

# Rapport annuel 2005



# Sommaire

---

Message du Président	
Conseil d'administration	
Comité exécutif	
Gouvernance d'entreprise	
Dates clés	
Faits marquants	
Chiffres clés	
<b>1 Les performances économiques, sociales et environnementales</b>	<b>14</b>
Les résultats économiques et financiers	
Trafic et péage	
La réforme de l'entreprise	
La sécurité des clients, du personnel, des chantiers	
L'environnement	
<b>2 La poursuite des programmes d'investissement</b>	<b>30</b>
Le réseau interurbain	
L'A86	
<b>3 Le développement du service au client</b>	<b>40</b>
La qualité au service du client	
La précision de l'information	
La qualité de l'accueil et de l'accompagnement	
L'optimisation du temps de parcours et de la fluidité	
Développement : exporter les savoir-faire	
<b>4 Exercice 2005</b>	<b>52</b>



COFIROUTE

**Bienvenue  
sur nos  
autoroutes**

## Message du Président

---

Après 2004 qui fut pour Cofiroute une année d'ouverture et d'engagements, 2005 a été une année d'action au service de ces objectifs.

Cofiroute a poursuivi l'amélioration de ses performances économiques et financières. Le chiffre d'affaires qui atteint 889 millions d'euros croît de 3,1 % par rapport à celui de 2004, tandis que le résultat net progresse de 8,7 %, pour s'établir à 282,7 millions d'euros en 2005.

En investissant près de 90 % de ses recettes en 2005, soit 770 millions d'euros pour construire et améliorer son réseau (2,4 milliards d'euros sur la période 2004-2008), Cofiroute est l'un des plus importants maîtres d'ouvrage en France. Cette année aura en effet été marquée par une intense activité de construction sur l'ensemble des sections nouvelles de l'A28, de l'A85 et de l'A11 à Angers.

Avec 4 mois d'avance sur le calendrier contractuel, la section Tours - Ecommoy de l'A28 a été mise en service. L'action conjuguée de Cofiroute et de ses entreprises de construction a permis de respecter les engagements vis-à-vis de l'Etat concédant. Ces 57 km supplémentaires permettent désormais d'offrir aux clients de Cofiroute une alternative pour contourner la région parisienne et plus particulièrement aux transporteurs pour faciliter le transit des marchandises entre le Nord de l'Europe et la péninsule ibérique. En Ile-de-France, sur l'A86 entre Rueil Malmaison et l'A13, les travaux d'aménagement intérieur et de réalisation des équipements se sont poursuivis à un rythme soutenu alors que le tunnelier a commencé le percement de la seconde partie du tunnel entre Pont-Colbert (Versailles) et l'A13.

Les succès enregistrés en 2005 sont avant tout le résultat du travail des hommes et des femmes de Cofiroute et de la mise en place d'une politique de décentralisation et de responsabilisation du management de terrain. En donnant la priorité à l'homme sur le système, cette nouvelle autonomie des chefs de secteurs et des chefs de centre, notamment dans le domaine social et dans le domaine de la gestion, a prouvé son efficacité, comme par exemple lors des événements hivernaux de 2005 qui ont été particulièrement bien gérés. Le développement d'une gestion de crise, les activités de formation et de sensibilisation réalisées en 2005, ainsi que les actions de coordination menées avec les partenaires des services de secours, de la gendarmerie et des services de l'Etat ont contribué à mieux anticiper et mieux gérer les situations exceptionnelles et à améliorer les conditions de sécurité pour les automobilistes comme pour le personnel.

En publiant en 2005 notre charte d'engagements sécurité et qualité, nous avons affirmé notre volonté d'assurer à tous nos clients un niveau de service élevé et homogène, en tout point de notre réseau et à tout moment de l'année. Ce signal fort en direction de nos clients et partenaires indique des objectifs



clairs sur la précision de l'information, la qualité de l'accueil et l'accompagnement des clients ainsi que sur l'optimisation du temps de parcours et de la fluidité. Plusieurs actions fortes ont traduit en 2005 ces engagements comme la mise en commun d'informations avec les services de l'Etat pour améliorer le trafic en Ile-de-France, le décollage des ventes du télépéage Liber-t ou encore le déploiement d'une nouvelle signalétique de marque sur l'ensemble de notre réseau.

A l'étranger, Cofiroute a conforté ses positions avec le succès de l'installation du péage modulé au Minnesota, la reconduction de l'exploitation de l'autoroute « 91 Express Lanes » à Los Angeles pour cinq ans et le bon démarrage du télépéage poids lourds en Allemagne. Autant de succès qui positionnent avantageusement Cofiroute pour de prochains appels d'offres notamment dans le domaine du péage « Free flow » (sans arrêt).

Au service de notre développement, pour la plus grande satisfaction de nos clients, la qualité marquera donc l'année 2006 : qualité de l'infrastructure que nous continuons d'améliorer, qualité visuelle du réseau et plus généralement qualité du service notamment dans le domaine de la sécurité.

**Henri Stoff**  
Président-directeur général



## Conseil d'administration au 20 février 2006

---

### **Henri Stouff**

Président-directeur général

### **Jean-François Poupinel**

Président d'honneur

### **VINCI Construction**

représentée par Roger Martin

### **Colas**

représentée par Alain Dupont

### **Eiffage**

représentée par  
Jean-François Roverato

### **VINCI**

représentée par  
Antoine Zacharias

### **Paribas Participations**

représentée par  
Olivier de Vregille

### **Patrick Faure**

### **VINCI Concessions**

représentée par David Azéma

### **Sogepar**

représentée par Bernard Huvelin

### **Société Générale**

représentée par  
Pierre-Jean Brenugat



Henri Stouff



Odile Georges-Picot



Pierre Anjolas



André Broto



Pierre Duprat



Jérôme Geoffray



Christian Heurtebis



Erik Leleu



Patrick Paris

## Comité exécutif au 1<sup>er</sup> janvier 2006

---

### Henri Stouff

Président-directeur général

### Pierre Anjolas

Directeur de l'exploitation

### Odile Georges-Picot

Directeur général délégué  
concessions et développement

### André Broto

Directeur de la construction

### Pierre Duprat

Directeur du marketing  
et de la communication

### Jérôme Geoffray

Directeur des systèmes  
opérationnels

### Christian Heurtebis

Directeur du développement

### Erik Leleu

Directeur des ressources  
humaines

### Patrick Paris

Directeur financier

## Commissaires aux comptes au 31 décembre 2005

---

### MAZARS & GUERARD

Le Vinci - 4, allée de l'Arche  
92075 Paris La Défense Cedex

### RSM SALUSTRO REYDEL

8, allée Delcassé  
75378 Paris Cedex 8

# Gouvernance d'entreprise

## Les instances de contrôle

Cofiroute, entreprise privée, délégataire de service public, s'engage à conduire une gestion responsable et performante de ses activités vis-à-vis de l'Etat, de ses actionnaires, de ses clients et du personnel.

L'application des principes de gouvernance est garantie par la réunion d'instances de pilotage, d'information et de contrôle au sein de l'entreprise : les comités technique et financier, exécutif et d'investissement. Le conseil d'administration est par ailleurs doté d'un comité des rémunérations et d'un comité des comptes. Celui-ci a pour mission de

veiller à l'exactitude, à la sincérité des comptes sociaux et consolidés et à la qualité de l'information financière.

Vis-à-vis de l'Etat concédant, Cofiroute s'engage sur des réalisations aux échéances fixées et rend compte régulièrement, à son autorité de tutelle, de leur avancement. Celles-ci sont définies dans le contrat de concession interurbain et le contrat de plan, signés pour la période 2004-2008.

En 2005, Cofiroute a poursuivi le déploiement de la politique de décentralisation et de responsabilisation des opérationnels qui vise à améliorer les performances économiques et sociales

de l'entreprise dans le respect des règles de transparence.

Celle-ci s'accompagne d'une démarche d'amélioration continue dans le cadre de la certification ISO 9001: 2000, qui oblige Cofiroute à respecter ses engagements en matière de qualité dans la durée en évaluant et en rendant compte de sa situation aux organismes qualifiés.

De même, dans le domaine de l'environnement, la mise en place d'un réseau de correspondants dans les secteurs et d'indicateurs attestent de la volonté de Cofiroute de progresser dans sa démarche d'amélioration des performances environnementales.





Sur le plan de la sécurité de son personnel et des automobilistes, Cofiroute s'engage à améliorer durablement ses performances. Chaque réunion du comité exécutif commence par une revue des indicateurs de sécurité.

### Le conseil d'administration

Le conseil d'administration de Cofiroute est composé de onze membres mandatés pour six ans.

En 2005, le conseil d'administration s'est réuni quatre fois avec un taux moyen de participation proche de 100 %. Un règlement régit son fonctionnement ainsi que celui de deux comités d'adminis-

trateurs, le comité des comptes et le comité des rémunérations chargés de formuler au conseil avis et recommandations.

En 2005 le conseil d'administration a examiné l'activité de l'entreprise, ses principaux engagements ainsi que ses perspectives. Il a notamment :

- arrêté les comptes de l'exercice 2004, les comptes semestriels 2005 et examiné les comptes prévisionnels 2006;

- approuvé l'évolution de la politique d'abonnement des transporteurs routiers conforme aux objectifs de la directive Eurovignette;

- approuvé la démarche volontariste de l'entreprise d'élévation et d'homogénéisation du niveau de service, se traduisant par l'adoption d'une charte « sécurité et qualité » des clients;

- été informé régulièrement de la mise en œuvre de la politique de décentralisation et de responsabilisation des opérationnels.



## Dates clés : 35 ans d'existence

### 1970

- Création de Cofiroute par un consortium d'entreprises du BTP (SGE, GTM, Colas, Fougerolle et Entreprise Jean Lefebvre) et de banques (CCF et Paribas). La société est chargée de la concession de 450 km d'autoroutes en France sur les axes Paris-Poitiers (A10) et Paris-Le Mans (A11).

### 1972

- Ouverture des deux premières sections, soit 68 km.

### 1973

- Achèvement de quatre nouveaux tronçons (A10).

### 1974

- Jonction Orléans-Tours (A10).

### 1975

- Ouverture de la section Chartres-La Ferté Bernard (A11).

### 1977

- Mise en service de Tours-Poitiers (A10).

### 1978

- Ouverture de la section La Ferté Bernard-Le Mans (A11). A cette date, Cofiroute a construit 462 km d'autoroutes.

### 1980

- Rennes est à 3 heures de Paris grâce à la construction de l'A81 (Le Mans-La Gravelle).
- Construction de la liaison Angers-Nantes sur l'A11.

### 1988

- Création d'Autoroute FM, la première radio d'autoroute en France.

### 1989

- Ouverture de l'autoroute A71 Orléans-Bourges.

## Faits marquants 2005

### Février

- Renouvellement du contrat d'exploitation de Dartford (Grande-Bretagne)

### Mars

- Déploiement de la nouvelle signalétique de marque

### Avril

- Signature du contrat d'exploitation de l'A19 entre Cofiroute et Arcour filiale de VINCI Concessions et concessionnaire de l'A19
- Début de l'exploitation d'une autoroute avec péage dynamique entièrement automatisée au Minnesota

### Juin

- Lancement de la charte Sécurité et Qualité
- Lancement de la campagne nationale sur le télépéage Liber-t
- Ouverture d'une 3<sup>e</sup> voie de circulation entre Tours et Blois sur l'A10



1993

- Ouverture du contournement de Nantes.

1997

- Ouverture des deux premières sections de l'A85 (Angers-Tours-Vierzon).

1999

- Cofiroute est retenue pour la concession de l'A86 Ouest en région parisienne.

2000

- Ouverture de la section Maresché-Ecommoy (45 km) sur l'A28.

2001

- Ouverture de la section Maresché-Alençon (31,2 km) sur l'A28 ainsi que de Theillay (Vierzon)-Villefranche-sur-Cher (Romorantin) sur l'A85 (21,4 km).

2002

- Signature du contrat Toll Collect (Allemagne).
- Lancement de la démarche qualité.

2003

- Fin du creusement de la première partie du tunnel A86 (Rueil Malmaison - A13).
- Cofiroute première société d'autoroute en France certifiée ISO 9001: 2000 pour l'exploitation de la totalité de son réseau.
- Ouverture de la section de 32 km Villefranche-sur-Cher / Saint-Romain-sur-Cher (A85).

2004

- Signature de l'avenant 11 au contrat de concession et du contrat de plan 2004-2008.
- Démarrage de A11 Angers.
- Lancement de Toll Collect, le télépéage poids lourds en Allemagne.

## Juillet

- Début du creusement de la seconde section du tunnel A86 à Versailles (Pont-Colbert) vers A13
- Cofiroute membre fondateur de la Fondation Garches

## Septembre

- Signature d'un accord sur l'organisation de la maîtrise

## Octobre

- Recondution du contrat d'exploitation des « 91 Express Lanes » en Californie

## Décembre

- Inauguration de l'A28 (bouclage des 57 km restants) le 12 décembre 2005



Cofiroute est à ce jour la seule société concessionnaire d'autoroutes demeurée de statut privé depuis sa création. Elle a su depuis plus de 30 ans construire un modèle performant de développement fondé sur la conception, le financement, la construction et l'exploitation d'ouvrages à péages en France et à l'étranger. L'entreprise exploite 985 km d'autoroutes dans l'ouest de la France, auxquels s'ajoutent 106 km\* en construction. Cofiroute est également concessionnaire du bouclage souterrain de l'A86 en Ile-de-France, dont une première partie entrera en service fin 2007.

\* 103 km en construction + 3 km construits et remis par l'Etat à Cofiroute à la mise en service d'A11 Angers

## Economie

Chiffre d'affaires : 889 millions d'euros soit + 3,1 %

Excédent brut d'exploitation : 603 millions d'euros soit + 3,6 %

Bénéfice net : 283 millions d'euros soit + 8,7 %

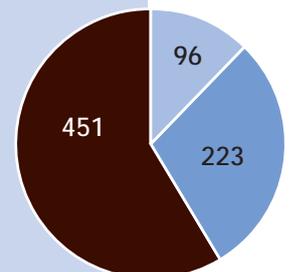
Endettement net : 2 555 millions d'euros soit + 28,1 %

Capitaux propres\*\* et réserves : 1 391 millions d'euros soit + 10,7 %

Endettement net / capitaux propres (gearing) : 184 %

Investissements : 770 millions d'euros

■ Nouvelles sections du réseau interurbain  
■ A86  
■ Amélioration du réseau exploité



\*\* Les capitaux propres prennent en compte l'acompte sur dividendes, les subventions d'investissements et les provisions réglementées

## Réseau

985 km d'autoroutes en exploitation

70 aires de repos

43 aires de service

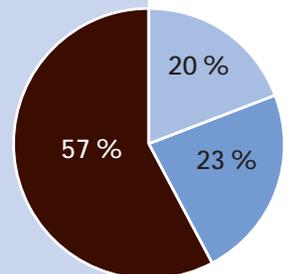
64 gares dont 7 barrières de péage

106 km en construction

## Effectif

1 960 Salariés  
(31 décembre 2005)

■ Péage  
■ Services et autres  
■ Viabilité



## Trafic et péage

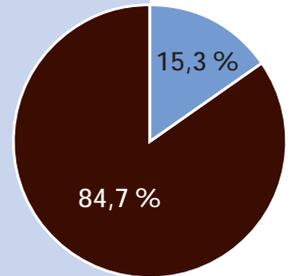
Véhicules par jour\* : 27 846 soit + 1,1 %

Kilomètres parcourus\*\* : 9,041 milliards soit + 0,9 %

Transactions/jour : 294 500 soit + 2,5 %

Répartition du trafic

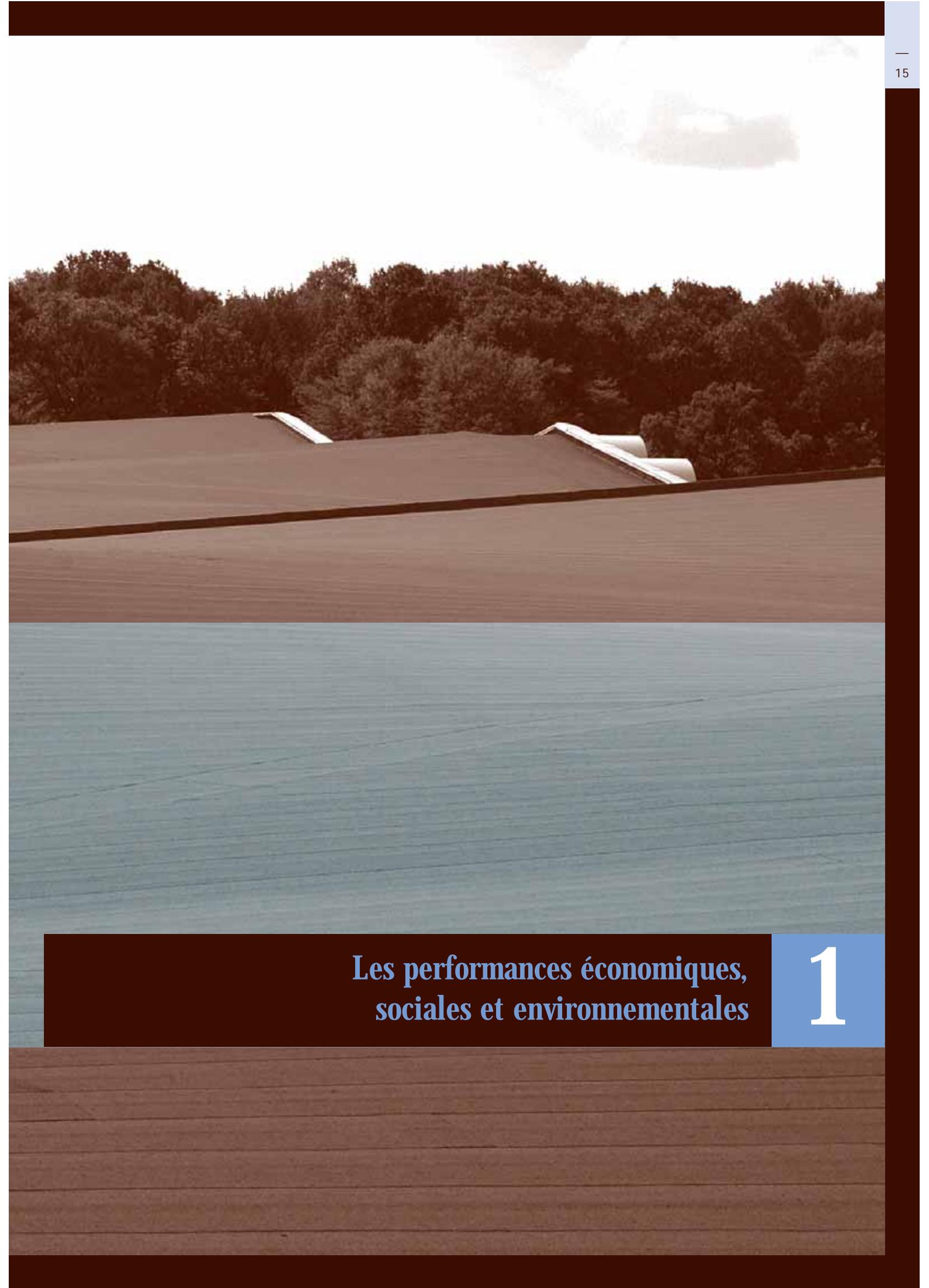
Véhicules légers  
 Poids lourds (classe 3 + 4)



\* sur le réseau stable (928 km au 12/12/2003)  
 \*\* comprenant les effets année bissextile et ouverture de l'A28 section Ecommoy - Tours







**Les performances économiques,  
sociales et environnementales**

**1**

# Les résultats économiques et financiers

## Croissance continue et forte visibilité

Les performances financières sont à nouveau en nette amélioration malgré une croissance tempérée du trafic. L'entreprise a renforcé les bases d'une croissance durable en déployant une politique de décentralisation à l'origine d'une optimisation des coûts d'exploitation, tout en réalisant d'importants investissements sur les sections nouvelles et le réseau existant.

\* Le chiffre d'affaires comprend les recettes de péage, les redevances des sous concessionnaires et les produits télécom.

Le chiffre d'affaires atteint 889 M€\* (862 M€ en 2004) et enregistre une progression de 3,1%. Cette croissance correspond à la hausse du trafic qui atteint 0,9% (Km parcourus) et aux effets tarifaires (hausse annuelle des tarifs de 1,42% pour les véhicules légers en février 2005 et bonne progression du trafic poids lourds).

L'augmentation modérée du trafic s'explique par le contre effet de 2004, année bissextile (-0,3%), par des effets de calendrier moins favorables aux départs en week-end et la suppression du lundi de Pentecôte (perte de 0,1%).

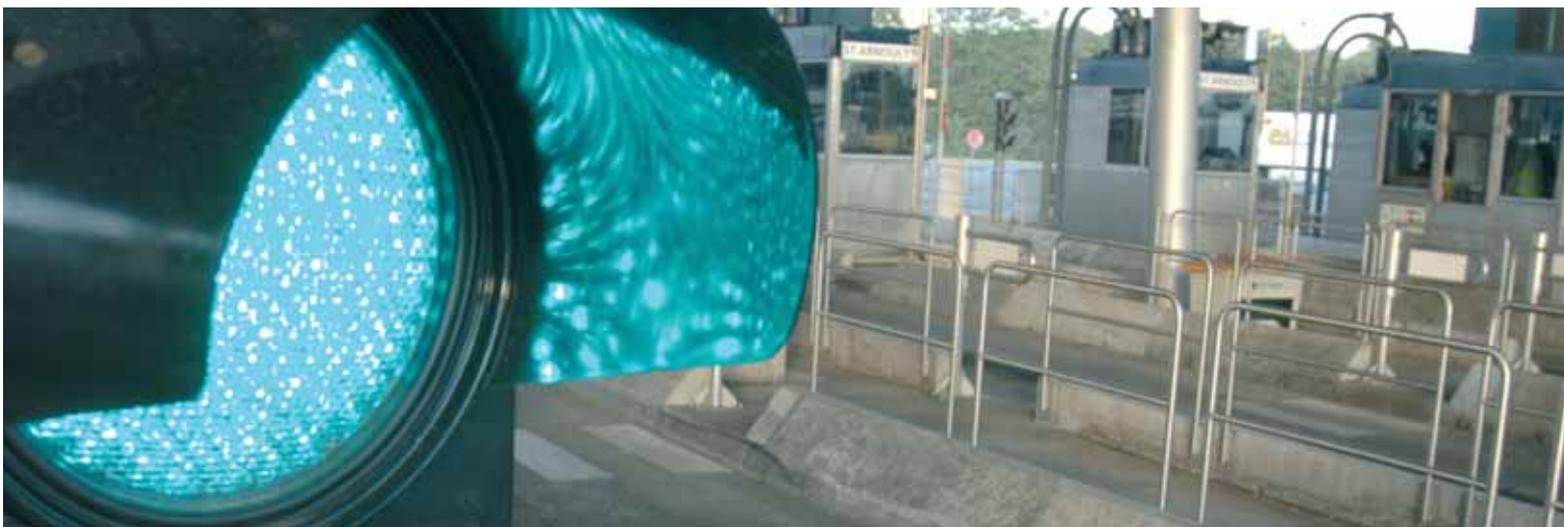
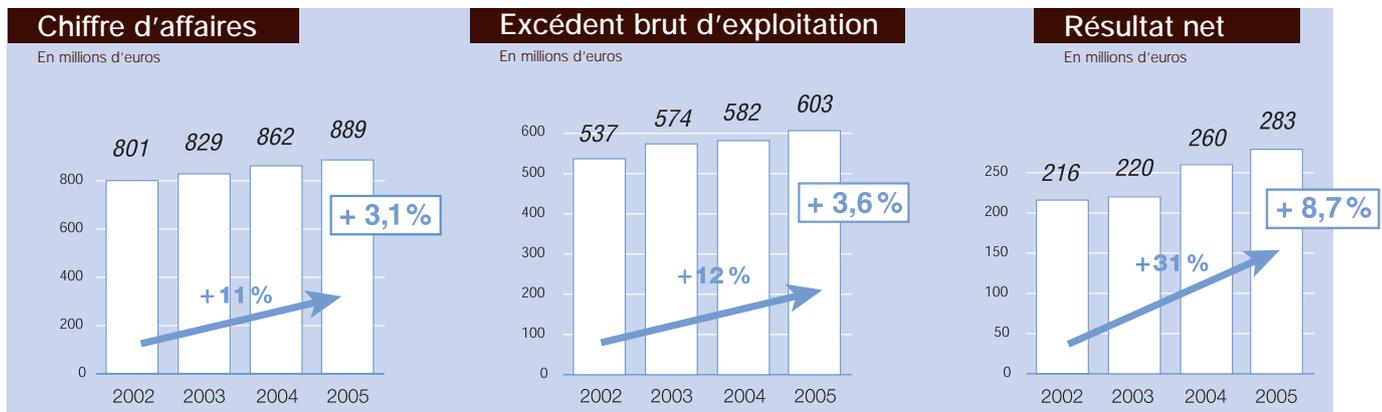
Principal objectif de performance de l'année 2005, la croissance de l'Excédent Brut d'Exploitation (+ 3,6%), a été

supérieure à celle du chiffre d'affaires (+ 3,1%). L'EBE atteint 603 M€ en 2005, contre 582 M€ l'année précédente.

Cette réussite est le fruit des efforts réalisés par l'entreprise pour améliorer ses performances opérationnelles et baisser ses charges externes dans le cadre de sa politique de décentralisation et de responsabilisation.

Elle permet à Cofiroute d'afficher un ratio EBE/CA de 67,9%, en progression par rapport à l'année précédente, qui constitue une valeur de référence pour le secteur autoroutier en France.

Le résultat net atteint 283 M€ ; sa progression de 8,7% reflète le potentiel de l'entreprise.



Le programme d'investissements s'est poursuivi avec des dépenses qui atteignent 770 M€ en 2005. Le montant est en forte progression par rapport à 2004 (456 M€), en raison de l'importance des chantiers engagés sur l'ensemble du réseau interurbain ainsi qu'au début des travaux de la seconde section du tunnel de l'A86 en Ile-de-France. Avec près de 90 % de son chiffre d'affaires investi en 2005 et 800 M€ prévus en 2006, Cofiroute est l'un des plus importants maîtres d'ouvrage de France. Durant la période 2004-2008, Cofiroute aura investi plus de 1,3 milliard d'euros dans la construction de nouvelles sections de son réseau interurbain, et 1,1 milliard d'euros dans la réalisation du tunnel de bouclage de l'A86.

### Endettement et coût de la dette maîtrisés

L'endettement net croit en 2005, conformément aux prévisions, pour atteindre 2 555 millions d'euros (1 995 millions d'euros en 2004).

Les excellentes conditions du marché ont permis à Cofiroute d'augmenter de 390 millions d'euros ses ressources de financement durant l'exercice 2005.

L'entreprise a réalisé en juillet une opération d'abondement (200 millions d'euros) de l'émission obligataire de 2001 à échéance 2016, en bénéficiant d'un niveau de taux particulièrement attractif. Elle a obtenu également auprès de la Banque Européenne d'Investissement

(BEI) un prêt de 190 millions d'euros pour le financement de la construction de l'A28 Ecommoy-Tours.

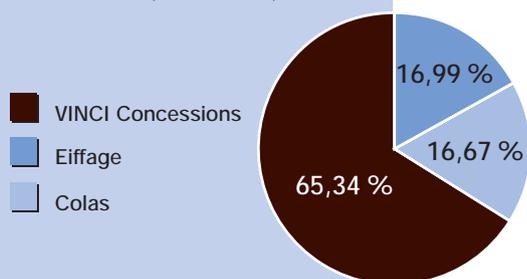
Le coût de la dette a par ailleurs été ramené à 4,06 % fin 2005 contre 4,23 % l'année précédente. Des mécanismes de protection, en cas de forte remontée des taux d'intérêts, ont été mis en place.



Signature du prêt BEI, le 14 octobre 2005 par M. de Fontaine Vive Curtaz, vice président de la BEI et M. Stouff

### Actionnariat

Actionnaires détenant plus de 5 % du capital



### Endettement net / capitaux propres

(gearing)



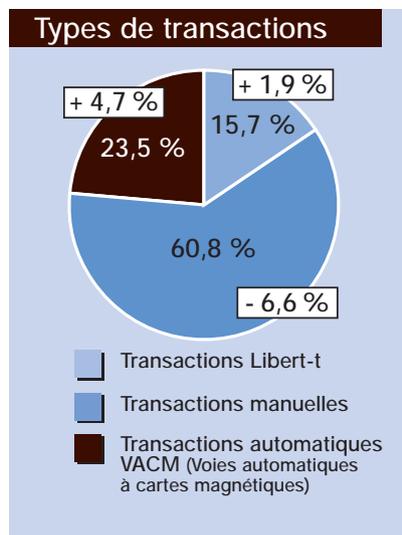


assez contrastée. Le premier trimestre 2005 a connu une très forte hausse (+4,1 %), notamment liée au positionnement du week-end de Pâques fin mars ; suivi par un deuxième trimestre ralenti (-2,7 %), en phase avec la croissance économique très faible ; le troisième trimestre a été quant à lui assez favorable, bénéficiant pleinement du trafic supplémentaire lié au Viaduc de Millau. Enfin, le quatrième trimestre a connu une croissance conforme à la tendance annuelle, malgré un calendrier peu favorable aux déplacements et une croissance économique à nouveau ralentie.

La progression du trafic de +1,1 % en 2005 par rapport à la même période de 2004, est variable selon les branches du réseau : les sections « récentes » comme Corzé/Bourgueil (A85) ont connu une croissance élevée (+8,6 %) ; Orléans/Bourges (A71) croît de +3,0 % par rapport à 2004. L'autoroute A10 connaît une croissance proche de la moyenne (+1,0 %) ; en revanche, le trafic de l'autoroute A11 progresse moins fortement (Saint-Arnoult/Le Mans -0,5 % et Angers/Nantes +1,3 %), L'A81, sensible à la concurrence d'A84 et de la RN12 a connu pour la deuxième année consécutive une décroissance de son trafic (-1,0 %).

### Le développement des nouveaux systèmes de péage

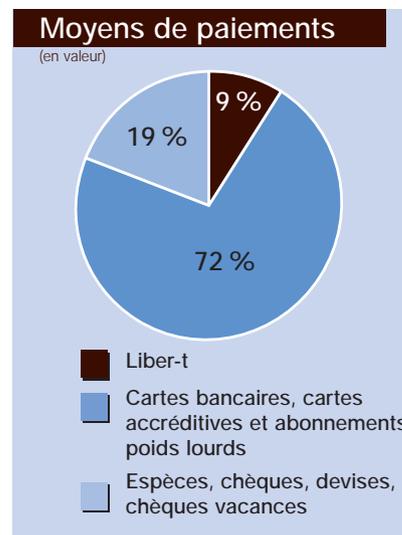
La part des transactions Liber-t a atteint en 2005 15,7 %, en progression de 1,9 % par rapport à 2004 (13,8 %). Ce taux variable selon les périodes de l'année, (le mois d'août avec 11 %, étant



traditionnellement plus bas que les autres mois) a enregistré en novembre un record atteignant 18,4 %.

Les transactions automatiques (VACM et Liber-t) ont poursuivi leur progression rapide (+6,6 %) pour atteindre en 2005 39,2 %. L'augmentation du nombre de transactions par cartes magnétiques est particulièrement importante (23,5 % en 2005 contre 18,8 % en 2004). En décembre, après une rapide progression sur le dernier trimestre, le taux de transactions automatiques a atteint 43,8 %. Le nombre total de transactions a, quant à lui, augmenté de +2,2 %.

Conformément à sa démarche d'automatisation des systèmes de péage, Cofiroute a poursuivi, en 2005, l'installation de 23 VACM supplémentaires, en avance sur les prévisions et a procédé à l'installation de deux gares de péage automatique, sur l'A28 à Montabon et Neuillé-Pont-Pierre.



Par ailleurs, en raison des interconnexions désormais opérationnelles avec les autres réseaux concédés d'ASF sur A89, d'APRR sur A71, d'ALIS sur A28 et pour garantir une homogénéité du service à ses clients, Cofiroute a complètement renouvelé les bornes d'entrée aux barrières de péage afin de disposer de tickets aux normes ISO.

### Les tarifs

L'augmentation des tarifs de Cofiroute, 1,42 % pour les véhicules légers et 0,50 % pour les poids lourds, a eu lieu le 1<sup>er</sup> février 2005. Cette hausse tarifaire modérée (inférieure à l'inflation) permet le financement de l'entretien et de l'extension du réseau sans recours au financement public. La hausse des tarifs poids lourds, plus basse que celle des véhicules légers, tient compte de la modification des abonnements poids lourds (CAPLIS) demandée par la Commission Européenne.



## La réforme de l'entreprise

La politique de décentralisation de l'exploitation, initiée en 2004, s'est poursuivie en 2005. Grâce à des responsabilités accrues, les chefs de secteur et les chefs de centre ont pu exercer leur autonomie au service d'un pilotage plus fin de l'entreprise en prise avec les réalités du terrain. Un important programme de formation au service d'une organisation plus réactive et plus efficace soutient cette démarche.

### Le dialogue social

L'animation des instances sociales au sein des cinq secteurs de Cofiroute s'est déployée au cours de l'année 2005. Elle s'est traduite par les élections des Délégués du Personnel et la mise en place des Comités d'Hygiène de Sécurité et des Conditions de Travail (CHSCT). Chargés notamment de partager les bonnes pratiques mises en œuvre dans les secteurs, ces comités contribuent à améliorer localement la sécurité des collaborateurs.

Afin de favoriser ces échanges, Cofiroute a mis en place une instance de coordination des CHSCT. Celle-ci composée des secrétaires des CHSCT et de membres de la direction se réunit tous les trois mois pour décider de la généralisation des bonnes pratiques.

Cofiroute et cinq organisations syndicales représentatives (CFTC, CGT, FO, SAOR-CFDT et SGPA-UNSA) ont signé le 20 juillet un nouvel accord sur l'organisation de la maîtrise d'exploitation, intitulé « Réalités du terrain, métiers et organisation du travail ». Afin de permettre aux agents de maîtrise de bénéficier d'un cadre adapté à leur niveau d'autonomie et de responsabilité et de mieux répondre aux objectifs d'amélioration du service au client, le nouvel accord crée de nouveaux métiers : le Superviseur PCE (Poste Central d'Exploitation) et le Superviseur PCI

(Poste Central d'Information), responsables de la sécurité et de la surveillance du réseau ainsi que le Superviseur péage, responsable de l'activité péage et de la collecte de la recette.

L'accord introduit trois niveaux de compétences liés à l'expérience, à l'implication et au niveau de polyvalence. Il définit en outre les rémunérations associées et prévoit une individualisation des salaires. Entré en vigueur sur l'ensemble du réseau entre le 1<sup>er</sup> novembre 2005 et le 1<sup>er</sup> mars 2006, l'accord a pour objectif de mettre en place une organisation plus proche des réalités du terrain et de permettre la constitution d'équipes adaptées aux spécificités des secteurs, à la dimension des centres, à l'évolution du trafic et aux conditions météorologiques.

Le comité de suivi de l'accord, qui s'est réuni pour la première fois en janvier 2006, a montré la bonne appropriation par les agents de maîtrise des nouvelles dispositions de l'organisation.

De même, pour les ouvriers et les employés, des négociations ont été engagées en septembre 2005 en vue de la signature d'un accord pour l'adaptation de l'organisation à l'évolution des métiers de Cofiroute. Il est notamment prévu une meilleure reconnaissance des compétences et une individualisation des salaires.

Pour l'encadrement, des augmentations individualisées et un système de primes sur objectif sont progressivement mis en place.





PCI

### La formation, outil stratégique d'adaptation.

Pour accompagner l'évolution de l'entreprise, Cofiroute a mis en œuvre un important programme de formation qui représente plus de 4 % de sa masse salariale en 2005, et qui place la société en très bonne position par rapport à l'ensemble des entreprises françaises. Ainsi, des formations aux fonctionnalités de l'outil MAGIC (nouveau système d'aide à l'exploitation optimisant la chaîne d'informations et par conséquent la gestion des événements sur l'autoroute) ont été organisées dans les centres d'exploitation, en fonction de son rythme de déploiement et du calendrier de mise en œuvre du nouvel accord maîtrise.

Pour l'activité péage, de nombreuses formations ont été organisées afin d'accompagner la mise en place de nouveaux matériels (bornes d'entrées) et l'internalisation de la maintenance (second semestre 2005). Des cursus de formation intégrés à la norme ISO 9001: 2000 ont été créés pour les catégories de métiers liés à l'exploitation.

Parallèlement, Cofiroute a souhaité valoriser l'ensemble des formateurs et des actions entreprises en créant, à la fin de l'année 2005, « Campus ». L'école des métiers de l'autoroute a été inaugurée officiellement le 2 mars 2006 et propose

au total plus de 40 000 heures de formation par an pour 1 500 personnes. Par cette démarche fédératrice, l'entreprise affiche son engagement et sa volonté d'amélioration permanente.

Concernant la sécurité du personnel, Cofiroute a poursuivi les actions de formation sur les chantiers dans le domaine de la sécurité routière.

Pour accompagner la décentralisation de certaines missions et la professionnalisation des équipes sur le terrain (formation, paie, qualité – sécurité – environnement, gestion du patrimoine, marketing) des actions de formation ciblées ont débuté fin 2005 et seront poursuivies en 2006.

Enfin, la gestion des compétences s'est traduite cette année par la généralisation des entretiens annuels pour l'ensemble des salariés.

### L'épargne salariale

Témoignant de la confiance des salariés en l'avenir de leur entreprise et de VINCI son actionnaire principal, l'épargne salariale traditionnellement élevée, a connu un grand succès en 2005. Le nombre de souscriptions au plan d'épargne Castor ouvert à l'ensemble des salariés des entreprises du Groupe VINCI a progressé de 21 % et les montants des versements ont augmenté de 27 % par rapport à 2004.

### La gestion de crise

*Pour améliorer les performances de l'organisation dans des situations exceptionnelles, Cofiroute a engagé un programme de sensibilisation et d'entraînement des instances dirigeantes de l'entreprise à la gestion de crise sur le réseau.*

*Les procédures internes d'organisation, d'information et de communication ont été testées à plusieurs reprises en 2005 lors de simulation de situations exceptionnelles telles la pollution de rivière ou la collision d'un camion en feu avec une barrière de péage.*



# La sécurité des clients, du personnel, des chantiers

Parmi les nombreuses actions entreprises au service de l'amélioration de la sécurité du personnel, des clients et des entreprises travaillant sur le réseau, les études et analyses des situations, ainsi que les actions de formation et de sensibilisation, ont contribué à mieux anticiper et mieux gérer les situations exceptionnelles.

## La sécurité des clients

### Accidentologie

Les indicateurs de sécurité de l'année 2005, bien que moins favorables qu'en 2004, montrent que le nombre de tués sur autoroute reste très faible (+ 10 tués). Cette augmentation sur le réseau Cofiroute suit la tendance observée sur l'ensemble du réseau autoroutier français. Ce relâchement des comportements conduit Cofiroute à renforcer son engagement à lutter contre l'insécurité routière aux côtés des pouvoirs publics, qui poursuivent un important travail de sensibilisation.

Conformément au contrat de plan 2004-2005 des analyses de l'accidentologie sont effectuées et conduisent à l'établissement de cartes des zones accidentogènes. La mise en évidence d'une densité d'accident ainsi que des taux de gravité permet de mettre en œuvre des actions correctrices et de prévention dans les zones identifiées. Les correspondants Qualité Sécurité Environnement chargés de ces actions sur le terrain ont reçu en 2005, une formation spécifique à l'analyse d'accidents.

### Anticiper et mieux gérer les situations exceptionnelles

Pour améliorer les performances de l'organisation dans des situations exceptionnelles et en concertation avec l'ensemble des partenaires impliqués sur l'autoroute : les services de secours (gendarmes, pompiers, Samu, Smur) ainsi que les dépanneurs (GARD), les restaurateurs et les pétroliers, des exer-

cices sont régulièrement organisés sur le réseau. En 2005, chaque centre d'exploitation a pu tester les procédures mises en place lors de simulations.

C'est dans ce cadre que le 14 janvier 2005, le secteur Ile-de-France-Beauce a organisé sur l'A11 un exercice simulant un grave accident : un poids lourd couché sur les trois voies créant un accident en cascade avec des véhicules légers a nécessité une intervention à contre sens. L'exercice, qui a réuni tous les services de secours d'Eure-et-Loir, la gendarmerie de Saint-Arnoult-en-Yvelines (78) et de Thivars ainsi que les centres d'exploitation de Thivars (28) et de Ponthévrard, avait pour objectif de tester les circuits de décision et d'information des différents acteurs.

### Cofiroute membre fondateur de la Fondation Garches

Faisant suite à un partenariat de plusieurs années avec l'Institut Garches, Cofiroute a souhaité poursuivre sa collaboration avec la nouvelle Fondation de Recherche sur le Handicap, reconnue d'utilité publique par décret du 10 mai 2005. Celle-ci a pour objet de favoriser les conditions de prévention, de traitement et de réinsertion des personnes handicapées en développant des programmes scientifiques de recherche, d'évaluation technologique et des actions de formation et d'information, à destination des personnes handicapées et des professionnels responsables de leur prise en charge.

Pour améliorer la qualité de service, une évaluation de l'accessibilité du réseau

autoroutier aux personnes à mobilité réduite a été réalisée par la Fondation, à la demande de Cofiroute.

### Les actions de sensibilisation

Sur l'ensemble du réseau, à l'occasion des grandes migrations de l'année, notamment, Cofiroute réalise des actions de sensibilisation des clients à la sécurité routière.

Le 28 mars, l'opération « Pâques en route » organisée sur deux aires de service des autoroutes A10 et A11, avait pour objectif d'inciter les parents à s'arrêter pour une pause sécurité tout en offrant un moment de détente aux





enfants. Plus de 6 000 œufs en chocolat ont été cachés sur les aires où des hôtesses ont accueilli les enfants.

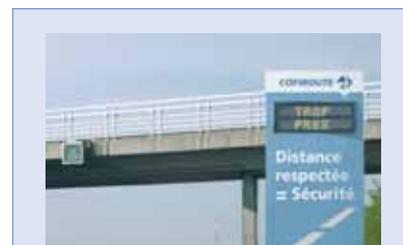
Dans cet esprit, les offices de tourisme de la Sarthe en collaboration avec les restaurants l'Arche et les équipes de Cofiroute ont proposé la découverte de produits régionaux sur l'aire de Villaines-la-Gonais.

A l'occasion des 24 heures du Mans Moto, Cofiroute a installé les 16 et 17 avril trois relais d'accueil sur les autoroutes A10 et A11 en partenariat avec la Direction de la Sécurité et de la Circulation Routière (DSCR) et la

Fédération des Motards en Colère. Un éventail de services, boissons chaudes, restauration, couchage et une assistance technique ont été proposés aux motards. Le 11 mai 2005, le délégué interministériel à la sécurité routière, Rémy Heitz, s'est rendu à Saint-Arnoult-en-Yvelines à l'occasion du lancement de la campagne nationale « pneus gonflés sécurité » dont les principaux partenaires sont Michelin, l'Union routière de France et Cofiroute.

Le 22 octobre 2005, Cofiroute a organisé une journée sécurité santé dans le cadre de la 6<sup>e</sup> semaine de la sécurité routière

organisée à l'échelle nationale. Plusieurs animations ont sensibilisé les conducteurs aux enjeux concrets d'une bonne condition physique au volant : au Mans, une halte massage avec présentation des risques liés à l'hypovigilance responsable d'un tiers des accidents mortels ;



### Nombre d'accidents par centaines de millions de km parcourus



### Incitation à une conduite apaisée

Un système de mesure et d'information sur les vitesses et les interdistances sur autoroute est expérimenté sur l'A10 par Cofiroute. « Trop vite », « trop près » sont des messages d'incitation à la prudence, sans aucune dimension répressive, qui s'affichent en même temps que le numéro d'immatriculation du véhicule lorsque le conducteur dépasse la vitesse autorisée ou roule trop près du véhicule précédent (à moins de deux secondes). Simple et jugé convaincant par une grande majorité d'automobilistes, le système a vocation à être étendu à d'autres sites sur le réseau, en particulier les zones à risques (sections accidentogènes, zones de travaux, tunnels...).



à Tours un camion Ophtabus dans lequel chacun pouvait faire contrôler sa vue et dépister d'éventuelles pathologies ; à Chartres et à Orléans une animation dédiée aux gestes de base du secourisme connus de seulement 7 % des Français contre 20 % des Allemands. Dans le domaine des équipements, Cofiroute a poursuivi l'installation de clôtures grande faune et la mise en place de bandes rugueuses à l'approche des barrières de péage pour inciter les automobilistes à réduire leur vitesse.

## La sécurité du personnel

### Sensibilisation

Dans le cadre de la décentralisation et de la responsabilisation, les chefs de centre s'engagent vis-à-vis de leurs

salariés en matière de sécurité. Chaque mois, les indicateurs d'accidents de travail sont affichés dans chacun des quatorze centres d'exploitation. Afin d'atteindre l'objectif de zéro accident avec arrêt, des actions de formation liées à la sécurité ainsi que des mesures de prévention des accidents de travail sont mises en œuvre. En 2005, 1 019 jours de formation ont été dispensés dans le domaine de la sécurité.

Les bonnes performances réalisées par les centres ont été récompensées au travers du Challenge sécurité lancé pour la première fois en 2004. L'objectif est de mobiliser l'ensemble du personnel sur les enjeux de la sécurité. L'opération récompense le centre ou la direction qui enregistre le plus faible taux d'accidents et d'incidents ainsi que les idées qui visent à améliorer l'organisation du travail en faveur de la sécurité. En 2005, le prix spécial du jury a été attribué au centre de Blois qui n'a pas enregistré d'accident avec arrêt de travail pendant plus d'un an.

Les actions de sensibilisation du personnel sont relayées à l'extérieur à destination des visiteurs des chantiers ou des automobilistes, par des campagnes d'information sur le nombre de personnes travaillant sur les sites ou sur le taux d'accidents intervenus.

### Formation post permis de conduire

Pour permettre à tous ses salariés de bénéficier d'une remise à niveau de leurs connaissances et d'évaluer leur comportement au volant, Cofiroute a décidé de mettre en œuvre, dès le mois de mai 2005, une action de formation post permis. L'objectif est de réduire le risque d'accident pour l'ensemble des salariés et de respecter l'engagement pris dans la charte sécurité routière signée en 2003 avec la Direction de la Sécurité et de la Circulation Routière (DSCR) et la Caisse Nationale d'Assurance Maladie des Travailleurs Salariés (CNAMTS) : réduire de 20 % en trois ans la sinistralité du parc de véhicules d'entreprise. Tous les salariés de Cofiroute seront formés au cours des trois prochaines années.

### Équipements liés à la sécurité du personnel

L'ensemble du personnel intervenant sous circulation possède aujourd'hui une tenue spécifique à très haute visibilité. Les véhicules d'intervention en cas d'incidents ou de bouchon sont désormais de couleur jaune et dotés, pour certains, de feux bleus afin de faciliter l'accès aux zones de bouchons.

Les cheminements piétons de toutes les barrières de péage sont désormais protégés par des garde-corps.

Cofiroute poursuit également l'équipement de son parc de véhicules d'intervention et des 150 véhicules de fonction en système ABS, Airbag et régulateurs limiteurs de vitesse.





### La sécurité sur les chantiers

Le réseau des correspondants sécurité chantier, mis en place en 2004, s'est réuni tous les trois mois au cours de l'année 2005. Les représentants de Cofiroute et des entreprises extérieures, qui interviennent sur le réseau, SCAO SOCASO et SOCATOP ont échangé leurs bonnes pratiques et publié des fiches réflexes diffusées à l'ensemble des secteurs.

Un manuel donnant les règles de conduite à tenir lors de la mise en place d'un balisage de chantiers, est en cours de réalisation et sera disponible à la fin du premier semestre 2006.

### Les nouvelles technologies au service de la sécurité

Afin de préparer les outils de demain et mettre en œuvre des systèmes de sécurité et d'information plus performants Cofiroute participe à de nombreux programmes de recherche internationaux.

#### ARTS

Les systèmes de transports intelligents ARTS (Advanced Road Traffic in South west), qui associent l'Espagne, la France et le Portugal visent à étudier et déployer des systèmes de transports intelligents (ITS) sur les réseaux autoroutiers trans-européens du sud-ouest de l'Europe. Dans ce cadre, Cofiroute a notamment mis en place en 2005 des capteurs de trafic sur les 24 km du tronçon commun A10/A11 destinés à améliorer la

connaissance du trafic sur les voies express d'Ile-de-France. En parallèle Cofiroute expérimente sur A11 près de Chartres, un nouveau type de capteurs de trafic. Ceux-ci dotés d'une technologie complexe de radars à infra rouge et ultrasons pourraient constituer une alternative aux systèmes actuels utilisant les boucles magnétiques.

Par ailleurs une expérimentation sur le transport de matières dangereuses, a été réalisée en partenariat avec la DSCR, le Ministère Espagnol des Transports, et deux transporteurs européens.

L'opération a permis de tester sur une flotte de camions des équipements embarqués (on board unit), utilisant le système GPS de localisation par satellite.

Toujours dans le cadre de ARTS, une opération test sur la viabilité d'un service d'information par radio numérique satellitaire a été menée en partenariat avec World Space (société de développement et de commercialisation des services de diffusion par satellite en Europe), Alcatel Space, Radio France, RNE (Radio Nacional de Espana) et RDP (Radio Diffusao Portuguesa).

Cette technologie qui couvre l'ensemble des pays européens permettra outre d'éviter l'implantation d'infrastructures au sol, de diffuser les programmes d'information et de divertissements simultanément en plusieurs langues.

### L'interopérabilité des télépéages

Lancé en 2005, le projet RCI (Road Charging Interoperability) dont le déploiement est prévu en 2008, vise à spécifier et réaliser l'interopérabilité technique des différents systèmes de télépéages européens. L'objectif du projet est de permettre aux usagers d'utiliser un seul système sur l'ensemble des réseaux routiers européens en répondant à la Directive européenne Interopérabilité Télépéage d'avril 2004. En 2005, les besoins ont été définis et une consultation des industriels a été lancée.

#### Safe Spot

Le développement et l'expérimentation du projet d'échange d'informations Safe Spot a été lancé fin 2005. Ce système permettra d'échanger des informations en temps réel sur les événements intervenant sur le réseau (véhicules à l'arrêt, accident, bouchon, conditions météorologiques dégradées...) soit entre deux véhicules, soit entre un véhicule et les infrastructures. L'objectif est de permettre à tout automobiliste en situation difficile, de transmettre les informations nécessaires à l'exploitant qui pourra en retour réguler le trafic et informer les automobilistes circulant sur le réseau. Ce projet fait intervenir une cinquantaine de partenaires dont Renault, Fiat, Daimler Chrysler, Volvo, Bosch, le Laboratoire des Ponts et Chaussées, Lacroix trafic, et le Conseil Général des Côtes d'Armor, les Ministères des Transports des Pays-Bas et de Suède, les concessionnaires Autostrada Brescia/Padova.

# L'environnement

Dans le cadre de la démarche de management environnemental, l'année 2005 a été marquée par les audits environnement réalisés dans les cinq centres d'exploitation de Cofiroute. Les correspondants Qualité Sécurité Environnement ont suivi une formation spécifique sur l'eau et le bruit. Ces actions participent à la mise en œuvre de la politique de décentralisation et de responsabilisation des secteurs.

## Intégrer l'ouvrage à l'environnement

Dès la conception des projets, Cofiroute intègre les exigences liées à la protection de l'environnement et à la valorisation des patrimoines des régions tout en limitant l'impact des nuisances. Avec l'appui de paysagistes conseils, et d'architectes spécialisés, Cofiroute développe depuis plus de dix ans une politique d'adaptation de l'autoroute au relief environnant et aux territoires traversés.

Sur l'A85, par exemple, pour le contournement Nord de Langeais en construction, une tranchée couverte de 100 m destinée à limiter les risques de gèle sur le secteur viticole de Bourgueil est en cours de réalisation. Cette décision fait suite à une étude climatologique menée par Cofiroute en partenariat avec Météo France pour examiner les conditions de descente d'air froid du plateau de Saint-

Michel. Les mesures prises par un réseau de stations météorologiques et programmées pendant dix ans, permettront de surveiller l'état des vignes.

## Le suivi environnemental lié à l'exploitation

Après leur mise en service, les grands projets d'infrastructures font l'objet d'un bilan environnemental réalisé en deux étapes ; un bilan intermédiaire publié un an après la mise en service et un bilan final édité entre trois et cinq ans après celle-ci. L'objectif est de vérifier le respect des engagements pris en matière d'environnement et la mise en place de mesures correctives le cas échéant. Le bilan intermédiaire du suivi environnemental de la section Saint-Romain-sur-Cher/Villefranche-sur-Cher sur l'A85 mis en service fin 2003, a été présenté le 9 mai 2005 à la Préfecture de Blois, en

présence des élus locaux et des représentants de l'Etat. En ce qui concerne le bruit, par exemple, les mesures effectuées confirment que l'impact sonore de l'autoroute se situe en dessous des seuils réglementaires fixés à 60 dB(A) le jour et 55 dB(A) la nuit.

Afin de prendre en compte le facteur environnement sur la durée de la concession, Cofiroute a mis en place dès 2002 des indicateurs permettant de mesurer les progrès réalisés concernant notamment l'eau et le bruit.

## L'eau

Le suivi des consommations d'eau sur les aires de repos, dans les centres d'exploitation et sur l'ensemble des points du réseau se poursuit. Des plans d'actions sont mis en place sur les aires de repos pour la détection des fuites ou le choix d'équipements moins consommateurs

Intégration de l'A85 au vignoble de Bourgueil (Indre-et-Loire)





L'Aconit Napel, espèce protégée sur l'A85 (Vallée de la Roumer)

d'eau comme l'illustre la rénovation de quatre aires de repos sur l'A10 en 2005. Parallèlement et conformément au contrat de plan 2004-2008, Cofiroute a poursuivi en 2005 l'équipement de stations d'épuration pourvues de filtres à roseaux. Ce processus nécessitant moins d'intervention sur les sites et ne produisant pas de déchets (les boues sont transformées en compost évacué tous les dix ans) a été mis en service début 2006 sur les aires de Nouâtre, Poitiers Nord et Poitiers Sud.

Cofiroute a également effectué sur l'A71 des travaux d'amélioration des systèmes de recueil des eaux de ruissellement. Ces travaux ont pour objectif notamment de préserver de la pollution deux rivières, l'Yèvre et le Barangeon.

Parallèlement l'ensemble des bassins d'épuration des eaux pluviales et des



#### *L'observatoire photographique*

*Pour apprécier le plus objectivement possible l'impact de l'A85 sur le paysage des territoires traversés, le Conseil d'Architecture, d'Urbanisme et de l'Environnement (CAUE) du Loir-et-Cher a mis en place un observatoire photographique avant et après la mise en service de la section de 22 km qui relie Saint-Romain-sur-Cher à Villefranche-sur-Cher.*

ouvrages hydrauliques réalisés pour prévenir le risque de pollution sur la chaussée, a été inspecté en 2005.

Des efforts particuliers ont été entrepris pour mesurer la qualité des rejets sur les

aires de service. En partenariat avec les pétroliers et les restaurateurs, un système de suivi des indicateurs de la qualité de l'eau a été élaboré afin de mettre en œuvre des actions correctives dès 2006.

Bassin filtre à roseaux



### Limiter la consommation d'énergie

Dans le cadre de la mise en place du Nouveau Système de Péage (NSP) et de la rénovation des infrastructures de péage une réflexion est menée sur l'amélioration des conditions de travail des receveurs. Les études menées aux gares de péage d'Ablis, Chartres Est et Brou portent notamment sur la qualité de l'air, l'habitabilité, le chauffage, la ventilation et la consommation d'énergie.

### La gestion des déchets

Dans les centres d'exploitation des mesures favorisant le tri sélectif des huiles, des batteries, des papiers, et des ferrailles ont été mises en place. En 2005, 9 470 litres d'huile de vidange, 529 batteries et 863 pneus ont été collectés et transférés dans des centres de traitement spécialisé.

Par ailleurs lors de la rénovation des chaussées, Cofiroute privilégie dans la mesure du possible, l'utilisation de revêtements qui intègrent des matériaux recyclés. En avril 2005, les 30 km de revêtement de chaussée rénovée au nord d'Artenay ont utilisé 40 % de matériaux recyclés.

### Le bruit

Cofiroute s'attache à réduire les nuisances sonores lors de la construction de sections nouvelles ainsi que sur le réseau en exploitation.

Pour protéger les riverains, Cofiroute intervient dans plusieurs domaines : en adaptant les tracés à l'environnement (la



Passage grande faune

construction de la tranchée couverte de la section A11Angers en est un exemple récent), en appliquant sur les chaussées des revêtements insonorisant et en construisant des protections comme les murs anti-bruit.

En phase d'exploitation Cofiroute effectue régulièrement des mesures qui alimentent une base de données « bruit ». Actualisée en permanence, celle-ci apporte des réponses concrètes aux interrogations des riverains et permet d'améliorer l'infrastructure pour limiter les nuisances sonores.

Le bruit fait l'objet d'une attention particulière sur les chantiers également ; les engins utilisés bénéficiant des dernières avancées technologiques en protection acoustique respectent les normes bruit en vigueur. Les trajets des camions et les accès aux chantiers sont eux-mêmes organisés pour créer le moins de nuisances possible en privilégiant les travaux le jour.

### La biodiversité

Cofiroute s'engage, dans le contrat de plan 2004/2008, à installer des clôtures sur les nouvelles sections ainsi que sur les élargissements afin de prévenir tout risque de collision avec les animaux. Ces programmes s'accompagnent de la construction de passages pour la grande

Mur anti-bruit



Transplant de végétation





### Analyse des collisions animales

*Des analyses sont régulièrement effectuées sur le nombre de collisions impliquant la faune et portent sur les rapaces, les rongeurs, les sangliers, les renards. Entre Alençon et Le Mans, les études ont par exemple mis en évidence un pic de 17 collisions de renards au mois d'octobre s'expliquant par la très forte dispersion des jeunes au moment où ils quittent la cellule familiale.*

et la petite faune afin de rétablir le cheminement des animaux. En 2005, 91,68 % du réseau est désormais clôturés.

Cofiroute s'engage également à entretenir des zones situées aux abords de son réseau afin de préserver la biodiversité. C'est l'objet de la convention signée le 31 janvier 2006 par Edouard-Alain Bidault, Président de la Fondation pour la Protection de faune Sauvage et Odile Georges-Picot, Directeur général délégué de Cofiroute.

Par ailleurs Cofiroute finance des thèses de recherche sur la biodiversité comme, par exemple l'étude réalisée par un

chercheur du Museum d'Histoire Naturelle sur l'impact des emprises de l'autoroute sur la faune et la flore.

### Sensibiliser au développement durable

Afin de sensibiliser les automobilistes à la propreté sur autoroute et à la préservation de l'environnement, Cofiroute a distribué gratuitement les 9 et 10 avril à la barrière de péage de Saint-Arnoult-en-Yvelines des poubelles de voiture jetables et biodégradables.

A l'occasion de la troisième semaine du développement durable qui s'est déroulée

du 30 mai au 5 juin 2005, Cofiroute a sensibilisé ses collaborateurs et ses clients au développement durable. Autoroute FM a diffusé des interviews de Christian Brodhag, délégué interministériel au développement durable et de la navigatrice Catherine Chabot. Des salariés de Cofiroute ont présenté des actions réalisées sur le réseau comme le tri des déchets. Des fiches thématiques présentant les grands enjeux du développement durable des actions réalisées par Cofiroute dans ce domaine et des idées de gestes simples à mettre en pratique ont également été diffusées aux salariés.



Dispositif de tri sélectif sur les aires de repos

### Inspection de la végétation







La poursuite des programmes  
d'investissement

2



## Le réseau interurbain

Cofiroute exploite un réseau de 985 km dans l'ouest de la France, auxquels s'ajoutent 106 km en cours de construction, à mettre en service d'ici à 2008 (soit une augmentation de 10 % en trois ans). En 2005, Cofiroute a investi 770 millions d'euros, soit 87 % de son chiffre d'affaires. Cet important programme fait de Cofiroute le premier maître d'ouvrage européen. La réalisation des sections en cours contribue à l'achèvement des grands axes migratoires qui traverse l'Europe du Nord au Sud et d'Est en Ouest.

### Achèvement et ouverture de l'A28

L'année a été marquée par l'achèvement de l'A28, Alençon-Le Mans-Tours soit 134 km au total, et l'ouverture mi-décembre, avec plus de quatre mois d'avance,

de la dernière section de 57,5 km qui relie Ecommoy (Sarthe) et Tours (Indre-et-Loire). Ce « maillon manquant » a été inauguré officiellement le 12 décembre 2005 par Messieurs Dominique Perben, Ministre des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer et

Renaud Donnedieu de Vabres, Ministre de la Culture et de la Communication.

Le Mans et Tours sont désormais à 45 minutes l'une de l'autre. Autoroute d'aménagement du territoire, au service du développement économique des départements traversés, l'A28 est aussi le





Inauguration de l'A28 le 12 décembre 2005 (Section Ecommoy-Tours)

dernier maillon du grand axe autoroutier Calais–Bayonne, qui facilitera les déplacements des personnes et des marchandises entre le nord de l'Europe et la péninsule ibérique, sans passer par Paris.

Parallèlement, la mise en service de l'échangeur de Neuillé-Pont-Pierre a eu lieu en même temps que l'ouverture de l'A28, conformément à la convention d'anticipation de réalisation signée avec le Conseil Général d'Indre-et-Loire en février 2004. De même, les travaux de réalisation des échangeurs de Parigné-l'Évêque et de Rouessé-Fontaine ont avancé à un rythme soutenu. Ces ouvrages seront mis en service, de manière anticipée en 2006 (au lieu de 2012),

comme indiqué dans la convention signée fin 2004, avec le Conseil Régional du Centre et le Conseil Général de la Sarthe.

Ces échangeurs répondent à une grande attente de la part des élus des communes traversées. A fin 2006, dix échangeurs sur les 133 km du tracé contribueront au développement des communes desservies par l'A28.

Le nouveau concept de barrière de péage et de gare exprime les idées d'ouverture et d'accessibilité. Mis en œuvre sur la nouvelle section d'A28 en 2005, il se déclinera en 2006 sur les nouvelles sections interurbaines avec l'équipement

de cinq gares et barrières. Cette architecture plus lisible, plus sobre, plus rationnelle et plus dépouillée se définit principalement par la mise en œuvre d'une poutre de franchissement (pleine ou tridimensionnelle) en fonction de l'importance de la portée, enjambant la plateforme de péage et reposant sur deux appuis béton appelés « voile/totem ».

L'ensemble de ce dispositif encadrant l'espace et la chaussée tout en conservant une transparence et une ouverture sur le paysage, favorise le télépéage et anticipe les grandes évolutions futures vers le péage free flow (sans arrêt).

#### *2005, année de grands travaux*

- ▶ 4 000 personnes travaillant sur les chantiers
- ▶ 770 millions d'euros investis, soit près de 90 % du chiffre d'affaires
- ▶ 10 viaducs en construction en même temps sur le réseau interurbain soit au total 4 km de linéaires de pont
- ▶ La plus grande simultanéité de chantiers de l'histoire de Cofiroute



Nouvelle barrière de péage de Saint-Christophe-sur-le-Nais (A28)



Mise en lumière du four à chanvre à Doucelles

### Paysage et développement

Initié par l'Etat en 1995, « le 1 % paysage et développement », permet de consacrer 1 % du montant des investissements mobilisés pour la construction d'autoroute à des actions de préservation des paysages et d'optimisation des effets induits sur les plans économique et touristique. Dans ce cadre, Cofiroute accompagne les initiatives des collectivités locales dans la mise en valeur de leur patrimoine culturel, architectural et paysager. 25 actions ont été menées sur l'A85 dans le département du Loir-et-Cher et 116 projets ont été réalisés sur l'A28, dans le département de la Sarthe. La rénovation et la mise en lumière du four à chanvre situé près du village de Doucelles, en est un exemple.

### A85 - Ecologie et technologie

Sur l'A85, l'achèvement du processus archéologique avec un mois d'avance en concertation avec l'INRAP a permis de démarrer les travaux. Le terrassement et la construction de trois viaducs franchissant le Cher se sont poursuivis sur la section Saint-Romain-Esvres (44 km), qui sera mise en service en janvier 2008. Sur la section Esvres-Druey (19 km), l'achèvement des investigations archéologiques a permis le démarrage des travaux de terrassement à la période favorable.

Sur le chantier de contournement nord de Langeais (25 km), la quasi-totalité des terrassements a été réalisée.

Sur l'ensemble du réseau interurbain, le processus de remembrement a bien avancé et la totalité des signatures a été obtenue au cours de l'année 2005.

### A11 Angers, Une nouvelle physionomie de la ville

Sur l'A11, le chantier du contournement Nord d'Angers est entré en phase de pleine production. Démarrée en mai 2004, cette section périurbaine de 14,3 km, incluant une tranchée couverte de 1,7 km et un viaduc de 529 mètres franchissant la Maine, sera mise en service en 2008.

L'année 2005 a permis de concrétiser des travaux en grande masse : terrassement, génie civil de la tranchée couverte, piles du viaduc.

### Traverser la Roumer à hauteur des frondaisons !

Au niveau du contournement Nord de Langeais sur l'A85, le franchissement de la vallée boisée profonde d'une vingtaine de mètres et du cours d'eau de la Roumer, a nécessité la construction d'un ouvrage très spécifique. En effet pour préserver ce site remarquable, en voie d'être classé zone Natura 2000, Cofiroute a conçu et réalisé un viaduc long de 249 mètres, mis en place par lançage et survolant la vallée à plus de 20 mètres du sol. Sa forme en aile d'avion permet d'adoucir les contours du viaduc, de dynamiser le dessin de l'ouvrage et de projeter une ombre portée sur les poutres. Le tracé ainsi que les couleurs de l'ouvrage permettent à l'infrastructure de s'intégrer parfaitement dans le site en donnant l'impression d'effleurer les cimes des arbres.



Ce projet qui soulagera la circulation au sein de l'agglomération angevine, offre la possibilité de développement de deux nouveaux quartiers en lien avec la future expansion démographique des communes.

Le vaste programme d'aménagement se situe de part et d'autre de l'autoroute, sur les plateaux de la Mayenne et des Capucins. Sur le plateau de la Mayenne, 70 hectares répartis à part égale entre les villes d'Avrillé et d'Angers accueilleront de nouveaux logements, un parc végétal de 50 hectares et les activités

économiques seront implantées aux abords de l'autoroute, couverte dans cette partie du tracé.

Le plateau des Capucins développe 100 hectares articulés autour de l'axe du futur tramway. Depuis juin 2005, le projet est entré dans sa phase opérationnelle. Plus de 4 000 logements y sont prévus, maisons individuelles, habitats collectifs qui sont assortis d'équipements, scolaires, sportifs et culturels de quartier desservis par trois stations du tramway.



Construction de la tranchée couverte sur la commune d'Avrillé - A11 Angers

### Actions d'adhésion et de concertation

Une concertation intense et planifiée avec les riverains, les élus et les représentants d'associations de défense de la nature s'est tenue tout au long de l'année (plus de cinquante manifestations d'ampleur diverse). L'opportunité de rencontres entre



#### 100 000 ans d'histoire découverts sous l'A85

*L'un des plus grands sites archéologiques d'Europe a connu une activité intense au cours de l'année 2005. 140 archéologues ont été mobilisés sur la section comprise entre Saint-Romain-sur-Cher et Esvres. Sur le site d'Angé, des silex datant de 100 000 ans ont été découverts permettant ainsi de mieux comprendre l'évolution des techniques de taille des outils.*

*Afin de concilier la réalisation des investigations et les impératifs contractuels des travaux autoroutiers, Cofiroute a conclu avec l'Institut National de Recherches Archéologiques Préventives (INRAP) et le Service Régional d'Archéologie (SRA) un contrat de partenariat inédit.*

les maires des communes concernées et les chefs de projets contribue à améliorer l'intégration des projets en fonction des attentes et contraintes locales. En 2005, sur l'A11, les travaux du contournement Nord d'Angers ont été l'occasion de quatre visites individualisées pour chacune des communes concernées par le projet. Le pavillon de communication a connu un vif succès avec environ 12 000 visiteurs en 2005. Pour l'A28, l'inauguration officielle de mi-décembre a été précédée d'une visite des élus et des représentants de l'administration au mois de juillet et d'une opération « A nous l'autoroute » qui a accueilli le 16 octobre plus de 6 000 personnes. Les visiteurs, depuis la gare de Neuillé-Pont-Pierre, ont pu parcourir à vélo, à rollers, ou à pied les 20 km ouverts au public entre Ecommoy et Tours. Un pavillon d'exposition éphémère présentait

également les activités de Cofiroute et les étapes de la construction d'une autoroute.

Sur l'A85, les équipes de Cofiroute se sont mobilisées pendant une semaine pour accompagner les élus des cinq communes concernées pour des visites individualisées du chantier du contournement Nord de Langeais.

L'exposition itinérante multimédia, le lien A85, très appréciée des élus des communes riveraines a repris la route en juillet après sa tournée à Mareuil-sur-Cher, Thésée et Angé.

Sur l'A10, de nombreuses réunions de concertation se sont déroulées entre Cofiroute, la SNCF et RFF afin d'étudier la construction d'un ouvrage « Pont route TGV » qui permettra à la ligne nouvelle du TGV de franchir l'A10 et les nouvelles sections.

Opération "A nous l'autoroute" (Ouverture de l'A28)



Les travaux du bouclage de l'A86 à l'ouest de la région parisienne se sont poursuivis activement en 2005 avec pour perspective l'ouverture de la première section du tunnel en 2007. L'A86, première autoroute urbaine à péage en France, permettra avec l'ouverture de la deuxième section, de relier Rueil Malmaison à Versailles en 10 minutes au début de l'année 2010.

Ouvrage respectueux de son environnement, l'A86 est aussi l'un des plus importants chantiers routiers d'Europe. Les différents travaux ont mobilisé, en 2005 tout au long du tracé, plus de 1 600 personnes, ouvriers, techniciens et ingénieurs.

### Des travaux à grande vitesse

#### Section Est 1 de Rueil Malmaison à l'A13

Pour la première section, longue de 4,5 km entre Rueil-Malmaison et l'autoroute A13, les travaux de génie civil ont pris

une nouvelle dimension avec le démarrage des dalles à l'intérieur du tunnel. Les travaux des deux échangeurs à Rueil Malmaison et à Vaucresson / Le Chesnay se poursuivent selon le rythme prévu.

A Rueil, tous les locaux techniques situés sous le bâtiment d'exploitation ont été réalisés permettant le démarrage de sa construction en 2006. La plateforme béton et les ouvrages de soutènement de la zone de péage au nord ou de la RN13 sont réalisés.

A Vaucresson, l'étape de la fin de la déviation provisoire de l'autoroute A13 a été franchie avec un mois d'avance. Dans le tunnel, les travaux des équipe-

ments ont démarré en 2006 et la réalisation d'un escalier de communication « témoin » intégralement équipé permet de vérifier le bon agencement de l'ensemble des fonctionnalités : portes coupe-feu, peinture, caméras vidéo, boîtier électrique. Il sera fait de même sur une section du tunnel longue de 50 m en 2006. La totalité des escaliers de communication entre les deux niveaux situés tous les 200 m, a été réalisée à fin 2005. Plus généralement, les travaux de génie civil de tous les puits de secours (hormis celui du Bois de l'Etat) ainsi que le génie civil des unités de ventilation sont achevés.

#### Section Est 2 de Pont-Colbert (Versailles) à l'A13

Le creusement du tunnel de la seconde section entre Versailles et l'A13 a démarré en juillet 2005 avec le tunnelier de 200 mètres de long qui avait auparavant creusé la 1<sup>re</sup> section. A la fin de l'année 2005, près de 900 mètres ont été réalisés sur les 5 500 mètres à creuser.

Construction de la dalle haute (section Est 1)



Puits de secours et unité de ventilation au long de la RD10 (Viroflay)





Baptême du tunnelier sur la section Est 2 - Pont-Colbert, le 26 mai 2005

La mise en service de la déviation provisoire de l'A86 entre Vélizy et Jouy-en-Josas a permis le démarrage des travaux de l'échangeur de Pont-Colbert. Les travaux des puits de secours de Porchefontaine, du Carrousel et de Viroflay ont démarré.

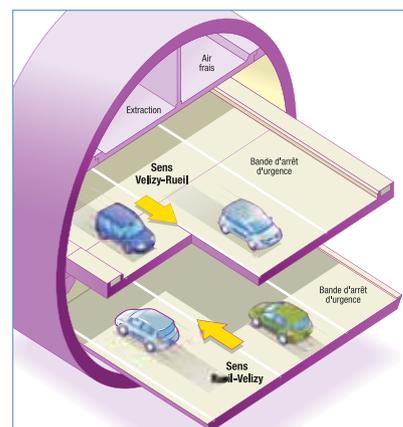
Le soutènement, le terrassement et le radier (plate-forme de fondation) de l'unité de ventilation du RD10 se sont terminés en 2005. Les structures internes de cette unité démarreront après la traversée de cet ouvrage par le tunnelier.

Sur le plan administratif, les discussions se poursuivent entre l'Etat et Cofiroute a propos du plan de financement des équipements supplémentaires réalisés en application de la circulaire d'août 2000 relative à la sécurité dans les tunnels.

### La sécurité

Les conditions de sécurité maximum étant recherchées en permanence durant la phase travaux et pour anticiper l'exploitation de l'ouvrage, des exercices avec les services de secours sont régulièrement effectués. En 2005, avec le démarrage de la dalle intermédiaire, Cofiroute a anticipé la construction et la mise à disposition aux pompiers de deux des six véhicules de secours adaptés à l'ouvrage. Ces véhicules disposent de toutes les fonctionnalités des camions de taille standard et sont mis à la disposition permanente des pompiers.

Par ailleurs, en vue de la mise en service du premier tunnel en 2007, les pièces du dossier sécurité sont en cours d'élaboration pour une transmission aux services de l'Etat dans le courant du second semestre 2006.



Coupe transversale du tunnel



Véhicules de secours

Exercice de sécurité dans le tunnel en construction





Niche de sécurité comprenant un poste d'appel d'urgence et des extincteurs - Bouche incendie - Escalier de secours

Parallèlement, un plan de gestion du trafic (PGT) élaboré par Cofiroute en 2005 est en cours d'examen par les services de l'Etat. Ce dossier décrit toutes les procédures à mettre en œuvre en cas d'incident ou d'opération de maintenance.

### Architecture des ouvrages et environnement

Pour l'extérieur comme pour l'intérieur de l'ouvrage, une démarche inédite a été entreprise pour concevoir un projet dont la perception visuelle de l'automobiliste contribue au sentiment de sécurité et de confort. A l'intérieur des tunnels les peintures de couleurs claires, les luminaires de couleur blanche de type « lumière du jour » tout à la fois moins puissant, plus nombreux et procurant une meilleure

répartition de l'éclairage favorisent la sécurité et la sérénité.

A l'extérieur, les rares émergences de l'ouvrage sont végétalisées et s'intègrent donc parfaitement à l'environnement. Les entrées du tunnel sont composées d'un assemblage de parois bétonnées dont le relief provient de la prise d'empreintes de plaques rocheuses effectuées spécialement dans le massif des Alpes (photo ci-dessous).

Cofiroute a par ailleurs proposé de mettre en œuvre le 1 % paysage développement pour le projet A86 et participe donc au financement des projets de valorisation du patrimoine naturel et culturel des communes concernées par le tracé.

De nombreux projets sont en cours d'études tels que l'aménagement de

pistes cyclables le long de l'autoroute ou la réalisation de parcs paysagers.

Pour le suivi environnemental de l'air, Cofiroute a confié à AIRPARIF la mise en œuvre d'un observatoire de la qualité de l'air qui fera appel aux meilleures techniques de surveillance actuellement disponible. L'expérience acquise par cette association depuis 25 ans est garante de la pertinence des analyses. Les mesures seront régulièrement mises en ligne sur internet et les riverains pourront ainsi, par un système interactif, connaître la qualité de l'air à proximité de leur lieu d'habitation.

C'est la première fois qu'une infrastructure routière dans son ensemble fait l'objet d'une surveillance permanente qui

Les entrées du tunnel matérialisent le passage de l'extérieur à l'intérieur du tunnel

Futur accès au tunnel à Rueil Malmaison





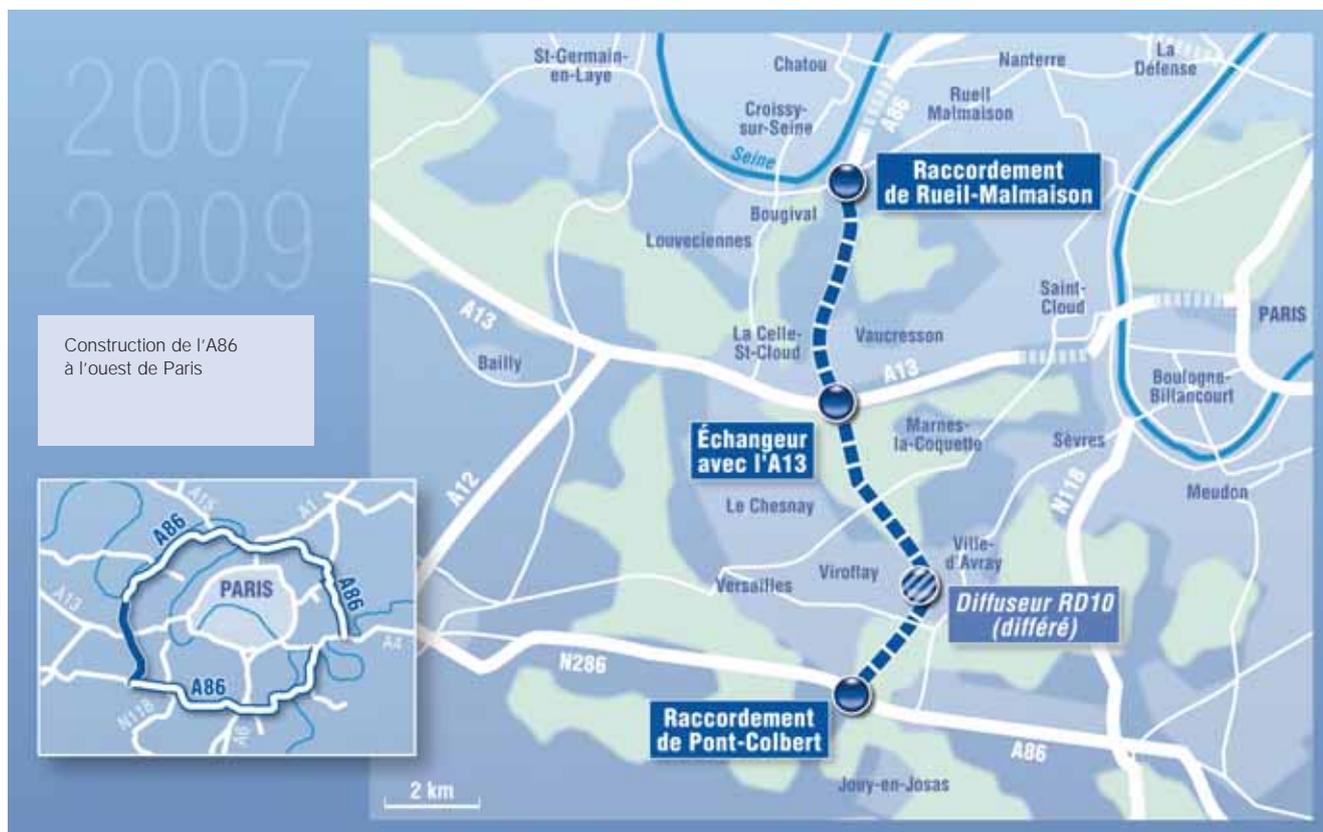
Atelier sécurité routière - exposition "l'A86 à l'Ouest"

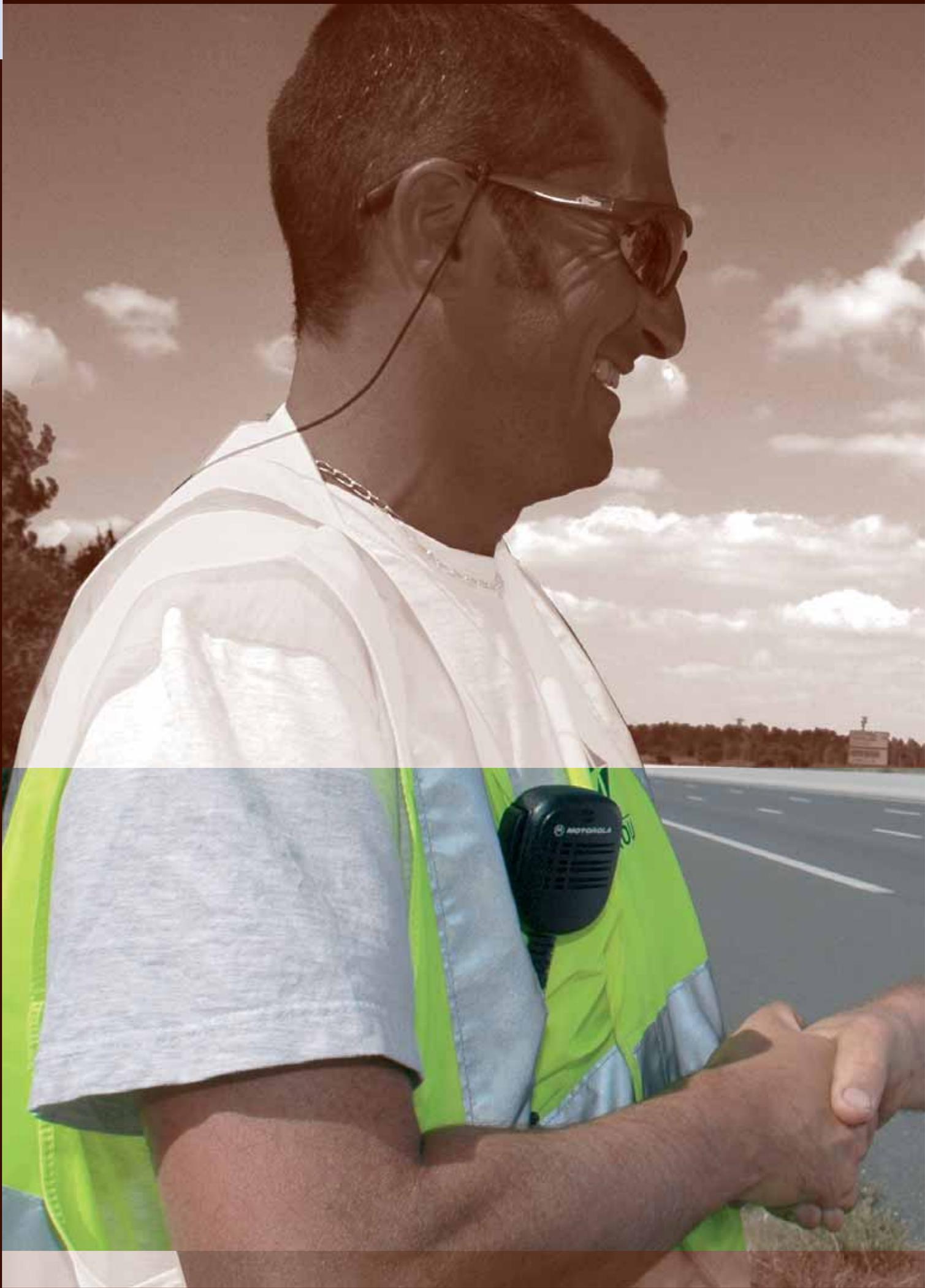
allie deux approches distinctes et complémentaires : des mesures ponctuelles par des capteurs traditionnels associées à des outils très sophistiqués de modélisation qui fournissent une évaluation de la qualité de l'air sur une zone de 200 km<sup>2</sup> aux alentours de l'ouvrage.

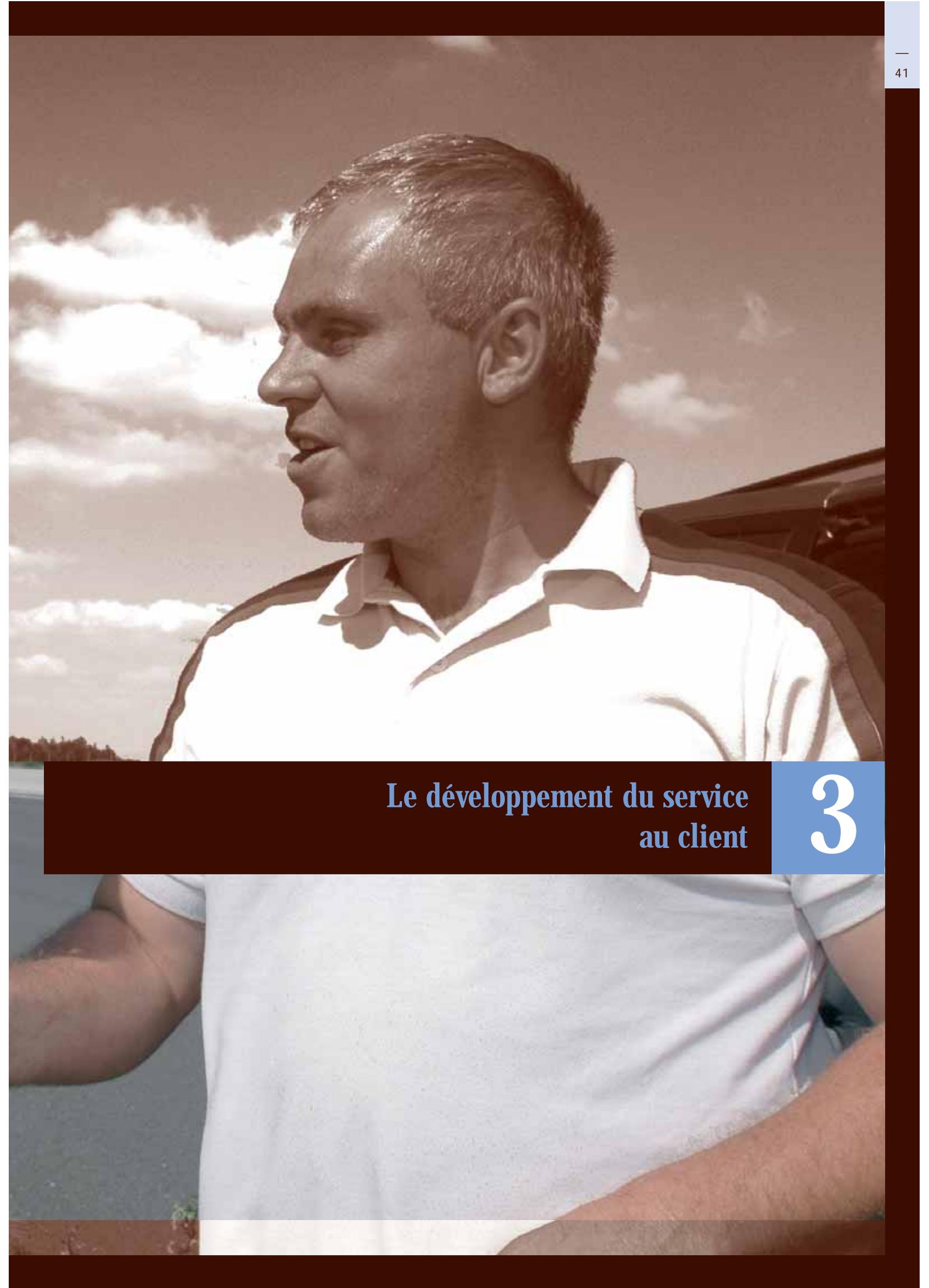
### Information et pédagogie

Les actions de communication et d'information du public se sont poursuivies en 2005. L'exposition « l'A86 à l'Ouest » a accueilli plus de 14 000 visiteurs, dont 225 groupes composés principalement de délégations étrangères et d'associations culturelles. Le nombre total de

personnes reçues sur le site depuis son ouverture en mai 2001 s'élève à près de 80 000. Une attention particulière a été portée aux élèves des établissements des communes traversées : un atelier sécurité routière a été ouvert en 2005 en complément d'un kit pédagogique adressé aux enseignants.





A man with short, light-colored hair is shown in profile, looking towards the left. He is wearing a white polo shirt with dark stripes on the shoulders. The background features a bright sky with scattered white clouds and a glimpse of a body of water and a distant shoreline. The overall color palette is warm and slightly desaturated.

**Le développement du service  
au client**

**3**

# La qualité au service du client

En publiant en 2005 une charte d'engagements sécurité et qualité, Cofiroute a affirmé sa volonté d'assurer à tous ses clients un niveau de service élevé et homogène, en tout point de son réseau et à tout moment de l'année.

## Un niveau de service élevé et homogène

Ce signal fort, en direction des clients et partenaires indique des objectifs clairs sur la précision de l'information, la qualité de l'accueil et l'accompagnement des clients ainsi que sur l'optimisation du temps de parcours et de la fluidité.

Cette charte est le fruit d'une étude portant sur les attentes de plus de 3 000 clients interrogés début 2005. Affichée sur toutes les barrières et les gares de péages, dans les Espaces Clients et dans les centres d'exploitation, la charte a été largement diffusée sous la forme de cartes postales, tirées à 500 000 exemplaires, avec au verso un espace correspondance incitant les clients à

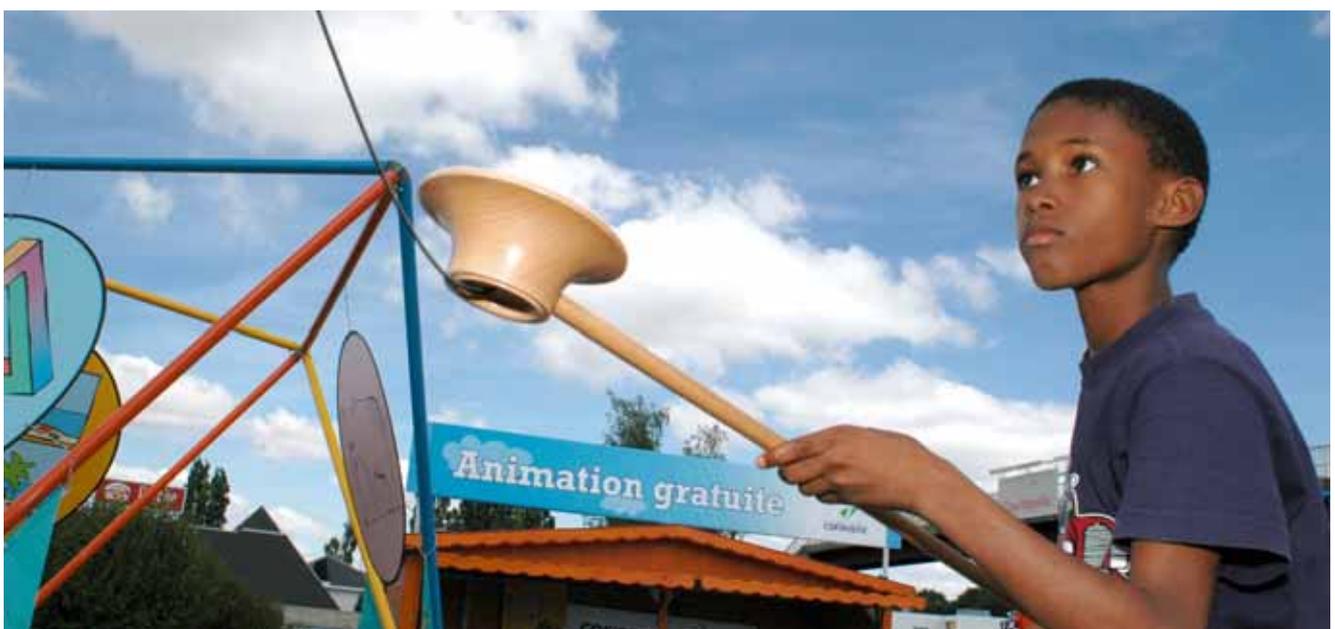
faire part de leurs remarques et suggestions. Plusieurs actions fortes ont traduit en 2005 ces engagements comme la mise en commun d'informations avec les services de l'Etat pour améliorer le trafic en Ile-de-France, le décollage des ventes Liber-t ou encore le déploiement d'une nouvelle signalétique de marque sur l'ensemble de notre réseau.

## Cofiroute, entreprise certifiée ISO 9001: 2000

En appui de cette démarche et afin notamment d'accompagner le développement international de l'entreprise, la politique qualité de Cofiroute (certification ISO 9001: 2000 obtenue en 2004 pour l'exploitation) a été audité avec succès fin 2005. Les 7, 8 et 9 décembre l'auditeur

n'a détecté aucune non-conformité et a souligné la bonne connaissance par les audités de la politique Qualité et de la charte d'engagements clients, la présence d'un système de mesure efficace avec des indicateurs visibles et compréhensibles, et des objectifs connus.

Défini il y a plus de deux ans, le système de management de la qualité s'est adapté aux évolutions internes de l'entreprise, en intégrant une organisation plus décentralisée qui met en place les outils permettant de garantir aux clients de l'entreprise une grande qualité de service. En 2005, des actions et des outils ont été mis en place pour accompagner et mesurer les engagements de la charte sécurité et qualité, comme le délai d'intervention sur autoroute.



## SÉCURITÉ ET QUALITÉ

# ***Nous nous engageons...***



La sécurité et l'agrément de nos clients sont nos priorités, quelles que soient les conditions de circulation, à tout moment et en tout point de notre réseau autoroutier. La charte SÉCURITÉ et QUALITÉ de Cofiroute traduit ces priorités en engagements.

### ***... à vous informer avec précision***



**Cofiroute vous signale toute situation anormale** sur son réseau : attente au péage et ralentissements importants.

**Cofiroute vous informe sur les travaux en cours** sur son réseau : motif et durée.

### ***... à vous accompagner pendant votre trajet***



**Cofiroute s'engage à ce que vous ne restiez jamais seul plus de 30 mn** en cas d'arrêt forcé, signalé depuis une borne orange.

**Cofiroute vous facilite le voyage** : notre personnel est à votre service, avec le sourire.

### ***... à optimiser votre temps de parcours***



**Cofiroute limite les travaux sur son réseau** pendant les périodes de fort trafic.

**Cofiroute garantit à tous ses abonnés Liber-t, au moins une voie réservée** à chaque grande barrière de péage.

Vos réactions sont les bienvenues à l'adresse suivante :

Cofiroute - 6 à 10, rue Troyon - 92 316 Sèvres Cedex ou [clients@cofiroute.fr](mailto:clients@cofiroute.fr)

# La précision de l'information

Premier engagement de la charte sécurité et qualité 2005, Cofiroute s'engage à signaler toute situation anormale sur son réseau, attente au péage et ralentissement importants et à informer ses clients des travaux en cours, de leur motif et de leur durée. Toute la chaîne de l'information de Cofiroute est donc impliquée : les actions d'amélioration relèvent à la fois du comportement des hommes et des femmes de l'entreprise, de la performance des outils et de la coordination avec l'ensemble des acteurs.

## Cofiroute et les services de l'Etat mettent en commun leurs informations routières en Ile-de-France

Le 14 décembre 2005, Cofiroute et les services de l'Etat responsables de la circulation routière en Ile-de-France ont signé un accord d'échange d'informations routières. Le SISER (Service Interdépartemental de la Sécurité et de l'Exploitation de la Route), le CRICR (Centre Régional d'Information et de Coordination Routière) et Cofiroute disposeront ainsi en temps réel des mêmes informations routières. La vision d'ensemble des conditions de circulation dans le sud de l'Ile-de-France permettra une amélioration de la gestion du trafic et de l'information.

La section d'autoroute A10 concédée située entre le péage de Dourdan et Les Ulis, représente un site névralgique pour toute l'agglomération parisienne. Ces 20 km d'autoroutes à 2 fois 4 voies

supportent en effet une densité de trafic très élevée particulièrement en début et en fin de week-end, les perturbations météorologiques venant accentuer la forte sensibilité de ce site, qui n'offre aucune possibilité de délestage.

Consciente de ces enjeux, Cofiroute a donc décidé de placer son dispositif de détection et de qualification des incidents sur cette zone, au niveau de qualité requis par l'information et la gestion du trafic routier en Ile-de-France.

Les moyens de surveillance et de détection des incidents sur le « tronc commun A10-A11 » ont été améliorés en installant de nouvelles caméras, de nouveaux dispositifs de mesure de la densité de trafic et en augmentant le nombre de patrouilles.

Les données de trafic (densité et images vidéo) sont transmises au SISER qui met à la disposition de Cofiroute ses propres données (densité et images vidéo) sur les réseaux adjacents : autoroute A10 au nord des Ulis, RN 118 et autoroute A104 (Francilienne).

Ces informations sont mises en ligne sur le site [www.sytadin.tm.fr](http://www.sytadin.tm.fr) qui indique l'état du trafic ainsi que le temps de parcours entre Saint-Arnoult-en-Yvelines et les portes sud de Paris.

Cette mise en commun d'informations routières entre un gestionnaire privé d'infrastructures et les organismes publics de gestion du trafic est une collaboration innovante au service de l'amélioration des conditions de circulation en Ile-de-France, dans un objectif de continuité du service à l'automobiliste, quel que soit le réseau qu'il emprunte.

## L'amélioration des outils d'information

### Autoroute FM

Les derniers résultats de l'étude d'audience réalisée par Médiamétrie en juin 2005, permettent dorénavant à Autoroute FM de connaître beaucoup plus précisément les habitudes de ses auditeurs sur

Panneau d'information travaux



Trafic en Ile-de-France



### Transmission de l'information

*L'amélioration du delta-t (temps moyen qui s'écoule entre le moment où un incident est détecté sur le réseau et la diffusion de l'information sur Autoroute FM) a de nouveau progressé pour atteindre 3 minutes et 3 secondes en 2005. Ce niveau de performance a pu être atteint notamment par une analyse fine des maillons de la chaîne d'information et par une correction adaptée et efficace des dysfonctionnements.*



l'ensemble de l'année et plus seulement lors des grands week-ends. Le taux d'écoute varie ainsi en moyenne de 39,8 % en milieu de semaine, à 52,5 % lors des week-ends exceptionnels. Afin d'améliorer la précision de l'information, Cofiroute a décidé de doubler le nombre d'intervenants à l'antenne en période de fort trafic et de doubler le nombre de voitures en reportage sur le terrain. Pour mieux relayer l'information liée aux événements, à la sécurité et au confort, des panneaux à message variable supplémentaires vont progressivement être implantés sur le réseau Cofiroute dans le cadre du contrat de plan 2004-2008.

#### Le centre d'appels

Le centre d'appels mis en place en 2003 par Cofiroute ouvert 7 jours sur 7 de 7 heures à 21 heures au 0 892 70 26 34 diffuse, outre des informations pratiques concernant les abonnements et les tarifs, des renseignements concrets sur les conditions de circulation en temps réel. Il permet également d'alerter plus rapidement les services de sécurité de Cofiroute en cas d'événement survenant sur le réseau.

#### Les SMS

Les abonnés Liber-t de la région d'Orléans peuvent désormais recevoir gratuitement sur leur téléphone portable des alertes SMS en cas de perturbation du trafic lors des heures de pointe ou en cas d'accident.

#### Magic, le système d'aide à l'exploitation

Ce dispositif de collecte, de traitement et de diffusion de l'information relative aux événements intervenant sur le réseau s'est déployé en 2005. Sept centres d'exploitation en sont équipés : Ponthévrard, Thivars, Tours, Orléans, La Ferté-Bernard, Vierzon et Saint-Romain-sur-Cher. L'objectif de ce système d'aide à l'exploitation est de donner une information trafic plus riche pour le client, améliorer la rapidité dans le signalement, le suivi et la résolution des événements pour permettre une meilleure allocation des ressources et optimiser la solidarité entre les centres d'exploitation.



#### Une expérimentation au service de la sécurité

*Afin d'améliorer la précision de l'information, Cofiroute a expérimenté un système d'estimation du temps d'attente aux gares de péage à partir de petites balises disposées le long des files. Cette information est diffusée sur la radio Autoroute FM notamment lors des grands départs.*

# La qualité de l'accueil et de l'accompagnement

Second engagement de la charte sécurité et qualité 2005, Cofiroute s'engage à ce que le client ne reste jamais seul plus de 30 minutes en cas d'arrêt forcé et signalé depuis une borne d'appel d'urgence. L'entreprise s'engage également à faciliter le voyage en mettant au service du client un personnel souriant et efficace.

## La marque au service de la qualité de service

Afin d'améliorer visiblement la qualité de services sur ses autoroutes, Cofiroute a adopté en 2004 une stratégie en trois phases.

Premier temps, déployer une signalétique symbole de l'affirmation de la marque et jouant le rôle de locomotive pour les différents aspects de la qualité du réseau et des services. Concernant cette nouvelle signalétique conçue et testée en 2004, plus de 1 000 nouveaux panneaux ont ainsi été mis en place en 2005 le long de l'autoroute, sur les aires de repos et sur les aires de services.

48 sur 119 panneaux à message variable (PMV) signalant la fréquence de la radio Autoroute FM ainsi que le prix des carburants ont également adopté la nouvelle identité. L'A71, l'A28 et l'A85 sont désormais entièrement équipées. Mi-2006, 1 500 panneaux devraient être installés.

Second temps, améliorer la visibilité des véhicules d'intervention : Cofiroute a anticipé la législation européenne concernant la couleur des véhicules d'assistance. Plus de la moitié du parc de Cofiroute (160 sur 250 dont 33 poids lourds de salage) arborent fin 2005 leur nouvelle couleur jaune à visibilité optimale.

Troisième temps, améliorer visuellement l'infrastructure du réseau. Afin d'améliorer et d'homogénéiser l'accueil sur le réseau, une charte de l'aspect visuel des gares et barrières de péage ainsi que des aires de services et de repos a été publiée début 2006 pour une application sur l'ensemble du réseau en service et des nouvelles sections. L'audit des 170 sites d'accueil du client sur le réseau (gares et aires), réalisé en octobre 2005, a permis de définir précisément des axes d'amélioration concernant les infrastructures lourdes comme les bâtiments, les trottoirs, les parkings, mais aussi des aspects plus cosmétiques comme le marquage au sol ou encore les différents

## Le dépannage au service de la qualité

*Pour atteindre l'objectif d'assistance en moins de 30 minutes Cofiroute a décidé de renforcer les performances des centres d'exploitation dans leur mission d'assistance sur le terrain ainsi que celles de ses partenaires dépanneurs et garagistes soumis aux mêmes niveaux d'exigence pour le respect des engagements au service de la qualité.*

mobiliers à disposition des clients. Parallèlement, six espaces clients ont été rénovés en 2005 avec pour objectif d'être plus visibles, plus accessibles et plus accueillants.

## Une infrastructure plus accueillante

Cofiroute a poursuivi son programme d'amélioration de l'infrastructure en 2005 sur l'ensemble du réseau, totalisant un investissement de 33 millions d'euros.

Nouvel aspect visuel des gares de péage - Site test



Nouvel Espace Client





Tout en réalisant un grand nombre de travaux sur les chaussées, les aires de repos ou de service, Cofiroute a fait en sorte de préserver le confort des automobilistes et de limiter l'impact des chantiers sur la fluidité du trafic.

La rénovation des chaussées a concerné en particulier, cette année, une section de 25 km entre Orléans et Salbris, sur l'A71 ainsi que 30 km sur l'A10, au nord d'Artenay réalisés avec un béton bitumineux composé de 40 % de matériaux recyclés.

Sur les 980 ouvrages d'art implantés sur le réseau, 171 ont été l'objet d'inspections quinquennales en 2005 et plus de 720 visites ont eu lieu.

La modernisation du réseau existant s'est portée sur l'élargissement de l'A10. Une troisième voie a été mise en service sur 28 km au nord de Tours le 2 juin 2005 ; l'intégralité du trajet entre Tours et la barrière de péage de Saint-Arnoult-en-Yvelines s'effectue désormais à 2 fois 3 voies.

Par ailleurs, et selon les termes du contrat de plan 2004-2008, Cofiroute a

#### ***Les travaux de nuit sur A10 au Nord d'Artenay***

*Afin de minimiser la gêne subie par les clients, les travaux de réfection de 30 km de chaussée au Nord d'Artenay ont été réalisés pendant les périodes de trafic minimum (entre 22 h et 6 h du matin).*

transmis aux services de l'Etat les éléments des dossiers relatifs à l'élargissement de l'A71 entre Olivet et Orléans Centre et aux modifications de la bifurcation A20/A71 à Vierzon Nord. Les rencontres avec les partenaires locaux se sont bien déroulées et la mise en service est prévue pour la fin de l'année 2008.



Mise en service d'une 3<sup>e</sup> voie au nord de Tours

Toujours en application du contrat de plan, une première série de 240 refuges (sur les 660 prévus sur 4 ans) favorisant l'accès des personnes à mobilité réduite aux postes d'appels d'urgence a été déployée sur le réseau en 2005.

Ces nombreux chantiers complexes qui nécessitent des balisages multiples n'ont cependant pas affecté le confort des automobilistes circulants.

L'entreprise a par ailleurs démarré le programme d'extension des 934 places de parking poids lourds sur les aires de service en réalisant, en 2005 30 places supplémentaires.

Pour être en conformité avec le nouveau schéma directeur de la signalisation de Paris à Toulouse, Cofiroute a remplacé 150 panneaux de signalisation directionnelle entre Saint-Arnoult-en-Yvelines et la bifurcation de l'A20 au niveau de Vierzon Nord sur l'A71. Cette opération d'un coût de 2 millions d'euros a nécessité de nombreuses réunions de mise au point avec les services de l'Etat, de concertation avec les élus de toutes les communes concernées. Le déploiement démarré en 2005 s'achèvera à l'été 2006.

Le Conseil Général de l'Essonne a décidé de poursuivre son engagement pour un projet innovant de construction d'une gare autoroutière pour bus sur la commune de Briis-sous-Forge. Ce concept innovant permet aux automobilistes résidents dans cette zone de laisser leur véhicule sur un parking situé à proximité et d'emprunter l'une des deux lignes de bus circulant sur l'A10. Les infrastructures achevées par Cofiroute en avril 2005 seront mises en service pour la fin du premier trimestre 2006.

Enfin, concernant l'amélioration des bâtiments existants de la gendarmerie sur le réseau (entretien, rénovation, extension), Henri Stouff et le général Guy Parayre, directeur général de la Gendarmerie nationale, ont signé le 15 décembre 2005 une convention fixant les règles d'occupation des locaux destinés aux pelotons autoroutiers.

# L'optimisation du temps de parcours et de la fluidité

Troisième engagement de la charte sécurité et qualité 2005, Cofiroute s'engage à limiter les travaux sur son réseau pendant les périodes de fort trafic et à garantir à tous ses clients abonnés Liber-t, au moins une voie réservée à chaque grande barrière de péage.

## Décollage des ventes de badges Liber-t

L'année 2005 a été marquée par le développement des abonnements Liber-t. Afin de développer significativement la vente du télépéage Liber-t réservé aux véhicules légers, Cofiroute a lancé en juin 2005 une campagne de promotion et de commercialisation de ce produit menée par l'ensemble des sociétés d'autoroutes en France. Le dispositif se fonde sur une campagne nationale de publicité TV, initiée par l'ASFA (Association des Sociétés Françaises d'Autoroutes et d'ouvrages à péage) et relayée par Cofiroute. Le principal objectif est de changer le positionnement d'un produit perçu jusqu'à présent comme réservé aux seuls professionnels de la route. Cofiroute accompagne cette promotion par un réseau de distribution plus accessible déployé autour de nouveaux points de ventes et d'information, d'un centre d'appels, de l'abonnement par téléphone et internet. Le prix est également rendu plus attractif grâce à des frais d'abonnement (20 euros) offerts dès le second trajet mensuel sur le réseau Cofiroute et à la création d'une facture internet. Pour faciliter les démarches d'information et d'abonnements Cofiroute va à la rencontre de ses clients. C'est ainsi qu'un



Espace Client mobile

accord a été signé avec VINCI Park qui distribue Liber-t dans ses parkings, notamment en Ile-de-France. Par ailleurs, deux nouveaux « Espaces Clients mobiles » circulent dans les centres villes des communes traversées par le réseau. Au total Cofiroute a enregistré une progression de plus de 32 000 nouveaux abonnés en 2005 ; progression de 50 % supérieure à celle des nouveaux abonnés enregistrés en 2004.

Pour les entreprises, qui ne représentent aujourd'hui que 20 % des abonnés, Cofiroute réfléchit à la mise sur le marché d'un « pack-pro » plus incitatif et plus adapté à leurs contraintes de gestion. Enfin les accords pris en 2005 entre membres de l'ASFA permettent d'envisager le lancement effectif en 2006 du télépéage poids lourds.

## Des abonnements et des services adaptés

Cofiroute poursuit sa politique de développement des formules d'abonnement attractifs en partenariat avec les collectivités locales, le report du trafic sur l'autoroute permettant ainsi d'alléger la circulation en centre ville.

Dans ce cadre, le 31 mai 2005 Charles-Eric Lemaignan, Président de l'AGGLO (Communauté de communes de l'agglomération orléanaise) et Henri Stouff, Président-directeur général de Cofiroute ont signé le nouvel avenant de la convention Transloire. Celle-ci, en vigueur depuis 1996, permet à Cofiroute de proposer aux habitants de l'agglomération orléanaise une réduction de 80 % (en partie financée par cette dernière) sur leurs trajets interurbains entre Orléans Nord, Orléans Centre et Olivet sur l'A10.

Par ailleurs, Cofiroute devient la première société d'autoroutes en France à fournir aux sociétés de transports leur relevé de trajet sous forme informatique, leur permettant d'intégrer ces données à leur gestion analytique et de faciliter le suivi des trajets et les refacturations. Ce service d'échange gratuit de données informatiques (EDI) est désormais disponible pour tous les abonnés à la carte

Nouvelle campagne publicitaire ASFA





Viabilité hivernale

CAPLIS utilisant le réseau Cofiroute en s'inscrivant sur le site [www.cofiroute.fr](http://www.cofiroute.fr). Les relevés des trajets correspondant aux trois dernières factures émises sont téléchargeables.

### L'amélioration de l'infrastructure et de ses équipements

Toutes les entrées et les sorties d'autoroute disposent désormais de voies Liber-t et le nombre de voies dédiées a été porté à 182 en 2005.

La nouvelle signalétique et le balisage des chantiers plus précis ont également contribué à l'amélioration de la fluidité. Pour compléter ce dispositif et pour faire face aux pointes de trafic observées notamment lors des grandes migrations, Cofiroute a poursuivi l'installation des Voies Automatiques à Cartes Magnétiques (VACM). 71 VACM étaient en service sur le réseau à la fin de 2005 ainsi que deux gares automatiques sur l'A28 à Montabon et Neuillé-Pont-Pierre. Le déploiement de ces systèmes automatisés sur 18 gares à faible trafic se poursuivra en 2006.

De nombreuses analyses de situation ont

permis de mettre en place des contournements et des itinéraires de délestage en cas de crise, en coordination étroite avec les Préfets et la gendarmerie.

### La viabilité hivernale

Cofiroute a, depuis deux ans, porté une attention particulière à l'amélioration des conditions de circulation l'hiver. Des opérations de formation et de sensibilisation des collaborateurs sont réalisées chaque année à l'approche de la campagne hivernale (15 novembre au 15 mars). Plus de 7 000 heures de formation en 2005 ont été consacrées à la préparation et au recyclage hivernal notamment au travers d'exercices théoriques et d'entraînements sur le terrain, comme l'opération « Coup de lame ».

En analysant les situations les plus difficiles comme l'épisode du 13 février 2005 au cours duquel des pluies verglaçantes très soudaines se sont abattues en Ile-de-France, Cofiroute a engagé des actions d'amélioration de la réactivité tant en interne qu'en externe. L'équipement du tronçon commun A10/A11 entre Les Ulis et Saint-Arnoult-

en-Yvelines en caméras supplémentaires et le partage de l'information avec les services de l'Etat en sont les premières mesures concrètes.

Sur le plan des moyens matériels Cofiroute a pris de nouvelles dispositions, en re-définissant les procédures de salage, en exerçant un plus grand contrôle sur la qualité du sel livré et en affectant un camion supplémentaire au tronçon commun A10/A11.

Cofiroute a par ailleurs engagé la modernisation de certaines stations météorologiques en les équipant d'outils plus performants et a décidé d'augmenter la coordination avec les services de Météo France. En complément Cofiroute effectue des empreintes thermiques sur la chaussée pour déterminer les zones du réseau les plus froides et ainsi apporter une réponse adaptée aux différents types de sols.

L'ensemble des efforts entrepris en 2005 a ainsi permis de bien gérer les événements météorologiques du 30 décembre 2005 pendant une période de trafic élevé et au cours de laquelle une vague de pluies verglaçantes a balayé l'ensemble de l'ouest du territoire. Une coordination étroite avec les forces de l'ordre et les autorités préfectorales a permis de mettre en œuvre les opérations de déverglaçage et les mesures de gestion de trafic adaptées, y compris la limitation de circulation des poids lourds.

#### Parceval au service de la fluidité

*Le 8 mai 2005, l'une des journées les plus chargées au péage de Saint-Arnoult-en-Yvelines, le plan de régulation du trafic Parceval été activé sur le réseau Cofiroute. Fondé sur la bonne connaissance des trafics sur l'autoroute et sur les réseaux associés ainsi que sur une bonne information de la clientèle quant aux conditions de circulation sur et hors autoroute, a permis d'écouler avec succès 102 669 véhicules au péage de Saint-Arnoult-en-Yvelines, soit 10 heures à plus de 6 000 véhicules/heure avec une pointe à 7 062 véhicules/heure.*

## Développement : exporter les savoir-faire

Cofiroute a conforté en 2005 son activité à l'international en voyant ses contrats reconduits pour l'exploitation des 91 Express Lanes en Californie et de la traversée de la Tamise à Dartford (Londres). La poursuite de l'exploitation des systèmes de péage innovants comme Toll Collect en Allemagne ou le péage modulé à Minneapolis positionnent avantageusement Cofiroute pour de prochains appels d'offres, notamment dans le domaine du péage « free flow » (sans arrêt).

### Cofiroute reconduite en Californie

Cofiroute USA a été reconduite en 2005 pour l'exploitation de l'autoroute « 91 Express Lanes » à Los Angeles au terme d'un appel d'offre conduit par l'autorité des transports du Comité d'Orange (OCTA). Ce contrat porte sur une période de 5 ans, et pourra être prolongé par deux périodes de deux ans chacune. L'autoroute « 91 Express Lanes » construite dans le terre-plein central d'une autoroute gratuite est la première autoroute au monde avec un péage entièrement automatisé et la première autoroute à tarifs modulés chaque jour. Cofiroute exploite cette infrastructure depuis 1995, date de son ouverture.

### Une autoroute innovante pour le Minnesota

Cofiroute USA a mis en place avec succès le 11 avril 2005, le concept de HOT Lane (gratuité pour les véhicules pratiquant le covoiturage, paiement d'un péage pour les autres) d'une autoroute urbaine de 16 km située à l'ouest de

Minneapolis. La modulation tarifaire s'effectue de manière dynamique (le tarif varie toutes les trois minutes en fonction du trafic sur la voie HOT). Cofiroute USA assurera son exploitation jusqu'en 2010.

### Traversée de la Tamise à Dartford

Le contrat d'exploitation des deux tunnels et du pont pour la traversée de la Tamise entre Dartford et Thurrock, en prolongement de la M25 (périphérique de Londres), liant la filiale de Cofiroute UK « Le Crossing Limited Company » et la Highways Agency a été reconduit pour un an. Le contrat d'une durée initiale de 41 mois est entré en vigueur le 1<sup>er</sup> avril 2003. Son terme a été prorogé du 31 août 2006 au 31 août 2007. Le trafic moyen aux barrières de péage est de l'ordre de 150 000 véhicules par jour en 2005. Au mois de décembre 2005, « Le Crossing Limited Company » s'est vue décerner la certification « Investors in People », valorisant ainsi les bonnes dispositions dont bénéficie le personnel en matière de formation permanente et d'hygiène et sécurité.

### 2<sup>e</sup> génération d'OBU, pour Toll Collect en Allemagne

Le système de télépéage autoroutier « free flow » pour poids lourds, développé en groupement par Cofiroute (10 %), Deutsche Telekom (45 %) et DaimlerChrysler Services (45 %), est entré en service avec succès le 1<sup>er</sup> janvier 2005. Couvrant les 12 000 km du réseau autoroutier allemand, ce système associant les technologies de téléphonie mobile (GSM) et satellitaire (GPS) est géré par leur filiale commune Toll Collect GmbH pour 12 ans. Il a généré un volume de recettes de plus de 2,8 milliards d'euros en 2005.

La mise en service le 1<sup>er</sup> janvier 2006 de la seconde génération d'appareils embarqués (OBU 2), s'est déroulée avec succès. Cette version du logiciel de l'OBU intègre de nouvelles fonctionnalités, telle que l'actualisation à distance, par téléphonie mobile, des différents taux de péage et la mise à jour du réseau autoroutier. Fin décembre 2005, l'équipement d'un peu plus de 480 000 véhicules d'OBU a

Minnesota



Traversée de la Tamise à Dartford





Traversée de la Severn

permis de réaliser, près de 86 % de la collecte, grâce à ce système automatique, facilement utilisé par les transporteurs.

#### Grèce

2005 a été la première année pleine d'exploitation, par Gefyra Litourgia (filiale de Cofiroute), du pont Charilaos Trikoupis, qui relie les villes de Rion et Antirion, sur le golfe de Corinthe. Le trafic a atteint une moyenne de plus de 12 000 véhicules par jour, avec un record de plus de 30 000 véhicules.

#### Traversée de la Severn (Pays-de-Galles)

Cofiroute UK est titulaire du contrat de management du péage des deux ponts de la traversée de la Severn entre Bristol et Cardiff pour le compte de la société concessionnaire SRC. Le trafic moyen aux barrières de péage a dépassé les 37 000 véhicules par jour en 2005, avec un trafic de plus de 52 000 véhicules en jour de pointe. Cofiroute UK et Cofiroute

assistent SRC dans la modernisation des équipements de péage prévue en 2006.

#### Chili

La filiale chilienne « Operadora autopista del Bosque » qui exploite l'autoroute Chillan-Collipulli, a connu des résultats très satisfaisants en 2005 tout en maintenant de très bonnes performances en matière de sécurité, déjà récompensées en 2004 par l'Etat chilien.

#### France - A19 Artenay-Courtenay

Suite à la signature le 31 mars 2005 du contrat de concession de l'A19 Artenay-Courtenay (101 km) par Arcour, filiale de VINCI Concessions, Cofiroute a signé avec cette dernière, le 14 avril, un contrat d'exploitation pour une durée de 7 ans. Cofiroute assure par ailleurs pour le compte d'Arcour les prestations d'acquisition et de libération foncière pendant la durée de la phase de construction estimée à 4 ans.

#### Les télécommunications

Les investissements dans le domaine des réseaux de télécommunications sont restés soutenus en 2005, tant de la part des opérateurs privés que des collectivités territoriales. Cofiroute a accompagné cette dynamique en concluant un contrat à long terme avec Free, deuxième fournisseur d'accès Internet en France et en développant des partenariats avec les réseaux de collectivités qui offrent une continuité optique jusque dans les agglomérations et les zones d'activités. Ainsi, le réseau optique de la Régie d'Electricité du Pays Chartrain est interconnecté à celui de Cofiroute. Pour faire face à ces nouvelles demandes et à ses propres besoins, Cofiroute procède à la pose de nouveaux câbles optiques sur les sections arrivées en limite de capacité.

Pont Charilaos Trikoupis (Grèce)







Exercice 2005

4

# Bilan au 31 décembre 2005

## Actif

**En euros**

	31 décembre 2005			31 décembre 2004
	Montant brut	Amortissements et provisions	Montant net	
<b>IMMOBILISATIONS INCORPORELLES</b>	78 307	0	78 307	78 307
<b>IMMOBILISATIONS DU DOMAINE PROPRE</b>				
Terrains	808 953		808 953	812 167
Agencements - Installations	9 587 249	8 132 157	1 455 092	2 776 493
Autres immobilisations corporelles	21 627 321	13 818 853	7 808 468	11 658 679
	<b>32 023 523</b>	<b>21 951 010</b>	<b>10 072 513</b>	<b>15 247 339</b>
<b>IMMOBILISATIONS MISES EN CONCESSION</b>				
Biens non renouvelables en service	3 790 473 529	1 397 854 236	2 392 619 293	2 072 619 121
Biens renouvelables en service	472 178 094	309 808 283	162 369 811	144 420 358
Biens non renouvelables en cours	1 456 141 984	0	1 456 141 984	1 129 645 637
Biens renouvelables en cours	72 548 880	231 990	72 316 890	31 247 696
	<b>5 791 342 487</b>	<b>1 707 894 509</b>	<b>4 083 447 978</b>	<b>3 377 932 812</b>
<b>IMMOBILISATIONS FINANCIÈRES</b>				
Participation & créances rattachées	49 121 281	47 005 000	2 116 281	2 296 281
Dépôts et cautionnements	43 334		43 334	41 404
	<b>49 164 615</b>	<b>47 005 000</b>	<b>2 159 615</b>	<b>2 337 685</b>
<b>STOCKS DE MATIÈRES</b>	1 147 538	0	1 147 538	1 242 728
<b>CRÉANCES</b>				
Clients	36 768 496	1 977 523	34 790 973	33 236 721
Personnel	67 254		67 254	217 713
État	29 496 477		29 496 477	10 856 597
Avances et acomptes versés sur travaux	76 322 158		76 322 158	92 537 536
Autres créances	6 557 768	0	6 557 768	8 069 735
	<b>149 212 153</b>	<b>1 977 523</b>	<b>147 234 630</b>	<b>144 918 302</b>
<b>CHARGES CONSTATEES D'AVANCE</b>	47 155 094		47 155 094	9 969 213
<b>COMPTES FINANCIERS</b>	388 783 769		388 783 769	634 414 290
<b>ECARTS DE CONVERSION ACTIF</b>	0		0	50 332
<b>TOTAL</b>	<b>6 458 907 486</b>	<b>1 778 828 042</b>	<b>4 680 079 444</b>	<b>4 186 191 008</b>

## Passif

En euros

	31 décembre 2005	31 décembre 2004
<b>CAPITAUX PROPRES</b>		
Capital Social	158 282 124	158 282 124
Réserve légale	15 828 212	15 828 212
Autres réserves	4 209 755	4 209 755
Report à nouveau	961 389 159	839 737 131
<b>RESULTAT DE L'EXERCICE</b>	282 732 783	260 209 764
<b>ACOMPTE SUR DIVIDENDES</b>	-121 755 480	-104 019 765
<b>SUBVENTIONS D'INVESTISSEMENT</b>	63 150 985	53 252 856
<b>PROVISIONS REGLEMENTEES</b>	27 115 414	28 725 634
	<b>1 390 952 952</b>	<b>1 256 225 711</b>
<b>PROVISIONS POUR RISQUES ET CHARGES</b>		
Provisions pour pertes et charges	49 471 939	46 111 215
<b>DETTES FINANCIERES</b>		
Autres emprunts	2 933 185 176	2 617 087 075
Créances Etat & collectivités locales	10 820 069	12 093 018
	<b>2 944 005 245</b>	<b>2 629 180 093</b>
<b>DETTES</b>		
Fournisseurs	105 799 818	75 773 368
Clients - dépôts de garantie	4 043 924	3 052 973
Personnel	18 384 251	19 772 641
Dettes fiscales et sociales	109 186 715	134 817 635
Autres dettes	7 269 814	5 767 513
	<b>244 684 522</b>	<b>239 184 130</b>
<b>PRODUITS CONSTATES D'AVANCE</b>	50 945 948	15 489 859
<b>ECARTS DE CONVERSION PASSIF</b>	18 838	0
<b>TOTAL</b>	<b>4 680 079 444</b>	<b>4 186 191 008</b>

# Compte de résultat au 31 décembre 2005

## Postes

**En euros**

	31 décembre 2005	31 décembre 2004
<b>PRODUITS D'EXPLOITATION</b>		
<b>CHIFFRE D'AFFAIRES</b>		
Recettes de péage	875 009 847	849 062 702
Recettes accessoires	13 631 434	13 239 380
<b>MONTANT NET DU CHIFFRE D'AFFAIRES</b>	<b>888 641 281</b>	<b>862 302 082</b>
Reprise de provisions	16 748 149	24 978 873
Produits divers	5 482 048	4 212 543
<b>TOTAL I</b>	<b>910 871 478</b>	<b>891 493 498</b>
<b>CHARGES D'EXPLOITATION</b>		
Achats de matières consommables	9 616 778	9 193 002
Services extérieurs liés à l'investissement	30 026 368	32 129 311
Grosses réparations	33 975 685	25 893 278
Services extérieurs liés à l'exploitation	21 755 403	23 107 014
Transfert produits sur sinistres	- 3 636 775	- 3 840 651
Impôts et Taxes	103 936 979	102 379 176
Charges de personnel	89 157 422	86 580 952
Participation	5 859 524	7 121 029
Autres charges de gestion courante	238 498	1 674 565
Amortissements du domaine propre	4 727 372	4 729 698
Amortissements des biens renouvelables	35 353 613	31 004 798
Amortissements de caducité	88 145 669	84 318 406
Provisions pour charges d'exploitation	20 219 154	6 634 582
<b>TOTAL II</b>	<b>439 375 690</b>	<b>410 925 160</b>
<b>1. RESULTAT D'EXPLOITATION (I - II)</b>	<b>471 495 788</b>	<b>480 568 338</b>
<b>PRODUITS FINANCIERS</b>		
Intérêts intercalaires	61 740 289	55 884 339
Autres produits financiers	51 523 276	52 975 699
Reprise de provisions	50 332	0
<b>TOTAL III</b>	<b>113 313 897</b>	<b>108 860 038</b>
<b>CHARGES FINANCIERES</b>		
Frais financiers	154 096 928	146 885 427
Provision pour dépréciation des titres	0	34 502 600
Provision pour perte de change	0	50 332
Autres charges financières	43 350	29 178
<b>TOTAL IV</b>	<b>154 140 278</b>	<b>181 467 537</b>
<b>2. RESULTAT FINANCIER (III - IV)</b>	<b>- 40 826 381</b>	<b>- 72 607 499</b>
<b>3. RESULTAT COURANT (1 + 2)</b>	<b>430 669 407</b>	<b>407 960 839</b>
<b>PRODUITS EXCEPTIONNELS V</b>	<b>9 511 896</b>	<b>47 477 393</b>
<b>CHARGES EXCEPTIONNELLES VI</b>	<b>10 661 337</b>	<b>32 971 126</b>
<b>4. RESULTAT EXCEPTIONNEL (V - VI)</b>	<b>- 1 149 441</b>	<b>14 506 267</b>
<b>IMPOTS SUR LES BENEFICES, IMPOTS DIFFERES ET CONTRIBUTIONS VII</b>	<b>146 787 183</b>	<b>162 257 342</b>
<b>TOTAL DES PRODUITS (I + III + V)</b>	<b>1 033 697 271</b>	<b>1 047 830 929</b>
<b>TOTAL DES CHARGES (II + IV + VI + VII)</b>	<b>750 964 488</b>	<b>787 621 165</b>
<b>BENEFICE</b>	<b>282 732 783</b>	<b>260 209 764</b>

# Annexe des comptes au 31 décembre 2005

## 1 - Faits marquants de l'exercice :

### Mise en service du dernier tronçon de l'A28 Ecommoy - Tours

Ce dernier maillon de 57,5 km mis en service le 14 décembre 2005 complète et achève définitivement la liaison autoroutière Le Mans - Tours (134 km) ; cette dernière permet à présent de relier par autoroute Calais à Bayonne sans passer par Paris.

### Elargissements de deux à trois voies :

Cofiroute a mis en service le 2 juin 2005 la dernière tranche de 28 kilomètres des élargissements de deux à trois voies de l'autoroute A10 au nord de Tours.

C'est aujourd'hui l'intégralité du trajet Saint Arnoult en Yvelines-Tours, l'un des axes les plus empruntés de France par les poids lourds, qui s'effectue à deux fois trois voies dans les deux sens.

### Opérations de financement :

Un abondement de l'émission obligataire de 2001 à échéance 2016 a été réalisé le 8 août 2005 pour 200 millions d'euros.

Cofiroute a en outre effectué le 1er décembre 2005 le tirage d'un nouvel emprunt BEI lié au financement d'A28 pour 190 M€ (emprunt sur 20 ans à taux fixe : 3,965%).

La société a enfin mis en place des caps sur un montant de 525 M€ de dette variable pour se prémunir contre le risque de hausse des taux.

## 2 - Règles et méthodes d'évaluation :

Les comptes de Cofiroute sont établis en Euros conformément aux dispositions résultant du plan comptable général (arrêté du 22 juin 1999).

### 2 - 1 Immobilisations :

Elles se divisent en deux catégories : immobilisations du domaine concédé et immobilisations du domaine propre.

#### Immobilisations du domaine concédé :

Les immobilisations du domaine concédé correspondent aux biens meubles et immeubles directement nécessaires à la conception, la construction et l'exploitation du réseau autoroutier. Elles sont financées par le concessionnaire et seront remises gratuitement à l'Etat en fin de concession.

Elles sont comptabilisées à leur coût de revient historique incluant :

- Les terrains, les études, les travaux ainsi que les améliorations ultérieures,
- Les frais d'établissement et les charges sur emprunts : frais et primes d'émission, primes de remboursements et intérêts intercalaires,
- Le coût du personnel affecté au suivi de la construction de l'ouvrage.

Elles font l'objet d'un amortissement de caducité correspondant à l'amortissement de leur financement sur la durée résiduelle de la concession.

Les immobilisations du domaine concédé se décomposent en deux catégories :

- **Immobilisations non renouvelables** : leur durée de vie est supérieure à la durée de la concession et donnent lieu, le cas échéant, à des grosses réparations. Elles sont notamment relatives à l'infrastructure du réseau et aux ouvrages d'art.

- **Immobilisations renouvelables** : leur durée de vie étant inférieure à la durée de la concession, elles doivent de ce fait être renouvelées une ou plusieurs fois en cours de concession. Elles correspondent en particulier aux matériels et équipements nécessaires à la sécurité, la viabilité et au péage.

Intérêts Intercalaires :

Les intérêts intercalaires sont les intérêts capitalisés durant la période de construction qui viennent en déduction des charges financières de l'exercice ; ils sont incorporés au coût de construction des biens non renouvelables jusqu'à la date de mise en service et immobilisés à ce titre à l'actif du bilan.

Modalités d'amortissement :

- Les biens non renouvelables en service et les immobilisations d'exploitation font l'objet d'un amortissement de caducité. Les amortissements de caducité ont pour objet de ramener la valeur nette comptable de ces biens à une valeur nulle à l'expiration de la concession (et non de constater une dépréciation technique des biens).

- L'amortissement de caducité des biens non renouvelables est calculé linéairement entre la date de leur mise en service et la fin de la concession, sur la base de leur coût net des subventions reçues.
- La dotation d'amortissement de caducité appliquée aux immobilisations d'exploitation est calculée sur la base de leur valeur nette comptable rapportée au nombre d'années restant à courir jusqu'à la fin de la concession (26 ans au 1<sup>er</sup> janvier 2005).

- La différence entre la valeur de remplacement et la valeur d'acquisition des immobilisations renouvelables ne donne pas lieu à constitution de provision pour renouvellement, car leur valeur nette est amortie en caducité.
- Les amortissements industriels sont appliqués aux biens dont la durée de vie est inférieure à celle de la concession. Ils sont calculés selon un mode linéaire ou dégressif en application de l'article 39A du CGI. L'écart entre l'amortissement économique et l'amortissement fiscal (amortissement dérogatoire) est porté au passif au poste "Provisions réglementées".
- Les durées d'amortissement sont de 10 à 30 ans pour les bâtiments et de 3 à 10 ans pour les agencements, matériels, mobiliers et véhicules. Les logiciels font l'objet d'un amortissement fiscal dérogatoire sur une durée d'un an.

#### **Immobilisations du domaine propre :**

Les investissements correspondant à ces immobilisations sont la propriété de Cofiroute et se définissent par défaut. Elles comprennent toutes les immobilisations qui ne sont pas utilisées pour l'exploitation de l'autoroute concédée. Elles sont enregistrées à leur coût de revient et sont amorties linéairement sur leur durée de vie. Les durées d'amortissement sont de 3 à 10 ans pour les logiciels, agencements, matériels, mobiliers et véhicules.

#### **Immobilisations financières :**

Les titres des filiales et participations sont inscrits au bilan à leur coût historique. Une provision est constituée si la valeur d'inventaire, déterminée principalement sur la base de la situation nette comptable, est inférieure au prix de revient.

#### **2 - 2 Stocks :**

Les stocks des chlorures et des carburants sont évalués selon la méthode du « FIFO ». Ils font l'objet d'une provision pour dépréciation lorsque leur valeur d'inventaire est inférieure au prix de revient.

#### **2 - 3 Créances clients et autres créances d'exploitation :**

Les créances clients et autres créances d'exploitation sont évaluées à leur valeur nominale, sous déduction des provisions tenant compte des possibilités effectives de recouvrement. Ce poste comprend notamment les avances sur travaux versées aux maîtres - d'œuvre constructeurs.

#### **2 - 4 Valeurs mobilières de placement :**

Les valeurs mobilières de placement (SICAV monétaires) sont comptabilisées à leur coût d'acquisition et évaluées à leur valeur de marché.

#### **2 - 5 Emprunts :**

Les frais d'émission d'emprunts sont amortis linéairement sur la durée des emprunts correspondants.

#### **2 - 6 Instruments financiers :**

Dans le cadre de sa gestion du risque de taux de son endettement, la société a recours à des instruments financiers dérivés tels les swaps de taux d'intérêt, et les caps. Ces opérations étant effectuées à des fins de couverture, les profits ou pertes sur les contrats conclus sont comptabilisés sur la même période que celle relative aux éléments couverts.

#### **2 - 7 Subventions d'investissement :**

Les subventions reçues pour assurer le financement d'immobilisations sont inscrites en capitaux propres. Elles sont prises en réduction des immobilisations du domaine concédé pour le calcul de l'amortissement de caducité.

#### **2 - 8 Provisions pour risques et charges :**

Les provisions pour risques et charges ont un caractère éventuel quant à leur montant ou à leur échéance mais sont destinées à couvrir des risques et charges que des événements survenus ou en cours rendent probables ou certains à la date de clôture.

Une provision pour grosses réparations est calculée à la fin de chaque exercice, en fonction d'un plan prévisionnel pluriannuel de travaux établi par les services techniques et révisé chaque année, pour tenir compte de l'évolution des coûts et du programme des dépenses correspondantes.

#### **2 - 9 Impôt sur les sociétés :**

Cofiroute comptabilise une provision pour impôts différés dans ses comptes annuels sur la base du taux d'impôt en vigueur à la clôture de l'exercice. Cette provision est déterminée en tenant compte des différences temporaires afférentes aux intérêts intercalaires, participation des salariés et Organic.

L'impôt sur les sociétés est calculé dans le cadre de l'intégration fiscale du groupe constitué par Cofiroute (Société mère), Cofiroute Participations, SPTF et SERA (Sociétés intégrées). La charge d'impôt supportée par les filiales intégrées est égale à celle qu'elles auraient supportée en l'absence d'intégration. Les économies réalisées par le Groupe non liées aux déficits sont conservées chez la Société mère.

## 2 - 10 Consolidation :

Cofiroute n'établit pas de comptes consolidés en raison du caractère non récurrent et peu significatif à ce jour de la contribution des filiales.

Les comptes de Cofiroute sont consolidés par intégration globale dans les comptes de la société Vinci SA au capital de 988 148 610 euros au 2 février 2006, 1 cours Ferdinand de Lesseps, 92 851 RUEIL MALMAISON Cedex.

## 3 – Notes sur les comptes

### 3 – 1 Actif

#### 3 - 1 - 1 Immobilisations brutes :

Les immobilisations en cours comprennent essentiellement le coût des travaux liés aux sections en construction : A86, A85 Bourgueil - Langeais, A85 Saint Romain sur Cher - Tours, CNA (Contournement Nord d'Angers), ainsi que les intérêts intercalaires comptabilisés sur ces projets. La section A28 Ecommoy - Tours qui était en cours de construction au 31 décembre 2004, a été mise en service le 14 décembre 2005.

En millions d'euros

	Mouvements de l'exercice			Au 31 décembre 2005
	Au 1 <sup>er</sup> janvier 2005	Augmentations	Diminutions	
Immobilisations incorporelles	0,1	0,0	0,0	0,1
Immobilisations du domaine propre	37,6	0,8	6,4	32,0
Immobilisations du domaine concédé :	4 977,3	830,7	16,7	5 791,3
dont en service	3 816,1	463,3	16,7	4 262,7
dont en cours	1 161,2	367,4		1 528,6
Immobilisations financières	49,3	0,0	0,1	49,2
<b>TOTAL</b>	<b>5 064,3</b>	<b>831,5</b>	<b>23,2</b>	<b>5 872,6</b>

#### 3 - 1 - 2 Amortissements :

Suite au décret du 26 Septembre 1995 approuvant le huitième avenant à la convention de concession passée entre l'Etat et COFIROUTE, la fin de la concession des autoroutes A10, A11, A28, A71, A81, A85 et A821 est fixée au 31 Décembre 2030. En conséquence, l'amortissement de caducité a été calculé par référence à cette durée.

En millions d'euros

	Mouvements de l'exercice			Au 31 décembre 2005
	Au 1 <sup>er</sup> janvier 2005	Dotations	Reprises	
Immobilisations incorporelles	0,0	0,0	0,0	0,0
Immobilisations du domaine propre	22,3	4,7	5,1	21,9
Domaine concédé :				
- Amortissement de caducité	1 309,7	88,1	0,0	1 397,8
- Immobilisations des biens renouvelables	289,4	35,3	14,9	309,8
<b>TOTAL</b>	<b>1 621,4</b>	<b>128,1</b>	<b>20,0</b>	<b>1 729,5</b>

### 3 - 1 - 3 Filiales :

En millions d'euros

	FILIALES * Cofiroute Participations 6 à 10 rue Troyon 92316 SEVRES cedex Numéro Siret : 352 579 353 00025
CAPITAL	2,2
Capitaux propres autres que le capital (1)	1,5
Quote part du capital détenue (en pourcentage)	99,99 %
Valeur comptable des titres détenus :	
- brute	1,8
- nette	1,7
Prêts et avances consentis par la Société non encore remboursés	-
Montant des cautions et avals donnés par la Société	-
Chiffre d'affaires hors taxes (2) du dernier exercice écoulé	0,0
Résultats (bénéfice ou perte) du dernier exercice clos	0,6
Dividendes encaissés par la Société au cours de l'exercice (3)	0,2
Observations	-

(\*) chiffres relatifs au 31 décembre 2005

(1) y compris le résultat de l'exercice

(2) il s'agit de produits financiers

(3) encaissés par la Société mère (Cofiroute Participations)

### 3 - 1 - 4 Etat d'échéance des créances :

Le total des créances d'exploitation s'élève à 149,2 millions d'euros dont 76,3 millions d'euros d'avances sur travaux en cours (A85, Contournement Nord d'Angers et A86). L'ensemble de ces créances d'exploitation (hors avances sur travaux) est à moins d'un an.

### 3 - 1 - 5 Provisions pour dépréciation :

Au cours de l'exercice, les provisions pour dépréciation ont évolué comme suit :

En millions d'euros

	Mouvements de l'exercice			Au 31 décembre 2005
	Au 1 <sup>er</sup> janvier 2005	Augmentations	Diminutions	
Biens renouvelables	0,3	0,2	0,3	0,2
Titres de participation *	47,0	0,0	0,0	47,0
Stocks	0,1	0,0	0,1	0,0
Clients	1,8	0,2	0,0	2,0
<b>TOTAL</b>	<b>49,2</b>	<b>0,4</b>	<b>0,4</b>	<b>49,2</b>

\* provision pour dépréciation des titres Toll Collect

### 3 - 1 - 6 Charges constatées d'avance :

Les charges constatées d'avance s'élèvent à 47,2 millions d'euros, dont 36,6 millions d'euros de soulte sur l'abondement de l'emprunt octobre 2001 et 10,2 millions d'euros de redevance domaniale.

### 3 - 2 Passif :

#### 3 - 2 - 1 Capital social :

Le capital social est réparti en 4 058 516 actions de 39 euros entièrement libérées.

#### 3 - 2 - 2 Provisions pour risques et charges :

Au cours de l'exercice, les provisions pour risques et charges ont évolué comme suit :

	En millions d'euros			
	Mouvements de l'exercice			Au 31 décembre 2005
	Au 1 <sup>er</sup> janvier 2005	Augmentations	Diminutions	
Provisions pour grosses réparations	37,4	19,9	16,6	40,7
Provisions diverses	8,7	0,1	0,0	8,8
<b>TOTAL</b>	<b>46,1</b>	<b>20,0</b>	<b>16,6</b>	<b>49,5</b>

La couverture des engagements retraites de la société vis-à-vis de son personnel est externalisée via un contrat d'assurance spécifique.

#### 3 - 2 - 3 Etat d'échéance des dettes :

Le poste dettes d'exploitation comprend notamment 97,6 millions d'euros d'impôts différés.

	En millions d'euros			
	Montant brut	A moins d'un an	De plus d'un an à 5 ans au plus	A plus de 5 ans
Dettes financières	2 944,0	268,2	974,0	1 701,8
Dettes d'exploitation	244,7	244,7		
Produits constatés d'avance	50,9	6,2	21,8	22,9
<b>TOTAL</b>	<b>3 239,6</b>	<b>519,1</b>	<b>995,8</b>	<b>1 724,7</b>

#### 3 - 2 - 4 Emprunts :

Les emprunts obligataires sont émis à taux fixe pour 2 320,9 millions d'euros. Les emprunts bancaires BEI sont émis à taux variable pour 325,0 millions d'euros et à taux fixe pour 265 millions d'euros.

Des swaps de taux pour un notionnel de 1 275,0 millions d'euros ont transformé les taux fixes en taux variables. Les instruments dérivés de taux sont de même échéance que les éléments couverts.

La politique prudente de gestion de la dette avec la mise en place de cap afin de se protéger de la hausse des taux a été poursuivie. Compte tenu des opérations de swaps, la proportion à taux fixe ou capé des emprunts nets s'établit à 74% au 31 décembre 2005.

L'exigibilité des emprunts, comme leur taux, n'est pas fonction du respect de ratios financiers. Les emprunts BEI sont assortis d'une clause de concertation dans l'hypothèse où la notation de l'entreprise par les agences de rating serait revue à la baisse.

En millions d'euros

	Montant brut	A moins d'un an	De plus d'un an à 5 ans au plus	A plus de 5 ans
Emprunts obligataires	2 320,9	244,7	968,9	1 107,3
Autres emprunts (BEI)	590,0			590,0
Intérêts courus	22,3	22,3		
<b>TOTAL</b>	<b>2 933,2</b>	<b>267,0</b>	<b>968,9</b>	<b>1 697,3</b>

### 3 - 2 - 5 Produits constatés d'avance :

Les produits constatés d'avance comprennent essentiellement :

- Des droits d'usage de 5,4 M€ versés par un opérateur de télécommunications au titre d'une convention sur plusieurs années, et qui sont rapportés aux résultats linéairement sur la période de la convention accordant ces droits.
- Des produits financiers liés aux soultes reçues par la société et étalées sur la durée des emprunts :
  - 1,8 M€ correspondant au solde de soultes reçues lors de la mise en place des swaps de taux d'intérêts sur les emprunts obligataires de Novembre 1997, Novembre 1999 et Avril 2003.
  - 7,4 M€ correspondant au solde d'une soulte de 11,8 M€ encaissée en 2004 à l'occasion d'une compensation de swaps,
  - 36,3 M€ correspondant au solde de la soulte de 37,6 M€ perçue en août 2005 lors de la mise en place de swaps de taux d'intérêts dans le cadre de l'abondement de l'emprunt obligataire d'octobre 2001.

### 3 - 3 Compte de résultat :

#### 3 - 3 - 1 Chiffre d'affaires :

Le chiffre d'affaires se répartit de la manière suivante (en M€) :

En millions d'euros

	31 décembre 2004	31 décembre 2005
<b>Chiffre d'affaires</b>	<b>862,3</b>	<b>888,6</b>
Recettes de péage	849,1	875,0
Recettes accessoires	13,2	13,6

L'évolution des recettes de péage entre 2005 et 2004 s'explique comme suit :

	Évolution 2005/2004
<b>Recettes de péage</b>	<b>+ 3,1 %</b>
Croissance du trafic à réseau stable	+ 0,8 %
Trafic des nouvelles sections	+ 0,1 %
Evolution des tarifs	+ 2,2 %

#### 3 - 3 - 2 Achats et charges externes :

Les achats et charges externes se décomposent comme suit :

En millions d'euros

	31 décembre 2004	31 décembre 2005
<b>Achats et charges externes</b>	<b>90,3</b>	<b>95,4</b>
Achats de matières consommables	9,2	9,6
Services extérieurs liés à l'investissement	32,1	30,0
Services extérieurs liés à l'exploitation	23,1	21,8
Grosses réparations	25,9	34,0

### 3 - 3 - 3 Excédent Brut d'Exploitation :

L'excédent brut d'exploitation est la différence entre les produits et les charges d'exploitation hors dotations et reprises aux amortissements et provisions.

	En millions d'euros	
	31 décembre 2004	31 décembre 2005
<b>Produits d'exploitation hors reprises de provision</b>	<b>866,5</b>	<b>894,1</b>
Chiffre d'affaires	862,3	888,6
Produits divers d'exploitation	4,2	5,5
<b>Charges d'exploitation hors provisions et amortissements</b>	<b>284,2</b>	<b>290,9</b>
Achats et charges externes	90,3	95,4
Remboursements sur sinistres	- 3,8	- 3,6
Coûts de personnel y / c participation des salariés	93,7	95,0
Impôts et taxes	102,4	103,9
Autres charges de gestion courante	1,6	0,2
<b>Excédent brut d'exploitation</b>	<b>582,3</b>	<b>603,2</b>

En 2006, ce ratio progresse de 3,6% pour représenter 67,9% du chiffre d'affaires.

### 3 - 3 - 4 Résultat d'exploitation :

	En millions d'euros	
	31 décembre 2004	31 décembre 2005
<b>Excédent brut d'exploitation</b>	<b>582,3</b>	<b>603,2</b>
Dotations nettes aux provisions d'exploitation	18,3	- 3,5
Dotations aux amortissements	- 120,0	- 128,2
<b>Résultat d'exploitation</b>	<b>480,6</b>	<b>471,5</b>

L'impact des grosses réparations (charges de la période et variation nette des provisions) pénalise le résultat d'exploitation 2005 de 27 M€, ce qui provoque la baisse du résultat d'exploitation.

### 3 - 3 - 5 Résultat exceptionnel :

Le résultat exceptionnel comprend les éléments suivants :

	En millions d'euros	
	31 décembre 2004	31 décembre 2005
<b>Produits exceptionnels</b>	<b>47,5</b>	<b>9,5</b>
sur opérations de gestion	0,0	0,0
sur opérations en capital	0,4	0,2
reprises sur provisions & transferts de charges *	47,1	9,3
<b>Charges exceptionnelles</b>	<b>33,0</b>	<b>10,6</b>
sur opérations de gestion	4,3	0,2
sur opérations en capital	11,5	3,2
dotations aux amortissements & provisions	17,2	7,2
<b>Résultat exceptionnel</b>	<b>14,5</b>	<b>- 1,1</b>

\* dont 36,3 M€ Toll Collect au 31/12/2004

### 3 - 3 - 6 Impôts sur les sociétés :

La charge d'impôt d'un montant de 146,8 millions d'euros est composée :

- de l'impôt sur les sociétés engendré par le résultat courant à hauteur de 123,7 millions d'euros
- des impôts différés pour 17,2 millions d'euros
- de la contribution exceptionnelle de 1,5% d'un montant de 1,9 millions d'euros et de la contribution sociale de 3,3% d'un montant de 4,0 millions d'euros.

### 3 - 3 - 7 Situation fiscale latente :

La société a constitué au titre des amortissements dérogatoires une provision qui s'élève au 31 décembre 2005 à 27,1 millions d'euros, d'où il résulte, au taux de 33,33% augmenté de la contribution de 1,5%, une situation fiscale passive latente de 9,2 millions d'euros.

## 3 - 4 Informations complémentaires :

### 3 - 4 - 1 Engagements hors bilan :

- Engagements donnés soit sous forme de cautions émises par les banques au nom de COFIROUTE, soit directement au profit de tiers : 12,9 millions d'euros
- Engagements reçus sous forme de cautions émises par les banques au nom de clients abonnés, au profit de COFIROUTE : 12,6 millions d'euros
- Engagements reçus sous forme de cautions émises par les banques au nom de la SAFER, au profit de COFIROUTE : 2,1 millions d'euros
- Engagements financiers : signature en 2004 d'un crédit syndiqué pour un montant de 1,02 milliard d'euros
- Engagements d'investissements : dans le cadre de ses contrats de concession, la société s'est engagée à réaliser des investissements pour un montant de 2 033 millions d'euros au cours des 5 prochaines années.

### 3 - 4 - 2 Litige en cours sur la TVA entre les transporteurs et l'Etat :

A la suite d'un recours devant le Conseil d'Etat formé par diverses entreprises de transports routiers, le Conseil a rendu une décision le 29 juin 2005 annulant la lettre du 15 janvier 2003 par laquelle le directeur de la législation fiscale avait informé le président du Comité des sociétés d'économie mixte concessionnaires d'autoroutes de ce que les sociétés concessionnaires d'autoroutes n'étaient pas fondées à délivrer des factures rectificatives faisant apparaître la taxe sur la valeur ajoutée acquittée par les usagers depuis le 1er janvier 1996 jusqu'au 31 décembre 2000.

Il résulte de cette décision - qui ne vise néanmoins que les relations entre l'Etat et les sociétés de transport - que les sociétés concessionnaires d'autoroutes seraient tenues d'établir ces factures rectificatives lorsque les transporteurs en font la demande au titre des années 1996 à 2000. Au plan formel, les sociétés courraient ainsi le risque d'avoir à payer la TVA apparaissant sur ces factures rectificatives en vertu de l'article 283-3 du code général des impôts.

La décision du Conseil d'Etat a fait l'objet de tierces oppositions de la part de Cofiroute et de l'ensemble des sociétés du secteur. Cofiroute a depuis reçu une lettre du Ministre de l'Economie, des Finances et de l'Industrie en date du 19 octobre 2005, confirmant que « le règlement de ce dossier n'entraînera aucune charge financière nouvelle pour les sociétés concessionnaires d'autoroutes », suivie d'une lettre du Ministre Délégué au Budget et à la Réforme de l'Etat, en date du 7 février 2006, précisant « je peux vous confirmer que les sociétés concessionnaires ne sauraient être rendues débitrices de la taxe sur la valeur ajoutée mentionnée sur les factures rectificatives qu'elles délivreront à leurs clients au titre des péages supportés entre le 1er janvier 1996 et le 31 décembre 2000 ». Dans ce contexte de garantie donnée par l'Etat, la société a maintenu au 31 décembre 2005 sa décision prise lors de l'arrêté semestriel au 30 juin, de ne constituer aucune provision.

### 3 - 4 - 3 Effectif moyen :

	Personnel salarié	Personnel mis à disposition (1)
Cadres	193	
Agents de maîtrise	337	
Employés / ouvriers	1 389	1
<b>TOTAL</b>	<b>1 919</b>	<b>1</b>

(1) concerne le Siège (personnel intérimaire)

	2001	2002	2003	2004	2005
<b>En euros</b>					
<b>1. SITUATION FINANCIERE EN FIN D'EXERCICE</b>					
Capital social	158 282 124	158 282 124	158 282 124	158 282 124	158 282 124
Nombre d'actions émises	4 058 516	4 058 516	4 058 516	4 058 516	4 058 516
<b>2. RESULTAT GLOBAL DES OPERATIONS EFFECTUEES</b>					
Chiffre d'affaires (1)	740 813 796	787 098 646	829 118 747	862 302 082	888 641 281
Bénéfice avant impôts, participation des salariés, amortissements et provisions	429 776 875	452 478 797	503 507 687	535 894 862	565 329 850
Impôt sur les bénéfices à 33,33 %	96 708 539	104 107 072	104 113 407	136 464 521	123 659 366
Contributions supplémentaires sur l'impôt société	8 828 894	6 533 566	6 533 965	8 572 086	5 910 470
Bénéfices après impôts, contribution, participation des salariés, amortissements et provisions	195 128 442	215 768 279	220 200 546	260 209 764	282 732 783
Montant des bénéfices distribués	105 521 416	116 479 409	124 718 197	138 557 736	150 368 018
Dettes à long terme	1 734 022 063	1 802 007 360	2 405 258 360	2 529 169 270	2 675 777 893
Coût de revient de la concession	4 058 277 615	4 279 084 434	4 494 056 141	4 977 305 322	5 791 342 487
<b>3. RESULTAT DES OPERATIONS REDUIT A UNE SEULE ACTION</b>					
Bénéfice après impôt et participation des salariés mais avant amortissement et provisions	78,48	82,82	95,52	94,55	105,93
Bénéfice après impôt et participation des salariés, amortissements et provisions	48,08	53,16	54,26	64,11	69,66
Dividende versé à chaque action	26,00	28,70	30,73	34,14	37,05
<b>4. PERSONNEL</b>					
Effectif moyen des salariés employés pendant l'exercice	1 981	1 962	1 991	2 012	1 919
Montant de la masse salariale	56 100 117	57 245 897	57 231 894	59 271 947	61 312 198
Montant des sommes versées au titre des avantages sociaux	25 082 735	26 605 385	27 975 310	27 309 005	27 845 224

(1) Jusqu'en 2002 le chiffre d'affaires comprend uniquement les recettes de péages.

# Tableau des flux de trésorerie

En millions d'euros

	31 décembre 2005	31 décembre 2004
Trésorerie à l'ouverture de l'exercice	634,4	819,1
<b>OPERATIONS LIEES A L'ACTIVITE</b>		
Capacité d'autofinancement, hors transferts de charges	353,8	321,8
Variation du Besoin en Fonds de Roulement	1,3	-14,1
<b>A. Flux provenant de l'activité</b>	<b>355,1</b>	<b>307,7</b>
<b>OPERATIONS D'INVESTISSEMENT</b>		
Immobilisations	-769,8	-488,8
Subventions d'investissement	9,9	2,9
Cessions d'immobilisations	0,4	0,4
<b>B. Flux provenant de l'investissement</b>	<b>-759,5</b>	<b>-485,5</b>
<b>OPERATIONS DE FINANCEMENT</b>		
Dividendes	-156,3	-129,9
Emprunts et avances	393,3	204,0
Remboursements d'emprunts et avances	-78,2	-81,0
<b>C. Flux provenant du financement</b>	<b>158,8</b>	<b>-6,9</b>
<b>Variation de trésorerie (A + B + C)</b>	<b>-245,6</b>	<b>-184,7</b>
Trésorerie à la clôture de l'exercice	388,8	634,4

## Compagnie Financière et Industrielle des Autoroutes - Cofiroute

Société Anonyme au capital de 158 282 124 €  
Siège Social : 6 à 10 rue Troyon • 92316 Sèvres Cedex • France  
RCS Nanterre 552 115 891

Conception et réalisation : Bonnacarrère & Associés  
Crédit photos : Erwann Legars / Axel Heise / Magnum Photos - Richard Kalvar  
Graphix-images - Christian Dumont / Alex Béraud / Benoît Voisin, Idé / Photothèques VINCI et filiales  
Photothèque Toll Collect / Photothèque Cofiroute



**Direction du Marketing et de la Communication**

6 à 10 rue Troyon • 92316 Sèvres Cedex • France  
Téléphone : 33 (0) 1 41 14 70 00 • [www.cofiroute.fr](http://www.cofiroute.fr)