la petite faune : 1 passage spécifique et 48 mixtes.

Au total, le réseau du groupe compte au 31 décembre 2004, 118 passages pour la grande faune et 195 passages pour la petite faune.

À cet effectif, s'ajoutent les très nombreuses possibilités de passages que constituent 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 quatre-vingt 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 2004, le groupe a utilisé 715 litres d'insecticides, 517 litres de fongicides et 15 100 litres de désherbants pour le traitement des 11 110 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 2004, ASF a participé dans le cadre des opérations nouvelles :

- à la rétrocession en février 2004 au Conservatoire Régional des Espaces Naturels (CREN) Midi-Pyrénées, au titre des mesures conservatoires d'A20, du site de Combe Nègre qu'elle avait acheté à proximité immédiate du viaduc de la Dordogne ;
- à l'aménagement d'un site pour « crapauds calamites » sur la bretelle du Val d'Aran (Autoroute A645) ;
- à l'acquisition de 7 ha supplémentaires de zones humides sur 4 sites de l'autoroute A89 entre Le Sancy et Combronde.

En 2004, le groupe ASF a conclu avec la Fondation Nicolas Hulot pour la Nature et l'Homme un partenariat de 3 ans afin de soutenir son programme « biodiversité ». Cette action de mécénat s'illustre sur notre réseau par la sauvegarde de la « tortue d'Hermann », espèce rare et protégée, implantée dans le massif des Maures (Autoroute A8). Ce programme mené en collaboration avec la presse (journal YOUPI) et 2 associations de protection de la nature (SOPTOM et CEEP) avec lesquelles ESCOTA collabore depuis des années, porte sur :

- la sensibilisation des clients (animations),
- la restauration des milieux,
- la sauvegarde des populations résiduelles.

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 2004, 104 nouveaux ouvrages contre la pollution des eaux. Ces ouvrages se répartissent de la manière suivante :

- 55 bassins multifonctions et fossés subhorizontaux enherbés, sur les 72 km d'autoroutes nouvelles, soit en moyenne 1 ouvrage pour 1,3 km, assurent à la fois un rôle de décantation, de confinement et d'écrêtement hydraulique lorsque nécessaire ;
- 41 bassins et fossés sur les autoroutes A61 (Toulouse/Villefranche), A62 (Saint-Jory/Montauban), A68 (gare de Toulouse est) et A8 (Brignoles/Cannet des Maures) récemment élargies ;
- 6 bassins dans le cadre du programme de rattrapage sur A7 nord (protection de cours d'eau du Roubion et du Bancel) ;
- 2 bassins, un sur A10 suite à l'aménagement de l'échangeur 32 et un sur A52 lors de la création du demi-diffuseur nord d'Aubagne est.

Au 31 décembre 2004, le nombre d'ouvrages de protection s'élève à 1 531.

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. Ceci concerne : 1 014 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 ont ressorti que 54 % du réseau ancien (1 033 km) ne présente pas de vulnérabilité.

Pour les 46 % (890 km) restant, 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.

Sur le réseau ASF, ce programme porte sur 117 km, il concerne 47 sites et se déroulera jusqu'en 2011. En 2004, 3 km ont été réalisés sur le site du Roubion et Bancel.

Sur le réseau ESCOTA, 27 km du linéaire à enjeu sont déjà protégés. Un programme de rattrapage vis-à-vis de la pollution accidentelle sur le réseau ancien est en cours d'instruction auprès des administrations.

Ce programme concerne les sections les plus à risque soit 37 km.

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.

Ceci dans le but d'assurer des conditions de sécurité optimales pour les clients et le personnel d'intervention (services de secours, personnel). Ces 32 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.

Sur ESCOTA, les personnels d'astreinte disposent d'un outil d'aide à la gestion des écoulements polluants. En 2004, cet outil a été étendu 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. À ce titre, un audit a été conduit fin 2003/début 2004 sur l'efficacité des procédures ASF, mise en place dans l'activité exploitation, en application de la loi sur l'eau et des arrêtés préfectoraux.

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 quatre grandes catégories (valeur 2004) :

5-4-1 Autoroutes nouvelles

Les dépenses relatives aux chantiers de construction des autoroutes nouvelles et 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. Néanmoins, en fonction de l'avancement réel des différentes phases des chantiers, la part des dépenses de construction consacrées à l'environnement fluctue d'une année sur l'autre.

En 2004, la dépense environnement s'élève à 28,9 M€ HT y compris les dépenses (2,2 M€) relatives à la politique de mise en valeur du paysage (dite « 1 % paysage ») en partenariat avec les collectivités locales.

5-4-2 Investissements de construction sur les autoroutes en service

Les dépenses relatives aux chantiers d'investissements de construction sur les autoroutes en service (élargissement, extension d'aires et de péage, création d'échangeurs) mis en service en 2004, ainsi que les opérations de rattrapage ou de requalification des autoroutes anciennes (vulnérabilité eau – PNB – réhabilitation paysagère, etc.). 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 comptées en ICAS en 2004 s'élèvent à 20,6 M€ (16,3 pour ASF et 4,3 pour ESCOTA).

5-4-3 Dépenses de maintenance des ouvrages de protection de l'environnement

Les travaux de maintenance et de réparation des ouvrages de protection de l'environnement sont confiés à des entreprises spécialisées.

En 2004, elles représentent 4,54 M€, répartis en :

- 31 % pour les plantations (abattages, débroussaillages, défense contre l'incendie) ;
- 69 % pour les ouvrages de protection (bassins, écrans, clôtures, etc.)

5-4-4 Viabilité

Les dépenses de viabilité correspondent à l'exploitation, à la surveillance et à l'entretien de l'ouvrage en service. Elles sont majoritairement assurées par notre propre personnel.

En 2004, ces dépenses s'élèvent à 23 M€, réparties principalement entre :

- la gestion des dépendances vertes (tontes et fauchages notamment) pour 70 % environ ;
- la gestion des ouvrages de protection (eaux et clôtures notamment) pour 30 % environ.

Ces coûts 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 (DEDD), 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 humains sont répartis dans 36 districts qui ont en charge la surveillance et l'entretien de l'ensemble du patrimoine.

- En 2004, près de 559 000 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 espaces verts) : 360 600 heures travaillées ;
 - gestion des ouvrages de protection de l'environnement (écoulement des eaux, gestion des clôtures) : 198 400 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 2004, ceci a représenté 584 heures de formation, organisées par les services de formation de chaque société, en collaboration avec la DEDD, notamment dans les domaines suivants :
 - « Réaliser l'entretien des dépendances vertes » : 29 agents formés ; principalement ouvriers routiers et conducteurs de travaux ;
 - « Assainissement et environnement » : 14 agents formés ; principalement des assistants (études et travaux) et des conducteurs de travaux.

- À ces sessions s'ajoutent les sensibilisations à l'environnement et au développement durable à destination des cadres. À ce titre en 2004, la démarche de développement durable du groupe ainsi que les 21 actions du plan de progrès ont été présentées et explicitées aux chefs de district et chefs de service au cours de 8 réunions en région.

5-6 COUVERTURE DES RISQUES ENVIRONNEMENTAUX

- Les provisions et garanties pour risques environnementaux ont été de 3,5 M€ ;
- Le montant des primes d'assurance couvrant spécifiquement les risques environnementaux s'est élevé en 2004 à 225 000 € ;
- Les indemnités versées en 2004 au titre des réparations de dommages environnementaux se sont élevées à 22 922 €.

5-7 PROCESSUS DE REPORTING

La DEDD est chargée de coordonner le recueil des données relatives aux conséquences de l'activité du groupe sur l'environnement, par application de la loi NRE.

Une partie des données est extraite directement des bases de données sociétés renseignées tout au long de l'année. Mais une autre partie nécessite de formaliser le recueil d'informations.

Après avoir produit en 2003, le premier bilan NRE groupe, la DEDD a mis en place cette année un processus de « fiches enquête NRE », permettant de recueillir les données de façon fiable, homogène et répétitive dans les différentes entités du groupe.

Les fiches renseignées par les différentes entités « sources » sont collationnées et validées par les entités « consolidation » choisies parmi les experts fonctionnels du domaine concerné. Cette méthode rodée en 2004 sera finalisée et mise en application dès 2005.

6- Les comptes sociaux d'ASF

6-1 CHIFFRE D'AFFAIRES

Le chiffre d'affaires d'ASF s'établit pour l'année 2004 à 1 890,0 M€, contre 1 761,9 M€ en 2003, soit une progression de 7,3 %.

Cette progression s'assoit principalement sur l'augmentation des recettes de péage qui représentent près de 97,84 % du CA et évoluent de 1 720 M€ en 2003 à 1 849,1 M€ pour 2004, soit une augmentation de 7,5 %.

Cette croissance repose sur plusieurs facteurs :

- la croissance du trafic sur réseau stable : 3,4 %,
- l'augmentation de trafic liée à l'allongement du réseau : 0,8 %,
- les hausses de tarif de mars 2003 et mars 2004 : 3,3 %.

En 2004, 359 millions de véhicules ont parcouru près de 26,012 milliards de kilomètres sur le réseau ASF (en 2003, 337,8 millions ont parcouru 24,975 milliards de kilomètres).

Sur réseau évolutif, la croissance du trafic observée en 2004, exprimée en kilomètres parcourus, a été de 4,1 % pour l'ensemble des véhicules, se répartissant à raison de 3,9 % pour les véhicules légers et de 5,4 % pour les poids lourds ; et, sur réseau comparable, cette croissance a été de 3,4 % pour l'ensemble des véhicules, se décomposant en 3,1 % pour les véhicules légers et de 4,8 % pour les poids lourds.

La part des poids lourds 2004 passe à 16,3 % du trafic total exprimé en kilomètres parcourus contre 16,1 % en 2003.

Le chiffre d'affaires des activités annexes enregistre, avec 40,9 M€ pour 2004 contre 41,9 M€ pour 2003, une diminution sensible. Cette diminution est due à la baisse de notre chiffre d'affaires avec les opérateurs de télécommunication loueurs de fibre optique et à celle des produits des installations commerciales qui régressent de 1,4 % du fait d'une part, d'un chiffre d'affaires 2003 augmenté de l'écart entre la facturation réelle de 2002 et son estimation fin 2002, et d'autre part, d'une baisse sensible des ventes de carburants sur notre réseau vraisemblablement due à un changement de comportement des conducteurs.

6-2 RÉSULTAT D'EXPLOITATION

Le résultat d'exploitation s'établit à 831,8 M€ en progression de 7,4 % par rapport à 2003 (774,7 M€). Il constate les effets conjugués de l'augmentation du chiffre d'affaires et de la maîtrise des coûts.

Les charges d'exploitation avec 1 058,2 M€ sont en augmentation de 7,2 % par rapport à 2003 (987,3 M€), elles se répartissent ainsi :

- **Les achats et charges externes** avec 222,1 M€ en 2004 contre 208 M€ en 2003 évoluent de 6,8 % Cette évolution se concentre principalement sur :
 - la redevance domaniale qui augmente de 6,1 % passant de 42,8 M€ en 2003 à 45,4 M€ en 2004 ;
 - les dépenses d'entretien des infrastructures qui augmentent de 8,8 % passant de 55,4 M€ en 2003 à 60,3 M€ en 2004 ;
 - les autres charges externes qui augmentent de 11,9 % passant de 58,2 M€ en 2003 à 65,1 M€ en 2004, soit + 6,9 M€. Cette forte augmentation se concentre principalement sur les postes suivants :
 - « Honoraires » avec + 3,7 M€ de dépenses liées au projet IAS, à l'inventaire général des immobilisations effectué dans l'année, à la prévision du remboursement des dépenses des services d'incendie et de secours et aux efforts accrus en matière de développement ;
 - « Publicité et publication » avec + 1,2 M€ de dépenses liées à l'information de nos clients (radio trafic, promotion du télépéage), à une campagne d'image et autres opérations promotionnelles et de soutien ;
 - « Voyages et déplacement » avec + 460 K€ de dépenses supplémentaires liées à l'opération d'inventaire des immobilisations ;
 - « Frais d'émission sur emprunts » avec + 925 K€ lié à l'emprunt de 450 M€ contracté en 2004 ;
 - Et + 615 K€ d'« Autres dépenses » dont la sous-traitance et l'affranchissement des factures des abonnés télépéage en forte progression.

- **Les charges de personnel** avec 236,5 M€ pour 2004 contre 224,9 M€ pour 2003 progressent de 5,2 %.

Cette augmentation s'analyse ainsi :

Une progression de 3,84 % de la masse salariale décomposée en :

- + 2,97 % dus à l'évolution de la RMPP (Rémunération du personnel en place).
- + 0,36 % dus à l'effet de NORIA (salaires des entrants supérieurs à celui des sortants).
- + 1,78 % dû à l'augmentation des provisions pour congés payés et compte épargne temps et divers.
- 1,27 % dus à la diminution des effectifs moyens payés qui passent de 5 615,2 annuités en 2003 à 5 543,9 en 2004. Cette baisse est obtenue sur la filière péage grâce à l'automatisation de la perception du péage et à la réduction des absences de courte durée (incidence du délai de carence et non-remplacement).

Cette diminution représente - 129,6 annuités payées concentrées sur les postes CDD (- 2,31 %) corrigés par les augmentations dues à l'extension du réseau pour 0,36 % et à l'amélioration du service aux clients et aux efforts en matière de développement pour 0,67 %.

Une progression de 10,6 % des charges sociales avec + 7,3 M€ qui se répartissent en :

- + 3,2 M€ d'augmentation des engagements sociaux (indemnités de fin de carrière, mutuelle des retraités sur-complémentaire à taux garanti, médailles du travail).
- + 4,1 M€ d'augmentation des charges sociales qui avec 71,4 M€ pour 2004 contre 67,3 M€ pour 2003, en sus de l'augmentation corollaire à celle de la masse salariale enregistrent la baisse et fin des mesures d'allègement sur les bas salaires.

L'intéressement au titre de l'exercice 2004 est inscrit en résultat pour 5 M€.

- **Les autres charges nettes** composées pour l'essentiel des autres produits, de la production d'immobilisations et des transferts de charges (remboursements de sinistres principalement) s'établissent à - 27,3 M€ contre - 28,8 M€ en 2003. Elles sont en diminution de 5,2 %, provenant essentiellement d'une part, de la baisse de la production d'immobilisations incorporelles, la production de l'année 2003 ayant été particulièrement importante enregistrant la mise en service de nouveaux logiciels, dont le logiciel de gestion des ressources humaines et, d'autre part, de l'augmentation des autres charges dues à la progression des dépenses d'isolement des façades des riverains dans le cadre de la lutte contre le bruit et à l'augmentation de la redevance des droits d'émission de radio en rapport avec l'extension du réseau couvert.

- **Les impôts et taxes** s'élèvent à 236,1 M€ en 2004 contre 223,3 M€ en 2003 soit une augmentation de 5,7 % qui se répartit sur l'ensemble des postes avec + 11,5 % pour les impôts assis sur les rémunérations, + 9,1 % sur la taxe professionnelle et autres impôts locaux (augmentation des taux, extension du réseau et suppression de la déduction des centimes additionnels pour la taxe d'apprentissage) et + 33 % pour les autres impôts divers.

- **Les dotations aux amortissements** progressent de 8,6 % avec 390,8 M€ pour 2004 contre 359,9 M€ pour 2003. Cette progression est justifiée par l'augmentation des immobilisations mises en service en cours d'année.

6-3 RÉSULTAT FINANCIER

Le résultat financier de l'exercice 2004 s'établit à - 332,5 M€ contre - 372,6 M€ en 2003 soit une diminution du résultat négatif d'environ 10,6 % qui se ventile de la façon suivante :

- les intérêts et indexations des emprunts, avec 374,5 M€ en 2004 contre 423,5 M€ en 2003 diminuent de 11,6 % consécutivement à la baisse des taux et à l'optimisation de la gestion de la dette avec les opérations sur les instruments financiers. Le résultat net sur 2004 des opérations de gestion de la dette est positif de 18,1 M€ ;
- les produits financiers provenant de la filiale ESCOTA progressent, passant de 5,5 M€ en 2003 à 19,6 M€ en 2004 en raison de l'augmentation des dividendes relatifs à l'exercice 2003 (16,7 M€) ;
- les intérêts intercalaires immobilisés diminuent de 33,6 % passant de 24,4 M€ en 2003 à 16,2 M€ en 2004 du fait de la réduction des encours sur les nouveaux tronçons en construction ;
- Les intérêts et autres produits financiers, avec 12,3 M€ en 2004 contre 27 M€ en 2003 diminuent de 54,4 % du fait de la baisse des taux et de celle de la trésorerie disponible ;
- Les plus values latentes sur les opérations de couverture évaluées à 63,8 M€ n'ont pas été comptabilisées.

6-4 RÉSULTAT COURANT AVANT IMPÔTS

Le résultat courant avant impôts s'établit en hausse de 24,2 % avec 499,3 M€ en 2004 contre 402,1 M€ en 2003.

6-5 RÉSULTAT EXCEPTIONNEL

Le résultat exceptionnel est négatif, avec - 28,9 M€ en 2004 contre - 3,6 M€ en 2003.

Il enregistre pour 11 M€ les engagements sociaux de prévoyance ainsi qu'en autres charges et produits exceptionnels, une provision constituée à la suite d'une proposition de rectification de l'administration fiscale portant sur la date de déductibilité des engagements en faveur du personnel.

6-6 RÉSULTAT NET

Le résultat net de l'exercice s'établit à 294,5 M€ en progression de 17,7 % par rapport à celui de 2003 (250,2 M€). La participation des salariés s'élève à 13,1 M€ et l'impôt sur les résultats à 162,7 M€.

6-7 BILAN

Le total des actifs immobilisés inscrit au bilan est en valeur nette de 10 546,4 M€ en progression de 61,6 M€ par rapport à 2003 (10 484,8 M€), grâce aux investissements réalisés en 2004 diminués de l'augmentation de 363,3 M€ du poste amortissements entre les deux années.

Les immobilisations financières avec 146,2 M€ diminuent de 139,8 M€ avec le reclassement du solde de l'avance faite à ESCOTA en compte courant d'associé en conformité avec la convention de gestion centralisée de la trésorerie signée avec ASF. Parallèlement ASF a augmenté de 2,7 M€ son investissement dans la société *Transjamaican Highway* portant fin 2004 cet investissement à hauteur de 5,5 M€.

Le total de l'actif circulant avec 872,1 M€ est en augmentation de 6,3 % par rapport à 2003 (820,4 M€) suite, pour le principal à l'augmentation des créances clients et au transfert en compte courant de l'avance faite à ESCOTA.

Les capitaux propres progressent de 4 % par rapport à 2003 (3 528,5 M€). Ils s'inscrivent à 3 669,1 M€ grâce au résultat de l'exercice diminué des dividendes versés au titre de 2003.

Les autres fonds propres correspondants aux apports du concédant restent inchangés à 104,7 M€.

Les provisions pour risques et charges ont été estimées en 2004 à 84,4 M€ contre 45,9 M€. Cette progression est justifiée pour le principal par :

- une augmentation de 15,6 M€ de la provision pour engagements sociaux ;
- une provision de 17 M€ pour litiges divers et impôts ;
- une augmentation de 5,9 M€ pour pertes et charges financières.

Le total des dettes inscrit en fin d'exercice 2004 s'élève à 7 560,3 M€ en baisse de 65,8 M€ par rapport à 2003 (7 626,1 M€).

Les dettes financières augmentent de 10,2 M€, l'emprunt de 450 M€ souscrit sur l'exercice étant légèrement supérieur aux remboursements.

Les autres dettes et comptes de régularisation diminuent de 82,1 M€ du fait principalement des dettes fournisseurs d'immobilisations et de l'impôt dû en fin d'exercice.

6-8 FLUX DE TRÉSORERIE

Le tableau des flux de trésorerie fait apparaître une trésorerie de clôture de 428,6 M€ contre 529,6 M€ en 2003, cette diminution s'analyse au travers des principales variations suivantes :

- La marge brute d'autofinancement avec 731,1 M€ contre 625,6 M€ en 2003 progresse de 16,9 % ;
- Les flux nets générés par l'activité s'établissent à 661,4 M€ contre 514,2 M€ enregistrés en 2003. De la marge brute d'autofinancement, s'est soustrait la variation négative du besoin en fonds de roulement qui passe de + 74,1 M€ en 2003 à - 69,8 M€ en 2004 ;
- Les flux nets liés aux opérations d'investissements sont, avec 618,8 M€, en progression de 4 % par rapport à ceux de 2003 (594,9 M€). Cette progression résulte essentiellement de la variation négative du poste « Fournisseurs d'immobilisations » ;
- Les flux liés aux opérations de financement sont en augmentation de 297,1 M€, avec - 143,5 M€ contre - 440,6 M€ pour 2003. L'année 2004 enregistre une émission d'emprunt de 450 M€ que viennent réduire l'augmentation de la distribution de dividendes avec 159,4 M€ en 2004 contre 106,2 M€ en 2003 et l'augmentation des remboursements d'emprunts avec 434,5 M€ en 2004 contre 330,4 M€ en 2003.

Au total la variation de trésorerie sur l'exercice 2004 est négative de 100,9 M€.

6-9 AFFECTATION DU RÉSULTAT ET DIVIDENDES

Pour la société mère ASF nous vous proposons par le vote de la 2^e résolution :

- de constater le bénéfice net de l'exercice pour 294 453 621,53 € ;
- de distribuer aux actionnaires une somme de 240 217 121,04 €, représentant 60 % du résultat net du groupe. Le dividende versé par action sera de 1,04 € dont la totalité est éligible à la réfaction de 50 % mentionnée au deuxième point de l'alinéa 3 de l'article 158 du CGI ;
- d'affecter l'intégralité du solde du résultat soit la somme de 54 236 500,49 € au compte de report à nouveau, qui s'établit ainsi à 2 381 116 798,19 €.

6-10 AFFECTATION À LA RÉSERVE SPÉCIALE

En accord avec la loi de Finances rectificative pour 2004 instituant la suppression avant le 31 décembre 2005 de la réserve des plus values à long terme par virement possible en autres réserves, nous proposons, par le vote de la 4^e résolution, l'affectation en autres réserves, de la somme de 1 493 267,09 euros correspondant au montant de la réserve spéciale des plus-values à long terme inscrit dans nos comptes au 31 décembre 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 10 mars 2005

sommaire

I- CONDITIONS DE PRÉPARATION ET D'ORGANISATION DES TRAVAUX DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

1- Le conseil d'administration.....	94
2- Les comités.....	96
3- Information et charte de l'administrateur.....	98

II- PROCÉDURES DE CONTRÔLE INTERNE MISES EN PLACE PAR LA SOCIÉTÉ

1- Organisation générale des procédures de contrôle interne au niveau d'ASF.....	99
2- Présentation des informations synthétiques sur les procédures de contrôle interne mises en place par ASF.....	100
3- Perspectives.....	104

III- ANNEXE

Organigramme.....	104
-------------------	-----

Afin de répondre aux dispositions de l'article 117 de la loi de Sécurité financière du 1^{er} août 2003, il appartient au président 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 élit un président parmi ses membres personnes physiques.

Le président organise et dirige les travaux du conseil d'administration dont il rend compte à l'assemblée générale. 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.

Dans le cadre de la transparence souhaitée par la loi du 15 mai 2001, le conseil d'administration d'ASF du 13 mars 2002 a opté pour la dissociation des fonctions de président et de directeur général.

Le directeur général dispose des pouvoirs pour agir en toutes circonstances au nom de la société. Ces pouvoirs ont été limités par décision du conseil d'administration du 15 décembre 2004 : le conseil

d'administration a donné délégation au directeur général pour signer les réponses aux appels d'offre de concession et de partenariat public privé autoroutiers dans le respect de la stratégie de développement et du cadrage financier définis annuellement par le conseil d'administration, avec un plafond de 500 M€ d'engagement (fonds propres et dettes) par opération et un plafond d'encours de 1 500 M€ d'engagement (fonds propres et dettes). Pour les opérations de diversification d'un montant supérieur à 50 M€ et pour tout projet ne rentrant pas dans la stratégie de développement et le cadrage financier définis par le conseil d'administration, la consultation du conseil d'administration est obligatoire.

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) 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).

1- Le conseil d'administration

1-1 COMPOSITION DU CONSEIL D'ADMINISTRATION AU 10 MARS 2005

Le conseil d'administration est composé de seize membres : le président de la société des Autoroutes du Sud de la France, M. Bernard Val ; 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, M. Jean-Louis Girodolle, M. Hugues Bied-Charreton, Mme Chantal Lecomte, M. André Crocherie et Mme Magali Debate ; l'établissement public « Autoroutes de France » représenté par son président, M. Philippe Dumas ; la société Vinci dont le représentant permanent est M. Antoine Zacharias ; deux administrateurs, désignés par le conseil de surveillance des FCPE détenant des actions de la société, représentant les salariés actionnaires, M. Alain Barkats et M. Jacques Thoumazeau ; six autres administrateurs : M. Michel Charasse, M. Hubert du Mesnil, M. Michel Davy de Virville, M. Pierre Henri Gourgeon, M. Bernard Maurel et M. Gérard Payen.

Cinq 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 : MM. Hubert du Mesnil, Michel Davy de Virville, Pierre-Henri Gourgeon, Bernard Maurel et Gérard Payen.

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.

1-2 FONCTIONNEMENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Le fonctionnement du conseil d'administration est organisé par un règlement intérieur adopté en décembre 2002 et modifié en décembre 2004. Il est disponible sur le site Internet de la société. Il décrit les attributions du conseil, les règles de l'information permanente des administrateurs, les fonctions des comités mis en place au sein du conseil et la charte de l'administrateur.

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 arrêter 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.

En matière de développement des activités du groupe, que ce soit par croissance organique ou par croissance externe, le conseil d'administration délibère chaque année sur les orientations stratégiques et définit le cadre d'action de la direction générale, notamment les conditions financières des offres et les seuils de délégation au directeur général.

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.

1-3 TRAVAUX DU CONSEIL D'ADMINISTRATION AU COURS DE L'ANNÉE 2004

Les changements intervenus dans sa composition en 2004 ont concerné quatre (4) administrateurs : en mars, M. Philippe Dumas, président d'ADF a été nommé en remplacement de M. René Barberye ; en mai, Mme Chantal Lecomte a été nommée en remplacement de M. Bernard Seligmann ; en décembre, la société Vinci a été cooptée en remplacement de M. Hubert du Mesnil et a désigné comme représentant permanent M. Antoine Zacharias ; en décembre, Mme Magali Debatte a été nommée en remplacement de M. Pierre Laugeay.

Le conseil d'administration d'ASF s'est réuni sept fois en 2004. Le taux de présence à ces réunions a été d'environ 70 %. La majorité des 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 principaux travaux du conseil d'administration en 2004 ont été les suivants :

- il a arrêté les comptes sociaux et consolidés du groupe ASF pour l'exercice 2003 et les comptes semestriels 2004 ;
- il a procédé à l'examen de la politique financière de la société (trésorerie, gestion de la dette et financement) et a approuvé le budget 2005 ;
- il a donné l'autorisation au directeur général de signer un protocole d'accord de coopération avec Vinci – Concessions, un avenant au contrat de concession relatif au contournement sud de la Roche-sur-Yon (avenant n° 10) et une convention d'assistance avec la SAS Truck Etap ;
- il a donné mandat au directeur général de négocier et de signer les réponses aux appels d'offres pour la concession de la conception, de la construction, de l'entretien, de l'exploitation et de la maintenance de la section Artenay/Courtenay de l'autoroute A19 et de la section Saint-Julien-en-Genevois/Villy-le-Pelloux de l'autoroute A41 ;
- il a coopté de nouveaux administrateurs et procédé à la nomination de nouveaux membres des comités spécialisés ;

- il a fixé le montant de la part fixe des rémunérations des mandataires sociaux, le montant et les critères des primes sur objectifs des mandataires sociaux et les modalités de répartition des jetons de présence ;
- il a été tenu informé des activités de construction et d'exploitation menées dans le respect des obligations du contrat de concession et du contrat d'entreprise.

Un conseil exceptionnel réuni en novembre a formulé un avis favorable à la signature d'un pacte d'actionnaires entre l'État, Vinci et ASF et au principe d'une nouvelle tranche d'actionariat salarié en 2005 n'affectant pas la part de l'État.

Une réunion spécifique du conseil a été consacrée à un débat sur les orientations stratégiques de développement de la société. Ce débat a abouti à l'approbation des orientations stratégiques de développement de la société et d'un nouveau mode de décision d'engagement des projets de développement. En conséquence, le conseil a approuvé des modifications du règlement intérieur du conseil d'administration ainsi que de la charte de fonctionnement du comité de la stratégie et des engagements.

Il s'est interrogé sur la méthode d'évaluation de son propre fonctionnement. Après un exposé sur le rôle du conseil d'administration et la fonction d'administrateur par un avocat suivi d'un débat en conseil, le conseil d'administration a décidé de procéder à une évaluation de son propre fonctionnement réalisée par un prestataire extérieur et sous la direction d'un administrateur indépendant. Cette évaluation menée entre décembre 2004 et février 2005, sera présentée et débattue en conseil d'administration au cours du 1^{er} semestre 2005.

2- Les comités

2-1 COMPOSITION DES COMITÉS

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

- le comité d'audit était composé en 2004 de cinq administrateurs nommés par le conseil d'administration : M. Philippe Dumas, Mme Chantal Lecomte, M. Bernard Maurel, M. Jean-Louis Girodolle et un membre supplémentaire par rapport à 2003 en la personne de M. Jacques Thoumazeau. Le comité est présidé par M. Philippe Dumas. La durée du mandat des membres du comité est de trois ans renouvelable ;
- le comité des rémunérations était composé en 2004 de trois administrateurs nommés par le conseil d'administration : MM. Michel Davy de Virville, Hubert du Mesnil et Gérard Payen. Le comité est présidé par M. Michel Davy de Virville. La durée du mandat des membres du comité est de trois ans renouvelable ;
- le comité de la stratégie et des engagements était composé en 2004 de cinq administrateurs désignés par le conseil d'administration : MM. Bernard Val, Gérard Payen, Pierre-Henri Gourgeon, Jean-Louis Girodolle et un membre supplémentaire par rapport à 2003 en la personne de M. Alain Barkats. Le comité est présidé par M. Bernard Val. La durée du mandat des membres du comité est de trois ans renouvelable.

2-2 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 comptes 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 chartes de fonctionnement régissant les règles de constitution et de compétence pour le comité d'audit, le comité de stratégie et des engagements et le comité des rémunérations. Ces chartes sont disponibles sur le site Internet de la société.

2-2-1 Comité d'audit et travaux en 2004

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 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.

• Travaux du comité d'audit au cours de l'exercice 2004

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 cinq fois en 2004. Les changements intervenus dans la composition du comité durant l'exercice 2004 ont été le remplacement de M. Barberye par M. Dumas, de M. Seligmann par Mme Lecomte et la nomination d'un membre supplémentaire en la personne de M. Jacques Thoumazeau.

En 2004, le comité a notamment examiné les comptes sociaux et consolidés annuels 2003 et les comptes semestriels 2004, la gestion de la dette, de la trésorerie et du financement du groupe ASF, et les méthodes comptables. Le comité a été tenu informé du déroulement et de l'état d'avancement des travaux de la société sur le passage aux normes IAS/IFRS. Il a examiné les travaux et les honoraires versés aux commissaires aux comptes. Enfin, l'audit interne a fait une présentation au comité de la charte de fonctionnement de l'audit interne, du bilan des missions d'audit menées en 2003 et 2004 et du suivi des recommandations, du planning des missions pour 2005 ; l'audit interne a également présenté au comité les tableaux de synthèse d'analyse des risques par direction et commenté un point d'étape sur l'analyse des risques et le contrôle interne.

2-2-2 Le comité des rémunérations et des travaux en 2004

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

Le comité des rémunérations s'est réuni deux fois en 2004 en présence, à chaque fois, de ses trois (3) membres. Il n'y a eu aucun changement dans sa composition en 2004.

• Travaux du comité des rémunérations au cours de l'exercice 2004

Le comité des rémunérations a examiné les questions liées à la rémunération des mandataires sociaux. Il a formulé des propositions sur le montant de la part fixe des rémunérations, sur le montant et les critères des primes sur objectifs des mandataires sociaux et sur les modalités de répartition des jetons de présence.

2-2-3 Le comité de la stratégie et des engagements et travaux en 2004

Le comité de la stratégie et des engagements est chargé d'émettre des recommandations en matière de stratégie du groupe. Il est également chargé de vérifier le respect par la direction générale du cadre d'action défini par le conseil d'administration, notamment les conditions financières des offres et les seuils de délégation au directeur général.

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. 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.

• Travaux du comité de stratégie et des engagements au cours de l'exercice 2004

Le comité de stratégie et des engagements s'est réuni cinq fois au cours de l'année 2004. L'unique changement dans la composition du comité durant l'exercice 2004 a été la nomination d'un membre supplémentaire en la personne de M. Alain Barkats.

En 2004, il a examiné le projet de protocole d'accord de coopération avec Vinci – Concessions et le projet d'avenant au contrat de concession relatif au contournement sud de la Roche-sur-Yon (avenant n° 10). Il a donné un avis favorable au conseil sur ces deux projets.

Il a été tenu informé sur la préparation des réponses à plusieurs appels d'offres pour la concession de sections autoroutières en France et à l'étranger, et en particulier sur la préparation des réponses aux appels d'offres pour la concession de la conception, de la construction, de l'entretien, de l'exploitation et de la maintenance de la section Artenay/Courtenay de l'autoroute A19 et de la section Saint-Julien-en-Genevois/Villy-le-Pelloux de l'autoroute A41, et a donné un avis au conseil sur les conditions économiques et financières de ces offres.

Il a examiné à plusieurs reprises, dans le courant de l'année 2004, les propositions de la direction générale relatives à la stratégie de développement et ses modalités de mise en œuvre qui ont abouti aux décisions du conseil en décembre 2004.

3- Information et charte de l'administrateur

3-1 INFORMATION DE L'ADMINISTRATEUR

L'information préalable et permanente des administrateurs est une condition primordiale de l'exercice de leur mission. Ainsi, il est mis 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 tout éclaircissement et tout renseignement 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 en informent préalablement le président.

Lors de l'entrée en fonction d'un nouvel administrateur, tous documents nécessaires à sa fonction, notamment les statuts de la société, les textes légaux et réglementaires, le règlement intérieur du conseil d'administration et le dernier rapport annuel de la société lui sont remis.

Dans la perspective d'une réunion du conseil d'administration ou de ses comités spécialisés, il est communiqué 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. Pour le comité d'audit, ce délai est ramené à 6 jours.

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.

3-2 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 déclarer à la société 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 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.

II- PROCÉDURES DE CONTRÔLE INTERNE MISES EN PLACE PAR LA SOCIÉTÉ

Le contrôle interne a pour objectif :

- d'une part, de veiller à ce que les opérations réalisées s'inscrivent dans le cadre des 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.

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.

1- Organisation générale des procédures de contrôle interne au sein d'ASF

Dans le cadre de l'organisation générale d'ASF, reflétée par l'organigramme (annexe), chaque direction opérationnelle ou fonctionnelle a la responsabilité d'établir et de mettre en œuvre les procédures de contrôle interne conformément aux objectifs définis.

Ces procédures de contrôle interne sont régulièrement analysées à travers un processus de management des risques engagé depuis quatre ans au sein d'ASF. Cette démarche d'approche par les risques a été effectuée, au préalable, par le comité de direction puis étendue à toutes les directions d'ASF et d'ESCOTA afin d'établir une typologie des risques et de réaliser une gestion de ces risques. Il en résulte des actions à mener pour l'amélioration du contrôle interne.

L'audit interne, rattaché à la direction générale, a pour rôle de coordonner les différents travaux de management des risques et de s'assurer, par ses missions d'audit, du bon fonctionnement des procédures de contrôle interne.

Le comité d'audit est informé des travaux de management des risques ainsi que du résultat des missions d'audit réalisées par l'audit interne.

Le présent rapport a été établi sur la base des éléments d'information communiqués par chaque direction opérationnelle et fonctionnelle dans le cadre du processus de management des risques. Il a été présenté au comité d'audit ainsi qu'au conseil d'administration.

2- Présentation des informations synthétiques sur les procédures de contrôle interne mises en place par ASF

2-1 DIRECTION FINANCIÈRE

La direction financière regroupe plusieurs fonctions :

- comptabilité/consolidation,
- contrôle de gestion,
- trésorerie et financement,
- communication financière.

• Comptabilité/consolidation

Les services comptables, décentralisés dans chaque établissement, sont rattachés au service comptabilité/consolidation.

Pour le traitement comptable des opérations, ASF utilise un progiciel de gestion intégré.

Des procédures comptables et de consolidation ont été définies pour l'ensemble des sociétés du groupe et le service comptabilité/consolidation en contrôle leur bonne application.

Des contrôles périodiques à caractère comptable, fiscal et social sont réalisés dans les différents processus, notamment à la clôture de l'exercice. Ils sont matérialisés dans des dossiers de révision.

De même, les comptes des filiales entrant dans le périmètre de consolidation sont également contrôlés.

• Contrôle de gestion

Le service contrôle de gestion anime un réseau de contrôleurs de gestion basés dans les directions régionales.

Mensuellement, le service du contrôle de gestion réalise une analyse des écarts budgétaires et établit un tableau de bord pour la direction générale.

Une comptabilité analytique appliquée à tous les postes de charges et d'investissement permet un suivi par opérations, par activité et par centre de coûts.

• Trésorerie et financement

Une direction est en charge du financement et de la trésorerie du groupe ASF.

Elle assure une prévision et un suivi quotidien des positions de trésorerie, propose un ajustement permanent des lignes de découvert et de financement autorisées et établit un reporting mensuel des opérations auprès du directeur financier.

Des procédures écrites définissent, par contrepartie, les limites d'exposition autorisées et, pour les produits de placements, les volatilités maximums.

Les opérations de mise en paiement sont sécurisées par le cryptage et la signature électronique des ordres bancaires ainsi que par une séparation des tâches entre l'ordonnateur et le payeur.

• Communication financière

La communication financière du groupe ASF est assurée par deux services, l'un chargé des relations investisseurs et l'autre des relations avec les actionnaires individuels.

Des procédures permettent la validation interne de toutes les informations communiquées à l'extérieur du groupe.

En 2004, afin de renforcer le contrôle interne dans l'utilisation du progiciel intégré, ont été mis en place :

- une procédure de gestion des profils et droits d'accès,
- une procédure centralisée des paiements.

En 2005, un poste de responsable de la qualité et du contrôle a été créé au sein de la direction financière.

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 la procédure et 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. Trois personnalités extérieures à ASF participent à la CCMS : le contrôleur d'état, la DGCCRF et une personnalité qualifiée ;
- 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.

2-3 DIRECTION DE L'ACTIVITÉ EXPLOITATION

Le contrôle interne au sein de l'activité exploitation repose sur trois axes principaux fondés sur une approche du management par la qualité :

- le référentiel métier qui décrit les processus et définit les niveaux de service correspondant à chaque domaine : tracé, aires et services, péage, sécurité ;
- le système « Performance » de pilotage par les niveaux de service qui mesure l'atteinte des niveaux de service fixés. Il est complété par le baromètre de satisfaction de la clientèle ;
- la note annuelle « Management de l'exploitation et plan budgétaire moyen terme » qui comprend une revue exhaustive des réalisations de l'année écoulée, l'analyse des risques et un affichage des orientations stratégiques de l'exploitation, avec les plans d'action associés.

L'ensemble de ces mesures permet d'adapter les organisations ou les méthodes aux besoins qu'ils soient réglementaires, contractuels ou économiques. Ainsi, en 2004, les actions de progrès ont consisté notamment, pour l'activité « gestion du trafic », à généraliser l'application des normes SDER (Schéma Directeur de l'Exploitation de la Route du ministère de l'Équipement), à lancer un programme important de vidéo-surveillance du tracé et de gestion du trafic, à renforcer la chaîne d'informations, à formaliser l'ensemble des procédures d'intervention des services de secours et d'assistance.

Une direction de la Sécurité de l'Exploitation et de la Prospective (DSEP) a été créée au sein de l'exploitation pour animer les réflexions autour de la maîtrise des risques, veiller à la mise en œuvre des mesures préventives et correctives correspondantes, et assurer un support technique à la direction du Développement afin de soumettre des offres présentant les meilleures garanties de sécurité pour les nouvelles concessions.

En 2005, ces actions seront poursuivies notamment en ce qui concerne la maîtrise des risques opérationnels, la finalisation du « référentiel métier », la mise en place d'un système unifié de gestion de projets de l'exploitation, et un contrôle de gestion plus réactif permettant aux opérationnels une meilleure capacité de pilotage.

2-4 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.

Les procédures de contrôle interne associées aux différents processus mis en place dans la construction comprennent pour l'essentiel :

- un référentiel constitué de la base documentaire suivante :
 - manuel qualité ;
 - manuel des processus ;
 - manuel des procédures internes ;
 - standards de construction ;
 - guide des procédures administratives.
- des processus liés à la conduite d'opérations comportant notamment :
 - une surveillance permanente par le directeur d'opération ;
 - un contrôle de la gestion des coûts de construction par le contrôleur des coûts ;
 - un contrôle de la conformité au cahier des charges de concession, à chaque étape de la conception du projet autoroutier, permettant d'orienter ou de confirmer les choix techniques ;
 - un contrôle du respect des obligations réglementaires dans le processus achats et la passation des contrats ;
 - un contrôle en phase travaux, par le maître d'œuvre, de la conformité et de la qualité technique des prestations ainsi que du respect des obligations de résultat des marchés de travaux ;
 - des contrôles internes ponctuels par la direction de la Construction et des audits de la maîtrise d'œuvre par des experts extérieurs indépendants.

En 2004, les améliorations relatives au contrôle interne ont porté sur la mise en place de revues des dossiers de consultation des entreprises pour les principaux marchés et la pratique régulière d'audits qualité spécifiques à la direction de la Construction.

2-5 DIRECTION DU DÉVELOPPEMENT

La direction du Développement a pour mission de mettre en œuvre les futurs projets de développement des activités d'ASF, sur le marché national et international, par croissance organique.

Les projets de développement sont proposés par la direction du Développement au comité de développement dans le cadre de la stratégie et des procédures définies par le conseil d'administration.

L'organisation repose sur des chefs de projets et des pôles de compétences qui, à chaque phase d'un projet, mettent en œuvre les procédures de contrôle interne suivantes :

- en phase de prospection :
 - contrôle des hypothèses de travail à retenir, en concertation avec les différentes directions concernées par le projet (direction financière, direction juridique, etc.) ou experts externes ;
 - validation des différentes étapes par le comité de développement.
- en phase d'offre et en phase de montage de projet :
 - validation des différents stades d'avancement par le comité de développement, puis par le directeur général ou le conseil d'administration, après avis du comité de la stratégie et des engagements ;
 - 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.

En 2004 et 2005, les améliorations du contrôle interne portent sur la rédaction du manuel de fonctionnement de la direction du Développement.

2-6 DIRECTION DES RESSOURCES HUMAINES

La direction des Ressources humaines définit les politiques de recrutement, de formation et de gestion de carrière, ainsi que les axes majeurs de la politique salariale.

Des procédures de contrôle interne ont été mises en place dans les domaines suivants :

- gestion des carrières des cadres (plan emploi carrière, organigramme de remplacement) ;
- gestion et animation de la filière ressources humaines (RH) (utilisation de l'outil SIRH de gestion des ressources humaines, reporting RH) ;
- formation (plan de formation, gestion prévisionnelle des compétences) ;
- rémunération (contrôle du processus paie, validation des budgets par la direction générale) ;
- relations sociales (décentralisation des responsabilités, validation des accords par la direction générale).

2-7 DIRECTION JURIDIQUE

La direction juridique assure la sécurité juridique d'ASF en intervenant en étroite collaboration avec les autres directions de la société, dans les différents processus. Elle a mis en place des procédures de contrôle interne dans les domaines suivants :

- gestion centralisée des dossiers (contrats, contentieux et études) qui sont traités par des spécialistes ;
- responsabilisation des juristes qui informent régulièrement leur direction et les demandeurs de toute évolution importante ou des décisions à prendre ;
- surveillance permanente des dossiers dans la gestion des délais et le processus de traitement ;
- reporting systématique auprès du demandeur et de la direction juridique ;
- polices d'assurance et gestion des sinistres.

En 2005, les améliorations porteront sur la rédaction du manuel de fonctionnement et du manuel des procédures internes ainsi que sur l'optimisation des polices et des primes d'assurance.

2-8 DIRECTION DE LA COMMUNICATION

La direction de la Communication définit la politique de communication d'ASF. Elle apporte conseil et assistance technique à l'ensemble des unités opérationnelles et fonctionnelles de la société.

Elle a mis en place des procédures de contrôle interne pour la gestion du risque d'image dans les domaines suivants :

- événements planifiés (programme de formation des cadres, plan de communication en région, communiqués de presse) ;
- événements imprévus (système de remontée d'information, dispositif de cellule de crise, veille presse) ;
- émissions Radio Trafic FM (validation des programmes, comité éditorial, information systématique sur les événements) ;
- communication institutionnelle (plan de communication national et régional, validation des informations publiées).

L'année 2004 a permis un renforcement du contrôle interne notamment par l'élaboration de règles de fonctionnement. Il se poursuivra au cours de l'année 2005 avec la professionnalisation des chargés de communication régionaux et la mise en place d'un module de formation aux relations presse.

2-9 DIRECTION DE L'ENVIRONNEMENT ET DU DÉVELOPPEMENT DURABLE

La direction de l'Environnement et du Développement durable constitue, pour les différentes directions d'ASF, une ressource fonctionnelle en charge des différentes spécialités de l'environnement. Elle met à la disposition de chaque entité les référentiels réglementaires et les standards. Elle assiste, à leur demande, les directions du Développement, de la Construction et de l'Exploitation, dans la réalisation de leurs projets.

3- Perspectives

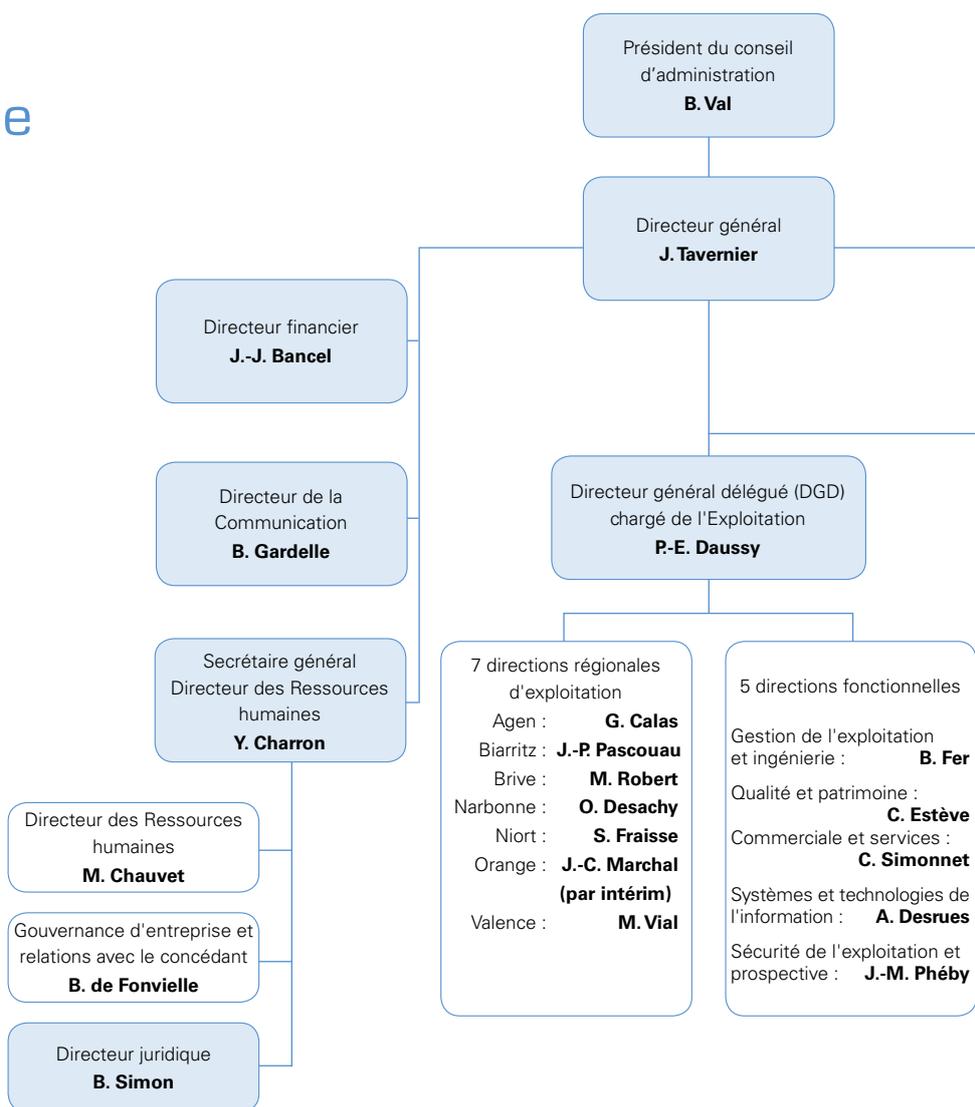
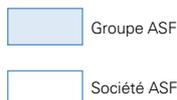
ASF s'est engagée dans un processus continu d'amélioration du contrôle interne à partir notamment :

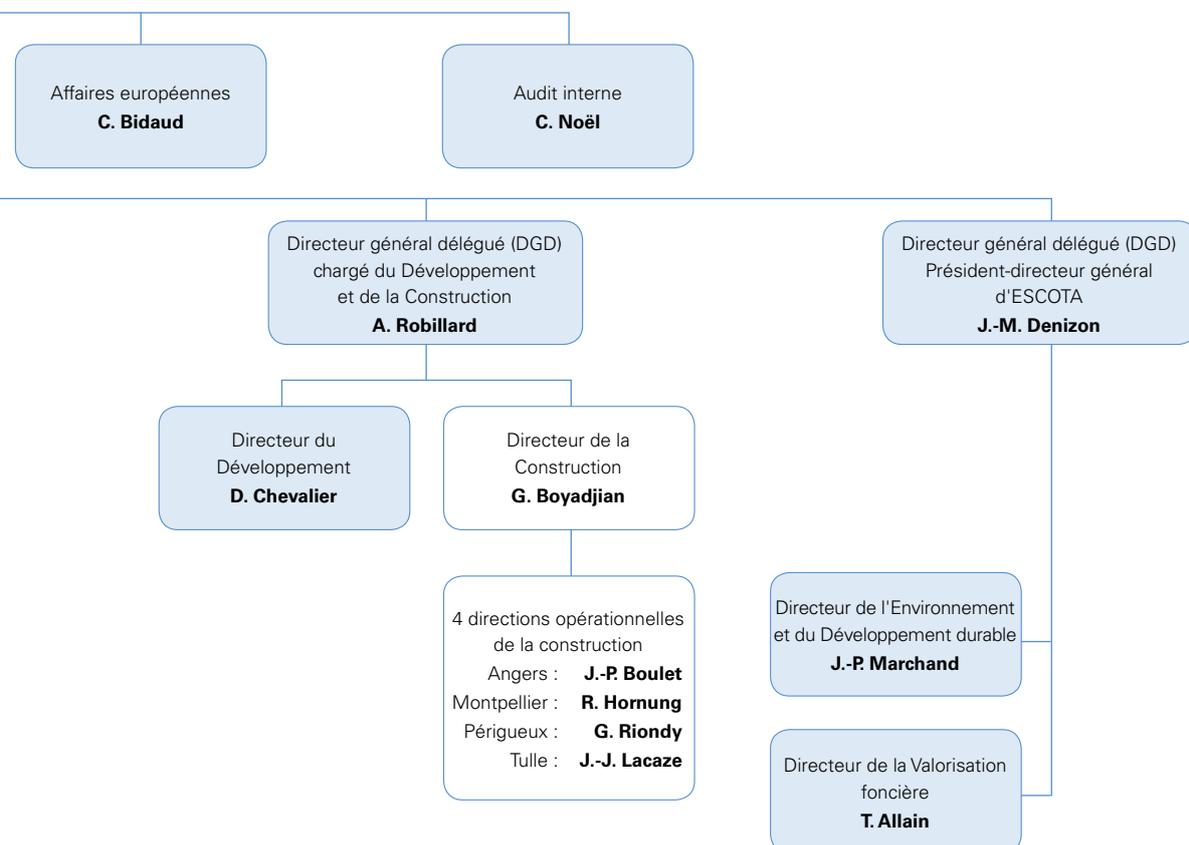
- de la généralisation de l'approche par les risques à l'ensemble du groupe ;
- de la mise en œuvre d'un programme de sensibilisation et de formation au contrôle interne ;
- d'une évolution de l'organisation avec la création de deux nouvelles directions, le secrétariat général et la direction de la Valorisation foncière, et d'une fonction de pilotage du contrôle interne dans les directions Finances et Exploitation ;
- de la mise en place de règles de fonctionnement groupe qui précisent les responsabilités au sein du groupe.

L'objectif d'ASF est d'aboutir progressivement à une évaluation de l'adéquation et de l'efficacité des procédures de contrôle interne, afin de maintenir dans la durée une grande vigilance sur la qualité du contrôle interne.

Bernard Val
Président du conseil d'administration

III- ANNEXE 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 2004

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 Défense Cedex

J P A

7, rue Galilée
75116 PARIS

Mesdames, Messieurs les actionnaires,

En notre qualité de commissaire 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 2004.

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 sur 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 2005
Les commissaires aux comptes

PricewaterhouseCoopers Audit

Paul Onillon

J P A

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. 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 concurrence par rapport à l'axe concurrent A7/A9 du groupe ASF depuis la mise en service du viaduc de Millau fin 2004. 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, le groupe ASF travaille à son développement progressif et prudent en France et à l'étranger dans le domaine des concessions autoroutières. En France, le groupe ASF envisage également une diversification dans des concessions d'activités connexes.

Le groupe ASF se portera candidat et répondra à des appels d'offres en association avec des tiers dans le cadre de critères d'investissements définis et dans le cadre de projets créateurs de valeur.

Le groupe ASF développe aujourd'hui son expertise dans le domaine et a répondu récemment aux projets de concessions A19, A41 en France, tunnel de Thessalonique et M6 en Grèce et Hongrie.

Dans cette activité de développement, les nouvelles concessions peuvent être soumises aux risques construction – exploitation – financier – juridique. ASF veille à ce que les nouveaux investissements n'aient pas d'impacts significatifs sur le profil du groupe.

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. 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 RÉSI- LIER 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. 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 RÈGLEMENTATIONS 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. C'est notamment le cas de la lutte contre le bruit, de la protection des eaux, de la qualité de l'air et de l'atmosphère, de la sauvegarde du patrimoine archéologique, du respect des parcs nationaux, réserves naturelles et sites classés ainsi que des « Sites Natura 2000 » relatifs à la conservation de la flore et à la faune sauvages, de la lutte contre les incendies et de l'élimination des déchets. 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 « comité développement durable » de l'Association des Sociétés Françaises d'Autoroutes (ASFA).

En matière de santé 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 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 (intégralement versés au 31 décembre 2004), 1,7 million d'USD pour les 11 kilomètres restants (dont 0,9 million de dollars américains USD ont été versés au 31 décembre 2004) et 3,4 millions d'USD non encore appelés.

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 décembre 2004, le groupe ASF dispose de plusieurs contrats concernant des instruments dérivés à terme :

- i)- des « swaps » où le groupe ASF est receveur de taux fixe et payeur d'Euribor 3 mois (9 swaps pour un notionnel total de 1 032,9 millions d'euros). 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 décembre 2004 ont une valeur de marché positive pour le groupe ASF de 74,2 millions d'euros (hors coupons courus) ;
- ii)- un swap où le groupe ASF est payeur de taux fixe et receveur d'Euribor 3 mois adossé à une opération du i)- mais pour une durée d'un an (notionnel de 152,5 millions d'euros) et deux swaps où le groupe ASF est payeur d'Euribor 12 mois postfixé trimestriellement et receveur d'Euribor 3 mois adossés à des opérations du i)- (pour un notionnel total de 100 millions d'euros). Ces engagements qui ne sont pas valorisés dans les comptes au 31 décembre 2004 ont une valeur de marché négative de 1,8 million d'euros (hors coupons courus) ;
- iii)- des « caps » et des « floors » adossés aux opérations du i)- mais pour une durée plus courte. La valeur de marché de ces opérations au 31 décembre 2004 est négative de 3,5 millions d'euros contre une valeur au bilan positive de 5,1 millions d'euros.

La valeur de marché (hors coupons courus) au 31 décembre 2004 de l'ensemble de ces opérations est de 68,9 millions d'euros en faveur du groupe ASF contre une valeur au bilan de 5,1 millions d'euros, soit une plus-value latente de 63,8 millions d'euros. En comptabilité, ces opérations sont considérées comme des opérations de couverture. En revanche, il est probable que les opérations figurant au ii)- et iii)- seront considérés comme des produits de « trading » au sens de la norme IAS39.

INSTRUMENTS FINANCIERS À TERME PAR TYPE ET PAR ÉCHÉANCE

(en millions d'euros)	- de 1 an	de 1 à 5 ans	+ de 5 ans	Total
Swaps payeurs taux variable	0,0	335,4	697,5	1 032,9
Swaps payeurs taux fixe	152,5	0,0	0,0	152,5
Swaps payeurs et receveurs de taux variable	0,0	0,0	100,0	100,0
Achats de caps	780,4	1 540,7	0,0	2 321,1
Ventes de caps	0,0	0,0	0,0	0,0
Achats de floor	0,0	0,0	0,0	0,0
Ventes de floor	0,0	376,2	0,0	376,2

EXPOSITION AUX TAUX D'INTÉRÊTS - GROUPE ASF

(en millions d'euros)	- de 1 an	de 1 à 5 ans	+ de 5 ans	Total
Actif	- 418,2	0,0	0,0	- 418,2
Dette	741,7	2 186,5	5 071,2	7 999,5
Position nette avant gestion	323,5	2 186,5	5 071,2	7 581,3
Swaps payeurs taux variable	1 032,9	- 335,4	- 697,5	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	980,2	2 227,3	4 373,7	7 581,3

Par ailleurs, en complément des informations fournies pour le compte propre ASF, il est à noter que la CNA porte pour le compte de la société ASF :

- deux swaps de taux (161,4 millions d'euros sur un indice TAG à échéance 2011 et 150 millions d'euros sur un indice Euribor à échéance 2015) strictement adossés à deux lignes de dette à taux fixe.
- deux cross currency swaps (l'un payeur d'euro contre livre britannique à échéance 2006 et l'autre payeur d'euro contre franc suisse à échéance 2008 respectivement pour une contrevaletur de 6,2 millions d'euros et 301,1 millions d'euros) strictement adossés à deux lignes de dette en devise (respectivement 5,1 millions de livres sterling et 475,9 millions de francs suisses).

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. 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.

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. Le montant global des primes d'assurances s'élève à environ 2 millions d'euros hors assurances de personnes gérées par la direction des Ressources humaines.

- **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 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.

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 refinancer : 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.

ASF dispose d'un droit à tirage de 250 millions d'euros jusqu'en juillet 2006 sur un contrat de financement à long terme signé avec la BEI. En outre, ASF a récemment signé des lignes de crédit bilatérales confirmées 364 jours pour un montant global de 240 millions d'euros. Enfin, le conseil d'administration de la CNA de décembre 2004 a autorisé une enveloppe de 300 millions d'euros de financement à ASF sur l'année 2005. 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 autoroutier européen ont été revues ; la notation d'ASF a été révisée de AA- à A+ ; la perspective est stable.

- **Risques de taux** : sur la base de la structure de la dette au 31 décembre 2004, et notamment en prenant en compte les caps qui insensibilisent 780,4 millions d'euros à une forte remontée 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 11 points de base du taux moyen de la dette du groupe ASF en 2005, soit un impact de 8,8 millions d'euros sur le résultat financier du groupe. En termes d'organisation, le groupe ASF dispose d'une équipe dédiée au suivi et à la gestion du risque de taux. Un nouveau logiciel est en cours d'implémentation pour améliorer ce suivi, notamment en regard des nouvelles contraintes liées aux IFRS. Par ailleurs, ASF bénéficie des avis de professionnels des marchés financiers d'un grand nombre d'établissements bancaires, mais surtout le groupe ASF s'est doté d'un conseil extérieur indépendant des banques. Enfin, les activités liées à la gestion du risque de taux sont encadrées par un ensemble de procédures internes.
- **Risques de change** : 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. des comptes consolidés. Le groupe ne supporte donc pas de risque de change à l'égard de ces dettes.
- **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.

COMPTES CONSOLIDÉS ET ANNEXES

sommaire

Tableau des comptes de résultat consolidés.....	116
Tableau des bilans consolidés actif et passif.....	117
Tableau des flux de trésorerie consolidés	118
Variation des capitaux propres consolidés et des intérêts minoritaires	119
1- Présentation du groupe et faits marquants	120
2- Principes comptables.....	120
3- Méthode et périmètre de consolidation	124
4- Explications des postes du compte de résultat et du bilan et de leurs variations	124
5- Explications de certains éléments des tableaux du flux de trésorerie.....	146
6- Informations complémentaires	147
7- Impact du passage aux normes comptables internationales (IFRS)...	152

Tableau des comptes de résultat consolidés

(en millions d'euros)	Notes	2004	2003	2002
Chiffres d'affaires	4-1	2 389,2	2 238,7	2 104,2
Charges d'exploitation		(1 343,7)	(1 265,5)	(1 215,8)
Achats et charges externes	4-2	(275,1)	(262,2)	(262,1)
Charges de personnel	4-3	(330,6)	(312,9)	(295,4)
Autres charges (-) ou produits (+) d'exploitation	4-4	29,3	31,7	29,9
Impôts et taxes	4-5	(291,4)	(277,7)	(266,2)
Dotations aux amortissements et provisions	4-6	(475,9)	(444,3)	(422,0)
Résultat d'exploitation		1 045,4	973,2	888,4
Charges et produits financiers	4-7	(428,9)	(469,9)	(474,8)
Résultat courant		616,6	503,3	413,6
Charges et produits exceptionnels	4-8	(0,9)	(1,0)	(4,0)
Impôts sur les résultats	4-9	(212,5)	(177,2)	(142,2)
Résultat net de l'ensemble consolidé		403,1	325,1	267,4
Intérêts minoritaires		(1,0)	(0,8)	(1,8)
Résultat net (part du groupe)		402,1	324,4	265,6
Résultat par action		1,741	1,404	1,213
Nombre moyen d'actions		230 978 001	230 978 001	218 935 784
Résultat dilué par action		1,741	1,404	1,213
Nombre moyen d'actions diluées		230 978 001	230 978 001	218 935 784

Tableau des bilans consolidés actif et passif

ACTIF (en millions d'euros)	Notes	2004	2003	2002
Immobilisations incorporelles	4-11	22,8	23,5	15,6
Immobilisations corporelles				
- Domaine concédé	4-12	16 894,8	16 284,0	15 612,5
- Amortissements	4-12	(4 955,0)	(4 513,8)	(4 109,7)
Immobilisations financières	4-13	18,4	16,0	14,6
Total actif immobilisé		11 981,1	11 809,7	11 533,0
Stocks et en-cours	4-14	13,3	13,1	12,3
Clients et comptes rattachés	4-15	134,0	117,9	102,5
Autres créances et comptes de régularisation	4-16	186,8	160,9	218,2
Valeurs mobilières de placement et disponibilité	4-17	437,2	629,3	1 249,7
Total actif circulant		771,3	921,2	1 582,6
TOTAL DE L'ACTIF		12 752,3	12 730,9	13 115,6

PASSIF (en millions d'euros)	Notes	2004	2003	2002
Capital		29,3	29,3	29,3
Primes et réserves consolidées		3 027,9	2 876,2	2 716,8
Résultat		402,1	324,4	265,6
Capitaux propres (part du groupe)	4-18	3 459,4	3 229,9	3 011,8
Intérêts minoritaires	4-19	3,0	2,3	1,5
Autres fonds propres	4-20	104,7	104,7	104,7
Provisions pour risques et charges	4-21	87,9	60,7	63,6
Emprunts et dettes financières	4-22	8 310,5	8 487,7	8 980,2
Fournisseurs et comptes rattachés	4-23	57,9	49,9	54,4
Autres dettes et comptes de régularisation	4-24	729,0	795,8	899,4
Total dettes		9 097,4	9 333,3	9 934,0
TOTAL DU PASSIF		12 752,3	12 730,9	13 115,6

Tableau des flux de trésorerie consolidés

(en millions d'euros)	Notes	2004	2003	2002
Résultat net des sociétés intégrées		403,1	325,1	267,4
Elimination des charges et produits sans incidence sur la trésorerie ou non liés à l'activité				
Amortissements et provisions		475,9	444,3	422,0
Variation des impôts différés		2,7	16,4	41,6
Plus-value de cession, nette d'impôt		(1,4)	(0,0)	0,2
Autres		17,8	15,1	13,4
Marge brute d'autofinancement avant impôt société consécutif à la réforme		898,1	800,9	744,7
Marge brute d'autofinancement	5-4	898,0	800,9	744,7
Variation du besoin en fonds de roulement lié à l'activité				
Créances et stocks		(42,5)	24,4	(14,8)
Dettes d'exploitation et diverses		(1,9)	76,8	25,3
Autres		(33,8)	(7,5)	(16,0)
Variation du besoin en fonds de roulement lié à l'activité		(78,2)	93,6	(5,5)
Variation du besoin en fonds de roulement lié à l'impôt société consécutif à la réforme	5-2	-	(185,5)	(185,5)
Flux net de trésorerie généré par l'activité		819,8	709,0	553,6
Acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles	4-11/4-12	(657,4)	(725,1)	(729,1)
Cession d'immobilisations corporelles et incorporelles		3,9	1,2	5,8
Acquisition de titres		-	-	-
Cession de titres		(0,0)	-	-
Variation nette des autres immobilisations financières	4-13	(3,5)	8,1	(1,3)
Variation du besoin en fonds de roulement sur opérations d'investissements		(44,0)	(6,9)	(54,2)
Flux net de trésorerie liés aux opérations d'investissements		(700,9)	(722,7)	(778,7)
Dividendes versés aux actionnaires de la société mère		(159,4)	(106,2)	-
Dividendes versés aux minoritaires des sociétés intégrées		(0,2)	-	-
Augmentations de capital en numéraire		-	-	858,1
Subventions d'investissements reçues		13,2	1,3	4,0
Emission d'emprunts	4-22	450,0	-	832,0
Remboursement d'emprunts	4-22	(604,3)	(484,7)	(370,1)
Autres variations		(11,1)	(17,2)	(13,5)
Flux net de trésorerie liés aux opérations de financement		(311,8)	(606,9)	1 310,5
Incidence des variations de cours des devises				
Variation de trésorerie		(192,9)	(620,6)	1 085,4
Trésorerie d'ouverture	4-17	625,0	1 245,6	160,2
Trésorerie de clôture (hors instruments financiers)	4-17	432,1	625,0	1 245,6

Variation des capitaux propres consolidés et des intérêts minoritaires

	Nombre d'actions	Capital	Primes d'émission, de fusion, d'apport (en millions d'euros)	Réserves consolidées (en millions d'euros)	Résultat de l'exercice (en millions d'euros)	Capitaux propres (en millions d'euros)	Intérêts minoritaires réserves (en millions d'euros)	Intérêts minoritaires résultat (en millions d'euros)	Total capitaux propres (en millions d'euros)
Au 31 décembre 2002	230 978 001	29,3	853,5	1 863,3	265,6	3 011,7	(0,3)	1,8	3 013,2
Distribution de dividendes					(106,1)	(106,1)			(106,1)
Affectation du résultat				159,5	(159,5)	0,0			0,0
Part des minoritaires						0,0	1,8	(1,8)	0,0
Résultat de 2003					324,4	324,4		0,8	325,1
Au 31 décembre 2003	230 978 001	29,3	853,5	2 022,8	324,3	3 229,9	1,5	0,8	3 232,2
Distribution de dividendes					(159,4)	(159,4)	(0,2)		(159,5)
Affectation du résultat				164,9	(164,9)	0,0			0,0
Changement de méthode				(13,3)		(13,3)	(0,1)		(13,4)
Part des minoritaires						0,0	0,8	(0,8)	0,0
Résultat de 2004					402,1	402,1		1,0	403,1
Au 31 décembre 2004	230 978 001	29,3	853,5	2 174,4	402,1	3 459,3	2,0	1,0	3 462,4

1- Présentation du groupe et faits marquants

La société ASF et sa filiale ESCOTA sont titulaires chacune d'un contrat de concession autoroutière – respectivement de 2 660 kilomètres et de 459 kilomètres – 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 » – 5,5 kilomètres – dont le terme est fixé au 31 décembre 2037.

2- Principes comptables

Les comptes consolidés du groupe sont établis en conformité avec la réglementation comptable en vigueur en France et en particulier avec les règlements adoptés par le comité de la réglementation comptable.

Au cours de l'exercice 2004, conformément à la recommandation n° 2003-R.01 du 1^{er} avril 2003 du conseil National de la Comptabilité, le groupe a modifié les modalités d'évaluation et de comptabilisation des engagements sociaux différés. C'est ainsi que la provision existant au 31 décembre 2003 a été réévaluée au 1^{er} janvier 2004 par l'enregistrement de la totalité des écarts actuariels existant à cette date. La provision complémentaire correspondante, 20,7 millions d'euros, a été imputée pour son montant net d'impôt soit 13,3 millions d'euros sur les capitaux propres à l'ouverture de l'exercice.

Les écarts actuariels apparus depuis le 1^{er} janvier 2004 sont enregistrés selon la méthode dite du « corridor » (cf. § 2.12).

L'impact du passage aux normes comptables internationales sur les comptes du groupe ASF est présenté au point 7.

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 affectées.

Ces immobilisations dont la durée de vie excède la durée de la concession ne font pas l'objet d'un amortissement pour dépréciation mais d'un amortissement de caducité.

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. Il en est de même des dépenses de renouvellement des chaussées.

- 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 des matériels informatiques, de transport et des matériels et d'outillages.

Elles sont enregistrées à leur coût d'acquisition et font l'objet d'un amortissement pour dépréciation, calculé selon le mode linéaire sur la durée d'usage comprise entre 3 et 10 ans.

• 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, des bâtiments, des ouvrages, des installations et d'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, la disposition de ces biens revient gratuitement du seul fait de l'expiration de la concession à l'autorité concédante ;
- les biens de reprise se composent des biens qui peuvent être repris en fin de concession par l'autorité concédante moyennant indemnisation ;
- 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 le groupe ASF, il a été convenu qu'il serait établi contradictoirement entre l'autorité concédante et le groupe une nomenclature permettant de classer par grandes rubriques l'ensemble des biens de la concession selon les trois catégories visées ci-dessus.

Pour le moment, l'ensemble des biens a été classé dans la catégorie des biens de retour.

Les immobilisations de construction 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.

Pour les immobilisations de construction, la dotation aux amortissements de caducité est calculée selon le mode linéaire sur la période comprise entre la date de leur mise en service et la date de fin de la concession, sur leur coût net des subventions d'équipement reçues.

Pour les immobilisations d'exploitation, la dotation aux amortissements de caducité est calculée sur leur valeur nette comptable.

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 des filiales et participations non consolidées sont inscrits au bilan à leur coût historique. Une provision est constituée si leur valeur d'inventaire, déterminée sur la base des perspectives financières ou 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

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.

2-8 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'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 la quote-part des capitaux propres qui leur revient.

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 des dits apports au jour du transfert. Ces apports, qui ne font l'objet d'aucun amortissement sur la durée de concession, 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, à l'exception, des écarts actuariels non amortis dont le montant est indiqué dans le hors bilan.

La méthode actuarielle retenue pour l'évaluation est la méthode rétrospective avec salaires de fin de carrière.

Au cours de l'exercice 2004, conformément à la recommandation n° 2003-R.01 du 1^{er} avril 2003 du conseil National de la Comptabilité, le groupe a modifié les modalités d'évaluation et de comptabilisation des engagements sociaux différés. C'est ainsi que la provision existant au 31 décembre 2003 a été réévaluée au 1^{er} janvier 2004 par l'enregistrement de la totalité des écarts actuariels existant à cette date. La provision complémentaire correspondante, 20,7 millions d'euros, a été imputée pour son montant net d'impôt soit 13,3 millions d'euros sur les capitaux propres à l'ouverture de l'exercice.

Le groupe a décidé d'appliquer, conformément à la recommandation CNC n° 2003-R.01, à l'instar de la norme IAS 19, la méthode dite du corridor qui consiste à étaler sur la durée d'activité moyenne résiduelle prévisionnelle, les écarts actuariels qui excèdent 10 % de la valeur la plus élevée entre le montant de l'engagement et la valeur de marché des fonds de couverture.

En 2004, le groupe a revu l'intégralité des différentes hypothèses actuarielles retenues pour le calcul de l'ensemble de ses engagements de retraites et autres avantages liés à son personnel. Ainsi, le taux d'actualisation utilisé est de 4,75 % contre 5,50 % en 2003, le taux d'inflation de 1,80 % contre 1,50 % en 2003, le taux de progression des frais de santé de 4,00 % contre 4,50 % en 2003.

Le montant total des écarts actuariels nés au cours de l'exercice 2004 du fait des changements d'hypothèses actuarielles mentionnées ci-dessus s'élève à 10,7 millions d'euros qui figurent dans les engagements hors bilan (cf. 4.25).

Sur ce montant, la partie hors « corridor » qui devra être amortie sur les exercices 2005 à 2021 s'élève au 31 décembre 2004 à 3,2 millions d'euros.

Les charges constatées au titre des engagements sociaux différés sont imputées en « Charges de personnel » au compte de résultat et en « Provisions pour risques et charges » au bilan.

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, les talus, les glissières de sécurité, la signalisation, etc., et sont assimilables à des dépenses courantes comptabilisées en charge d'entretien.

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 sont comptabilisés au titre des différences temporaires existantes entre la valeur au bilan des actifs et des passifs et leur valeur fiscale. Ils sont évalués sur la base des taux d'impôt

qui seront en vigueur au moment du dénouement des différences temporaires dans la mesure où ces taux sont connus à la clôture de l'exercice.

Les impôts différés actifs ne sont retenus qu'en fonction de leur probabilité d'imputation sur les bénéfices fiscaux futurs.

Les impôts différés du groupe ASF ne font pas l'objet d'une actualisation.

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- Méthode 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)	2004	2003	2002
Péages	2 342,8	2 189,9	2 053,4
Revenus des activités annexes	46,3	48,8	50,8
Chiffre d'affaires	2 389,2	2 238,7	2 104,2

PÉAGES

Les tableaux ci-dessous expliquent l'évolution du chiffre d'affaires péages entre 2004/2003 et entre 2003/2002.

Évolution 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 %
Évolution du chiffre d'affaires péages 2004/2003	+ 7,0 %
Croissance du trafic à réseau stable	+ 3,1 %
Effet de l'évolution du réseau	+ 0,6 %
Impact de l'évolution des tarifs	+ 3,3 %

REVENUS DES ACTIVITÉS ANNEXES

Revenus des activités annexes (en millions d'euros)	2004	2003	2002
Redevances des installations commerciales	31,9	32,8	30,2
Redevances de fibres optiques et de télécommunications	14,4	16,0	20,6
Revenus des activités annexes	46,3	48,8	50,8

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)	2004	2003	2002
Énergie, fournitures et pièces détachées	38,9	38,3	32,6
Entretien des infrastructures	71,3	67,9	76,9
Autres entretiens	29,4	29,7	29,1
Redevance domaniale	55,8	53,1	50,7
Autres charges externes	79,6	73,2	72,9
Achats et charges externes	275,1	262,2	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)	2004	2003	2002
Entretien des chaussées	34,9	33,0	43,9
Entretien des ouvrages d'art	12,9	11,1	9,6
Entretien des talus, glissières, etc.	23,4	23,9	23,4
Entretien des infrastructures	71,3	67,9	76,9

Les dépenses d'entretien des chaussées constituent des dépenses de renouvellement 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)	2004	2003	2002
Salaires et traitements	204,5	197,8	192,1
Charges sociales et engagements sociaux différés	102,1	92,1	90,6
Intéressement et abondement plan d'épargne	6,4	8,5	7,1
Participation	17,6	14,5	5,6
Charges de personnel	330,6	312,9	295,4

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, l'intéressement est régi par un accord groupe 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.

	2004	2003	2002
Cadres	635	607	574
Agents de maîtrise	2 289	2 192	2 131
Employés	4 417	4 633	4 821
Total des effectifs	7 341	7 432	7 526

L'évolution des effectifs est analysée comme suit :

	2003/2002
Extension du réseau	+ 0,27 %
Amélioration du service	+ 0,24 %
Gains de productivité	- 1,76 %
Total	- 1,25 %

	2004/2003
Extension du réseau	+ 0,27 %
Amélioration du service	+ 0,65 %
Gains de productivité	- 2,14 %
Total	- 1,22 %

4-4 AUTRES CHARGES NETTES (+) OU AUTRES PRODUITS NETS (-) 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)	2004	2003	2002
Transferts de charges immobilisées	(0,0)	(0,1)	(10,1)
Production immobilisée	(19,2)	(21,8)	(7,4)
Remboursements de sinistres	(10,8)	(9,4)	(10,2)
Autres	0,6	(0,4)	(2,1)
Autres charges nettes (+) ou produits nets (-)	(29,3)	(31,7)	(29,9)

La production immobilisée se ventile comme suit :

Production immobilisée (en millions d'euros)	2004	2003	2002
PI incorporelle : logiciels ⁽¹⁾	(2,8)	(7,5)	(4,2)
PI corporelle : ICAS ⁽²⁾ et autres	(6,8)	(4,2)	(3,2)
PI corporelle : construction ⁽³⁾	(9,5)	(10,1)	0,0
Production immobilisée	(19,2)	(21,8)	(7,4)

(1) L'augmentation en 2003 de la production immobilisée est partiellement due à la mise en service du nouveau progiciel de gestion des ressources humaines.

(2) ICAS : investissements de construction sur autoroutes en service.

(3) 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)	2004	2003	2002
Taxe d'aménagement du territoire	207,1	199,5	192,5
Taxe professionnelle et autres impôts locaux	76,9	71,2	67,3
Impôts-Taxes-Versements assimilés/rémunérations	3,9	4,3	3,9
Autres impôts et taxes	3,5	2,7	2,5
Impôts et taxes	291,4	277,7	266,2

Depuis le 1^{er} janvier 2000, la taxe d'aménagement du territoire est de 6,86 euros par millier de kilomètres parcourus.

4-6 DOTATIONS AUX AMORTISSEMENTS ET AUX PROVISIONS

Dotations aux amortissements et provisions (en millions d'euros)	2004	2003	2002
Amortissement pour dépréciation des immobilisations	75,7	70,2	68,5
Amortissement de caducité	397,1	372,4	352,3
Autres dotations nettes	3,2	1,6	1,2
Dotations aux amortissements et provisions	475,9	444,3	422,0

La dotation aux amortissements de caducité se ventile comme suit :

Amortissements de caducité (en millions d'euros)	2004	2003	2002
Caducité de construction	394,1	369,3	349,8
Caducité d'exploitation	3,0	3,1	2,5
Amortissements de caducité	397,1	372,4	352,3

4-7 CHARGES ET PRODUITS FINANCIERS

Charges et produits financiers (en millions d'euros)	2004	2003	2002
Intérêts et indexation des emprunts	(450,9)	(520,9)	(545,6)
Intérêts intercalaires immobilisés	16,2	24,4	35,9
Amortissement des primes d'émission et sur emprunts	(7,0)	(6,9)	(7,1)
Autres charges et produits financiers	12,8	33,5	42,0
Charges (-) et produits financiers (+)	(428,9)	(469,9)	(474,8)

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 comptabilisé de 18,1 millions d'euros au cours de l'année 2004. À noter que pour les deux opérations dont le taux variable est adossé à l'Euribor 12 mois postfixé trimestriellement, les coupons courus au 31 décembre 2004 ont été évalués sur la base des taux futurs de marché de l'Euribor 12 mois déterminés à cette date.

De plus, au 31 décembre 2004, en normes françaises, tous les instruments dérivés sont assimilés à des opérations de couverture. Les moins-values latentes qui avaient fait l'objet d'une provision ont été reprises à hauteur de 2,1 millions d'euros au 31 décembre 2004. En revanche, les plus-values latentes sur les opérations de couverture n'ont pas été comptabilisées (63,8 millions d'euros, cf. point 4-25).

4-8 CHARGES ET PRODUITS EXCEPTIONNELS

Charges et produits exceptionnels (en millions d'euros)	2004	2003	2002
Plus-values et moins-values de cession	1,4	0,0	(0,3)
Autres charges et produits exceptionnels	(2,4)	(1,0)	(3,6)
Charges (-) et produits exceptionnels (+)	(0,9)	(1,0)	(4,0)

4-9 IMPÔTS SUR LES SOCIÉTÉS

Impôts sur les sociétés (en millions d'euros)	2004	2003	2002
Impôt courant	209,9	160,8	100,6
Impôts différés	2,7	16,4	41,6
Impôt sur les sociétés	212,5	177,2	142,2

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)	2004	2003	2002
Résultat net (part du groupe)	402,1	324,4	265,6
Charge d'impôt	212,5	177,2	142,2
Intérêts minoritaires	1,0	0,8	1,8
Résultat avant impôt	615,6	502,3	409,6
Charge d'impôt théorique (35,42 % / 35,42 % / 35,42 %)	218,1	177,9	145,1
<i>Éléments en rapprochement</i>			
Incidence des taux futurs sur les impôts différés	(6,9)		
Divers	1,3	(0,7)	(2,9)
Charge nette d'impôt réelle	212,5	177,2	142,2

Le taux moyen de l'impôt sur les sociétés va passer de 35,42 % en 2004 à 34,93 % en 2005 et à 34,43 % en 2006.

Le produit d'impôt lié aux éléments exceptionnels de l'exercice est de 0,4 million d'euros sur les 209,9 millions d'euros de charges d'impôt courant.

Les principales sources d'impôts différés sont les suivantes :

Impôts sur les sociétés : Impôts différés - ventilation (en millions d'euros)	2004	2003	2002
Déduction des amortissements de caducité sur charges transférées en immobilisations	76,4	69,1	59,9
Autres provisions	11,6	10,7	10,2
Amortissements réputés différés	-	-	12,9
Provisions pour retraites et assimilées	1,7	3,6	4,0
Participation aux résultats	6,1	5,1	1,9
Impôts différés actifs	95,7	88,5	88,8
Frais financiers et charges transférées en construction	328,1	327,3	313,8
Charges sur fonds de concours déduites fiscalement	2,6	2,4	0,5
Autres	6,1	4,6	3,9
Impôts différés passifs	336,8	334,3	318,2
Impôts différés nets	(241,1)	(245,8)	(229,4)

Les impôts différés sont présentés de la manière suivante dans les bilans des exercices 2004, 2003 et 2002 :

Impôt sur les sociétés : Impôts différés (en millions d'euros)	2004	2003	2002
Impôts différés actifs	0,0	0,0	12,9
Impôts différés passifs	(241,1)	(245,8)	(242,2)
Impôts différés nets	(241,1)	(245,8)	(229,4)

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.

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)	2004	2003	2002
Immobilisations incorporelles	88,4	79,8	65,6
Amortissements immobilisations incorporelles	(65,6)	(56,3)	(50,0)
Immobilisations incorporelles	22,8	23,5	15,6

Les variations s'analysent de la manière suivante :

Immobilisations incorporelles (en millions d'euros)	2002	Acquisitions/ Dotations	Cessions/ Reprises	Mises en service/ Virements de postes à postes	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

Immobilisations incorporelles (en millions d'euros)	2003	Acquisitions/ Dotations	Cessions/ Reprises	Mises en service/ Virements de postes à postes	2004
Immobilisations incorporelles	79,8	8,0	0,5	1,1	88,4
Amortissements Immobilisations incorporelles	(56,3)	(9,9)	(0,5)	0,1	(65,6)
Immobilisations incorporelles	23,5	(1,9)	0,0	1,2	22,8

4-12 IMMOBILISATIONS CORPORELLES

• Immobilisations du domaine concédé

Immobilisations corporelles Immobilisations du domaine concédé (en millions d'euros)	2004	2003	2002
Immobilisations de construction en service	15 505,3	14 778,9	13 952,8
Immobilisations de construction en cours	780,4	924,4	1 099,6
Immobilisations d'exploitation	801,8	764,2	731,5
Immobilisations d'exploitation en cours	31,1	27,0	37,9
Total des immobilisations corporelles	17 118,6	16 494,6	15 821,7
Subventions d'investissement	(223,8)	(210,5)	(209,3)
Immobilisations corporelles	16 894,8	16 284,0	15 612,5

Au 31 décembre 2004, le réseau d'autoroutes en service du groupe ASF représente 2 943,4 kilomètres après la mise en service de 71,4 kilomètres au cours de l'année 2004.

Les immobilisations de construction en cours, à cette même date, correspondaient à environ 81 kilomètres d'autoroutes en construction auxquels s'ajoutent des Investissements de Construction sur Autoroutes en Service (ICAS).

Les variations s'analysent de la manière suivante :

Immobilisations corporelles Immobilisations du domaine concédé (en millions d'euros)	2002	Acquisitions	Cessions	Mises en service/ Virements de postes à postes	2003
Immobilisations de construction en service	13 952,8	161,3	2,4	667,3	14 778,9
Immobilisations de construction 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

Immobilisations corporelles Immobilisations du domaine concédé (en millions d'euros)	2003	Acquisitions	Cessions	Mises en service/ Virements de postes à postes	2004
Immobilisations de construction en service	14 778,9	200,0	2,6	529,0	15 505,3
Immobilisations de construction en cours	924,5	388,2	0,0	(532,3)	780,4
Immobilisations d'exploitation	764,2	35,1	21,6	24,1	801,8
Immobilisations d'exploitation en cours	27,0	26,2	0,0	(22,1)	31,1
Immobilisations corporelles	16 494,6	649,4	24,2	(1,2)	17 118,6

• Amortissements des immobilisations corporelles

Immobilisations corporelles Amortissements des immobilisations corporelles (en millions d'euros)	2004	2003	2002
Amortissements pour dépréciation	563,2	519,1	487,3
Amortissements de caducité	4 391,8	3 994,7	3 622,3
Amortissements	4 955,0	4 513,8	4 109,7

Les variations s'analysent de la manière suivante :

Immobilisations corporelles Amortissements des immobilisations corporelles (en millions d'euros)	2002	Dotations	Reprises	2003
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

Immobilisations corporelles Amortissements des immobilisations corporelles (en millions d'euros)	2003	Dotations	Reprises	2004
Amortissements pour dépréciation	519,1	65,8	21,7	563,2
Amortissements de caducité	3 994,7	397,1	0,0	4 391,8
Amortissements	4 513,8	462,9	21,7	4 955,0

La variation de l'amortissement de caducité se ventile comme suit entre immobilisations de construction et immobilisations d'exploitation :

Immobilisations corporelles Amortissements de caducité (en millions d'euros)	2002	Dotations	Reprises	2003
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

Immobilisations corporelles Amortissements de caducité (en millions d'euros)	2003	Dotations	Reprises	2004
Sur les biens de construction	3 826,6	394,0		4 220,6
Sur les biens d'exploitation	168,1	3,0		171,2
Amortissements de caducité	3 994,7	397,1	0,0	4 391,8

4-13 IMMOBILISATIONS FINANCIÈRES

Immobilisations financières (en millions d'euros)	2004	2003	2002
Prêts	10,9	10,4	11,1
Participations et créances rattachées	7,2	5,3	2,4
Autres immobilisations financières	0,3	0,3	1,1
Immobilisations financières	18,4	16,0	14,6

Les montants des immobilisations financières sont inscrits en net.

Les prêts concernent principalement la participation des sociétés à l'effort construction qui représente 9,3 millions d'euros en 2004 contre 8,9 millions d'euros en 2003 et 8,4 millions d'euros en 2002.

Les variations brutes s'analysent de la manière suivante :

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	3,1	0,3	5,8
Autres immobilisations financières	1,1	0,0	0,9	0,3
Immobilisations financières	15,1	4,3	2,9	16,5

Immobilisations financières (en millions d'euros)	2003	Augmentations	Diminutions	2004
Prêts	10,4	1,3	0,9	10,9
Participations et créances rattachées*	5,8	3,6	0,6	8,7
Autres immobilisations financières	0,3	0,1	0,1	0,3
Immobilisations financières	16,5	5,0	1,6	19,9

(*) 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 ; et d'une provision pour dépréciation des créances détenues sur le GIE SCA suite à la dépréciation de la valeur de ses actifs, constituée en 2004 pour un montant de 1 million d'euros.

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 2,0 millions d'euros au cours de l'exercice 2003 et 2,7 millions d'euros au cours de l'exercice 2004 au titre de cette participation qui figure dans les livres d'ASF au 31 décembre 2003 pour 2,8 millions d'euros et au 31 décembre 2004 pour 5,5 millions d'euros.

La société par actions simplifiée TRUCK ETAP a été créée en octobre 2003 : 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 plates-formes de services aux usagers de la route, et plus particulièrement de parcs de stationnement payants et gardés pour les poids lourds, y compris les services annexes (stations-service de carburants, restauration, hôtellerie) que la société peut exploiter directement ou indirectement. Cette participation figure dans les livres d'ASF au 31 décembre 2004 comme 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)	2004	2003	2002
Stocks	13,3	13,2	12,3
Dépréciation des stocks	(0,1)	(0,1)	(0,0)
Stocks et en-cours nets	13,3	13,1	12,3

4-15 CLIENTS ET COMPTES RATTACHÉS

Clients et comptes rattachés (en millions d'euros)	2004	2003	2002
Clients - Péages	93,5	80,8	67,2
Clients - Activités annexes	48,4	44,5	41,8
Dépréciation clients douteux	(7,8)	(7,4)	(6,5)
Créances clients et comptes rattachés	134,0	117,9	102,5

La provision pour dépréciation des créances douteuses se rapporte principalement aux créances sur les opérateurs du secteur des télécommunications.

4-16 AUTRES CRÉANCES ET COMPTES DE RÉGULARISATION

Autres créances et comptes de régularisation (en millions d'euros)	2004	2003	2002
Impôts différés	0,0	0,0	12,9
État et autres organismes publics	51,4	44,6	92,7
Autres créances et produits à recevoir	53,4	35,5	24,7
Charges constatées d'avance	31,5	29,3	28,6
Charges à répartir	50,5	51,5	59,3
Autres créances et comptes de régularisation	186,8	160,9	218,2

Les impôts différés actifs en 2002 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.

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)	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

Charges à répartir sur plusieurs exercices (en millions d'euros)	2003	Dotations	Reprises	2004
Charges à répartir sur plusieurs exercices	13,5	0,9	2,8	11,6
Primes de remboursement des obligations	38,0	5,4	4,5	38,8
Charges à répartir sur plusieurs exercices	51,5	6,3	7,4	50,5

4-17 VALEURS MOBILIÈRES DE PLACEMENT, DISPONIBILITÉS ET INSTRUMENTS DE TRÉSORERIE

Valeurs mobilières de placement, disponibilités et instruments de trésorerie (en millions d'euros)	2004	2003	2002
Valeurs mobilières de placement	423,2	595,2	1 211,9
Disponibilités	14,0	34,1	37,8
Valeurs mobilières de placement et disponibilités et instruments de trésorerie	437,2	629,3	1 249,7

La valeur d'inventaire des Valeurs Mobilières de Placement (VMP) se compose comme suit :

Valeurs immobilières de placement (en millions d'euros)	2004	2003	2002
Valeurs mobilières de placement : FCP	334,6	402,6	730,5
Valeurs mobilières de placement : SICAV	80,6	117,2	29,3
	415,2	519,8	759,8
Fonds dédiés	0,0	42,9	305,9
	415,2	562,7	1 065,7
Bons de caisse	2,9	18,2	142,1
Certificats de dépôts	0,0	10,0	0,0
	418,1	590,9	1 207,7
Instruments financiers	5,1	4,3	4,2
Valeurs mobilières de placement	423,2	595,2	1 211,9

Le portefeuille de valeurs mobilières de placement est peu sensible aux évolutions du marché financier. Les Fonds Communs de Placement et les SICAV correspondent à des placements 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 2004.

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 2004, il n'existe aucun instrument de dilution.

Capitaux propres (en millions d'euros)	2004	2003	2002
Capital	29,3	29,3	29,3
Primes et réserves consolidées	3 027,9	2 876,2	2 716,8
Résultat	402,1	324,4	265,6
Capitaux propres	3 459,4	3 229,9	3 011,8

Il n'y a eu aucun mouvement sur le capital depuis 2002.

4-19 INTÉRÊTS MINORITAIRES

Intérêts minoritaires (en millions d'euros)	2004	2003	2002
Intérêts minoritaires	3,0	2,3	1,5
Intérêts minoritaires	3,0	2,3	1,5

4-20 AUTRES FONDS PROPRES

Autres fonds propres (en millions d'euros)	2004	2003	2002
Autres fonds propres	104,7	104,7	104,7
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.

4-21 PROVISIONS POUR RISQUES ET CHARGES

Provisions pour risques et charges (en millions d'euros)	2004	2003	2002
Provisions pour retraites et engagements assimilés	72,9	50,8	49,7
Provisions pour engagements liés à la médaille du travail	2,9	2,9	0,0
Provisions pour litiges	4,3	3,0	2,8
Provisions pour risques et charges	7,2	3,9	11,1
Provisions pour risques et charges	87,9	60,7	63,6

Le tableau des variations des provisions pour risques et charges et des provisions pour dépréciation s'analyse comme suit :

Pour l'exercice 2003 :

Total des provisions (en millions d'euros)	2002	Dotations	Reprises	2003	Dont reprises non utilisées
Provisions pour risques et charges	63,5	7,8	10,6	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	47,2	6,1	2,5	50,9	0,9
Provisions pour médaille du travail	2,5	0,4	-	2,9	-
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
Autres provisions pour dépréciation	7,4	2,8	2,5	7,7	0,3
Total des provisions	78,1	12,9	14,4	76,5	1,6

Pour l'exercice 2004 :

Total des provisions (en millions d'euros)	2003	Dotations	Reprises	2004	Dont reprises non utilisées
Provisions pour risques et charges	60,7	39,4	12,2	87,9	0,0
Provisions pour litiges	3,0	2,3	0,9	4,4	0,0
Provisions pour pertes de change	0,0	-	-	0,0	-
Provisions pour pensions et obligations similaires	50,9	29,4	7,4	73,0	-
Provisions pour médaille du travail	2,9	0,0	-	2,9	-
Provisions pour impôts	1,8	2,7	1,8	2,7	-
Autres provisions pour risques et charges	2,1	5,0	2,1	5,0	-
Provisions pour dépréciation	15,8	3,7	1,4	18,1	0,6
Provisions sur immobilisations	0,5	1,0	-	1,6	-
Provisions sur stocks	0,1	-	0,0	0,1	-
Provisions sur comptes clients	7,4	1,4	1,0	7,8	0,3
Provisions sur autres créances	-	-	-	-	-
Provisions des VMP (Valeurs Mobilières de Placement)	-	0,0	-	0,0	-
Autres provisions pour dépréciation	7,7	1,2	0,4	8,6	0,3
Total des provisions	76,5	43,1	13,6	106,0	0,6
dont dotations et reprises d'exploitation		6,8	3,6		
dont dotations et reprises financières		4,1	2,1		
dont dotations et reprises exceptionnelles		2,8	0,6		
dont imputation en charges de personnel		8,8	7,4		
dont imputation sur les capitaux propres		20,7	0,0		

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	Engagements liés à la médaille du travail	Total des engagements
Provisions au 31 décembre 2002	11,9	35,4	2,5	49,7
Charge de l'année 2003	(2,9)	6,4	0,4	4,0
Cotisations au fonds d'assurances				0,0
Provisions au 31 décembre 2003	9,0	41,8	2,9	53,7
Charge de l'année 2004	1,6	7,1	0,0	8,8
Cotisations au fonds d'assurances	(7,3)			(7,3)
Imputation des écarts actuariels sur capitaux propres		20,7		20,7
Provisions au 31 décembre 2004	3,2	69,7	3,0	75,8

La valeur du fonds au 31 décembre 2004 est de 27,8 millions d'euros, elle était de 18,9 millions d'euros au 31 décembre 2003 et de 17,6 millions d'euros au 31 décembre 2002.

La situation financière relative aux engagements sociaux différés du groupe au 31 décembre 2004 s'analyse ainsi :

	Engagements de retraite	Engagements postérieurs à la retraite	Engagements liés à la médaille du travail	Total des engagements
Engagements totaux	34,8	76,9	2,6	114,2
Actifs détenus et gérés par des tiers en couverture des indemnités de fin de carrière	27,8			27,8
Engagements nets	7,1	76,9	2,6	86,5
Provision au 31 décembre 2004	3,2	69,7	2,9	75,8
Écarts actuariels 2004 hors bilan (cf. 4-25)	3,8	7,2	(0,4)	10,6

4-22 EMPRUNTS ET DETTES FINANCIÈRES

Emprunts et dettes financières (en millions d'euros)	2004	2003	2002
Emprunts CNA à taux fixe	7 253,5	7 407,8	7 892,4
Emprunts CNA à taux variable	746,0	746,0	746,0
Avances des collectivités territoriales	43,5	55,6	72,7
Autres	37,7	28,2	11,0
	8 080,6	8 237,6	8 722,1
Intérêts courus	229,9	250,1	258,1
Total dettes financières	8 310,5	8 487,7	8 980,2

• **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. Ils ne sont pas assortis d'engagements ou autres clauses spécifiques influant sur leur exigibilité.

Suite à des opérations d'échange de devises (swaps) effectuées par la CNA ces dernières années, les emprunts du groupe ASF sont tous libellés en euros. Au 31 décembre 2004, le montant en principal des emprunts en devises convertis en euros est de 307,3 millions d'euros.

Les emprunts CNA à taux fixe portent intérêts à des taux nominaux compris entre 4,375 % et 13,955 %.

Certains emprunts CNA sont à taux variables (référence à différents taux de marché dont l'Euribor), soit qu'ils aient été émis directement en taux variables (encours de 53 millions d'euros au 31 décembre 2004), soit qu'ils aient fait l'objet d'opérations de swaps de taux à l'émission par la CNA (encours de 311,4 millions d'euros au 31 décembre 2004).

De plus, un emprunt CNA a été émis avec une indexation sur l'inflation française (encours de 343,5 millions d'euros au 31 décembre 2004).

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 (encours de 1 032,9 millions d'euros au 31 décembre 2004). Au total, les emprunts à taux variables ou convertis à taux variables représentent un encours de 1 740,8 millions d'euros (707,9 + 1 032,9), soit 21,8 % de l'encours total. Pour l'année 2005, une partie de cet encours a été refixée (152,5 millions d'euros) ou « capée » entre 2,25 % et 3,00 % (780,4 millions d'euros).

Compte tenu de tous ces éléments, le taux nominal moyen de l'encours d'emprunts du groupe ASF au 31 décembre 2004 est de 5,40 % contre 5,88 % pour l'encours d'emprunt au 31 décembre 2003.

Sur la base de la structure de la dette au 31 décembre 2004, et notamment en prenant en compte les caps qui insensibilisent 780,4 millions d'euros à une forte remontée 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 11 points de base du taux moyen de la dette du groupe ASF en 2005.

• **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 2005 et 2010.

Au 31 décembre 2004, l'échéancier de remboursement du principal des dettes financières du groupe était le suivant :

Emprunts : échéancier (en millions d'euros)	Emprunts CNA	Avances des collectivités territoriales	Total
Années			
2005	377,3	14,6	391,9
2006	484,8	11,9	496,7
2007	451,3	6,8	458,0
2008	784,0	4,7	788,6
2009	466,5	2,8	469,3
2010	818,0	2,8	820,8
2011	637,1		637,1
2012	405,9		405,9
Au-delà	3 574,6		3 574,6
Emprunts : échéancier	7 999,5	43,5	8 042,9
Emprunts souscrits durant l'exercice	450,0		450,0
Emprunts remboursés durant l'exercice	604,3	12,1	616,5

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)	2004	2003	2002
Dettes fournisseurs et comptes rattachés	57,9	49,9	54,4

Le poste « Dettes fournisseurs et comptes rattachés » se décompose :

Fournisseurs et comptes rattachés (en millions d'euros)	2004	2003	2002
Fournisseurs d'exploitation : factures reçues	33,9	29,7	24,8
Fournisseurs d'exploitation : factures non reçues	24,1	20,2	29,6
Dettes fournisseurs et comptes rattachés	58,0	49,9	54,4

4-24 AUTRES DETTES ET COMPTES DE RÉGULARISATION

Autres dettes et comptes de régularisation (en millions d'euros)	2004	2003	2002
Dettes sur immobilisations	174,6	219,0	225,9
Dettes fiscales et sociales	148,0	133,0	126,3
Produits constatés d'avance	102,4	110,3	110,2
État Impôt sur les sociétés	49,0	71,5	0,0
État Impôt sur les sociétés/réforme	0,0	0,0	185,5
Impôts différés passif	241,1	245,8	242,2
Autres	14,0	16,3	9,3
Autres dettes et comptes de régularisation	729,0	795,8	899,4

Les dettes sur immobilisations correspondent aux comptes fournisseurs et aux factures à recevoir relatifs aux immobilisations. À chaque clôture des exercices présentés, 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 de la façon suivante :

Dettes sur immobilisations (en millions d'euros)	2004	2003	2002
Fournisseurs d'immobilisations : factures reçues	58,6	105,4	69,0
Fournisseurs d'immobilisations : factures non reçues	116,0	113,6	156,9
Dettes fournisseurs sur immobilisations	174,6	219,0	225,9

La ligne « État impôt sur les sociétés/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.

Les produits constatés d'avance s'analysent comme suit :

Produits constatés d'avance (en millions d'euros)	2004	2003	2002
Sur opérateurs de télécommunications	40,1	44,5	38,7
Sur installations commerciales	23,9	26,1	27,7
Sur emprunts	33,1	37,2	41,4
Autres	5,3	2,4	2,4
Produits constatés d'avance	102,4	110,3	110,2

4-25 ENGAGEMENTS HORS BILAN

Engagements hors bilan (en millions d'euros)	2004	2003	2002
a) Engagements donnés			
Cautions sur opérations internationales	3,0	4,8	4,4
Cautions diverses	0,0	0,0	0,4
Engagements sur instruments financiers	1 285,4	937,1	254,2
Avantages liés au personnel (retraite, mutuelle, etc.)	10,6	20,7	0,0
Total	1 299,0	962,6	259,0
b) Engagements reçus			
Cautions bancaires sur marchés	101,7	121,6	132,1
Autres engagements reçus (clients)	37,7	34,2	29,7
Total	139,4	155,8	161,8
c) Engagements réciproques			
Marchés travaux (signés et non payés)	320,0	555,3	580,5
Total	320,0	555,3	580,5

La présentation faite 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 de dollars américains USD répartis en 5,1 millions d'USD pour les 33 kilomètres (intégralement versés au 31 décembre 2004), 1,7 million d'USD pour les 11 kilomètres restants (dont 0,9 million de dollars américains USD ont été versés au 31 décembre 2004) et 3,4 millions d'USD non encore appelés.

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 dérivés utilisés par le groupe ASF

Au 31 décembre 2004, le groupe ASF dispose de plusieurs contrats concernant des instruments dérivés à terme :

- i)- des « swaps » où le groupe ASF est receveur de taux fixe et payeur d'Euribor 3 mois (9 swaps pour un notionnel total de 1 032,9 millions d'euros). 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 décembre 2004 ont une valeur de marché positive pour le groupe ASF de 74,2 millions d'euros (hors coupons courus).
- ii)- un swap où le groupe ASF est payeur de taux fixe et receveur d'Euribor 3 mois adossé à une opération du i)- mais pour une durée d'un an (notionnel de 152,5 millions d'euros) et deux swaps où le groupe ASF est payeur d'Euribor 12 mois postfixé trimestriellement et receveur d'Euribor 3 mois adossés à des opérations du i)- (pour un notionnel total de 100 millions d'euros). Ces engagements qui ne sont pas valorisés dans les comptes au 31 décembre 2004 ont une valeur de marché négative de 1,8 million d'euros (hors coupons courus).
- iii)- des « caps » et des « floors » adossés aux opérations du i)- mais pour une durée plus courte. La valeur de marché de ces opérations au 31 décembre 2004 est négative de 3,5 millions d'euros contre une valeur au bilan positive de 5,1 millions d'euros.

La valeur de marché (hors coupons courus) au 31 décembre 2004 de l'ensemble de ces opérations est de 68,9 millions d'euros en faveur du groupe ASF contre une valeur au bilan de 5,1 millions d'euros, soit une plus-value latente de 63,8 millions d'euros. En comptabilité, ces opérations sont considérées comme des opérations de couverture. En revanche, il est probable que les opérations figurant au ii)- et iii)- seront considérées comme des produits de « trading » au sens de la norme IAS39.

• Instruments dérivés à terme par type et par échéance au 31 décembre 2004 - groupe ASF

(en millions d'euros)	- de 1 an	de 1 à 5 ans	+ de 5 ans	Total
Swaps payeurs taux variable	0,0	335,4	697,5	1 032,9
Swaps payeurs taux fixe	152,5	0,0	0,0	152,5
Swaps payeurs et receveurs de taux variable	0,0	0,0	100,0	100,0
Achats de caps	780,4	1 540,7	0,0	2 321,1
Ventes de caps	0,0	0,0	0,0	0,0
Achats de floor	0,0	0,0	0,0	0,0
Ventes de floor	0,0	376,2	0,0	376,2

• Exposition aux taux d'intérêts au 31 décembre 2004 - groupe ASF

	- de 1 an	de 1 à 5 ans	+ de 5 ans	Total
Actif	- 418,2	0,0	0,0	- 418,2
Dette	741,7	2 186,5	5 071,2	7 999,5
Position nette avant gestion	323,5	2 186,5	5 071,2	7 581,3
Swaps payeurs taux variable	1 032,9	-335,4	-697,5	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	980,2	2 227,3	4 373,7	7 581,3

• Information sur le droit individuel à la formation des salariés

La loi n° 2004-391 du 4 mai 2004 relative à la formation professionnelle modifiant les articles L.933-1 à L.933-6 du Code du travail, faisant suite à l'accord national interprofessionnel du 20 septembre 2003, ouvre pour les salariés bénéficiant d'un contrat de travail à durée indéterminée de droit privé, un droit individuel à la formation d'une durée de 20 heures minimum par an, cumulable sur une période de six ans. Au terme de ce délai de six ans, et à défaut de son utilisation en tout ou partie, le DIF est plafonné à 120 heures.

Le bénéfice du DIF permet au salarié de participer à des actions de formation mises en œuvre en dehors du temps de travail, sauf dispositions contraires prévues dans un accord collectif de branche ou d'entreprise. Le DIF est mis en œuvre à l'initiative du salarié, le choix de l'action de formation est arrêté dans le cadre d'un accord écrit conclu entre le salarié et son entreprise.

Selon une première estimation, le total des droits accumulés au 31 décembre 2004 correspond à environ 97 000 heures.

• 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 « 4-25 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. 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 jamaïquaine, pour lesquels 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. La trésorerie 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 passés et actuels du groupe.

5-3 LES INTÉRÊTS INTERCALAIRES

Les acquisitions d'immobilisations comprennent les intérêts capitalisés durant la période de construction, soit pour 2004 : 16,2 millions d'euros, 24,4 millions d'euros pour 2003 et 35,9 millions d'euros pour 2002.

5-4 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 y compris les provisions sur actifs circulants) 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 l'année 2004 :

- des provisions nettes enregistrées en charges sociales pour 1,4 million d'euros ;
- des provisions nettes enregistrées en résultat financier pour 2 millions d'euros ;
- des provisions nettes enregistrées en résultat exceptionnel pour 2,2 millions d'euros.

6- Informations complémentaires

6-1 INTÉGRATION FISCALE

Le périmètre d'intégration fiscale du groupe comprend les sociétés ASF, ESCOTA, et la société RadioTrafic FM.

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.

Plus aucun déficit reportable ne subsiste pour ESCOTA et pour le groupe ASF depuis 2003.

6-2 RÉMUNÉRATION DES MANDATAIRES SOCIAUX

Les rémunérations versées aux mandataires sociaux du groupe ASF au cours de l'exercice 2004 se sont élevées à 961 247 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 l'année 2004 est de 146 142 euros.

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 2004, 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 (ASF, ESCOTA et le Tunnel du Puymorens) et les cahiers des charges 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 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 fixation, sept 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 autoroutier soit 2 660 kilomètres, 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. Les deux concessions ont été accordées à ASF avant la réforme des sociétés d'autoroutes de l'année 2000.

Bien que faisant l'objet d'un contrat de concession distinct, le tunnel du Puymorens est actuellement géré par ASF comme partie intégrante de son réseau autoroutier.

Pour cette raison, ASF considère que le tunnel du Puymorens constitue aujourd'hui un contrat accessoire de son contrat de concession principal et ne peut être considéré comme une unité génératrice de trésorerie indépendante.

6-7 INFORMATIONS SUR LES PARTIES LIÉES

Les principaux tiers ayant une position privilégiée à l'égard d'ASF sont :

- l'État, autorité concédante ;
- les autres sociétés d'économie mixte concessionnaires d'autoroutes, qui sont comme ASF, contrôlées par l'État ;
- la Caisse Nationale des Autoroutes, établissement public à caractère administratif ;
- le groupe Vinci, nommé administrateur en décembre 2004.

La principale relation avec l'État est constituée par le contrat de concession et son cahier des charges mentionné dans la note 6-5 de l'annexe.

Ainsi que cela est indiqué dans la note 4-22, les principales ressources de financement à long terme du groupe résultent des emprunts qu'il souscrit auprès de la Caisse Nationale des Autoroutes.

Les relations avec les autres sociétés d'économie mixte concessionnaires d'autoroutes sont limitées à un accord de réciprocité concernant l'abonnement au télépéage « Liber-t » pour rétrocéder les péages perçus pour le compte des autres sociétés d'autoroutes.

6-8 LISTE DES FILIALES ET DES PARTICIPATIONS

Les montants portés dans ces tableaux sont en milliers d'euros.

Situation au 31 décembre 2004 :

Informations financières (en milliers d'euros)	Capital	Capitaux propres autres que le capital ⁽¹⁾	Quote- part du capital détenue (en %)	Valeur comptable des titres détenus Brute/Nette	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
Filiales (détenues à + de 50 %)									
- SAS Radio Trafic FM	40,0	46,2 ^(a)	99,49 %	20,0 ^(a) 20,0 ^(a)			3 344,2 ^(a)	4,5 ^(a)	
- Jamaican Infrastructure Operator	1,5		51,00 %						
- Truck Etap SAS	900,0	néant ^(a)	66,00 %	594,00 594,00			néant ^(a)	(138,4) ^(a)	
Participations (détenues entre 10 et 50 %)									
- 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	14 751,0	(4 061,0) ^(a)	34,00 %	5 511,55 ^(a) 5 511,55 ^(a)			3 065,0 ^(a)	(496,0) ^(a)	
- GIE Autoroutes Trafic	349,0	0,0 ^(a)	39,47 %	125,5 ^(a) 125,5 ^(a)	103,0 ^(a)		1 098,0 ^(a)	106,3 ^(a)	
- 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.

(a) Informations concernant l'exercice 2004.

(*) Informations concernant l'exercice 2003.

(**) Informations concernant l'exercice 2002.

(***) Informations concernant l'exercice 2001.

6-9 DONNÉES ENVIRONNEMENTALES

Conformément à la recommandation du CNC n° 2003-R.02 du 21 octobre 2003, les informations sur les dépenses environnementales engagées par la société sont présentées sous forme chiffrée. Le lecteur se reportera au rapport de gestion pour disposer d'informations complémentaires plus détaillées.

Rappel : Les dépenses environnementales sont celles effectuées en vue de prévenir, réduire ou repérer les dommages que la société a occasionnés ou pourrait occasionner par ses activités, à l'environnement.

Elles recouvrent notamment les coûts liés à :

- l'élimination des déchets et aux efforts entrepris pour en limiter la quantité ;
- la lutte contre la pollution des sols, des eaux de surface et des eaux souterraines ;
- la préservation de la qualité de l'air et du climat ;
- la réduction des émissions sonores ;
- la protection de la biodiversité et du paysage.

Tableau des dépenses environnementales réalisées en 2004 :

Couverture des risques environnementaux	Total 2004 (millions d'euros)
Provisions et garanties pour risques environnementaux	3,50

Investissements	Construction d'autoroutes nouvelles	Investissements de construction sur autoroutes en service (ICAS)	Total 2004 (millions d'euros)
Eau	4,57	8,06	12,63
Bruit	1,57	7,66	9,23
Biodiversité et paysages	14,15	3,41	17,56
Autres	8,65	1,47	10,12
Totaux	28,94	20,60	49,54

Fonctionnement	Maintenance des ouvrages de protection de l'environnement	Exploitation	Total 2004 (millions d'euros)
Dépendances vertes ⁽¹⁾	1,39	13,67	15,06
Ouvrages de protection ⁽²⁾	3,15	6,05	9,20
Totaux	4,54	19,72	24,26

⁽¹⁾ Maintenance : abattages, débroussaillments, défense contre l'incendie notamment.
Exploitation : tonte et fauchage notamment.

⁽²⁾ Maintenance : bassins de traitement des eaux, écrans acoustiques, clôtures, etc.
Exploitation : gestions des ouvrages de protection de la ressource en eaux et d'assainissement et gestion des clôtures notamment.

Détail des postes des dépenses concernées :

Catégories significatives retenues et nature des ouvrages concernés	Investissements		Coûts d'Exploitation
	Construction d'autoroutes nouvelles	Investissements de construction sur autoroutes en service (ICAS)	Nature des dépenses
<p>Eau Ouvrage de confinement ou de traitement des eaux (de type bassins multifonctions, décanteurs, déshuileurs, fossés subhorizontaux, imperméabilisations spécifiques, filtres, traitement des eaux usées, traitement des eaux des tunnels, etc. <i>Sont exclus les ouvrages : d'assainissement et de drainage des eaux de plate forme, de traversées, de transparence hydraulique de décharge et de protection contre les inondations.</i></p>	(Protections initiales)	(Opérations de rattrapage – Programmes de mise à niveau, etc.)	- Inspection, surveillance et suivi (et analyses) ; - Curages, entretien et réparation de ces ouvrages.
<p>Lutte contre le bruit Écrans, merlons acoustiques, GBA à fonction acoustique, isolations de façades, acquisitions d'habitations sous nuisances. <i>Est exclu le revêtement de chaussée « Béton bitumineux drainant » (Néanmoins on indiquera à part les PK des sections revêtues dans l'année)</i></p>	(Protections initiales)	(Opérations de rattrapage Traitements des PNB – Partenariats, etc.)	- Entretien et réparation ; - Compté à part : renouvellement par des enrobés drainants (GR).
<p>Protection de la biodiversité des sites et paysage Au titre de la biodiversité : - Passage grande faune et aménagements spécifiques pour la petite faune ; - Clôtures spécifiques surélevées ou renforcées à la base, petite maille à batraciens, etc. ; - Haies avifaune, ouvrages spécifiques, nichoirs ; - Réhabilitation et restauration, ou substitution de milieux hydrobiologiques et biotopes. Au titre des sites et du paysage : - Plantations et engazonnements ; <i>(les revêtements de terre végétale sont à comptabiliser s'ils sont identifiés dans la famille plantation, sinon il est inutile de les extraire de la famille terrassement)</i> - Modelés paysagers spécifiques. <i>Sont exclus les remembrements et les opérations foncières, sauf celles qui ont un lien direct avec la biodiversité (mesures compensatoires, substitution, etc.)</i></p>	(Aménagements initiaux)	(Aménagements complémentaires)	- Surveillance et suivi ; - Entretien et réparations ; - Conventions « de gestion » ; - Entretien des dépendances vertes (y compris traitements, arrosages, fauchages, gestion extensive) et plantations et travaux sous traités (prestations – GR).
<p>Autres : - Études et Maîtrise d'œuvre (évaluées en moyenne à 12 % des montants d'investissement des 3 catégories ci-dessus) ; - Archéologie ; - 1% paysage et développement.</p>			

7- Impact du passage aux normes comptables internationales (IFRS)

Le groupe ASF est tenu, en application du règlement européen n° 1606/2002 du 19 juillet 2002 sur l'application des normes comptables internationales, de présenter ses comptes consolidés suivant les normes comptables IFRS à compter du 1^{er} janvier 2005. Les premiers comptes produits porteront sur le chiffre d'affaires du premier trimestre 2005, puis sur la situation semestrielle consolidée au 30 juin 2005 et enfin sur les comptes consolidés de l'exercice 2005. Ils comporteront à chaque fois une comparaison avec l'exercice 2004 établie également suivant les normes IFRS.

Afin de se conformer le mieux possible à la recommandation du comité Européen des Régulateurs des Marchés de Valeurs Mobilières du 30 décembre 2003 sur la préparation de la transition aux normes IFRS, le groupe a identifié les méthodes comptables devant être modifiées du fait de ces normes et a estimé l'incidence de ces changements sur les capitaux propres consolidés à l'ouverture de l'exercice 2004 et sur le résultat consolidé de l'exercice 2004.

Le travail accompli a été fondé sur les normes en vigueur en décembre 2004 étant rappelé que le groupe pourrait avoir à tenir compte d'interprétations nouvelles – concernant principalement les contrats de concessions – susceptibles d'être publiées en 2005.

7-1 SYNTHÈSE DES AJUSTEMENTS

Le tableau suivant présente la synthèse des ajustements sur les capitaux propres au 1^{er} janvier 2004 et sur les résultats de l'exercice 2004 étant précisé :

- que les capitaux propres – part du groupe – en normes françaises, au 1^{er} janvier 2004, retenus pour la comparaison à 3 057,2 millions d'euros tiennent compte par rapport aux capitaux propres publiés du 31 décembre 2003 de 3 229,9 millions d'euros :
 - d'un ajustement négatif pour changement de méthode de comptabilisation des engagements sociaux au 1^{er} janvier 2004 de 13,3 millions d'euros (cf. point 2. de l'annexe) ;
 - de la distribution de dividendes intervenue au cours de l'exercice 2004 pour 159,4 millions d'euros.
- qu'il n'a pas été tenu compte de l'impact des intérêts minoritaires sur l'effet des ajustements, ceux-ci étant considérés non significatifs.

Synthèse des ajustements (en millions d'euros)	Capitaux propres 01/01/2004	Résultat part du groupe 2004	Capitaux propres 31/12/2004
Total en règles françaises	3 057,2	402,1	3 459,3
7.1.1. Annulation des amortissements de caducité sur les immobilisations concédées renouvelables	168,2	3,0	171,2
7.1.2. Adoption de la méthode des composants pour les renouvellements de chaussée (IAS 16 et 38)	45,3	(8,6)	36,7
7.1.3. Application de la norme IAS 39	(14,8)	(7,5)	(22,3)
Effet brut des ajustements	198,7	(13,1)	185,6
Impact fiscal	(68,4)	4,5	(63,9)
Effet net des ajustements	130,3	(8,6)	121,7
Total en normes IFRS	3 187,5	393,5	3 581,0

Les ajustements mentionnés entre parenthèses sont ceux qui ont un effet négatif sur les capitaux propres ou le résultat.

L'impact sur le résultat net 2004 de l'application des normes IFRS est de (8,6) M€, il s'analyse ainsi :

	Règles françaises	Impact IFRS	Normes IFRS
Résultat d'exploitation	1 045,4	(5,6)	1 039,9
Résultat financier	(428,9)	(7,5)	(436,4)
Impôts sur les résultats	212,5	4,5	217,0
Résultat net	402,1	(8,6)	393,6

7-1-1 Annulation des amortissements de caducité sur les immobilisations concédées renouvelables

	Impact brut		
	Capitaux propres 01/01/2004	Résultat part du groupe 2004	Capitaux propres 31/12/2004
Suppression des amortissements de caducité sur les immobilisations concédées renouvelables (en millions d'euros)	168,2	3,0	171,2

Les normes IFRS n'incluent pas actuellement de norme sur la comptabilisation des contrats de concession.

En normes françaises, pour les immobilisations renouvelables du domaine concédé, le groupe comptabilisait en plus de l'amortissement pour dépréciation une dotation aux amortissements de caducité dont l'objet était d'anticiper et de répartir sur la durée de la concession le surcroît d'amortissements nécessaires pour ramener la valeur nette comptable des immobilisations renouvelables considérées comme des biens de retour à une valeur nulle à l'issue de la concession.

Le groupe a estimé que l'amortissement de caducité relatif aux immobilisations renouvelables n'est compatible ni avec les normes IFRS existantes (IAS 16 immobilisations corporelles et IAS 38 immobilisations incorporelles en particulier) ni avec les projets d'interprétations sur les concessions en cours d'élaboration et qu'il devait être éliminé. Cette décision ne préjuge pas du traitement qui pourrait être préconisé par l'IFRIC pour prendre en considération l'obligation de renouvellement imposée aux concessionnaires, y compris au cours des dernières années du contrat de concession. À ce stade, le groupe considère toutefois que l'incidence de ce retraitement serait peu significative.

7-1-2 Adoption de la méthode des composants pour le traitement des dépenses d'investissement et de renouvellement des chaussées

Adoption de la méthode des composants (en millions d'euros)	Impact brut		
	Capitaux propres 01/01/2004	Résultat part du groupe 2004	Capitaux propres 31/12/2004
Amortissement pour dépréciation des chaussées d'origine	(167,0)	(9,7)	(176,6)
Reprise des amortissements de caducité sur les chaussées d'origine	64,5	5,4	70,0
Immobilisation des renouvellements des chaussées des 10 derniers exercices	313,6	26,3	339,8
Amortissement pour dépréciation des chaussées renouvelées	(165,7)	(30,4)	(196,1)
Autres	(0,1)	(0,2)	(0,4)
Impact brut	45,3	(8,6)	36,7

Jusqu'en 2004, en normes françaises le groupe comptabilisait avec les immobilisations de constructions la partie de l'investissement initial des autoroutes consacrée à la réalisation des chaussées.

Cet investissement était amorti sur la durée de la concession tandis que les dépenses de renouvellement étaient enregistrées directement en charges de l'exercice sur lequel elles étaient engagées.

La norme IAS 16 rejointe en cela à partir de 2005 par les normes françaises, en vertu des règlements 2002-10 et 2003-07 du comité de la réglementation comptable, prescrit l'application de l'approche par composants. En vertu de cette approche, le montant initial de l'immobilisation doit être affecté entre les composants significatifs et amorti sur la base de la durée d'utilisation de chacun d'eux.

Le calcul de l'impact de l'application de cette méthode au bilan d'ouverture au 1^{er} janvier 2004 a nécessité les retraitements principaux suivants :

- reconstitution du coût historique des investissements dans les chaussées d'origine enregistrées en immobilisations de constructions et ;
 - constatation d'un amortissement pour dépréciation calculé sur la durée d'utilisation estimée (10 ans). L'amortissement pour dépréciation ainsi constitué s'est élevé à 167 millions d'euros au 1^{er} janvier 2004 ;
 - reprise de l'amortissement de caducité enregistré depuis l'année de mise en service sur la durée de vie restante de la concession. L'amortissement de caducité ainsi repris s'est élevé à 64,5 millions d'euros au 1^{er} janvier 2004.
- inscription en immobilisations des coûts de renouvellement des chaussées comptabilisées en charges au cours des 10 derniers exercices (313,6 millions d'euros au 1^{er} janvier 2004) et recalcul de l'amortissement pour dépréciation qui aurait dû être enregistré si ces charges avaient été immobilisées à leur origine (165,7 millions d'euros au 1^{er} janvier 2004).

7-1-3 Impacts des normes IAS 39 et IAS 21 sur les instruments financiers

Impact des normes IAS 39 et IAS 21 (en millions d'euros)	Impact brut		
	Capitaux propres 01/01/2004	Résultat part du groupe 2004	Capitaux propres 31/12/2004
a) Impact du retraitement de certains prêts à la méthode actuarielle du coût amorti	(3,6)	(0,2)	(3,8)
b) Impact du retraitement des dettes à la méthode actuarielle du coût amorti	(2,3)	(1,2)	(3,5)
c) Revalorisation des dettes couvertes et des swaps de couverture	0,0	(0,1)	(0,1)
d) Juste valeur des instruments dérivés ne remplissant pas les conditions de couverture selon IAS 39	(4,9)	(3,8)	(8,7)
e) Impact IAS 39/IAS 21 sur les dettes CNA en devises	(4,0)	(2,2)	(6,2)
Impact brut	(14,8)	(7,5)	(22,3)

Le groupe a opté pour l'application dès le 1^{er} janvier 2004 des normes IAS 32 et IAS 39 sur les instruments financiers. Pour le groupe, l'application de ces normes a pour effet :

- a) de réduire la valeur à l'actif des prêts ne portant pas intérêt : il s'agit des prêts 1 % construction, l'impact de 3,6 millions d'euros sur le bilan d'ouverture correspond à l'application du taux d'intérêt effectif ;
- b) de comptabiliser les dettes à leur coût amorti selon la méthode du taux d'intérêt effectif : l'impact de 2,3 millions d'euros sur le bilan d'ouverture correspond ainsi à l'écart de charges cumulées entre la méthode d'amortissement linéaire des primes et frais d'émission et la méthode actuarielle ;
- c) de comptabiliser au bilan la juste valeur des swaps de taux d'intérêts, mis en place par le groupe pour variabiliser les intérêts à taux fixes supportés par les emprunts et de les analyser en tant qu'instruments de couverture de juste valeur (comptabilisation en résultat – en capitaux propres pour le bilan d'ouverture – des changements de valeur du dérivé et ajustement de la valeur de l'emprunt correspondant). Dans la mesure où ces swaps ont été analysés comme ayant une efficacité presque parfaite pour couvrir les flux d'intérêt à taux fixe, leur variation de valeur coïncide avec l'ajustement de valeur des emprunts correspondant et n'a pratiquement pas ainsi d'incidence sur le résultat ;
- d) de comptabiliser au bilan à leur juste valeur par contrepartie du résultat (ou par contrepartie de la situation nette à l'ouverture) certains instruments dérivés du qui ne peuvent être qualifiés d'instruments de couverture selon IAS 39 ;
- e) Par ailleurs, les deux emprunts en devises mis en place par la Caisse Nationale des Autoroutes, respectivement en 1981 pour un montant de 5 M GBP, et en 1998 pour un montant 475 M CHF, ont été adossés à des cross currency swaps pour prémunir le groupe ASF des fluctuations des cours de change. Les dettes en devises, selon l'application d'IAS 21, font l'objet d'une revalorisation au cours de clôture par contrepartie du compte de résultat. En parallèle, les Cross Currency Swaps, détenus à des fins de transaction au sens d'IAS 39, sont revalorisés à leur juste valeur au bilan avec variations de juste valeur en compte de résultat. La variation de juste valeur ainsi enregistrée ne vient compenser que partiellement l'écart de change constaté sur le nominal de la dette en devise, ce dernier n'étant qu'une composante de la juste valeur des Cross Currency Swaps.

7-2 COMPTABILISATION DES CONTRATS DE CONCESSION

Selon les analyses disponibles de l'IFRIC, un contrat de concession, pour lequel la rémunération du concessionnaire est procurée par les usagers du service public concédé, serait considéré comme l'échange de la construction des ouvrages contre le droit de les exploiter conformément aux termes du contrat de concession. Par ailleurs, les ouvrages concédés ne pourraient être considérés comme contrôlés par le concessionnaire. Il en résulte que l'actif du concessionnaire serait constitué par la valeur du contrat de concession, appréciée à la fin de la construction des ouvrages et comptabilisée en tant qu'immobilisation incorporelle, et non par le coût de construction des ouvrages.

En pratique, compte tenu de la durée longue des contrats de concession, l'appréciation de la valeur des contrats peut être malaisée et il est probable que l'interprétation prévoira qu'elle soit assimilée au coût de construction des ouvrages. Au surplus, le texte de l'interprétation pourrait autoriser que, à sa date de première application, la valeur comptable des immobilisations concédées selon les règles comptables nationales soit admise en tant que valeur du contrat de concession suivant les normes IFRS.

Au total, le groupe estime que, si elles sont confirmées, les analyses de l'IFRIC devraient avoir pour effet le reclassement en tant qu'immobilisation incorporelle des ouvrages concédés. Elles ne devraient pas ainsi avoir de conséquence significative sur les capitaux propres et les résultats, même si le traitement comptable de l'obligation de gros entretien et de renouvellement reste encore à préciser.

7-3 ALLONGEMENT DE LA DURÉE DE CONCESSION INTERVENUE EN 2000

Le groupe a également examiné le traitement selon les normes IFRS de l'allongement de la durée de la concession intervenu en 2000.

En application de l'ordonnance ayant prévu cet allongement, le groupe avait recalculé les amortissements comptabilisés précédemment, comme si la nouvelle durée avait été stipulée dans le contrat de concession dès l'origine. Selon la norme IAS 38 sur les immobilisations incorporelles, le groupe devrait maintenir les amortissements enregistrés jusqu'à la date de l'allongement et se borner à répartir sur la nouvelle durée la valeur nette comptable de l'actif concédé à la date de l'allongement.

Toutefois, l'allongement de la durée des contrats de concession d'ASF et ESCOTA, et son traitement comptable, ne constituaient que l'un des aspects d'une réforme globale visant à les faire passer d'un statut d'entités administrées à celui de sociétés de plein exercice disposant d'une autonomie financière et de gestion. Ainsi mise en perspective, la réforme autoroutière est à l'origine de sociétés économiquement nouvelles pour lesquelles la valeur des ouvrages concédés au bilan résulte directement de cette reconfiguration.

Cette analyse rend possible le maintien aux normes IFRS des valeurs comptables des ouvrages concédés au 1er janvier 2004. En outre, ainsi que cela est indiqué ci-dessus, l'interprétation de l'IFRIC pourrait inclure une mesure transitoire visant à admettre en tant que valeur du contrat en normes IFRS la valeur comptable des ouvrages concédés à la date de transition.

7-4 AUTRES CONSIDÉRATIONS

Parmi les options offertes par les normes IFRS, le groupe a retenu celle offerte par la norme IAS 23 autorisant à incorporer dans le coût des ouvrages les frais financiers supportés pendant la période de construction. Cette option était également celle retenue dans le cadre des règles comptables françaises.

La norme IAS 20 sur les subventions d'investissement autorise à présenter les subventions d'investissement soit en tant que produit différé, soit en déduction du coût des immobilisations, le groupe a choisi ce second mode de présentation conformément à sa pratique antérieure.

Le groupe a procédé au 1^{er} janvier 2004 dans ses comptes en normes françaises et conformément à la recommandation 2003-R.01 du comité National de la Comptabilité à une réévaluation de ses engagements sociaux différés et a adopté la méthode d'amortissement des écarts actuariels dite du corridor. Les méthodes ainsi suivies dorénavant sont compatibles avec IAS 19 sur les « avantages au personnel ».

Certains apports en nature effectués gratuitement par le concédant (section d'autoroutes, voie d'accès) pour être exploités dans le cadre des concessions ont été inscrits à l'actif du bilan en règles françaises en « Immobilisations corporelles » et au passif en « Autres fonds propres » pour la valeur estimée des apports au jour des transferts soit 104,7 millions d'euros. Ces apports qui ne font l'objet en normes françaises d'aucun amortissement seront restitués au concédant à l'issue de la concession. Les normes IFRS ne prévoient pas la comptabilisation des biens mis à disposition gratuite du concessionnaire. Ces montants qui figurent en immobilisations et en autres fonds propres disparaîtront dans le bilan d'ouverture au 1^{er} janvier 2004 en IFRS.

Les logiciels et certains équipements d'exploitation sont amortis en règles françaises sur des durées d'usage plus courtes que les durées réelles d'utilisation. Compte tenu de l'importance non significative des montants en cause, le groupe a décidé de n'appliquer les durées d'utilisations que sur les nouveaux investissements.

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 2004

RAPPORT DES COMMISSAIRES AUX COMPTES SUR LES COMPTES CONSOLIDÉS

PricewaterhouseCoopers Audit

Tour AIG
34, place des Corolles
92908 Paris La Défense Cedex

J P A

7, rue Galilée
75116 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 2004, 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.

I- Opinion sur les comptes consolidés

Nous avons effectué notre audit selon les normes professionnelles applicables en France ; ces normes requièrent la mise en oeuvre 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.

Sans remettre en cause l'opinion exprimée ci-dessus, et conformément aux dispositions de l'article L.232-6 du Code de commerce, nous attirons votre attention sur la note 2 de l'annexe relative au changement de méthode comptable intervenu au cours de l'exercice, résultant de l'application de la recommandation 2003 R01 du CNC portant sur les modalités d'évaluation et de comptabilisation des engagements sociaux.

II- Justification de nos appréciations

En application des dispositions de l'article L.225-235 du Code de commerce, nous portons à votre connaissance les éléments suivants :

- Dans le cadre de notre appréciation des règles et principes comptables suivis par votre groupe, nous nous sommes assurés de la régularité du changement de méthode comptable mentionné ci-dessus et de la présentation qui en a été faite ;
- 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 ;

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.

- La note 7 de l'annexe indique l'incidence du passage aux normes IFRS sur les capitaux propres consolidés au 1^{er} janvier 2004 et au 31 décembre 2004, et sur le résultat consolidé 2004. Elle précise également les règles d'élaboration retenues pour l'application de la norme IFRS 1 et des autres normes comptables internationales adoptées dans l'Union européenne, et des interprétations en vigueur au 31 décembre 2004.

Nous avons vérifié les règles d'élaboration retenues ainsi que leur correcte application et nous sommes assurés du caractère approprié de l'information contenue dans la note 7 de l'annexe.

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 exprimée dans la première partie de ce rapport.

III- Vérification spécifique

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

Fait à Paris, le 31 mars 2005
Les commissaires aux comptes

PricewaterhouseCoopers Audit

Paul Onillon

JPA

Jacques Potdevin

RÉSUMÉ DES COMPTES SOCIAUX

sommaire

Tableau des comptes de résultat	161
Tableau des bilans actif et passif	162
Tableau des flux de trésorerie	163
Identification des divergences de principe avec les comptes consolidés.....	164
1- Explications des postes du compte de résultat et du bilan et de leurs variations	165
1-1 Charges et produits exceptionnels	165
1-2 Immobilisations corporelles	165
1-3 Immobilisations financières.....	166
1-4 Capitaux propres	166
2- Changement de principes comptables	168
3- Informations complémentaires	168
3-1 Intégration fiscale.....	168
3-2 Liste des filiales et des participations	169

Les comptes annuels pour l'exercice clos le 31 décembre 2004 ont été certifiés sans réserve avec une observation relative au changement de méthode comptable intervenu au cours de l'exercice, résultant de l'application de recommandation 2003 R01 du CNC portant sur les modalités d'évaluation et de comptabilisation des engagements sociaux.

Les comptes annuels 2004 complets sont disponibles au siège social de la société.

Tableau des comptes de résultat

(en millions d'euros)	Notes	2004	2003	2002
Chiffre d'affaires		1 890,0	1 761,9	1 653,3
Charges d'exploitation		(1 058,2)	(987,3)	(944,2)
Achats et charges externes		(222,1)	(208,0)	(204,7)
Charges de personnel		(236,5)	(224,9)	(218,7)
Autres charges (-) / produits (+) d'exploitation		27,3	28,8	27,0
Impôts et taxes		(236,1)	(223,3)	(212,9)
Dotations aux amortissements et provisions		(390,8)	(359,9)	(335,0)
Résultat d'exploitation		831,8	774,7	709,1
Charges (-) et produits financiers (+)		(332,5)	(372,6)	(365,4)
Résultat courant		499,3	402,1	343,7
Charges (-) et produits exceptionnels (+)	1-1	(28,9)	(3,6)	(15,9)
Participation des salariés		(13,1)	(11,0)	(5,6)
Impôts sur les résultats		(162,7)	(137,3)	(100,5)
Résultat net		294,5	250,2	221,8

Tableau des bilans actif et passif

ACTIF (en millions d'euros)	Notes	2004	2003	2002
Immobilisations incorporelles		14,8	17,5	12,7
Immobilisations corporelles	1•2			
- Domaine concédé		14 073,0	13 505,6	12 851,9
- Amortissements		(3 687,6)	(3 324,3)	(2 984,9)
Immobilisations financières	1•3	146,2	286,0	385,4
Total actif immobilisé		10 546,4	10 484,8	10 265,2
Stocks et encours		9,8	9,5	12,9
Clients et comptes rattachés		113,8	98,2	84,5
Autres créances et comptes de régularisation		314,8	178,8	194,7
Valeurs mobilières de placement et disponibilités		433,7	533,9	1 055,0
Total actif circulant		872,1	820,4	1 347,1
TOTAL DE L'ACTIF		11 418,4	11 305,2	11 612,3

PASSIF (en millions d'euros)	Notes	2004	2003	2002
Capital		29,3	29,3	29,3
Primes et réserves		858,0	858,0	857,5
Report à nouveau		2 326,9	2 236,0	2 121,0
Résultat		294,5	250,2	221,8
Subventions d'investissements		131,3	133,4	137,8
Provisions réglementées		29,1	21,6	13,8
Capitaux propres	1•4	3 669,1	3 528,5	3 381,2
Autres fonds propres		104,7	104,7	104,7
Provisions pour risques et charges		84,4	45,9	39,3
Emprunts et dettes financières		7 111,0	7 100,8	7 429,9
Fournisseurs et comptes rattachés		43,8	37,6	46,5
Autres dettes et comptes de régularisation		405,6	487,7	610,6
Total dettes		7 560,3	7 626,1	8 087,0
TOTAL DU PASSIF		11 418,4	11 305,2	11 612,3

Tableau des flux de trésorerie

(en millions d'euros)	2004	2003	2002
Résultat net	294,5	250,2	221,8
Élimination des charges et produits sans incidence sur la trésorerie ou non liés à l'activité			
Amortissements et provisions nets d'exploitation	390,8	359,9	335,0
Plus-value/moins-value de cession	0,1	(0,1)	0,4
Autres	45,8	15,5	30,9
Marge brute d'autofinancement	731,1	625,6	588,2
Variation du besoin en fonds de roulement lié à l'activité			
Créances et stocks	(37,7)	5,2	(33,4)
Dettes d'exploitation et diverses	(7,9)	70,4	8,7
Comptes de régularisation et divers	(24,2)	(1,5)	(15,4)
Variation du besoin en fonds de roulement lié à l'activité	(69,8)	74,1	(40,1)
Variation du besoin en fonds de roulement lié à l'impôt exceptionnel consécutif à la réforme	0,0	(185,5)	(185,5)
Flux net de trésorerie généré par l'activité et l'impôt exceptionnel	661,4	514,2	362,6
Acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles	(590,2)	(679,7)	(685,1)
Cession d'immobilisations corporelles et incorporelles	1,5	1,2	1,2
Variations nettes des titres et créances ESCOTA	33,9	92,1	(3,4)
Variation nette des autres immobilisations financières	(3,3)	7,3	(1,3)
Variation du besoin en fonds de roulement sur les opérations d'investissements	(60,6)	(15,8)	(55,3)
Flux net de trésorerie liés aux opérations d'investissements	(618,8)	(594,9)	(743,9)
Augmentation de capital en numéraire	0,0	0,0	858,1
Subventions d'investissement reçues	3,1	0,7	4,0
Dividendes versés	(159,4)	(106,2)	0,0
Emission d'emprunts	450,0	0,0	796,0
Remboursement d'emprunts	(434,5)	(330,4)	(331,2)
Autres variations	(2,8)	(4,7)	(11,8)
Flux net de trésorerie liés aux opérations de financement	(143,5)	(440,6)	1 315,1
Incidence des variations de cours de devises			
Variation de trésorerie	(100,9)	(521,3)	933,8
Trésorerie d'ouverture (hors instruments financiers)	529,6	1 050,9	117,1
Trésorerie de clôture (hors instruments financiers)	428,6	529,6	1 050,9

IDENTIFICATION DES DIVERGENCES DE PRINCIPE SUR LES COMPTES CONSOLIDÉS

La version intégrale des comptes sociaux de la société ASF est disponible sur simple demande auprès de la société.

La présentation ci-après est une présentation résumée. Elle est établie conformément aux principes comptables en vigueur en France. Elle s'appuie sur les mêmes principes comptables utilisés pour l'établissement des comptes consolidés eu égard aux spécificités des seules opérations de consolidation.

Les principes comptables qui diffèrent des comptes consolidés sont les suivants :

Au regard des immobilisations d'exploitation :

Pour les immobilisations qui satisfont aux conditions fiscales, il est pratiqué un amortissement dégressif. La différence entre l'amortissement dégressif et l'amortissement linéaire est considérée comme un amortissement dérogatoire qui est inscrit en charge exceptionnelle et sa contrepartie dans les capitaux propres.

Au regard des subventions d'investissement :

Les subventions d'investissement, reçues pour assurer le financement d'immobilisation 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.

Au regard des engagements de retraite et autres avantages assimilés :

Les charges constatées au titre des engagements sociaux différés sont imputées en « charges de personnel » au compte de résultat et en « provisions pour risques et charges » au bilan, à l'exception de la réévaluation des engagements existants au 1^{er} janvier 2004 qui a été imputée en charge exceptionnelle.

Au regard des impôts différés :

La société ASF ne comptabilise pas d'impôts différés dans ses comptes annuels.

1- Explications des postes du compte de résultat et du bilan et de leurs variations

Les explications suivantes concernent exclusivement les éléments qui n'apparaissent pas dans les comptes consolidés, faisant l'objet de retraitements.

1-1 CHARGES ET PRODUITS EXCEPTIONNELS

Charges et produits exceptionnels (en millions d'euros)	2004	2003	2002
Plus-values et moins-values de cession d'immobilisation corporelles et financières	(0,1)	0,1	(0,4)
Amortissement des subventions d'investissement	5,2	5,1	4,8
Engagements sociaux prévoyance	(11,0)	0,0	0,0
Autres charges et produits exceptionnels	(23,1)	(8,7)	(20,2)
Charges (-) et produits exceptionnels (+)	(28,9)	(3,6)	(15,9)

Détail de la ligne « Autres charges et produits exceptionnels » :

Autres charges et produits exceptionnels (en millions d'euros)	2004	2003	2002
Provision pour investissement	(2,9)	(1,8)	(6,9)
Provision nette pour amortissements dérogatoires	(4,6)	(6,0)	(5,7)
Autres charges et produits exceptionnels	(15,5)	(1,0)	(7,7)
Autres charges et produits exceptionnels	(23,1)	(8,7)	(20,2)

Les autres charges et produits exceptionnels de 2004 correspondent pour l'essentiel à une provision constituée à la suite d'une proposition de rectification de l'administration fiscale portant sur la date de déductibilité des engagements en faveur du personnel.

1-2 IMMOBILISATIONS CORPORELLES

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 Amortissements dérogatoires des immobilisations corporelles (en millions d'euros)	31 décembre 2002	Dotations	Reprises	31 décembre 2003
Immobilisations d'exploitation	7,0	6,4	0,4	13,0
Amortissements dérogatoires	7,0	6,4	0,4	13,0

Immobilisations corporelles Amortissements dérogatoires des immobilisations corporelles (en millions d'euros)	31 décembre 2003	Dotations	Reprises	31 décembre 2004
Immobilisations d'exploitation	13,0	6,5	1,9	17,6
Amortissements dérogatoires	13,0	6,5	1,9	17,6

1-3 IMMOBILISATIONS FINANCIÈRES

Immobilisations financières (en millions d'euros)	2004	2003	2002
Prêts	8,2	7,8	8,1
Participations et créances rattachées	137,8	277,9	377,1
Autres immobilisations financières	0,3	0,3	0,3
Immobilisations financières	146,2	286,0	385,4

Les montants des immobilisations financières et créances rattachées sont inscrits en net.

Le 29 avril 2004, ASF et ESCOTA ont signé une convention de gestion centralisée de leur trésorerie. En conséquence, l'avance de 142,6 millions d'euros d'ASF à ESCOTA inscrite en prêt à long terme au 31 décembre 2003 a été transférée en autres créances. Son solde après remboursement par ESCOTA de 33,9 millions d'euros le 31 décembre 2004 s'établit à 108,7 millions d'euros.

1-4 CAPITAUX PROPRES

Le capital social de la société ASF s'élève à 29 343 641 euros, divisé en 230 978 001 actions depuis 2002.

Au 31 décembre 2004, il n'existe aucun instrument de dilution.

Capitaux propres (en millions d'euros)	2004	2003	2002
Capital	29,3	29,3	29,3
Primes et réserves	858,0	858,0	857,5
Report à nouveau	2 326,9	2 236,0	2 121,0
Résultat	294,5	250,2	221,8
Subventions d'investissement	131,3	133,4	137,8
Provisions réglementées : pour investissement (participation des salariés au résultat de la société)	11,5	8,6	6,9
Provisions réglementées : amortissements dérogatoires	17,6	13,0	7,0
Capitaux propres	3 669,1	3 528,5	3 381,2

Aucun mouvement sur le capital n'est intervenu depuis 2002.

La variation des capitaux propres de l'exercice 2003 s'analyse comme suit :

Capitaux propres (en millions d'euros)	Situation arrêtée au 31/12/2002	Affectation du résultat précédent	Dividendes versés	Résultat de l'exercice	Subventions d'investissements	Provisions réglementées	Situation arrêtée au 31/12/003
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 plus-values à long terme	1,5						1,5
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	6,9					1,8	8,6
Provisions 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

La variation des capitaux propres de l'exercice 2004 s'analyse comme suit :

Capitaux propres (en millions d'euros)	Situation arrêtée au 31/12/2003	Affectation du résultat précédent	Dividendes versés	Résultat de l'exercice	Subventions d'investissements	Provisions réglementées	Situation arrêtée au 31/12/2004
Capital	29,3						29,3
Primes d'émission	853,4						853,4
Autres primes	0,1						0,1
Réserve Légale	2,9						2,9
Réserves Plus-values à long terme	1,5						1,5
Report à nouveau	2 236,0	250,2	(159,4)				2 326,9
Résultat	250,2	(250,2)		294,5			294,5
Subventions d'investissements	133,4				(2,1)		131,3
Provisions pour investissement	8,6					2,9	11,5
Provisions amortissements dérogatoires	13,0					4,6	17,6
Total des capitaux propres	3 528,5	0,0	(159,4)	294,5	(2,1)	7,6	3 669,1

2- Changement de principes comptables

- Les comptes annuels d'ASF au 31 décembre 2004 sont établis en conformité avec la réglementation comptable en vigueur en France et en particulier avec les règlements adoptés par le comité de la Réglementation Comptable.
- Au cours de l'exercice 2004, conformément à la recommandation n° 2003 R 01 du 1^{er} avril 2003 du conseil National de la Comptabilité, le groupe a modifié les modalités d'évaluation et de comptabilisation des engagements sociaux différés. C'est ainsi que la provision existant au 31 décembre 2003 a été réévaluée au 1^{er} janvier 2004 par l'enregistrement de la totalité des écarts actuariels existant à cette date. La provision complémentaire correspondante, soit 11 millions d'euros, a été imputée en charges exceptionnelles et non sur les capitaux propres pour satisfaire aux conditions fiscales de déductibilité. Les écarts actuariels apparus depuis le 1^{er} janvier 2004 sont enregistrés selon la méthode dite du « corridor ».

3- Informations complémentaires

3-1 INTÉGRATION FISCALE

Le périmètre d'intégration fiscale du groupe comprend les sociétés ASF, ESCOTA, et la société Radio Trafic FM.

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.

Plus aucun déficit reportable ne subsiste pour ESCOTA et pour le groupe ASF depuis 2003.

3-2 LISTE DES FILIALES ET DES PARTICIPATIONS

Les montants portés dans ces tableaux sont en milliers d'euros.

Situation au 31 décembre 2004 :

Informations financières (en milliers d'euros) Filiales et participations	Capital	Capitaux propres autres que le capital ⁽¹⁾	Quote-part du capital détenue (en %)	Valeur comptable des titres détenus Brute/Nette	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
Filiales (détenues à + de 50 %)									
- ESCOTA	131 544,90	65 421,66	98,97 %	130 885,50 130 885,50	108 714,50		499 140,1 ^(a)	74 030,6 ^(a)	
- Jamaican Infrastructure Operator	1,5		51,00 %						
- Truck Etap SAS	900,00	néant ^(a)	66,00 %	594,00 594,00			néant ^(a)	(138,4) ^(a)	
Participations (détenues entre 10 et 50 %)									
- SAS Radio Trafic FM	40,00	46,2 ^(a)	50,00 %	20,0 ^(a) 20,0 ^(a)			3 344,2 ^(a)	4,5 ^(a)	
- Centaure Midi-Pyrénées	375,00	170,3 ^(**)	33,99 %	129,5 129,5			835,4 ^(**)	0,1 ^(**)	
- SVM	38,10	(1 268,3) ^(***)	36,28 %	13,8 0,0	495,0		0,0 ^(***)	(1 265,5) ^(***)	
- Transjamaïcain Highway	14 751,00	(4 061,0) ^(a)	34,00 %	5 511,55 ^(a) 5 511,55 ^(a)			3 065,0 ^(a)	(496,0) ^(a)	
- GIE Autoroutes Trafic	349,00	0,0 ^(a)	31,38 %	125,5 ^(a) 125,5 ^(a)	103,0 ^(a)		1 098,0 ^(a)	106,3 ^(a)	

(1) Capitaux propres hors Capital et hors résultat de l'exercice. (a) Informations concernant l'exercice 2004.

(*) Informations concernant l'exercice 2003. (**) Informations concernant l'exercice 2002. (***) Informations concernant l'exercice 2001.

HONORAIRES DES COMMISSAIRES AUX COMPTES

Nature des prestations	PriceWaterhouseCoopers Audit				Jacques Potdevin et Associés			
	Montant en euros		%		Montant en euros		%	
	2004	2003	2004	2003	2004	2003	2004	2003
Audit :								
Sous-total audit	356 776	376 801	100 %	97 %	267 848	215 952	100 %	100 %
Autres prestations :								
Sous-total autres		12 927						
Total	356 776	389 728			267 848	215 952		

Montants exprimés en euros hors taxes, remboursements de frais inclus.

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 2004

RAPPORT SPÉCIAL DES COMMISSAIRES AUX COMPTES SUR LES CONVENTIONS RÉGLEMENTÉES

PricewaterhouseCoopers Audit

Tour AIG
34, place des Corolles
92908 Paris La Défense Cedex

J P A

7, rue Galilée
75116 PARIS

Mesdames, Messieurs,

En notre qualité de commissaires aux comptes de votre société, nous vous présentons notre rapport sur les conventions réglementées.

I- Conventions autorisées au cours de l'exercice

En application de l'article L.225-40 du Code de commerce, nous avons été avisés des conventions qui ont fait l'objet de l'autorisation préalable de votre conseil d'administration.

Il ne nous appartient pas de rechercher l'existence éventuelle d'autres 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.

Convention d'assistance avec la société TRUCK ETAP

Description de la convention :

ASF fournit dans le cadre de cette convention à la société Truck Etap S.A.S. des prestations d'assistance technique, de signalisation du centre et d'information sur Radio Trafic, des prestations d'assistance administrative, juridique et comptable, met à la disposition de Truck Etap du personnel, intervient dans la gestion et l'optimisation de la trésorerie de cette société.

Les prestations d'assistance sont facturées à la société Truck Etap sur base des coûts indiqués en annexe 2 de la convention, augmentés d'une marge de 5 %.

Cette convention a été autorisée par le conseil d'administration du 17 mars 2004.

Modalités d'exécution au cours de l'exercice :

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2004 :

- les prestations facturées par ASF à Truck Etap se sont élevées à 0,014 M€ HT ;
- les prestations à facturer au titre de l'exercice 2004 s'élèvent à 0,193 M€ HT ;
- les soldes des comptes client et factures à établir s'élèvent à 0,230 M€ TTC.

Administrateurs, actionnaire ou dirigeants concernés :

La société ASF représentée par son directeur général M. Jacques Tavernier

II- Conventions approuvées au cours d'exercices antérieurs et dont l'exécution s'est poursuivie durant 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 :**

La convention d'avance de trésorerie conclue avec ESCOTA le 22 décembre 1994 s'est poursuivie sur l'exercice 2004, jusqu'à la signature le 29 avril 2004 de la « Convention de gestion centralisée de la trésorerie et des financements » avec la société ASF.

En vertu de cette convention, le montant de l'avance portait intérêt au taux EONIA.

Modalités d'exécution au cours de l'exercice :

Le montant des intérêts relatifs à l'exercice 2004 est de 0,957 million d'euros.

Contrat avec la société Radio Trafic FM (anciennement 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 a absorbé en 2004 la société Soriasse et modifié sa raison sociale en société Radio Trafic FM (RTFM). Cette convention définit la nature des prestations à réaliser entre les sociétés cocontractantes, ainsi que leurs relations financières.

Les prestations effectuées par la RTFM, prestations d'émissions radiophoniques, sont facturées à votre société sur la base de coûts réels.

Votre société refacture à la société RTFM 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 2004 :

- les prestations facturées à ASF par RTFM se sont élevées à 1,018 M€ HT ;
- les prestations facturées par ASF à RTFM se sont élevées à 0,491 M€ HT ;
- les soldes des comptes fournisseur et factures à recevoir s'élèvent à 0,494 M€ TTC ;
- les soldes des comptes client et factures à établir s'élèvent à 0,789 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.

Fait à Paris, le 31 mars 2005
Les commissaires aux comptes

PricewaterhouseCoopers Audit

Paul Onillon

JPA

Jacques Potdevin

TEXTES DES RÉSOLUTIONS SOUMISES À L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE MIXTE

du 12 mai 2005

ASSEMBLÉE DÉLIBÉRANT EN LA FORME ORDINAIRE

1^{re} RÉSOLUTION

Approbation des comptes sociaux de l'exercice clos le 31 décembre 2004

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 2004 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.

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 2004 s'élève à 294 453 621,53 euros, sur la proposition du conseil d'administration, décide :

- de distribuer aux actionnaires une somme de 240 217 121,04 euros.

En conséquence, le dividende net versé à chacune des 230 978 001 actions y ouvrant droit sera de 1,04 euro. Ce dividende ouvre droit, le cas échéant, à un abattement de 50 % lorsque les bénéficiaires sont des personnes physiques imposables à l'impôt sur le revenu en France, conformément à l'article 158-3-2^e alinéa du Code général des Impôts dans sa nouvelle rédaction, et n'ouvre pas droit à cet abattement dans les autres cas.

- d'affecter le solde soit 54 236 500,49 euros au poste « Report à nouveau ». Ainsi, le « Report à nouveau » s'établit à 2 381 116 798,19 euros, compte tenu du solde de 2 326 880 297,70 euros au 31 décembre 2003.

L'assemblée générale constate qu'au 10 mars 2005, 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
Total du nombre d'actions composant le capital social au 10 mars 2005.	230 978 001

L'assemblée générale décide que, si le jour de la mise en paiement du dividende, la société détient des actions propres, la somme correspondant aux dividendes non versés ou à verser 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 25 mai 2005.

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 2004, prend acte de ce que la société (i) n'a pas versé de dividende au titre de l'exercice clos le 31 décembre 2001, (ii) 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 et (iii) a versé un dividende au titre de l'exercice clos le 31 décembre 2003 pour un montant de 0,69 euro, soit un revenu global de 1,035 euro par action compte tenu d'un avoir fiscal de 0,345 euro.

4^e RÉSOLUTION

Affectation du montant correspondant à la réserve des plus-values à long terme

L'assemblée générale, statuant aux conditions de quorum et de majorité requises pour les assemblées ordinaires, connaissance prise du rapport de gestion du conseil d'administration, décide, conformément aux dispositions de la loi de Finances rectificative pour 2004 instituant la suppression avant le 31 décembre 2005 de la réserve des plus-values à long terme par virement possible en autres réserves, d'affecter au compte « Autres réserves » la somme de 1 493 267,09 euros correspondant au montant de la réserve spéciale des plus-values à long terme inscrit dans les comptes sociaux au 31 décembre 2004.

5^e RÉSOLUTION

Approbation des comptes consolidés de l'exercice clos le 31 décembre 2004

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 2004 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.

6^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.

7^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 13 mai 2004 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 d'achat et/ou d'échange, dans les limites permises par la réglementation applicable. La part du programme de rachat pouvant être effectuée par négociation de blocs pourra représenter la totalité du programme.
- le prix maximum d'achat par titre est fixé à 55 euros (hors frais d'acquisition) et le prix minimum de vente par titre à 25 euros (hors frais de cession). 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 de la présente résolution ne pourra excéder la limite de 10 % du capital social.
- le montant cumulé des achats, sur la base d'un prix moyen de 40 euros par action, ne pourra excéder 920 millions d'euros.

- Les acquisitions d'actions pourront être effectuées en vue des affectations suivantes :

- les attribuer/céder aux salariés ou aux dirigeants de la société ou de son groupe, notamment au titre de la participation aux fruits de l'expansion de l'entreprise, de l'attribution d'actions dans les conditions prévues aux articles L.225-197-1 à L.225-197-3 du Code de commerce, du régime des options d'achat d'actions ou par le biais d'un plan d'épargne d'entreprise ;
- les conserver et les remettre ultérieurement à titre de paiement ou d'échange dans le cadre d'opérations de croissance ou lors de l'exercice de droits attachés à des valeurs mobilières donnant accès au capital de la société ; et
- animer le marché secondaire ou la liquidité de l'action ASF par un prestataire de services d'investissement au travers d'un contrat de liquidité conforme à une charte de déontologie reconnue par l'Autorité des marchés financiers.

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, avec faculté de délégation au directeur général, ou en accord avec celui-ci à un ou plusieurs directeurs généraux délégués, dans les conditions prévues par la loi, pour décider la mise en œuvre de la présente autorisation et en fixer les modalités, 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, et en particulier de l'affectation précise des actions acquises aux différents objectifs poursuivis pour l'ensemble des rachats effectués.

8^e RÉSOLUTION

Émission d'obligations et autres titres assimilés

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 mettre un terme, avec effet immédiat, pour la partie non utilisée et la période non écoulée, à la délégation donnée au conseil d'administration par l'assemblée générale en date du 29 avril 2003, dans sa 7^e résolution, à l'effet d'émettre des obligations ordinaires ou tous titres assimilés.

9^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 et les exercices ultérieurs, et ce jusqu'à nouvelle décision de l'assemblée générale.

10^e RÉSOLUTION

Ratification de la cooptation d'un administrateur

L'assemblée générale, statuant aux conditions de quorum et de majorité des assemblées ordinaires, connaissance prise du rapport du conseil d'administration, ratifie la nomination de la société Vinci, société anonyme dont le siège social est au 1, cours Ferdinand-de-Lesseps à Rueil-Malmaison, inscrite au Registre du commerce et des sociétés sous le numéro 552037806 RCS Nanterre, en qualité d'administrateur coopté par le conseil d'administration lors de la réunion du 15 décembre 2004, en remplacement de Monsieur Hubert du Mesnil, pour la durée du mandat de ce dernier restant à courir, soit jusqu'à l'assemblée générale appelée à statuer en 2008 sur les comptes de l'exercice clos le 31 décembre 2007.

11^e RÉSOLUTION

Ratification de la cooptation d'un administrateur

L'assemblée générale, statuant aux conditions de quorum et de majorité des assemblées ordinaires, connaissance prise du rapport du conseil d'administration, ratifie la nomination de Monsieur Hubert du Mesnil, né le 24 septembre 1950 à Bayonne, demeurant Aéroports de Paris, 291 boulevard Raspail, Paris XIV^e, en qualité d'administrateur coopté par le conseil d'administration lors de la réunion du 10 mars 2005, en remplacement de Monsieur Jacques Oudin, pour la durée du mandat de ce dernier restant à courir, soit jusqu'à l'assemblée générale appelée à statuer en 2008 sur les comptes de l'exercice clos le 31 décembre 2007.

12^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.

ASSEMBLÉE DÉLIBÉRANT EN LA FORME EXTRAORDINAIRE

13^e RÉSOLUTION**Délégation au conseil d'administration de procéder à une attribution gratuite d'actions aux salariés et mandataires sociaux de la société et des sociétés du groupe**

L'assemblée générale extraordinaire, statuant aux conditions de quorum et de majorité requises pour les assemblées générales extraordinaires, après avoir pris connaissance du rapport du conseil d'administration et du rapport spécial des commissaires aux comptes, autorise le conseil d'administration à procéder, au profit des mandataires sociaux et de certains membres du personnel salarié, à des attributions gratuites d'actions existantes, conformément aux articles L.225-197-1 et L.225-197-2 du Code de commerce.

Le nombre total des actions pouvant être attribuées gratuitement en vertu de la présente autorisation ne pourra pas excéder 1 % du capital social à ce jour, étant précisé que le conseil d'administration a le pouvoir de modifier le nombre d'actions attribuées, dans la limite du plafond précité, en application d'opérations sur le capital décidées en assemblée générale extraordinaire.

Conformément à la loi, il ne pourra être attribué d'actions aux salariés et aux mandataires sociaux détenant chacun plus de 10 % du capital social. En outre, une attribution gratuite d'actions ne peut pas avoir pour effet que les salariés et les mandataires sociaux détiennent chacun plus de 10 % du capital social.

En vertu de la présente autorisation, le conseil d'administration aura la faculté d'attribuer gratuitement lesdites actions :

- aux mandataires sociaux ; et
- au bénéfice des membres du personnel salarié des sociétés ou des groupements d'intérêt économique dont 10 % au moins du capital ou des droits de vote sont détenus, directement ou indirectement, par la société.

L'attribution des actions à leurs bénéficiaires sera définitive au terme d'une période d'acquisition dont la durée minimale est fixée à deux ans. En outre,

les bénéficiaires ne pourront pas céder les actions qui leur ont été attribuées au titre de la présente autorisation pendant une durée minimale de deux ans à compter de l'attribution définitive des actions. Le conseil d'administration pourra augmenter la durée de ces deux périodes.

Les actions gratuites attribuées consisteront en actions existantes.

La décision d'attribution gratuite des actions incombant au conseil d'administration, ce dernier déterminera l'identité des bénéficiaires des attributions d'actions, fixera les conditions et, le cas échéant, les critères d'attribution des actions.

Le conseil d'administration pourra faire usage de cette autorisation, en une ou plusieurs fois, pendant une durée de trente-huit mois à compter de la présente assemblée.

14^e RÉSOLUTION**Délégation au conseil d'administration de procéder à une augmentation du capital réservée aux salariés de la société et des sociétés de son groupe adhérents d'un plan d'épargne (PEE)**

L'assemblée générale, statuant aux conditions de quorum et de majorité requises pour les assemblées générales extraordinaires, connaissance prise du rapport du conseil d'administration et du rapport spécial des commissaires aux comptes et statuant conformément aux dispositions des articles L.225-129-6 et L.225-138-1 du Code de commerce et L.443-5 du Code du travail, (i) prend acte de ce que les actions détenues par le personnel de la société et des sociétés qui lui sont liées au sens de l'article L.225-180 du Code de commerce représentent moins de 3 % du capital de la société, et (ii) délègue en conséquence au conseil d'administration – avec faculté de subdélégation dans les conditions fixées par la loi – sa compétence pour décider d'augmenter le capital social, en une ou plusieurs fois, d'un montant nominal maximal d'un million d'euros, par l'émission d'actions nouvelles de numéraire réservées aux salariés et anciens salariés (retraités et préretraités) adhérant à un plan d'épargne d'entreprise, de la société,

des sociétés et groupements qui lui sont liés au sens de l'article L.233-16 du Code de commerce, ou par l'incorporation au capital de réserves, bénéfiques ou primes, et attribution gratuite d'actions auxdits salariés et anciens salariés (retraités et préretraités).

Elle décide de supprimer, en faveur de ces salariés et anciens salariés, le droit préférentiel de souscription des actionnaires aux actions de numéraire à émettre dans le cadre de la présente résolution, et de renoncer à tout droit aux actions attribuées gratuitement sur le fondement de cette résolution.

La présente délégation est donnée pour une durée de 26 mois à compter du jour de la présente assemblée.

L'assemblée délègue tous pouvoirs au conseil d'administration pour mettre en œuvre la présente résolution dans les conditions légales et réglementaires, et notamment pour :

- arrêter dans les conditions légales la liste des sociétés dont les salariés et anciens salariés (retraités et préretraités) pourront souscrire aux actions émises,
- déterminer que les émissions pourront avoir lieu directement au profit des bénéficiaires ou par l'intermédiaire d'organismes collectifs,
- déterminer la nature et les modalités de l'augmentation de capital, et arrêter notamment les dates, délais, modalités et conditions de souscription, de livraison et de jouissance des actions dans les limites légales et réglementaires en vigueur,
- fixer le prix de souscription des actions de numéraire conformément aux dispositions de l'article L.443-5 du Code du travail,
- fixer le délai de libération des actions, étant précisé que, conformément aux dispositions de la loi, les actions souscrites pourront être libérées, à la demande de la société ou du souscripteur, soit par versements périodiques, soit par prélèvements égaux et réguliers sur le salaire du souscripteur,
- fixer, le cas échéant, l'ancienneté des salariés exigée pour participer à l'opération, le tout dans les limites légales,
- déterminer, s'il y a lieu, le montant des sommes à incorporer au capital dans la limite ci-dessus fixée, le ou les postes des capitaux propres où elles sont prélevées ainsi que les conditions de leur attribution,
- constater la réalisation des augmentations de capital à concurrence du montant des actions qui seront effectivement souscrites en vertu de la présente délégation,
- le cas échéant, imputer les frais des augmentations de capital sur le montant des primes qui y sont afférentes et prélever, sur ce montant les sommes nécessaires pour porter la réserve légale au dixième du nouveau capital social après chaque augmentation de capital,
- d'une manière générale, passer toute convention pour parvenir à la bonne fin des émissions envisagées, prendre toutes mesures et effectuer toutes formalités utiles à l'émission, à la cotation et au service financier des titres émis en vertu de la présente délégation ainsi qu'à l'exercice des droits qui y sont attachés,
- apporter aux statuts les modifications nécessaires, et généralement faire le nécessaire.

15^e RÉSOLUTION

Modification de l'article 2 des statuts relatif à l'objet social

L'assemblée générale, statuant aux conditions de quorum et de majorité des assemblées générales extraordinaires, connaissance prise du rapport du conseil d'administration, décide de modifier l'article 2 des statuts relatif à l'objet social, et de le remplacer par un article 2 libellé comme suit :

« Article 2 – Objet

La société a pour objet :

- a) 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 routes, 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.
- b) Par voie de contrat, de mandat, ou toute autre forme de délégation, la conception, la construction et l'exploitation d'infrastructures de transport, notamment centres routiers, parkings, plates-formes multimodales, plates-formes aéroportuaires ou maritimes.
- c) La construction, l'entretien et l'exploitation des infrastructures de télécommunication, notamment en lien avec son activité d'exploitant d'infrastructures de transport.
- d) 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 ou de télécommunication.
- e) 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. »

16^e RÉSOLUTION

Modification de l'article 5 des statuts relatif au capital social

L'assemblée générale, statuant aux conditions de quorum et de majorité des assemblées générales extraordinaires, connaissance prise du rapport du conseil d'administration, décide de modifier l'article 5 des statuts intitulé « Capital social » et de le remplacer par un article 5 libellé comme suit :

« Article 5 – Capital social

Le capital social est fixé à 29 343 640,56 euros et est divisé en 230 978 001 actions.

Toutes les actions composant le capital social sont de même catégorie. »

17^e RÉSOLUTION

Modification de l'article 6 des statuts relatif aux augmentations du capital social

L'assemblée générale, statuant aux conditions de quorum et de majorité des assemblées générales extraordinaires, connaissance prise du rapport du conseil d'administration, décide de modifier l'article 6 des statuts « Augmentation du capital social » et de le remplacer par un article 6 libellé comme suit :

« Article 6 – Augmentation du capital social

Le capital social peut être augmenté soit par l'émission d'actions ordinaires ou d'actions de préférence, soit par majoration du montant nominal des titres de capital existants. Il peut également être augmenté par l'exercice de droits attachés à des valeurs mobilières donnant accès au capital, dans les conditions définies par la loi.

Les titres de capital nouveaux sont émis soit à leur montant nominal, soit à ce montant majoré d'une prime d'émission. Ils sont libérés soit par apport en numéraire y compris par compensation avec des créances liquides et exigibles sur la société, soit par apport en nature, soit par incorporation de réserves, bénéfiques ou primes d'émission, soit en conséquence d'une fusion ou d'une scission. Ils peuvent aussi être libérés consécutivement

à l'exercice d'un droit attaché à des valeurs mobilières donnant accès au capital comprenant, le cas échéant, le versement des sommes correspondantes.

L'assemblée générale extraordinaire est seule compétente pour décider une augmentation de capital immédiate ou à terme. Elle peut également, dans les conditions fixées par la loi, déléguer cette compétence au conseil d'administration.

Lorsque l'assemblée générale décide l'augmentation de capital, elle peut, dans les conditions fixées par la loi, déléguer au conseil d'administration le pouvoir de fixer les modalités de l'émission des titres. »

18^e RÉSOLUTION

Modification de l'article 9 des statuts relatif à la forme des actions

L'assemblée générale, statuant aux conditions de quorum et de majorité des assemblées générales extraordinaires, connaissance prise du rapport du conseil d'administration, décide de remplacer l'article 9 des statuts par un article 9 libellé comme suit :

« Article 9 – Forme des actions

1. Sauf cas particuliers prévus par la loi, les actions entièrement libérées sont nominatives ou au porteur, au choix de l'actionnaire. Les actions nominatives peuvent être converties au porteur et réciproquement, sauf dispositions contraires de la loi.

Elles donnent lieu à une inscription en compte dans les conditions et selon les modalités prévues par la loi.

La société est en droit de demander, à tout moment, dans les conditions et selon les modalités prévues par les dispositions légales et réglementaires, au dépositaire central qui assure la tenue du compte émission de ses titres, selon le cas, le nom ou la dénomination, la nationalité, l'année de naissance ou l'année de constitution et l'adresse 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.

2. Toute personne physique ou morale, agissant seule ou de concert, qui vient à posséder, directement ou indirectement au travers 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 ou des droits de vote de la société, 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. Les sociétés de gestion de fonds communs de placement sont tenues de procéder à cette déclaration pour l'ensemble des actions de la société détenues par les fonds qu'elles gèrent.

Cette déclaration doit être renouvelée dans les mêmes conditions 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.

À défaut d'avoir été régulièrement déclarées, les actions excédant la fraction qui aurait dû être déclarée, conformément aux stipulations 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, consignée dans le procès-verbal de l'assemblée générale, d'un ou plusieurs actionnaires détenant une fraction au moins égale à 1 % du capital et/ou des droits de vote de la société. »

19^e RÉOLUTION

Modification de l'article 11 des statuts relatif à la cession et à la transmission des actions

L'assemblée générale, statuant aux conditions de quorum et de majorité des assemblées générales extraordinaires, connaissance prise du rapport du conseil d'administration, décide de modifier l'article 11 des statuts intitulé « Cession et transmission des actions » en remplaçant, dans le paragraphe 2 de cet article, la référence au troisième alinéa de l'article L.228-1 du Code de commerce par la référence au septième alinéa du même article L.228-1.

Le reste de l'article demeure inchangé.

20^e RÉOLUTION

Modification de l'article 16 des statuts relatif à l'organisation et aux délibérations du conseil d'administration

L'assemblée générale, statuant aux conditions de quorum et de majorité des assemblées générales extraordinaires, connaissance prise du rapport du conseil d'administration, décide de modifier l'article 16 des statuts intitulé « Organisation et délibérations du conseil d'administration », ainsi qu'il suit :

Le dernier alinéa du paragraphe « I » intitulé « Le président » est désormais libellé comme suit :

« Le président du conseil d'administration organise et dirige les travaux de celui-ci dont il rend compte à l'assemblée générale. Il veille au bon fonctionnement des organes de la société et s'assure que les administrateurs sont en mesure de remplir leur mission. »

Le reste de l'article 16 demeure inchangé.

21^e RÉOLUTION

Modification de l'article 17 des statuts relatif aux pouvoirs du conseil d'administration

L'assemblée générale, statuant aux conditions de quorum et de majorité des assemblées générales extraordinaires, connaissance prise du rapport du conseil d'administration, décide de modifier l'article 17 des statuts intitulé « Pouvoirs du conseil d'administration » et de remplacer le paragraphe « I » de l'article 17 par un paragraphe « I » libellé comme suit :

« I – Principes

Le conseil d'administration détermine les orientations de l'activité de la société et veille à leur mise en œuvre.

Sous réserve des pouvoirs expressément attribués aux assemblées d'actionnaires et dans la limite de l'objet social, il se saisit de toute question intéressant la bonne marche de la société et règle par ses délibérations les affaires qui la concernent.

Dans les rapports avec les tiers, la société est engagée même par les actes du conseil d'administration qui ne relèvent pas de l'objet social, à moins qu'elle ne prouve que le tiers savait que l'acte dépassait cet objet ou qu'il ne pouvait l'ignorer compte tenu des circonstances, étant exclu que la seule publication des statuts suffise à constituer cette preuve.

Le conseil d'administration procède aux contrôles et vérifications qu'il juge opportuns.

Le président ou le directeur général de la société est tenu de communiquer à chaque administrateur tous les documents et informations nécessaires à l'accomplissement de sa mission.

Le conseil d'administration peut consentir à son président, avec ou sans faculté de substitution, et à tous mandataires de son choix, toutes délégations de pouvoirs, sous réserve des limitations prévues par la loi. »

Le reste de l'article demeure inchangé.

22^e RÉSOLUTION

Modification de l'article 20 des statuts relatif aux conventions réglementées

L'assemblée générale, statuant aux conditions de quorum et de majorité des assemblées générales extraordinaires, connaissance prise du rapport du conseil d'administration, décide de modifier l'article 20 des statuts intitulé « Conventions entre la société et un administrateur, le directeur général ou un directeur général délégué » et de le remplacer par un article 20 libellé comme suit :

« I – Conventions soumises à autorisations

Toute convention intervenant directement ou par personne interposée entre la société et son directeur général, l'un de ses administrateurs, l'un des directeurs généraux délégués, l'un des actionnaires disposant d'une fraction de droits de vote supérieure au pourcentage fixé par l'article L.225-38 du Code de commerce ou, s'il s'agit d'une société actionnaire, la société la contrôlant au sens de l'article L.233-3 du Code de commerce, doit être soumise à l'autorisation préalable du conseil d'administration, puis sur rapport spécial des commissaires aux comptes, à l'approbation de l'assemblée générale ordinaire.

Il en est de même des conventions auxquelles une des personnes visées ci-dessus est indirectement intéressée.

Ces dispositions sont également applicables aux conventions intervenant entre la société et une entreprise, si le directeur général, l'un des directeurs généraux délégués ou l'un des administrateurs de la société est propriétaire, associé indéfiniment responsable, gérant, administrateur, membre du conseil de surveillance ou de façon générale dirigeant de cette entreprise.

II – Conventions interdites

À peine de nullité du contrat, il est interdit aux administrateurs autres que les personnes morales, au directeur général et aux directeurs généraux délégués, ainsi qu'aux représentants permanents des personnes morales administrateurs de contracter, sous quelque forme que ce soit, des emprunts auprès de la société, de se faire consentir par elle un découvert en compte courant ou

autrement, ainsi que de faire cautionner par elle leurs engagements envers les tiers.

La même interdiction s'applique aux conjoints, ascendants et descendants des personnes ci-dessus ainsi qu'à toute personne interposée.

III – Conventions courantes

Les conventions portant sur des opérations courantes et conclues à des conditions normales ne sont pas soumises à la procédure légale d'autorisation et d'approbation. Cependant ces conventions, sauf, lorsqu'en raison de leur objet ou de leurs implications financières, elles ne sont significatives pour aucune des parties, doivent être communiquées par l'intéressé au président du conseil d'administration. La liste et l'objet desdites conventions sont communiqués par le président aux membres du conseil d'administration et aux commissaires aux comptes. »

23^e RÉSOLUTION

Modification de l'article 24 des statuts relatif aux différentes formes d'assemblées générales

L'assemblée générale, statuant aux conditions de quorum et de majorité des assemblées générales extraordinaires, connaissance prise du rapport du conseil d'administration, décide de modifier l'article 24 des statuts intitulé « Différentes formes d'assemblées générales » et de remplacer le paragraphe 1 de cet article 24 – relatif à la compétence de l'assemblée générale ordinaire – par un paragraphe 1 libellé comme suit :

« 1. L'assemblée générale ordinaire reçoit le rapport de gestion du conseil d'administration et les rapports des commissaires aux comptes, arrête, approuve et redresse les comptes annuels ; statue sur l'affectation des résultats et la répartition du bénéfice. Elle nomme et révoque les administrateurs et fixe leur rémunération dans les conditions prévues par la loi ou les statuts. Elle nomme les commissaires aux comptes.

Elle confère au conseil les autorisations que celui-ci juge bon de lui demander et qui ne sont pas réservées à l'assemblée générale extraordinaire.

D'une manière générale, elle statue sur tous objets qui n'emportent pas modification directe ou indirecte des statuts.

L'assemblée générale ordinaire annuelle est réunie chaque année, dans les six mois suivant la clôture du précédent exercice.

L'assemblée ordinaire peut en outre être convoquée extraordinairement même en dehors du délai ci-dessus prévu. »

Le reste de l'article demeure inchangé.

24^e RÉSOLUTION

Modification de l'article 26 des statuts relatif à l'ordre du jour des assemblées générales

L'assemblée générale, statuant aux conditions de quorum et de majorité des assemblées générales extraordinaires, connaissance prise du rapport du conseil d'administration, décide de modifier l'article 26 des statuts intitulé « Ordre du jour des assemblées générales » et de remplacer le paragraphe 1 de cet article 26 par un paragraphe 1 libellé comme suit :

« 1. L'ordre du jour des assemblées est arrêté par l'auteur de la convocation.

Toutefois, un ou plusieurs actionnaires ainsi que le comité d'entreprise et toute association d'actionnaires remplissant les conditions requises par la loi ont la faculté de requérir, dans les conditions déterminées par les dispositions législatives et réglementaires en vigueur, l'inscription à l'ordre du jour de projet de résolution. »

Le reste de l'article demeure inchangé.

25^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.

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 2004

**RAPPORT SPÉCIAL DES COMMISSAIRES AUX COMPTES SUR L'ATTRIBUTION GRATUITE
D'ACTIONS EXISTANTES AU PROFIT DES MANDATAIRES SOCIAUX ET DE CERTAINS MEMBRES
DU PERSONNEL SALARIÉ (13^E RÉOLUTION)
À L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE MIXTE DU 12 MAI 2005**

PricewaterhouseCoopers Audit

Tour AIG
34, place des Corolles
92908 Paris La Défense Cedex

J P A

7, rue Galilée
75116 PARIS

Mesdames, Messieurs les actionnaires,

En notre qualité de commissaires aux comptes de votre société et en exécution de la mission prévue par l'article L.225-197-1 du Code de commerce, nous avons établi le présent rapport sur le projet d'attribution gratuite d'actions existantes au profit des mandataires sociaux et de certains membres du personnel salarié de la société ASF et des sociétés qui lui sont liées au sens de l'article L.225-197-2 du Code de commerce.

Votre conseil d'administration vous propose de l'autoriser à attribuer gratuitement des actions existantes. Il lui appartient d'établir un rapport sur cette opération à laquelle il souhaite pouvoir procéder. Il nous appartient de vous faire part, le cas échéant, de nos observations sur les informations qui vous sont ainsi données sur l'opération envisagée.

En l'absence de norme professionnelle applicable à cette opération, issue d'une disposition législative du 30 décembre 2004, nous avons mis en œuvre les diligences que nous avons estimées nécessaires. Ces diligences ont consisté à vérifier notamment que les modalités envisagées et données dans le rapport du conseil d'administration s'inscrivent dans le cadre des dispositions prévues par la loi.

Nous n'avons pas d'observation à formuler sur les informations données dans le rapport du conseil d'administration portant sur l'opération envisagée d'attribution gratuite d'actions.

Fait à Paris, le 8 avril 2005
Les commissaires aux comptes

PricewaterhouseCoopers Audit

Paul Onillon

JPA

Jacques Potdevin

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 2004

**RAPPORT DES COMMISSAIRES AUX COMPTES SUR L'AUGMENTATION DE CAPITAL RÉSERVÉE
AUX SALARIÉS (14^E RÉSOLUTION)
À L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE MIXTE DU 12 MAI 2005**

PricewaterhouseCoopers Audit

Tour AIG
34, place des Corolles
92908 Paris La Défense Cedex

J P A

7, rue Galilée
75116 PARIS

Aux actionnaires.

En notre qualité de commissaires aux comptes de votre société et en exécution des missions prévues par le Code de commerce et notamment l'art. L.225-135, nous vous présentons notre rapport sur le projet d'augmentation de capital d'un montant maximal de un million d'euros réservée aux salariés et anciens salariés du groupe ASF, adhérent à un Plan d'Épargne Entreprise ou par incorporation au capital de réserves, bénéfices ou primes et attribution gratuite d'actions auxdits salariés et anciens salariés, opération sur laquelle vous êtes appelés à vous prononcer.

Dans la 14^e résolution qui vous est soumise, votre conseil d'administration, vous propose, sur la base de son rapport, de lui déléguer le soin d'arrêter les modalités de cette opération, et vous demande de renoncer, au profit des salariés et anciens salariés, à votre droit préférentiel de souscription et de renoncer à tout droit aux actions attribuées gratuitement.

Il est précisé que le montant nominal maximum de l'augmentation de capital pouvant ainsi être réalisée ne devra pas excéder un million d'euros.

Il est également indiqué que le prix de souscription des actions, émises en vertu de cette délégation, sera déterminé conformément aux dispositions de l'art. L.443-5 du Code du travail.

Nous avons effectué nos travaux selon les normes professionnelles applicables en France. Ces normes requièrent la mise en œuvre de diligences destinées à vérifier les modalités de détermination du prix d'émission.

Sous réserve de l'examen ultérieur des conditions de l'augmentation de capital proposée, nous n'avons pas d'observation à formuler sur les modalités de détermination du prix d'émission données dans le rapport du conseil d'administration.

Le montant du prix d'émission n'étant pas fixé, nous n'exprimons pas d'avis sur les conditions définitives dans lesquelles l'augmentation de capital sera réalisée et, par voie de conséquence, sur la proposition de suppression du droit préférentiel de souscription qui vous est faite, dont le principe entre cependant dans la logique de l'opération soumise à votre approbation.

Conformément à l'art. L.155-2 du décret du 23 mars 1967, nous établirons un rapport complémentaire lors de la réalisation de l'augmentation de capital par votre conseil d'administration.

Fait à Paris, le 31 mars 2005
Les commissaires aux comptes

PricewaterhouseCoopers Audit

Paul Onillon

JPA

Jacques Potdevin

INFORMATIONS JURIDIQUES ET FINANCIÈRES

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX SUR LA SOCIÉTÉ ET SON CAPITAL

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 :

- (a) 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.

- (b) 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).
- (c) La conception, la construction et l'exploitation de centres routiers, de parkings et de plates-formes multimodales.
- (d) La construction et l'exploitation des infrastructures de télécommunication en lien avec son activité d'exploitant d'infrastructures de transport.
- (e) 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.
- (f) 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.

Sous réserve d'adoption par l'assemblée générale mixte du 12 mai 2005 de la 15^e résolution, la rédaction de l'article 2 des statuts relatif à l'objet social permettra à la société de développer ses activités dans le domaine des infrastructures de transport ou de communication et d'élargir ainsi le champ de ses opérations.

LA NOUVELLE RÉDACTION DE L'ARTICLE 2 SERA ALORS LA SUIVANTE :

La société a pour objet :

- a) 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 routes, 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.
- b) Par voie de contrat, de mandat, ou toute autre forme de délégation, la conception, la construction et l'exploitation d'infrastructures de transport, notamment centres routiers, parkings, plates-formes multimodales, plates formes aéroportuaires ou maritimes.
- c) La construction, l'entretien et l'exploitation des infrastructures de télécommunication, notamment en lien avec son activité d'exploitant d'infrastructures de transport.
- d) 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 ou de télécommunication.
- e) 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.

D'autres modifications des dispositions statutaires sont proposées au vote de l'assemblée générale du 12 mai 2005 ; elles concernent :

- la mise en harmonie de l'article 9 avec les dispositions de la loi de Sécurité financière (n° 2003-706) du 1^{er} août 2003 et de l'ordonnance n° 2004-604 du 24 juin 2004 portant réforme des valeurs mobilières émises par les sociétés commerciales (18^e résolution) ;
- la mise en harmonie des articles 16, 17 et 20 avec les dispositions de la loi de Sécurité financière (n° 2003-706) du 1^{er} août 2003 (20^e, 21^e et 22^e résolutions), la modification de l'article 26 des statuts relatif à l'ordre du jour des assemblées générales (24^e résolution) : à l'occasion de la mise en harmonie des statuts avec les différentes dispositions légales nouvelles, il est proposé d'apporter une précision à l'article 26 des statuts afin qu'il reflète plus complètement la loi.

REGISTRE DU COMMERCE ET DES SOCIÉTÉS

La société est immatriculée au Registre du Commerce et des Sociétés de Paris sous le numéro 572139996.

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 ; et
- 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 %, 33¹/₃ %, 50 % ou 66²/₃ % 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, au dépositaire central qui assure la tenue du compte émission des titres, 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 le dépositaire central, peut demander dans les mêmes conditions, soit par l'entremise de ce dépositaire, 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.

Il est proposé à l'assemblée générale mixte du 12 mai 2005 une mise en harmonie de l'article 9 avec les dispositions de la loi de Sécurité financière (n° 2003-706) du 1^{er} août 2003 et de l'ordonnance n° 2004-604 du 24 juin 2004 portant réforme des valeurs mobilières émises par les sociétés commerciales (18^e résolution).

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 DE 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).

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, de mettre fin au 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 a été proposé à l'assemblée générale ordinaire du 13 mai 2004, dans sa 6^e résolution, de mettre fin au 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 2004, n'a pas utilisé l'autorisation qui lui avait été donnée par l'assemblée générale mixte du 13 mai 2004 de racheter ses actions.

Il est proposé à l'assemblée générale mixte du 12 mai 2005, dans sa 7^e résolution, de mettre fin au 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'AGM du 12 mai 2005)

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 »).

À l'issue des opérations liées à l'ouverture du capital et conformément à la délégation donnée par l'assemblée générale mixte du 13 mars 2002, le capital social s'établissait à 29 343 640,56 euros divisés 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	Émission de 29 137 964 actions sur exercice des BSA attribués aux actionnaires dans le cadre de l'ouverture du capital (voir § 3.2.4.1)
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 § 3.2.4.1)
Augmentation de capital par incorporation de réserves, bénéfiques 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
------------------	---------------------------------------	------------------	-------------------------------

Émissions 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, bénéfiques 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 § 3.2.4.1)
---	--	---	--

(*) Il n'a pas été proposé à l'assemblée générale depuis l'assemblée générale mixte du 13 mars 2002 de consentir au conseil d'administration de nouvelles autorisations en vue d'augmenter le capital.

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.

ÉTAT DES AUTORISATIONS SOUMISES À L'APPROBATION DE L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE EXTRAORDINAIRE DU 12 MAI 2005

Autorisation d'augmenter le capital au profit des salariés (14^e résolution)

La 14^e résolution « Autorisation d'augmenter le capital au profit des salariés » de la société ou et des salariés des sociétés de son groupe est proposée à l'assemblée générale mixte du 12 mai 2005 afin de remplir les exigences légales. Cette résolution a pour but de donner l'autorisation au conseil d'administration de décider une augmentation de capital réservée aux salariés et anciens salariés (retraités et préretraités) adhérant à un plan d'épargne d'entreprise ouvert aux salariés et anciens salariés (retraités et préretraités) de la société et des sociétés et groupements qui lui sont liés au sens de l'article L.233-16 du Code de commerce (c'est-à-dire entrant dans le périmètre de consolidation), et dans la limite d'un montant maximum d'un million d'euros.

Les articles L.225-129-6 du Code de commerce et 165 du décret du 23 mars 1967 imposent en effet qu'une telle résolution soit proposée, dans la mesure où l'actionnariat du personnel de la société et des sociétés qui lui sont liées est inférieur à 3 %, au cours de la troisième année civile suivant la précédente assemblée générale ayant statué sur un projet de résolution tendant à réaliser une augmentation de capital dans les conditions prévues à l'article L.443-5 du Code du travail. Dans la mesure où la précédente assemblée qui s'est prononcée sur un tel projet est celle qui a été réunie le 13 mars 2002, lors de l'ouverture du capital de la société, il est temps de soumettre au vote de l'assemblée une nouvelle résolution en ce sens.

Attribution gratuite d'actions aux salariés de la société et de son groupe (13^e résolution)

La loi de finances pour 2005 (loi n° 2004-1484 du 30 décembre 2004) a introduit de nouvelles dispositions au Code de commerce : les articles L.225-197-1 à L.225-197-3, dont le but est d'autoriser les sociétés par actions à mettre en œuvre des plans de rémunération à moyen terme comprenant une accession au capital des salariés et des dirigeants. Ces dispositions sont entrées en vigueur le 1^{er} janvier 2005 et permettent aux sociétés de mettre en place immédiatement des plans d'attribution gratuite d'actions, au profit des membres du personnel salarié ou de certaines catégories d'entre eux, ainsi qu'aux mandataires sociaux (président du conseil d'administration, directeur général et directeurs généraux délégués). Peuvent également bénéficier de ces attributions, les mandataires sociaux et les membres du personnel appartenant à des sociétés liées à la société émettrice. Comme dans le cadre des stocks options, le conseil d'administration détermine l'identité des bénéficiaires et fixe les conditions de l'attribution.

Il est proposé à l'assemblée générale mixte du 12 mai 2005 de voter la 13^e résolution et d'utiliser ce nouvel instrument afin de permettre au conseil d'administration d'attribuer des actions gratuitement aux salariés de la société ainsi que des sociétés qui lui sont liées dans les conditions déterminées par la loi, afin de les récompenser pour les résultats de la société et de son groupe et de les fidéliser au sein de notre groupe.

État des autorisations soumises à l'approbation de l'assemblée générale ordinaire du 12 mai 2005

Titres concernés	Durée de l'autorisation et expiration	Caractéristiques
Programme de rachat d'actions		
Rachat d'actions	18 mois maximum, soit jusqu'au 12 novembre 2006	Nombre d'actions représentant un maximum de 10 % du capital social

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 pp. 191-192).

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 (en 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 § 3.2.4.1)	—	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 § 3.2.4.1)	—	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 2004

La répartition du capital de la société a évolué comme suit depuis le 31 décembre 2001

Actionnariat	Situation au 31 décembre 2002			Situation au 31 décembre 2003			Situation au 31 décembre 2004		
	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	95 855 870	41,5 %	41,5 %	95 855 870	41,5 %	41,5 %	95 927 400	41,5 %	41,5 %
Autoroutes de France	20 427 400	8,8 %	8,8 %	20 427 400	8,8 %	8,8 %	20 427 400	8,8 %	8,8 %
collectivités territoriales et chambres de commerce et d'industrie*	2 078 802	0,9 %	0,9 %	2 078 802	0,9 %	0,9 %	1 789 959	0,8 %	0,8 %
Salariés	5 543 472	2,4 %	2,4 %	5 244 842	2,3 %	2,3 %	4 317 617	1,9 %	1,9 %
Administrateurs et directeurs généraux**	602	n.s.	n.s.	2 047	n.s.	n.s.	2 239	n.s.	n.s.
ASF	40 000	n.s.	n.s.	0	0	0	0	0	0
Vinci Concessions	40 923 246	17,7 %	17,7 %	46 208 033	20,0 %	20,0 %	53 094 835	23,0 %	23,0 %
Public***	66 108 609	28,7 %	28,7 %	61 161 007	26,5 %	26,5 %	55 418 551	24,0 %	24,0 %
Total	230 978 001	100 %	100 %	230 978 001	100 %	100 %	230 978 001	100 %	100 %

(*) 4 régions, 21 départements, 1 commune, 3 CCI.

(**) Hors ADF, mais y compris M. Philippe Dumas, représentant permanent d'ADF. Les mandataires sociaux détiennent 2 232 titres, la direction générale possède 207 titres.

(***) 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 16 mars 2005, parmi les titres ASF au public, 106 442 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

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 d'euros
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
fév. 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
avril 2004	32,94	29,45	32,43	31,49	8 995 098	283 207,00
mai 2004	32,50	30,50	31,19	31,39	4 526 523	141 817,00
juin 2004	32,79	30,10	32,64	31,86	6 415 467	204 593,00
juillet 2004	33,59	32,49	32,91	33,18	4 776 584	158 176,00
août 2004	36,04	32,12	35,90	34,30	5 164 855	177 067,00
sept. 2004	37,74	35,62	36,80	36,90	7 757 836	286 975,00
oct. 2004	38,40	36,05	36,19	37,34	5 388 767	200 472,00
nov. 2004	37,99	36,22	36,97	37,14	7 683 008	285 049,00
déc. 2004	37,65	36,76	37,00	37,10	12 066 227	445 582,00
janv. 2005	42,09	37,00	41,75	39,16	6 590 982	258 983,00
fév. 2005	43,19	38,11	39,59	41,34	7 149 513	291 451,00

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, en 2005, 35 millions d'euros en cas d'incendies, explosion ou foudre, 4 millions d'euros en cas de bris de machines, dommages aux biens informatiques ou dommages électriques et 3,0 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'assurances 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 FM et Web Trafic ont notamment été déposées par ASF. Les logos d'ASF, d'ESCOTA et de Radio Trafic FM sont également protégés par un dépôt de marque.

FAITS EXCEPTIONNELS ET LITIGES

Le groupe ASF est parti dans 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 ou ayant 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 cette règle de base qui a été vérifiée et validée, car elle permet de calculer une provision proche des sommes qu'ASF doit verser à l'issue des litiges auxquels elle est partie.

RESPONSABLE DU DOCUMENT DE REFERENCE ET RESPONSABLES DU CONTRÔLE DES COMPTES

Responsable du document de référence
Monsieur Jacques Tavernier,
directeur général

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.

Jacques Tavernier,
directeur général

RESPONSABLES 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 Cedex

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

Socotec 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 Défense Cedex

J P A

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 des articles 211-1 à 211-42 du règlement général de l'Autorité des marchés financiers, 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 2004.

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 2004 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 avec une observation relative au changement de méthode comptable intervenu au cours de l'exercice, résultant de l'application de la recommandation 2003 R01 du CNC portant sur les modalités d'évaluation et de comptabilisation des engagements sociaux.

Les comptes annuels et les comptes consolidés pour l'exercice clos le 31 décembre 2003 et 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.

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.

Paris, le 20 avril 2005
Les commissaires aux comptes

PricewaterhouseCoopers Audit

Paul Onillon

J P A

Jacques Potdevin

Information annexe :

Le document de référence inclut par ailleurs :

- le rapport général sur les comptes annuels et le rapport sur les comptes consolidés au 31 décembre 2004 des commissaires aux comptes (présenté en partie 6 des éléments financiers du présent document de référence) comportant la justification des appréciations des commissaires aux comptes établie en application des dispositions de l'article L.225-235 du Code de commerce ;
- le rapport des commissaires aux comptes (présenté en partie 3 des éléments financiers du présent document de référence) 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 décrivant les procédures de contrôle interne relatives à l'élaboration et au traitement de l'information comptable et financière.

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

RESPONSABLE DE L'INFORMATION**Mademoiselle Solène Allain**

Responsable des relations investisseurs

Téléphone : 01 72 71 48 46

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 : Responsable du document de référence et responsables du contrôle

1.1 Responsable du document de référence	p. 198
1.2 Attestations du responsable et des contrôleurs légaux	p. 200
1.3 Noms et adresses des contrôleurs légaux	pp. 198-199
1.4 Responsable de l'information et politique d'information	p. 201

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	pp. 186,201
- forme juridique	p. 186
- date de constitution et d'expiration	p. 186
- objet social (art 2 des statuts)	pp. 186-187
- registre du commerce et des sociétés	p. 187
- lieux où peuvent être consultés les documents juridiques relatifs à la société	p. 187
- exercice social	p. 187
- répartition des bénéfices	p. 188
- assemblées générales	p. 188
3.2 Renseignements de caractère général concernant le capital	
- modification du capital et des droits attachés aux actions/3 ans	p. 190
- forme et inscription en compte des actions	p. 190
- franchissement du seuil	pp. 188-189
- évolution du capital social	p. 193
3.3 Répartition du capital et des droits de vote	
- répartition actuelle	p. 194
- relation avec les principaux actionnaires	p. 194
- personnes exerçant le contrôle de la société	pp. 39, 195
- organigramme simplifié du groupe	pp. 104-105
- rachat d'actions par la société	p. 190
3.4 Informations boursières marché des titres de la société	pp. 10-13, 38-41
3.5 Dividendes	pp. 11, 38-41

Section 4 : Renseignements concernant l'activité

4.1 Présentation d'ASF	
- aperçu général	p. 1
4.2 Stratégie	pp. 14-15
- les concessions autoroutières	pp. II-VII (Cahier de l'expert)
- le réseau du groupe ASF	p. XVI (Cahier de l'expert)
- données historiques du trafic	pp. 24, VII-X, XIII (Cahier de l'expert)
- péages et collecte des péages	pp. 26-27, XI-XII (Cahier de l'expert)
- construction et investissements	pp. 18-22
- assistance aux utilisateurs et gestion du trafic	pp. 28-31
- entretien	p. 22
- environnement	pp. 42-45, 52-55, 111
- les contrats de concession	pp. II-V (Cahier de l'expert)
- réglementation applicable à l'activité du groupe ASF	pp. VI-VII (Cahier de l'expert)
- marché et positionnement concurrentiel	pp. 108-109
- facteurs de risques	pp. 108-114
- assurances	pp. 113-114, 196
- propriété intellectuelle	p. 196
- effectifs	p. 76
- faits exceptionnels et litiges	p. 196
- opérations internationales	pp. 14-15, 32, 112

Section 5 : Patrimoine – situation financière – résultats

- rapport de gestion	pp. 58-91
- commentaires sur les résultats	pp. 10-13
- chiffres clés	pp. 1, 10-13, 63
- faits marquants en 2004	p. 59
- rapport du président	pp. 92-105
- comptes consolidés et annexes	pp. 115-1557
- rapports sur les comptes consolidés	pp. 158-159
- résumés des comptes sociaux	pp. 160-169
- honoraires des commissaires aux comptes	p. 169
- rapport spécial sur les conventions réglementées	pp. 170-171

Section 6 : Organes d'administration et de direction

- composition et fonctionnement	pp. 6-9, 36-37
- intérêts des administrateurs et dirigeants	pp. 37, 69-70
- intéressement du personnel	pp. 49, 77
- rapport du président	pp. 92, 105
- rapport des commissaires aux comptes sur le rapport du président	p. 106

Section 7 : Évolution récente et perspectives d'avenir ... pp. 10-15, 63



En application des articles 211-1 à 211-42 du Règlement général de l'AMF, l'Autorité des marchés financiers a enregistré le présent document de référence le 20 avril 2005, sous le numéro R05-043. Il ne peut être utilisé à l'appui d'une opération financière que s'il est complété par une note d'opération visée par l'Autorité des marchés financiers.

Ce document de référence a été établi par l'émetteur et engage la responsabilité de ses signataires. Cet enregistrement, effectué après examen de la pertinence et de la cohérence de l'information donnée sur la situation de la société, n'implique par l'authentification des éléments comptables et financiers présentés.

A young girl with dark hair is smiling and looking towards the camera. She is seated in a car, with a seatbelt visible across her chest. She is holding a small toy car in her hands. The background is a blurred outdoor scene with trees and a sky with clouds. The entire image is overlaid with a blue tint and a large white graphic element consisting of two thick, curved lines that sweep across the page from the top right towards the bottom left.

Cahier de l'expert 2004

CONCESSIONS AUTOROUTIÈRES EN FRANCE ET EN EUROPE	II
CONTRATS DE CONCESSION.....	II
RÈGLEMENTATION APPLICABLE À L'ACTIVITÉ DU GROUPE ASF.....	VI
ÉVOLUTION DU TRAFIC ET DES PÉAGES.....	VII
RÉSEAU DU GROUPE ASF EN SERVICE AU 31 DÉCEMBRE 2004.....	XVI

CAHIER DE L'EXPERT

- Les concessions autoroutières en France et en Europe
- Les contrats de concession
- Réglementation applicable à l'activité du groupe ASF
- L'évolution du trafic et des péages
- Réseau du groupe ASF en service au 31 décembre 2004

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 d'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 client, 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

Général

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 « le cahier de l'expert / Réseau en service », 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 ; et
- 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.

Au 31 décembre 2004, l'État et la société concessionnaire ont établi 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. 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 sa nationalité, est illicite.

Exploitation des autoroutes

La société concessionnaire doit mettre en œuvre tous les moyens nécessaires pour maintenir la continuité de la circulation dans des 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 minimum 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.

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 et 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, exercable 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 TP09TER 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 : (1) 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 (2) 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 à sa disposition, 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 concessionnaire, 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 des Finances 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 (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 concessions 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 maîtrise d'œuvre, d'études et de travaux, prévues par la loi du 29 janvier 1993, la directive 93/37/CEE du 14 juin 1993 et la directive 92/50/CEE du 18 juin 1992.

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 de l'Union européenne. 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 dotée 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.

Lorsqu'elles relèvent de contrats de droit public, les prestations de travaux, de fournitures ou de services confiées aux cocontractants 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 cocontractants 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 « Nos activités/Diversifier nos activités/Installations commerciales »).

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 cocontractant 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.

L'évolution du trafic et des péages

L'évolution du trafic

Entre 2002 et 2004, le trafic sur les autoroutes du groupe ASF, mesuré en nombre de kilomètres parcourus à réseau courant, a connu une progression de 7,4 %, soit une croissance annuelle moyenne d'environ 3,6 %.

Les kilomètres parcourus (exprimés en millions) du groupe ASF, sur réseau courant, enregistrés au titre de 2004 se répartissent ainsi :

- Véhicules légers	27 400
représentant	84,96 %
- Poids lourds	4 851
représentant	15,04 %
- Ensemble	32 251

Annexe A : Volumes de trafic du groupe ASF à réseau courant (exprimés en millions de kilomètres parcourus)

	Véhicules légers		Poids lourds		Total	
	km (en millions)	croissance en %	km (en millions)	croissance en %	km (en millions)	croissance en %
ASF ⁽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
2004	21 768	3,9	4 244	5,4	26 012	4,2
ESCOTA						
2002	5 388	4,0	569	4,2	5 957	4,0
2003	5 529	2,6	589	3,5	6 118	2,7
2004	5 632	1,9	607	3,1	6 239	2,0
TOTAL GROUPE ASF						
2002	25 580	6,8	4 453	4,2	30 033	6,4
2003	26 480	3,5	4 614	3,6	31 094	3,5
2004	27 400	3,5	4 851	5,1	32 251	3,7

(1) - Y compris le tunnel du Puymorens.

Annexe B :
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	2002	2003	2004
Réseau ASF			
A46 sud-A7-A8 Lyon - Orange - Aix-en-Provence	6 972	7 020	7 051
A46 sud-A7 Vienne - Orange	5 044	5 051	5 042
A7 Orange - Coudoux	1 517	1 549	1 575
A7 Coudoux - Berre	78	83	87
A8 Coudoux - Aix-en-Provence	333	337	347
A9 Orange - Le Perthus (frontière espagnole) (La Languedocienne/La Catalane)	5 167	5 256	5 400
A9 Orange - Narbonne	4 070	4 135	4 219
A9 Narbonne - Le Perthus	1 097	1 121	1 181
A10/A83/A837 - Nantes-Poitiers-Rochefort-Bordeaux	3 095	3 191	3 336
A10 Poitiers - Bordeaux	2 198	2 233	2 313
A83 Nantes - A10 Niort	790	848	916
A837 Rochefort - A10 Saintes	107	110	107
A11 Le Mans - Angers	579	605	625
A20 Brive - Montauban	431	567	686
A20 Brive - Cahors-nord	251	302	345
A20 Cahors-nord - Cahors-sud		56	104
A20 Cahors-nord - Montauban	180	209	237
A54 Nîmes - Salon-de-Provence	493	509	542
A54 Nîmes - Arles	275	280	299
A54 Saint-Martin-de-Crau - Salon-de-Provence	218	229	243
A61 Narbonne - Toulouse	1 741	1 825	1 891
A62 Bordeaux - Toulouse	2 004	2 077	2 155
A63 Côte basque	683	712	768
A64 Bayonne - Toulouse	1 421	1 486	1 564
A64 Briscous - Martres Tolosane + A645 Val d'Aran *	1 287	1 343	1 409
A64N Toulouse - Muret	134	143	155
A66 Pamiers - Bif. A61-A66	75	105	118
A68 Toulouse - Gémil	175	187	201
A87 Angers - Bif. A87-A83 (Les Essarts)	125	206	285
A72/A89 Saint-Étienne - Clermont-Ferrand	829	857	874
A89 Ouest Bordeaux - Clermont-Ferrand	283	370	513
A89 Libourne - Thenon *	167	183	293
A89 Saint-Germain-Les-Vergnes - Tulle-est - Le Sancy	116	187	220
Total Réseau ASF	24 073	24 973	26 009
Réseau ESCOTA			
A8 Aix-en-Provence - frontière italienne	4 065	4 136	4 209
A51 Aix-en-Provence - Gap	592	629	648
A52/A50 Aix-en-Provence - Aubagne - Toulon	1 090	1 136	1 157
A57 Toulon - A8	194	201	209
A500 A8 - Monaco	16	16	16
Total Réseau ESCOTA	5 957	6 118	6 239
Tunnel du Puymorens	3	3	3
Total groupe ASF	30 033	31 094	32 251

* Mise en service de Périgueux est - Thenon, sur l'A89, le 9 janvier 2004. Mise en service de la Bretelle du Val d'Aran A645, le 20 septembre 2004. Mise en service sur l'A89 de Mussidan-Périgueux, le 29 octobre 2004.

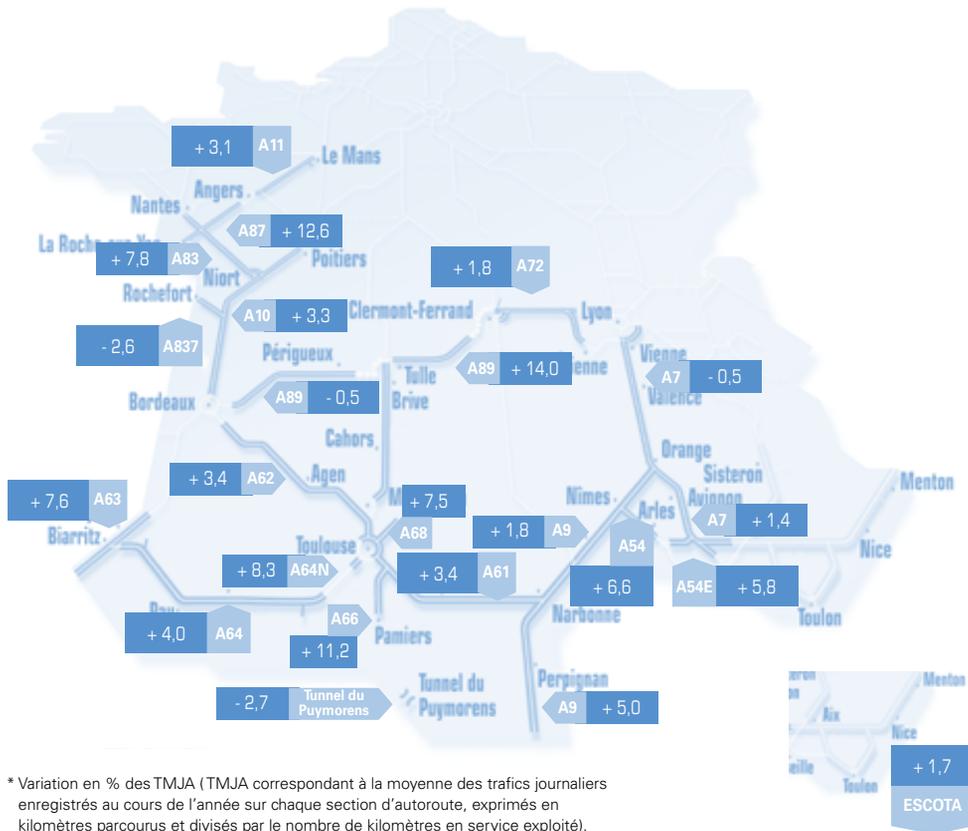
Annexe C :
TMJA* (trafic moyen journalier annuel) sur les autoroutes du groupe ASF à réseau courant

Exercice prenant fin le 31 décembre	2002	2003	2004	VARIATION % 2004/2003
Réseau ASF				
A46 sud-A7 vers Saint-Priest - Bif. A43-A46 - Orange	69 890	69 992	69 663	- 0,5
A7 Orange - Coudoux	52 268	53 354	54 117	+ 1,4
A9 Orange - Narbonne-sud	57 595	58 507	59 534	+ 1,8
A9 Narbonne-sud - Le Perthus	34 599	35 378	37 154	+ 5,0
A10 Poitiers-sud - Bordeaux	25 963	26 378	27 253	+ 3,3
A83 Nantes - Bif. A10-A83	14 797	15 884	17 116	+ 7,8
A837 Bif. A10-A837 Rochefort	8 066	8 233	8 016	- 2,6
A11 Le Mans - Angers	19 494	20 364	20 987	+ 3,1
A20 Montauban - Brive	11 226	13 263	14 648	+ 10,5
A54 Nîmes - Arles	31 505	32 052	34 166	+ 6,6
A54 Saint-Martin-de-Crau - Salon-de-Provence	23 912	25 111	26 567	+ 5,8
A61 Narbonne-sud - Toulouse-sud	32 871	34 456	35 621	+ 3,4
A62 La Brède - Toulouse-nord	24 588	25 494	26 372	+ 3,4
A63 Côte basque (Saint-Géours-de-Maremne - Biriadou)	28 142	29 348	31 571	+ 7,6
A64 Briscous - Martres Tolosane, A645 Bretteille Val d'Aran **	15 322	15 996	16 636	+ 4,0
A64 N Toulouse - Muret	26 983	28 763	31 153	+ 8,3
A66 Pamiers - Bif. A61-A66 (Toulouse)	6 264	7 414	8 245	+ 11,2
A68 Toulouse - Gémil	26 969	28 856	31 033	+ 7,5
A87 Angers - Bif. A87-A83 (Les Essarts)	6 556	7 547	8 497	+ 12,6
A72/A89 Saint-Étienne - Clermont-Ferrand	17 897	18 503	18 834	+ 1,8
A89 Libourne - Thenon**	6 611	7 217	7 178	- 0,5
A89 Saint-Germain-Les-Vergnes - Le Sancy	4 179	5 105	5 818	+ 14,0
Tunnel du Puymorens	1 620	1 650	1 606	- 2,7
Moyenne réseau ASF	28 765	29 023	29 232	+ 0,7
Réseau ESCOTA				
A8 Aix-en-Provence - Frontière italienne	54 089	55 036	55 848	+ 1,5
A51 Aix-en-Provence - Gap	12 509	13 273	13 637	+ 2,7
A52/A50 Aix-en-Provence - Aubagne-Toulon	39 913	41 612	42 486	+ 2,1
A57 Toulon - A8	11 589	11 972	12 425	+ 3,8
A500 A8 - Monaco	14 519	14 729	15 523	+ 5,4
Moyenne réseau ESCOTA	35 528	36 483	37 105	+ 1,7

* 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 exploité.

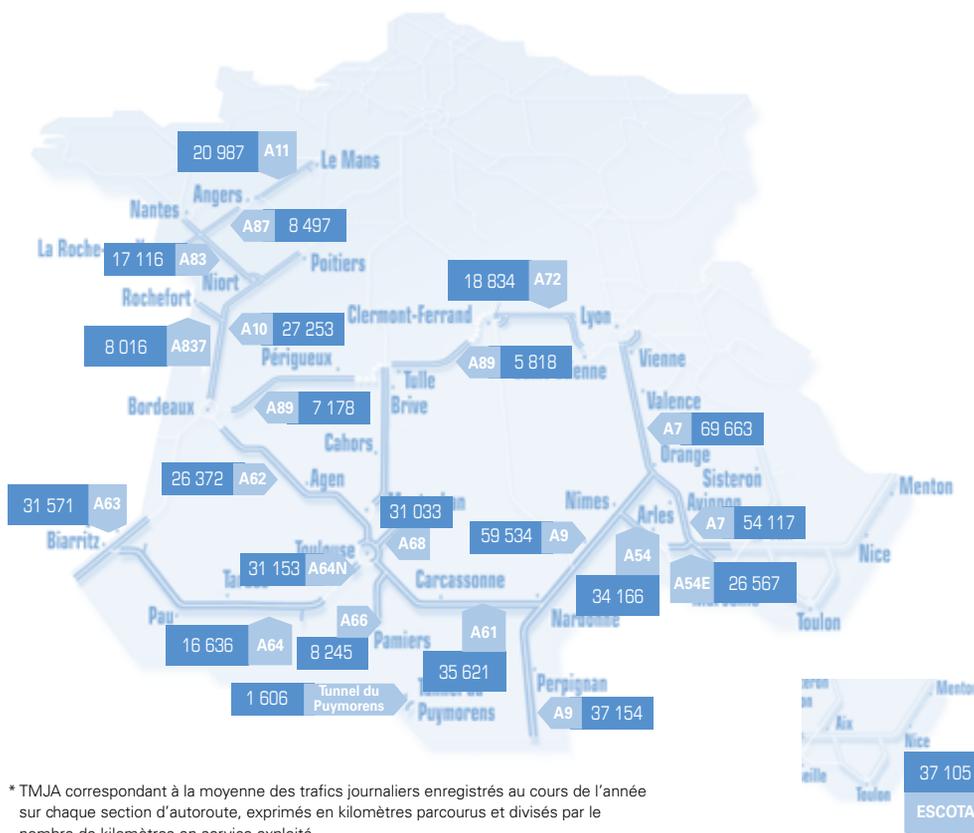
** Mise en service de Périgueux-est - Thenon, sur l'A89, le 9 janvier 2004.
Mise en service de la bretelle du Val d'Aran A645, le 20 septembre 2004.
Mise en service sur l'A89 de Mussidan - Périgueux, le 29 octobre 2004.

Évolution du trafic par autoroutes et tunnel entre 2003 et 2004 (TMJA *)



* Variation en % des TMJA (TMJA correspondant 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 exploité).

Trafic moyen journalier annuel 2004 (TMJA *)



* TMJA correspondant 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 exploité.

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.

Annexe D :

Recettes de péage du groupe ASF (millions d'euros hors taxes)

Exercice prenant fin le 31 décembre	2002	2003	2004	VARIATION 2004/2003 %
Réseau ASF				
A7 Vienne - Berre ; A8 Coudoux - Aix-en-Prov. ; A9 Orange - Montpellier ; A46 sud de Lyon ; A54 Nîmes - Salon-de-Provence	596,3	622,3	651,5	+ 4,7
A9 Montpellier - Le Perthus ; A61 Narbonne - Toulouse ; A66 Toulouse - Pamiers **	352,3	376,0	401,6	+ 6,8
A10 Poitiers - Bordeaux ; A83 Nantes - A10 Niort ; A837 Rochefort - A10 Saintes	204,3	216,3	235,1	+ 8,7
A11 Le Mans - Angers	41,5	44,5	46,9	+ 5,4
A87 Angers - Bif. A87-A83 (Les Essarts) **	7,8	13,0	18,3	+ 40,8
A20 Brive - Montauban **	32,2	43,0	54,0	+ 25,6
A62 Bordeaux - Toulouse	129,4	137,7	145,9	+ 6,0
A63 Saint-Géours-de-Maremne - Biriadou	71,6	76,7	82,4	+ 7,4
A64 Briscous - Martres Tolosane	82,6	88,1	95,7	+ 8,6
A64 N Toulouse - Muret, A645 Val d'Aran **				
A68 Toulouse - Gémil	10,8	11,5	12,9	+ 12,2
A72/A89 Est Clermont-Ferrand - Saint-Étienne	55,2	58,6	61,3	+ 4,6
A89 Ouest Bordeaux - Clermont-Ferrand **	21,8	29,1	40,5	+ 39,2
Total réseau ASF *	1 605,8	1 716,8	1 846,1	+ 7,5
Réseau ESCOTA				
A8 Aix-en-Provence - frontière italienne	306,1	329,6	347,1	+ 5,3
A51 Aix-en-Provence - Gap	39,7	42,8	45	+ 5,1
A52/A50 Aix-en-Provence - Aubagne-Toulon	71,7	74,6	77,5	+ 3,9
A57 Toulon - A8	18,6	13,9	14,8	+ 6,5
A500 A8 - Monaco	8,7	9,0	9,3	+ 3,3
Total réseau ESCOTA	444,8	469,9	493,7	+ 5,1
Tunnel du Puymorens	2,9	3,2	3,0	- 6,3
Total groupe ASF	2 053,5	2 189,9	2 342,8	+ 7,0

* Les recettes de péage d'ASF figurant dans le tableau ci-dessus 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 prorata du chiffre d'affaires par autoroute.

** Mises en service des sections sur les autoroutes suivantes :

A20 - Cahors nord - Cahors sud en juin 2003,
A66 - Pamiers - Bifurcation A66-A61 (près de Toulouse) en février 2002,
A87 - Angers - Cholet sud en janvier 2002,
A87 - Cholet sud - Bifurcation A87-A83 (près des Essarts) en juin 2003,
A89 - Tulle est - Ussel en février 2002,
A89 - St-Germain-les-Vergnes - Tulle-est en février 2003,
A89 - Périgueux est - Thenon en janvier 2004,
A89 - Mussidan - Périgueux est en octobre 2004,
A645 - Brette du Val d'Aran en septembre 2004.

Trois facteurs expliquent l'augmentation des recettes de péage au cours de la période 2002-2004 :

- nombre de kilomètres d'autoroutes mises en service au cours de la période soit 289 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 2004, les recettes de péage du Groupe se sont réparties à raison de 46,3 % pour le premier semestre et de 53,7 % pour le second semestre. Les seuls mois de juillet et août ont représenté près de 22,9 % 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.

Annexe E : Répartition des recettes de péage du groupe ASF par classes de véhicules

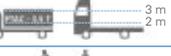
(millions d'euros hors taxe)	2002	2003	2004
ASF*			
Classe 1	1 055,4	1 121,6	1 197,3
Classe 2	80,5	83,7	90,1
Classe 3	51,9	55,0	58,7
Classe 4	418,0	456,6	500,0
Classe 5	2,9	3,1	3,0
Total ASF	1 608,7	1 720,0	1 849,1
ESCOTA			
Classe 1	332,0	348,6	363,0
Classe 2	19,2	20,0	21,5
Classe 3	19,8	20,9	22,3
Classe 4	72,0	78,5	84,9
Classe 5	1,8	1,9	2,0
Total ESCOTA	444,8	469,9	493,7
Total groupe ASF	2 053,5	2 189,9	2 342,8

* y compris les recettes du tunnel du Puymorens

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 (HT) (hors chargement)	Nombre d'essieux	Silhouette
Classe 1	VÉHICULES LÉGERS ou ensembles véhicules + remorques	HT ≤ 2 m et PTAC ≤ 3,5 t	2 ou plus	
Classe 2	INTERMÉDIAIRES véhicules ou ensemble roulant (véhicules + remorque ou caravane)	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	

Annexe F :

Répartition du trafic du groupe ASF par classes de véhicules (en millions de kilomètres parcourus)

(en millions de kilomètres parcourus)	2002	2003	2004
ASF			
Classe 1	19 157	19 899	20 676
Classe 2	940	957	1 003
Classe 3	536	540	555
Classe 4	3 348	3 485	3 689
Classe 5	92	92	86
Total ASF	24 073	24 973	26 009
ESCOTA			
Classe 1	5 150	5 283	5 376
Classe 2	196	200	210
Classe 3	154	156	158
Classe 4	415	433	449
Classe 5	42	46	46
Total ESCOTA	5 957	6 118	6 239
Tunnel Puymorens	3	3	3
Total groupe ASF	30 033	31 094	32 251

Les péages sont fixés pour les véhicules de la classe 1, les péages des autres classes de véhicules étant obtenus en multipliant le péage des véhicules de la classe 1 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.

Évolution des coefficients tarifaires du groupe ASF⁽¹⁾

	2001	2002	2003	2004	2005
Réseau ASF					
Classe 2	1,55	1,55	1,55	1,55	1,55
Classe 3	1,97	2,01	2,07	2,10	2,13
Classe 4	2,67	2,70	2,77	2,80	2,83
Classe 5	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60
Réseau ESCOTA					
Classe 2	1,50	1,51	1,51	1,51	1,51
Classe 3	1,93	1,96	2,03	2,06	2,09
Classe 4	2,66	2,70	2,77	2,83	2,86
Classe 5	0,62	0,62	0,62	0,62	0,62
Tunnel du Puymorens					
Classe 2	2,00	2,00	2,00	2,00	2,02
Classe 3	2,91	2,94	2,94	3,00	3,06
Classe 4	4,79	4,88	4,88	4,98	5,07
Classe 5	0,61	0,60	0,60	0,58	0,57

(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.

Les contrats d'entreprise pour la période 2002-2006 prévoient une revalorisation progressive des coefficients des classes 3 et 4 précitées, comprise entre 5 % et 10 % pour les porter respectivement, à la fin des contrats 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 1 est déterminé par sections d'autoroutes (c'est-à-dire pour chaque partie d'autoroutes 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 1 sur la plus ancienne section d'ASF (Vienne-Orange) s'élève à 6,58 cents 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 cents d'euro. En outre, en vertu des contrats de concession, les TKM appliqués aux véhicules d'une même catégorie ne peuvent sur aucun parcours s'écarter de plus de 50 % du TKM de cette catégorie, sauf accord conjoint des ministres chargés de l'Économie et de la Voirie nationale.

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 1 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 décime 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

	2001	2002	2003	2004
	[TKM en vigueur à compter de la date d'augmentation de l'année N] (en cents d'euros TTC)			
Réseau ASF	6,19	6,31	6,45	6,62
Réseau ESCOTA	8,21	8,37	8,55	8,73
Tunnel du Puymorens	84,0	84,0	86,67	88,33

Depuis le 1^{er} février 2005, le TKM du groupe ASF applicable aux véhicules de classe 1 est de 5,64 cents d'euro hors taxes pour ASF et de 7,45 cents d'euro hors taxes pour ESCOTA, soit, respectivement, 6,75 cents d'euro et 8,91 cents 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 1 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, les sociétés du groupe ASF ont conclu avec l'État des contrats d'entreprise couvrant la période 2002-2006 qui prévoient 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.

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.

Annexe G :
Répartition des transactions du groupe ASF par mode de paiement

	2001		2002		2003		2004	
	en millions	en %						
Réseau ASF								
Paiements immédiats	120,8	40,2 %	112,7	34,8 %	112,2	33,2 %	112,6	31,4 %
Abonnements	55,0	18,3 %	70,8	21,9 %	83,4	24,7 %	96,0	26,7 %
Cartes bancaires	95,8	31,9 %	109,1	33,7 %	110,5	32,7 %	117,1	32,6 %
Cartes accréditives	26,9	9,0 %	28,8	8,9 %	29,7	8,8 %	31,3	8,7 %
Autres moyens de paiement	1,8	0,6 %	2,0	0,6 %	2,0	0,6 %	2,0	0,6 %
	300,3	100,0 %	323,4	100,0 %	337,8	100,0 %	359,0	100,0 %
Réseau ESCOTA								
Paiements immédiats	99,3	46,5 %	89,8	40,5 %	88,6	39,0 %	85,8	36,8 %
Abonnements	60,8	28,3 %	68,2	30,7 %	73,8	32,3 %	78,9	33,8 %
Cartes bancaires	36,4	16,9 %	44,7	20,1 %	45,9	20,1 %	48,1	20,6 %
Cartes accréditives	10,8	5,0 %	11,4	5,1 %	11,8	5,1 %	12,2	5,2 %
Autres moyens de paiement	7,1	3,3 %	7,8	3,6 %	8,1	3,5 %	8,4	3,6 %
	214,4	100,0 %	221,9	100,0 %	228,2	100,0 %	233,4	100,0 %
Groupe ASF								
Paiements immédiats	220,1	42,8 %	202,5	37,1 %	200,8	35,5 %	198,4	33,5 %
Abonnements	115,8	22,5 %	139,0	25,5 %	157,2	27,8 %	174,9	29,5 %
Cartes bancaires	132,2	25,7 %	153,8	28,2 %	156,4	27,6 %	165,2	27,9 %
Cartes accréditives	37,7	7,3 %	40,2	7,4 %	41,5	7,3 %	43,5	7,3 %
Autres moyens de paiement	8,9	1,7 %	9,8	1,8 %	10,1	1,8 %	10,4	1,8 %
	514,7	100,0 %	545,3	100,0 %	566,0	100,0 %	592,4	100,0 %

Réseau du groupe ASF en service au 31 décembre 2004

	Total	dont 3 voies et + (en km)
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 Saint-Martin-de-Crau - Salon-de-Provence	25,0	
A61 Narbonne - Bifurcation A68 (y compris A620 sud)	150,6	38,3
A62 Bif. A68 - Bordeaux (y compris A620 nord)	221,5	39,4
A63 Saint-Géours-de-Mareme - Biriato (Côte basque)	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-Étienne - 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	242,7	5,5
A89 Libourne - Thenon	138,9	
A89 Saint-Germain-Les-Vergnes - Le Sancy	103,8	
Autres sections du réseau ASF	34,6	
(A680 Bretelle de Verfeil, A641 Peyrehorade, A710 Lussat, A711 Aulnat, A645 Bretelle du Val d'Aran)		
Total réseau ASF	2 478,8	633,3
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	2 943,4	829,2



Conception, création, réalisation : TERRE DE SIENNE
Crédits photos : Létizia le Fur, photothèques ASF et ESCOTA



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

Responsable actionnaires individuels : Élisabeth PASCAL
Numéro vert (gratuit à partir d'un téléphone fixe) : 0 800 015 025
E-mail : relations.actionnaires@asf.fr

Responsable relations investisseurs : Solène ALLAIN
E-mail : relations.investisseurs@asf.fr

Internet : www.asf.fr

