

Rapport annuel  
2006





# Sommaire

Message du Président  
Conseil d'administration  
Comité exécutif  
Gouvernance d'entreprise  
Dates clés  
Faits marquants  
Chiffres clés

## **Les performances économiques** **14**

Les résultats économiques et financiers  
Trafic et péage

## **La poursuite des programmes d'investissements** **20**

La construction de l'A86  
La construction du réseau interurbain

## **La qualité de service** **30**

Cofiroute s'engage pour la qualité et la sécurité  
La précision de l'information  
La qualité de l'accueil et de l'accompagnement  
L'optimisation du temps de parcours

## **La responsabilité sociale et environnementale** **40**

La politique de développement durable  
La sécurité  
La protection de l'environnement  
L'engagement social  
Les indicateurs développement durable

## **Le développement en France et à l'international** **58**

Développement : la reconnaissance des savoir-faire

## **Exercice 2006** **62**



# Message du Président

## L'entreprise en mouvement

Cofiroute est une entreprise qui va de l'avant. 2006 en porte la trace et restera une année de progrès et d'ouverture vers de nouvelles perspectives.

Nos recettes de péage ont progressé de près de 7 %, une croissance deux fois supérieure à celle enregistrée en 2005. Ces performances résultent, outre la hausse des tarifs intervenue au premier trimestre et le niveau satisfaisant du trafic sur l'ensemble du réseau, de l'événement qui avait marqué la fin de l'année 2005 : la mise en service du dernier maillon de l'A28 entre Ecommoy et Tours, qui assure désormais la continuité de ce grand axe autoroutier reliant le nord et le sud de l'Europe sans passer par Paris. Dans le même temps et pour la deuxième année consécutive, les charges d'exploitation ont progressé moins vite que les recettes, renforçant ainsi la compétitivité de l'entreprise : le résultat net atteint 301 millions d'euros en progression de 6,4 % par rapport à 2005.

Plus performante, Cofiroute s'efforce aussi de l'être en optimisant ses organisations et en poursuivant le développement progressif et concerté de l'automatisation du péage. Le renouvellement en fin d'exercice de la certification ISO 9001 : 2000 de l'activité d'exploitation ainsi que la signature d'un accord d'entreprise concernant l'ensemble des agents d'exploitation – prolongeant l'accord réformant la maîtrise signé en 2005 – constituent des avancées concrètes dans cette voie.

Les efforts continus et partagés pour décentraliser nos structures, fluidifier nos fonctionnements, reconnaître et valoriser les compétences de chaque salarié convergent vers un objectif unique : la qualité du service. Soucieuse d'offrir à ses clients une qualité de service élevée et homogène en tout point de son réseau, Cofiroute a lancé en 2006 un

important programme de requalification de ses gares de péage et de ses aires de repos et de service. La même démarche de progrès caractérise la *Charte Sécurité et Qualité*, qui formalise nos engagements en matière de précision de l'information, de qualité de l'accompagnement des clients et d'optimisation des temps de parcours : les outils de mesure associés à ces engagements ont montré que notre entreprise a progressé en 2006 sur chaque point de la charte.

2006 a été aussi une année d'intense activité dans le domaine de la construction. Cofiroute aura investi 2,4 milliards d'euros en cinq ans dans la construction et la modernisation de son réseau ; le lancement en mai 2006 d'un emprunt obligataire de 750 millions d'euros sur 15 ans s'inscrit dans le cadre de ce très important programme d'investissement, qui fait de Cofiroute l'un des principaux maîtres d'ouvrage français de la période actuelle.

La mobilisation des équipes de Cofiroute en charge de la construction et de nos entreprises partenaires nous a permis d'inaugurer début 2007, avec sept mois d'avance sur nos engagements contractuels, la section Bourgueil – Langeais-Est de l'A85. Le réseau Cofiroute compte désormais plus de 1 000 km en service. En 2008, à l'issue des travaux en cours sur les dernières sections de l'A85 et sur l'A11 à Angers, l'ensemble du réseau interurbain concédé à Cofiroute – soit 1 090 km – sera achevé.

Le chantier majeur de l'année 2006 reste celui de l'A86 Ouest en Ile-de-France. Les travaux se sont poursuivis à un rythme soutenu permettant aux opérations préalables à la mise en service de la première section de 4,5 km entre Rueil-Malmaison et l'A13, de démarrer début 2007. Les travaux se poursuivent sur la seconde section de 5,5 km



entre Pont-Colbert et l'A13, dont l'ouverture est prévue 2 ans après l'ouverture de la première section.

Un long processus, engagé il y a plus de 15 ans, est ainsi en voie d'achèvement et une période nouvelle s'ouvre dans la vie de notre entreprise : dans quelques mois, Cofiroute ne sera plus seulement exploitant d'autoroutes interurbaines mais aussi d'une infrastructure périurbaine innovante à de nombreux égards, qu'il s'agisse de son concept de tunnel en duplex réservé aux véhicules légers, de son niveau d'équipements de sécurité ou de ses dispositifs de modulation tarifaire et de régulation du trafic.

A l'international, le bon déroulement des contrats en cours concernant l'exploitation d'autoroutes ou de grands ouvrages aux Etats-Unis, en Grande-Bretagne, en Grèce ainsi qu'en Allemagne avec Toll Collect, confirme notre expertise d'opérateur de services autoroutiers et notre capacité à concevoir et mettre en œuvre des systèmes innovants de péage.

2006, enfin, a été marquée par la formation d'un grand pôle autoroutier au sein de VINCI, qui réunit désormais Cofiroute, ASF et Escota.

Cette proximité nouvelle, ainsi que nos liens renforcés avec VINCI – qui détient désormais 82,40 % du capital de Cofiroute – sont porteurs d'opportunités pour notre entreprise, notamment pour développer ensemble de nouveaux services et pour optimiser nos fonctionnements par l'échange des meilleures pratiques. Les collaborations déjà engagées en 2006 au sein de VINCI Concessions en donnent une première indication.

Les acquis de 2006 et les perspectives pour 2007 dessinent ainsi le visage d'une entreprise en mouvement. Une entreprise qui avance sur la voie de la performance en s'efforçant chaque jour d'être plus réactive et compétitive, plus ouverte sur ses clients et sur son environnement, plus attentive aussi aux responsabilités majeures qu'implique son métier de concessionnaire autoroutier, acteur du développement durable au service des territoires et délégataire d'une mission de service public que lui a confié la collectivité. Une entreprise qui va de l'avant.

**Henri Stoff**  
**Président-directeur général**

## Conseil d'administration au 22 mars 2007

---

**BNP Paribas Participations**

Représentée par  
Thierry Dormeuil

**Société Générale**

Représentée par  
Gilles Oudiz

**VINCI**

Représentée par  
Jacques Tavernier

**Colas**

Représentée par  
Alain Dupont

**Sogepar**

Représentée par  
Bernard Huvelin

**VINCI Concessions**

Représentée par  
David Azéma

**Patrick Faure**

**Henri Stoff**

Président-directeur général

**VINCI Construction**

Représentée par  
Roger Martin

**Xavier Huillard**

## Comité exécutif au 1<sup>er</sup> janvier 2007

---

**Henri Stoff**

Président-directeur général

**André Broto**

Directeur de la construction

**Odile Georges-Picot**

Directeur général délégué  
concessions et développement

**Pierre Duprat**

Directeur du marketing  
et de la communication

**Stéphane Gérard**

Directeur des ressources  
humaines

**Arnaud Grison**

Directeur de l'exploitation

**Christian Heurtebis**

Directeur du développement

**Jérôme Lejeune**

Directeur des systèmes  
opérationnels

**Patrick Paris**

Directeur financier

## Commissaire aux comptes au 1<sup>er</sup> janvier 2007

---

**SALUSTRO REYDEL membre de KPMG International**

1 cours Valmy  
92923 Paris La Défense cedex

De gauche à droite :  
Patrick Paris  
Arnaud Grison  
Christian Heurtebis  
Odile Georges-Picot  
Pierre Duprat  
Henri Stouff  
Stéphane Gérard  
André Broto  
Jérôme Lejeune



# 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 et 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 par un contrat de plan, signé pour la période 2004-2008.

En décembre 2006, le Bureau Véritas a renouvelé, pour trois ans, la certification ISO 9001 : 2000 pour les activités d'exploitation de Cofiroute obtenue la première fois en 2004. Les auditeurs ont notamment salué la très forte « orientation client » de l'entreprise, l'implication des salariés à tous les niveaux de l'organisation et la très bonne maîtrise des principes de l'amélioration continue.

De même, la formalisation en 2006 du Plan d'Action développement durable 2007-2009 s'inscrit dans la stratégie d'entreprise qui permet de concilier les objectifs de performances économiques, d'éthique, de respect de l'environnement, d'accompagnement des salariés et d'amélioration du service rendu au client.

Ce processus s'inscrit dans la politique d'amélioration continue de la qualité marquée en 2005 par la publication de la *Charte Sécurité et Qualité*. Le comité exécutif est le garant du suivi et de la mise en œuvre de la politique de développement durable.

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 dix membres mandatés pour six ans. En 2006, le conseil d'administration s'est réuni 4 fois avec un taux moyen de participation de 85 %.

Un règlement régit son fonctionnement ainsi que celui de deux comités d'administrateurs, le comité des comptes et le comité des rémunérations chargés de formuler au conseil avis et recommandations.

En 2006 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 2005, les comptes semestriels 2006 et examiné les comptes prévisionnels 2007,
- approuvé les comptes annuels et semestriels,
- autorisé Cofiroute à engager des discussions avec l'autorité concédante sur les conditions techniques, financières et de délai d'intégration dans la concession de la section de l'A85 entre Langeais-Est et Druye construite par l'Etat,
- approuvé la politique d'automatisation et de promotion de l'utilisation du télépéage,
- été informé de la politique tarifaire et marketing envisagée par Cofiroute pour l'ouverture de la section Est 1 de l'A86.





# Dates clés : plus de 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.

## 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.

## 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.

## 2005

- Début de l'exploitation d'une autoroute avec péage dynamique entièrement automatisée au Minnesota.
- Lancement de la *Charte Sécurité et Qualité*.
- Début du creusement de la seconde section du tunnel A86 Versailles (Pont Colbert) vers l'A13.
- Inauguration de l'A28 (bouclage des 57 km restants) le 12 décembre 2005.

# Faits marquants 2006



## Janvier

- Lancement du programme d'amélioration de la qualité visuelle du réseau



## Mai

- Succès d'un emprunt obligataire de 750 millions d'euros sur 15 ans
- Signature d'un accord d'entreprise "ouvriers et employés"
- Signature de la charte de valorisation des territoires sur l'A86



## Juin

- Nouvel abonnement Transviennne (agglomération de Poitiers)
- Cofiroute lauréate des Trophées Entreprise et Sécurité Routière



## Juillet

- Contrat de financement de la BEI pour 260 millions d'euros



## Septembre

- Démonstration d'une solution au prélèvement du péage pour poids lourds, par voie satellitaire en Alsace



## Octobre

- Lancement de la communication client de l'A86 au Mondial de l'Auto
- Ouverture du nouveau centre d'exploitation de Monnaie sur l'A10



## Décembre

- Renouvellement de la certification ISO 9001 : 2000 pour l'exploitation de la totalité du réseau
- Les paiements automatiques représentent plus de 50 % des transactions



## Janvier 2007

- Inauguration de la section Bourgueil-Langeais de l'A85 (25 km)

# Chiffres clés

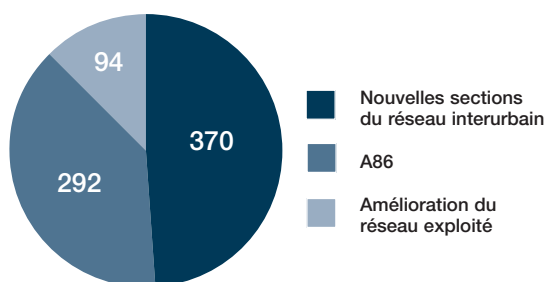
Cofiroute, société concessionnaire d'autoroutes demeurée de statut privé depuis sa création, a su depuis plus de 35 ans construire un modèle performant de développement fondé sur la conception, le financement, la construction et l'exploitation d'ouvrages à péage en France et à l'étranger. L'entreprise exploite 1 010 km d'autoroutes dans l'ouest de la France, auxquels s'ajoutent 81 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.

## Économie

Chiffre d'affaires :	954 millions d'euros soit + 7,4 %
Excédent brut d'exploitation :	659 millions d'euros soit + 9,2 %
Bénéfice net :	301 millions d'euros soit + 6,4 %
Endettement net :	3 030 millions d'euros soit + 18,6 %
Capitaux propres et réserves :	1 551 millions d'euros soit + 11,5 %
Endettement net / capitaux propres (gearing) :	195 %
Investissements :	756 millions d'euros

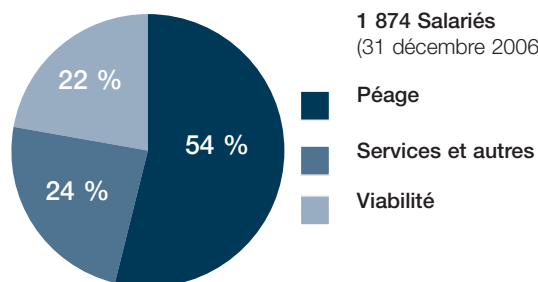
## Investissements

En millions d'euros



## Effectifs

1 874 Salariés  
(31 décembre 2006)



## Réseau

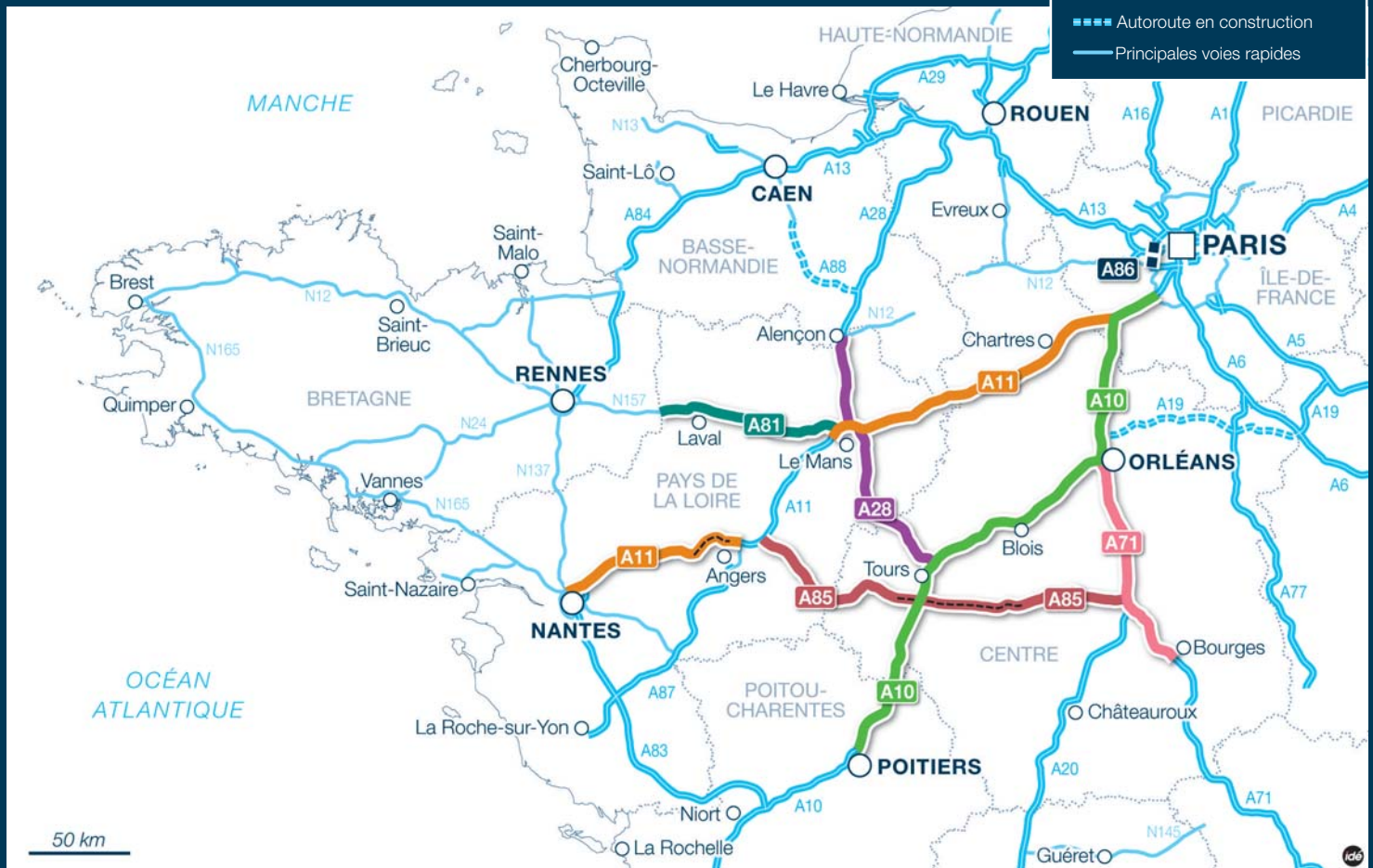
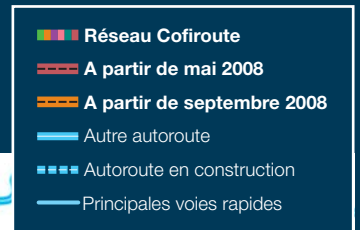
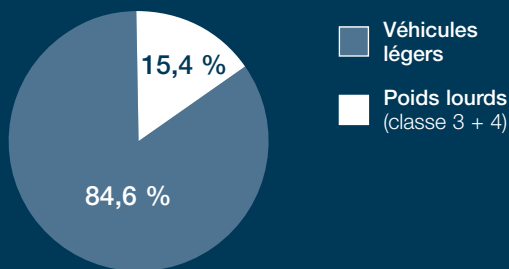
1 010 km	d'autoroutes en exploitation
70	aires de repos
43	aires de service
66	gares dont 8 barrières de péage
81 km	en construction

## Trafic et péage

Véhicules par jour* :	28 719 soit + 3,1 %
Kilomètres parcourus :	9,895 milliards soit + 5 %
Transactions/jour :	310 356 soit + 5,4 %

## Répartition du trafic

\* sur le réseau stable  
(928 km au 12/12/2003)







# **L** Les performances économiques

# Résultats

## économiques et financiers

### Poursuite de la croissance et amélioration des performances

L'amélioration des performances financières s'est poursuivie en 2006 sous l'effet conjugué de l'optimisation des coûts d'exploitation et de la croissance du trafic.

Le chiffre d'affaires atteint 954 millions d'euros (889 millions d'euros en 2005) et enregistre une progression de 7,4 %. Cette évolution liée essentiellement à la croissance forte et régulière des recettes de péages sur l'ensemble de l'année s'explique par la hausse du trafic à réseau stable (+ 3,1 %), l'extension du réseau due au bouclage de l'A28 (mise en service fin 2005 de 57 km sur la section Ecommoy-Tours) et l'augmentation annuelle des tarifs en février 2006 (1,62 % pour les véhicules légers et 0,8 % pour les poids lourds).

Pour la seconde année consécutive, Cofiroute a atteint l'un de ses principaux objectifs de performance avec une croissance de l'Excédent Brut d'Exploitation (+ 9,2 % par rapport à 2005) supérieure à celle du chiffre d'affaires (+ 7,4 %). L'EBE atteint 659 millions d'euros en 2006, contre 603 millions d'euros l'année précédente.

Cette réussite est le fruit de la politique de décentralisation et de responsabilisation engagée depuis 2 ans. Dans le cadre d'une large concertation interne, l'automatisation progressive des systèmes de péage en 2006, sans diminution des effectifs, ainsi que l'internationalisation ont contribué à atteindre ce niveau de performances et à accroître sa capacité d'autofinancement de Cofiroute.

Le ratio EBE/CA (EBITDA/CA) atteint 69 % (contre 67,9% en 2005), ce qui constitue une valeur de référence pour le secteur autoroutier en France. Le résultat net atteint 301 millions d'euros ; sa progression de 6,4% reflète le potentiel de l'entreprise.

Pour la seconde année consécutive, les investissements atteignent un niveau élevé : 756 millions d'euros en 2006 (770 millions d'euros en 2005) représentant près de 80 % de la recette de péage. Avec plus de 1,3 milliard d'euros investis sur la période 2004-2008 dans la construction de nouvelles sections de son réseau interurbain et 1,1 milliard d'euros investis dans la réalisation du

tunnel de bouclage de l'A86, Cofiroute reste l'un des plus importants maîtres d'ouvrage privés de France. L'important programme de construction d'autoroutes engagé en 2004 s'est poursuivi en 2006, sur l'A85 (axe Angers-Tours-Vierzon-88 km) ainsi que sur l'A86 où se poursuit notamment le creusement de la seconde section de ce tunnel en Ile-de-France.

Le déroulement de l'ensemble des chantiers sur le réseau interurbain est conforme au cahier des charges sur le plan de la maîtrise des coûts et des délais. Après la mise en service de la section Tours-Ecommoy sur l'A28 avec 4 mois d'avance par rapport au calendrier prévu, l'ouverture en janvier 2007 avec plus de six mois d'avance de la section de 25 km entre Bourgueil et Langeais sur l'A85, permet à Cofiroute de franchir le seuil des 1 000 km de réseau en service.

### Endettement et coût de la dette maîtrisés

L'endettement net croît en 2006, conformément aux prévisions, pour atteindre 3 030 millions d'euros (2 555 millions d'euros en 2005).

Cofiroute a réalisé avec succès un emprunt obligataire d'une durée de 15 ans pour un montant de 750 millions d'euros. L'intérêt des investisseurs pour cette émission à long terme largement sur-souscrite, démontre leur confiance dans la récurrence des cash flows dégagés par l'entreprise.

L'entreprise a également obtenu auprès de la Banque Européenne d'Investissement (BEI) un prêt de 260 millions d'euros sur une durée de 22 ans pour le financement de la construction de l'A85.

Grâce à ces deux opérations, Cofiroute a assuré le financement de la totalité de ses besoins dans le cadre de ses engagements avec l'Etat. Le coût de la dette s'est établi à 4,68 % en 2006 dans un contexte de remontée des taux. Bénéficiant de taux fixes pour les nouveaux emprunts contractés, plus de 80 % de la dette nette de Cofiroute est désormais à taux fixe ou capée au 31 décembre 2006. Une opération de couverture à départ différé a été conclue pour garantir ce ratio en 2007.

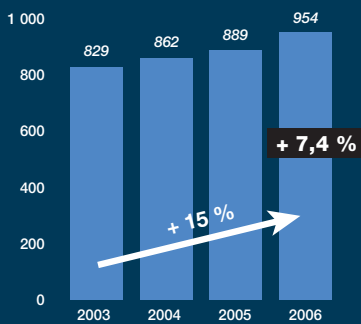
Standard and Poor's a aligné la note de Cofiroute sur celle de VINCI à l'occasion de l'augmentation, en mars 2007, de sa participation dans Cofiroute à 82,4 %. A cette date, cette notation (BBB+) reste sous surveillance avec implication négative.





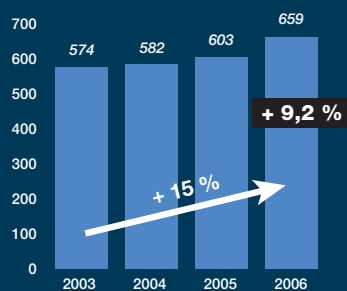
### Chiffre d'affaires

En millions d'euros



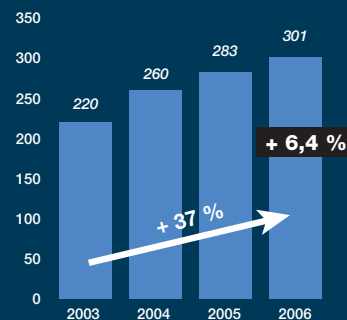
### Excédent brut d'exploitation

En millions d'euros



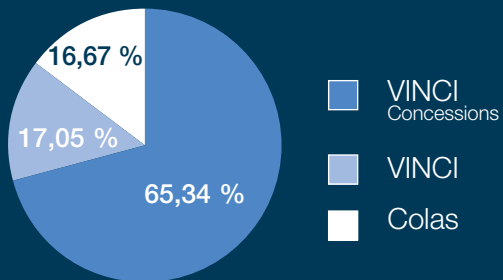
### Résultat net

En millions d'euros



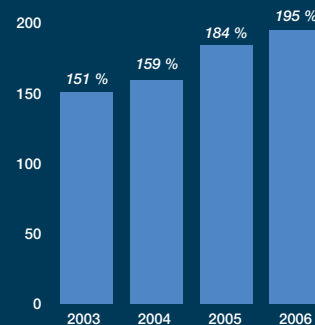
### Actionnariat

Actionnaires détenant plus de 5 % du capital



### Endettement net/ capitaux propres

En pourcentage



# Trafic et péage

En 2006, Cofiroute a connu une forte croissance de son trafic (5 % à réseau évolutif). En décembre, les transactions automatiques ont pour la première fois représenté plus de la moitié des passages en voie, grâce notamment au développement du télépéage Liber-t et à la mise en service de 23 gares automatiques.

## Forte croissance du trafic

Sur le réseau Cofiroute en service au 31 décembre 2006, soit 985 km, le trafic a augmenté de 5 %, ce qui représente un trafic moyen de 27 500 véhicules par jour.

Cette croissance est la combinaison de plusieurs facteurs favorables : une croissance de l'économie française, qui se retrouve notamment dans le trafic poids lourds, ainsi que la baisse rapide du prix des carburants en fin d'année 2006. Le facteur principal de la croissance du trafic reste néanmoins le dynamisme de la section A28 entre Ecommoy et Tours, qui complète l'axe Calais-Bayonne.

La section Ecommoy-Tours sur l'A28 (ouverte le 15 décembre 2005) représente 1,9 % des 5 % de croissance totale du trafic. Sur la section entre Alençon et Le Mans (A28), le trafic a progressé de 29 % et la mise en service de deux nouveaux échangeurs fin 2006 (Mamers-Sillé-le-Guillaume et Parigné-L'évêque) confortera cette tendance en 2007.

Sur l'A10, entre Orléans et Poitiers, la croissance du trafic supérieure à 4 % profite du dynamisme des échanges de poids lourds entre l'Europe du nord et l'Espagne.

Sur l'A85, section plus récente qui sera achevée début 2008, le trafic croît de 6 % entre l'A11 et Bourgueil, et de 15 % entre Saint-Romain sur Cher et l'A71 (Vierzon).

## Le télépéage Liber-t

L'automatisation a connu un fort développement en 2006 grâce à la promotion du télépéage Liber-t et à la mise en service de 23 gares automatiques. Le nombre de transactions automatiques (voies à cartes magnétiques, bornes tous paiements et Liber-t) a progressé de 25 % pour représenter, en moyenne, près de 47 % des transactions totales en 2006.

La part des transactions Liber-t a atteint 17,8 % en progression de 2,1 points par rapport à 2005 (15,7 %).

## Les tarifs

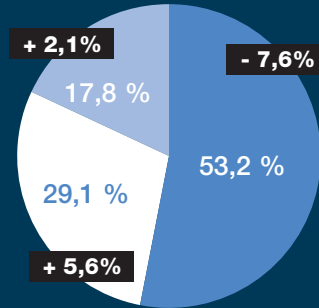
Cofiroute a augmenté le 1<sup>er</sup> février 2006 ses tarifs de péage pour les véhicules légers de 1,62 %, (soit 85 % de l'indice des prix à la consommation) et de 0,8 % pour les poids lourds. Pour ces derniers, cette augmentation s'est accompagnée de la poursuite de la réforme du barème des abonnements CAPLIS, répondant au souhait exprimé par la Commission Européenne. Cette hausse de nouveau modérée (inférieure à l'inflation) permet le financement de l'entretien et de l'extension du réseau sans recours au financement public.

## Dispositif exceptionnel pour la TVA

Suite à l'arrêt du Conseil d'Etat de juin 2005 (confirmé par le Conseil Constitutionnel en décembre 2005), précisant que les transporteurs routiers ont la possibilité de récupérer la TVA sur les montants des péages payés entre 1996 et 2000, Cofiroute a ouvert dès avril 2006 un numéro vert international ainsi qu'un site internet sécurisé en français et en anglais, permettant de télécharger les documents rectificatifs demandés par l'administration fiscale et faisant apparaître la TVA.



### Types de transactions

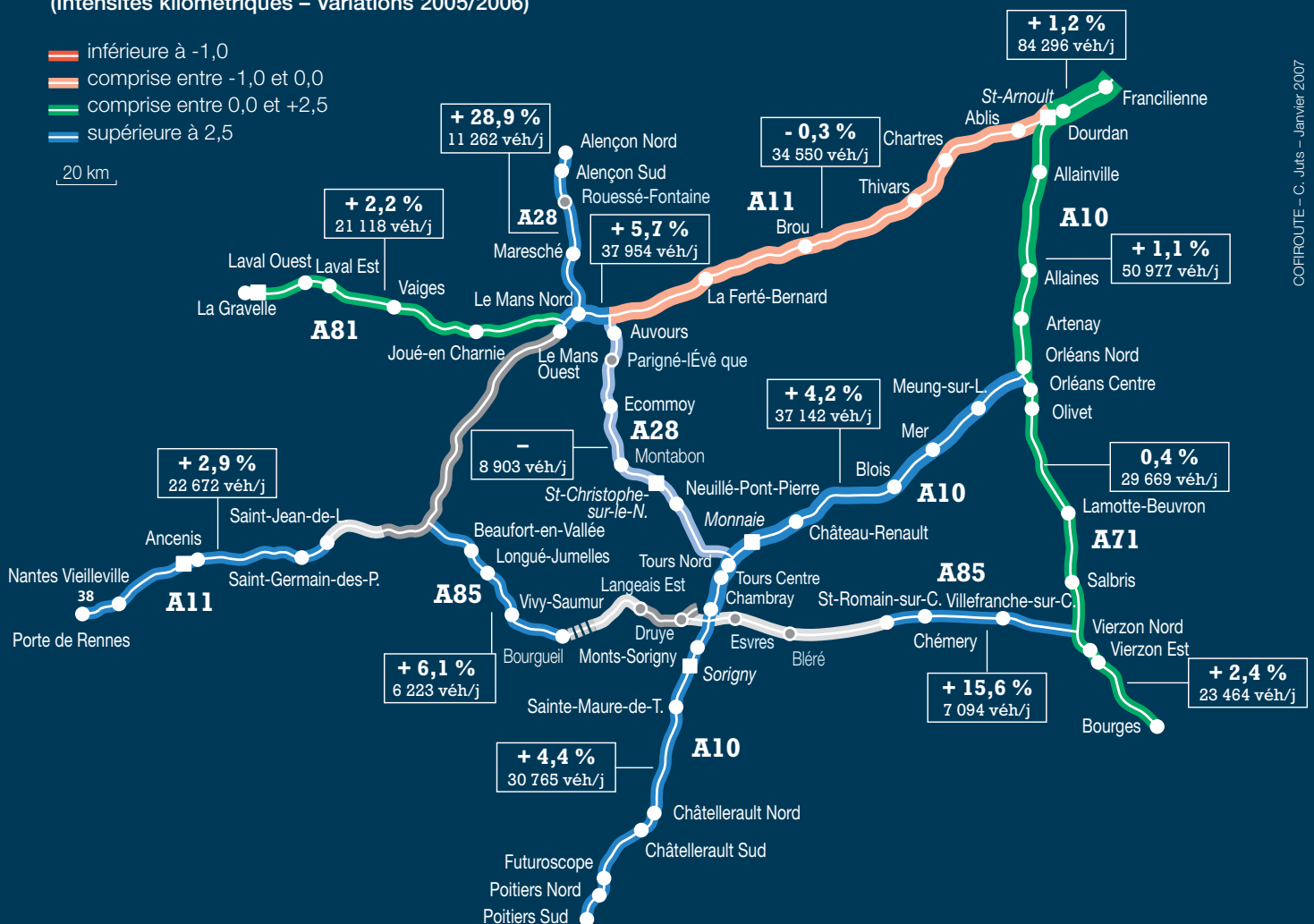


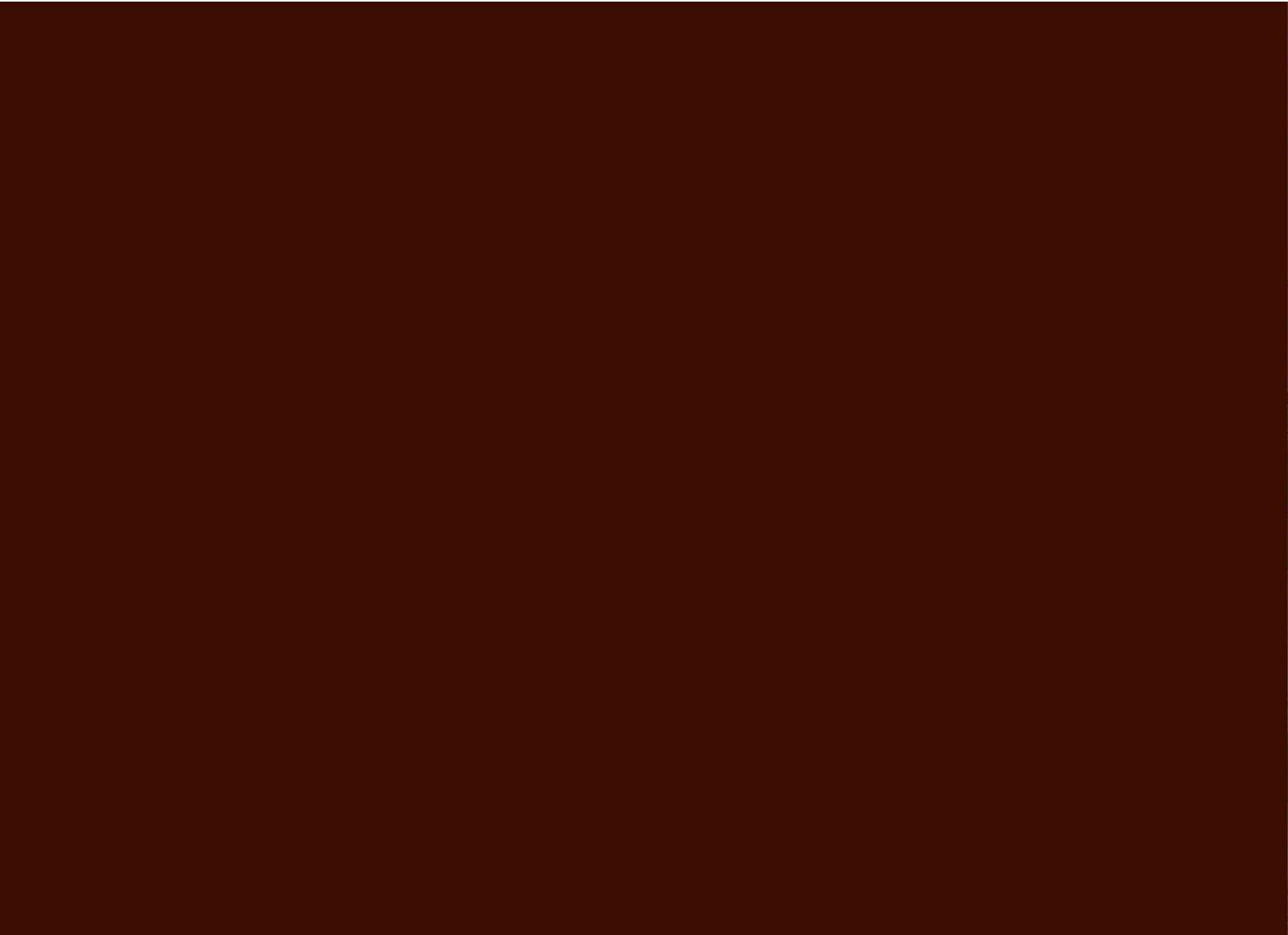
- Transactions automatiques VACM (Voies Automatiques à Cartes Magnétiques)
- Transactions Libert-t
- Transactions manuelles

### Le trafic en 2006 (Intensités kilométriques – Variations 2005/2006)

- inférieure à -1,0
- comprise entre -1,0 et 0,0
- comprise entre 0,0 et +2,5
- supérieure à 2,5

20 km







## 2 La poursuite des programmes d'investissements

# La construction de l'A86

L'année 2006 a été notamment consacrée à la préparation de l'exploitation pour l'ouverture prévue fin 2007 de la première section de l'autoroute urbaine, bouclant l'A86 à l'ouest de Paris : finalisation des équipements, recrutement du personnel, préparation des tests d'exploitation avec les partenaires. Parallèlement, le creusement de la seconde section Pont-Colbert-A13 a bien progressé.

## Avancement des travaux

La construction de l'A86 a connu en 2006 sa période la plus intense avec plus de 2 000 personnes travaillant simultanément à la finalisation de la section Rueil-Malmaison-A13, au creusement de la section Pont-Colbert-A13 et à l'aménagement en surface des échangeurs et autres installations.

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

Les travaux de génie civil du tunnel long de 4,5 km entre Rueil-Malmaison et l'autoroute A13 ont été achevés en 2006 pour laisser la place à la phase d'équipements : installation de l'éclairage, des réseaux de protection contre l'incendie et d'évacuation des eaux, pose des câbles et des fibres optiques. Les 18 niches de sécurité qui jalonnent le tunnel sont en cours de finition. Les travaux des deux échangeurs à Rueil-Malmaison et à Vaucresson/Le Chesnay se poursuivent selon le rythme prévu. A Rueil-Malmaison, la construction du bâtiment d'exploitation a démarré en juin 2006. Les travaux de l'unité de ventilation et de la couverture située entre la RD 913 et l'entrée du tunnel se poursuivent. Celle-ci sera par la suite aménagée en jardin public. A Vaucresson et au Chesnay, l'autoroute A13 a été rétablie dans son axe primitif, son déplacement ayant permis de réaliser une partie des 5 km de bretelles souterraines de l'échangeur.

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

Après avoir démarré en juillet 2005 le percement de la seconde partie du tunnel au départ de Pont Colbert à Versailles, le tunnelier est parvenu le vendredi 5 mai 2006 dans l'ouvrage de la RD 10 à Viroflay (puits d'accès de secours combiné à une unité de ventilation). Fin 2006 près de 4 km de tunnel ont d'ores et déjà été creusés sur cette seconde section de 5,5 km. La fin du percement de cette section est programmée dans le courant de l'été 2007, pour une mise en service début 2010.

Le passage du tunnelier sous des zones habitées, notamment la commune de Viroflay, n'a pas occasionné de gêne particulière pour les riverains. Les niches de sécurité sont en cours de réalisation sans attendre la fin du percement du tunnel. La plupart des escaliers de communication ont été achevés au cours de l'année 2006.



- ❶ Arrivée du tunnelier à Viroflay sur la section Est 2 sur l'A86
- ❷ Niche de sécurité comprenant un poste d'appel d'urgence et des extincteurs - Bouche incendie - Escalier de secours



### Le poste de contrôle et surveillance

A l'instar d'une salle de contrôle commande industrielle, l'exploitation du tunnel est pilotée depuis le poste de contrôle et de surveillance (PCS) de l'A86 Ouest situé à Rueil-Malmaison. Elle repose sur le Système d'Aide à l'Exploitation (SAE), module de gestion associé au Système de Supervision et de Contrôle Commande (SSCC). Ce dernier gère environ 60 000 points de mesure. Relié à de très nombreux outils de contrôle et à des caméras, le PCS coordonne toutes les informations et permet de déterminer le type d'événement d'exploitation et l'intervention à déclencher. 2 superviseurs seront aux commandes 24 heures sur 24 et piloteront les différents systèmes d'exploitation (ventilation, alimentation en énergie, signalisation, lutte contre l'incendie, détection automatique des incidents, radiocommunication, etc). Par ailleurs, un câble rayonnant a été installé permettant aux automobilistes de recevoir une dizaine de radios FM.

### Le système d'aspersion

Innovant dans sa conception d'ouvrage à deux niveaux, réservé aux véhicules légers, l'A86 le sera aussi par ses systèmes de modulation tarifaire et de régulation du trafic (voir encadré p. 25), ainsi que par son niveau d'équipements de sécurité. En complément d'un dispositif déjà très complet (abris étanches et sécurisés tous les 200 m, puits directement reliés à la surface, extraction contrôlée des fumées), Cofiroute a équipé le tunnel d'un système d'aspersion de brouillard d'eau inédit en Europe dans ce type d'ouvrage. Ce dispositif longuement testé sur des feux de voiture permet de contenir la puissance d'un éventuel incendie et d'en limiter ainsi la propagation.



## Préparation à l'exploitation du tunnel

### La sécurité

Comme pour la conception et la construction du tunnel, la sécurité constitue la priorité pour l'exploitation. Le Dossier de Sécurité a été finalisé et transmis aux services de l'Etat en janvier 2007, conformément au calendrier prévu. Celui-ci précise l'organisation de l'exploitation et définit en particulier les procédures d'intervention entre les différents partenaires, services de secours, autorités locales et services de l'Etat en cas d'événement survenant dans le tunnel.

### Recrutement et formation

Le recrutement d'une centaine de personnes y compris l'encadrement a été lancé en 2006. Les programmes de formation élaborés en 2006 seront dispensés en 2007 avant la mise en service, notamment par Campus, l'école des métiers de l'autoroute, pour l'ensemble du personnel du nouveau secteur A86. Deux nouveaux parcours de formation spécifique ont été créés : celui des superviseurs sécurité trafic péage (SSTP), qui assureront la surveillance des équipements et leur pilotage depuis le poste de commandement et de surveillance ; et celui des agents de viabilité et de sécurité (AVS) qui assureront la première intervention d'urgence en cas d'incident, avec en particulier la sécurisation des lieux et la première assistance aux personnes attendant les services de secours. L'ensemble du personnel recevra enfin une formation spécifique de lutte contre l'incendie.

## Valorisation des paysages

Allégées d'un trafic de surface important, les communes riveraines de l'A86 s'attachent à mettre en valeur leur environnement exceptionnel avec le soutien du « 1 % paysage et développement », une politique d'incitation originale de valorisation de leur territoire initiée par l'Etat et mise en œuvre avec la participation de Cofiroute. Le Préfet des Hauts-de-Seine Michel Bart, Henri Stouff, Président-directeur général de Cofiroute et l'ensemble des partenaires ont signé vendredi 19 mai 2006 la charte de valorisation des paysages relative à l'A86 Ouest. Celle-ci illustre de

façon concrète la démarche partenariale de la politique du « 1 % paysage et développement » appliquée à l'A86 Ouest. Les élus des quatorze communes concernées ont pu manifester à cette occasion leur satisfaction à voir se concrétiser des projets locaux qui n'auraient jamais vu le jour. Vingt-sept projets ont été retenus pour les 14 communes riveraines, parmi lesquels l'aménagement de liaisons douces, des réaménagements de parc ou des créations d'espaces verts.

## Communication

Un an avant l'ouverture de la première section (Rueil-Malmaison - A13), Cofiroute a dévoilé le tunnel de l'A86 Ouest au Mondial de l'Automobile de Paris, en octobre 2006. Sur le stand de Cofiroute, les visiteurs du salon et futurs utilisateurs ont pu découvrir le tunnel, l'emprunter virtuellement en visionnant un film qui restitue le parcours en images de synthèse et découvrir les bénéfices de l'ouvrage dans l'ouest parisien : temps de trajet gagné au profit du temps libre, économies de carburant, moins de stress, préservation des espaces verts au-dessus du tracé, silence maintenu grâce à l'ouvrage souterrain. L'exposition A86 à l'Ouest a par ailleurs connu un vif succès en 2006 à l'approche de la mise en service du premier tronçon de l'autoroute souterraine. Plus de 30 000 visiteurs ont pu consulter les bornes multimédias, les films, maquettes et animations sonores présentant la vie du tunnel de sa naissance à son fonctionnement.





- 1 Lancement de la campagne de communication A86 lors du Mondial de l'Automobile à Paris en octobre 2006
- 2 Valorisation du paysage dans le cadre du dispositif « 1 % paysage et développement »

### Modulation tarifaire et régulation du trafic sur l'A86

La première section de l'A86 Ouest, autoroute souterraine à péage réservée aux véhicules légers, mettra en œuvre un dispositif de modulation tarifaire contribuant à fluidifier le trafic notamment aux heures de pointe. Les tarifs s'étagèrent entre 1,5 euros la nuit et 4 euros aux heures de forte fréquentation du matin et du soir. L'abonnement Activi-t, destiné aux clients effectuant un trajet domicile-travail, offrira une dégressivité à partir du 13<sup>e</sup> passage mensuel, abaissant le prix moyen aux alentours de 2,50 euros. D'autres formules destinées aux personnes à mobilité réduite ou à celles possédant un véhicule électrique sont à l'étude. L'ensemble des offres commerciales sera portée par le télépéage, qui assure un débit deux fois plus rapide que les autres modes de paiement. A l'intérieur du tunnel, la fluidité du trafic sera contrôlée : en cas de congestion, le trafic sera régulé sur les barrières de péage et pourra être redirigé si nécessaire vers d'autres itinéraires en surface.



# La construction du réseau interurbain

Le réseau Cofiroute a franchi en janvier 2007 le cap symbolique des 1 000 km de réseau en service avec l'ouverture de la section de 25 km sur l'A85, reliant Bourgueil à Langeais. Avec pour la seconde année consécutive, un montant d'investissement très important de plus de 370 millions d'euros en 2006 sur le réseau interurbain (662 millions d'euros avec l'A86), Cofiroute demeure l'un des premiers maîtres d'ouvrage privés européens.

## A85

### **Ouverture de Bourgueil-Langeais, chaînon manquant de l'A85**

Le 25 janvier 2007, la section Bourgueil-Langeais de l'autoroute A85 a été inaugurée par Henri Stouff, Président-directeur général de Cofiroute, en présence de Dominique Perben, Ministre des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer, Renaud Donnedieu de Vabres, Ministre de la Culture et de la Communication, Philippe Briand, député d'Indre-et-Loire, et de Marc Pommereau, président du Conseil général d'Indre-et-Loire. Long de 25 kilomètres, ce « maillon manquant » de l'A85 soulagera notamment le trafic de la D 952 (anciennement RN 152) sur les berges de la Loire, entre Langeais et Bourgueil et contribuera à améliorer la sécurité et la qualité de vie des riverains. Désormais, le Val-de-Loire bénéficie d'une continuité autoroutière entre Orléans et Angers en passant par Blois et Tours.

L'ouverture de cette section, avec sept mois d'avance sur le calendrier contractuel défini entre Cofiroute et l'État, porte à 1 010 kilomètres la longueur du réseau Cofiroute en service. Deux semaines auparavant Cofiroute avait organisé une opération de découverte baptisée « Belvédère sur l'A85 » permettant aux riverains et aux visiteurs de profiter, en avant-première, des points de vue qu'offrent les deux viaducs de la Perrée et de Langeais sur la campagne environnante.

### **Un chantier mené en trente mois dans le respect du milieu environnant**

Depuis juillet 2004, date de début des travaux, les équipes de Cofiroute et des entreprises de construction Scao et Socaso ont apporté le plus grand soin au respect de l'environnement et des normes en vigueur. Cofiroute a fait procéder à une étude de la faune et de la flore locales sur

une longue période (1996-2003) afin d'évaluer au mieux les impacts éventuels de l'autoroute, le tracé de l'A85 Bourgueil-Langeais traversant un SIC (site d'intérêt communautaire) classé Natura 2000 au sens de la directive européenne. Ce « complexe landicole du Changeon et de la Roumer » abritant plusieurs espèces végétales protégées, Cofiroute a retenu l'option du viaduc ainsi que l'acquisition d'une partie du versant de la vallée pour assurer un suivi et une préservation durable des espèces protégées. Une attention particulière a par ailleurs été portée à la mise en valeur des paysages traversés et des atouts touristiques par une signalisation adaptée : Langeais, Luynes, Villandry, Azay-le-Rideau, Le Rivau, les jardins de Touraine et le parc naturel régional Loire-Anjou-Touraine.

### **Poursuite de travaux sur la liaison Tours-Vierzon**

Sur la section située entre Saint-Romain-sur-Cher et Druye, tous les ouvrages d'art ont été achevés en 2006. Sur la section Saint-Romain-sur-Cher/Esvres, les travaux de terrassement étant terminés, la réalisation des chaussées a pu commencer pour permettre une mise en service en janvier 2008. Sur la section Esvres-Druye longue de 19 km, les travaux de terrassement sont en cours et la construction de la barrière de péage de Veigné a démarré. La mise en service est prévue pour avril 2008, conformément à l'engagement de Cofiroute vis-à-vis de l'État.

1



2



- 1 Inauguration le 25 janvier 2007 de la section Bourgueil-Langeais de l'A85  
de gauche à droite : Dominique Perben, Ministre des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer,  
Renaud Donnedieu de Vabres, Ministre de la Culture et de la Communication, Philippe Briand, député d'Indre-et-Loire  
et Henri Stoff, Président-directeur général de Cofiroute
- 2 Intégration de l'A85 au vignoble de Bourgueil : le viaduc de la Perrée

## A28

### **Satisfaction des riverains un an après l'ouverture de Tours-Ecommoy**

Le bilan réalisé en 2006 un an après l'ouverture de la section de 57,5 km Tours-Ecommoy sur l'A28, marquant l'achèvement de la liaison Alençon-Le Mans-Tours, fait état d'une grande satisfaction de la part des utilisateurs et des riverains et d'une meilleure qualité de vie aux abords de l'autoroute. Du fait de son report sur l'A28, le trafic de la RN 138 a été divisé par deux, entraînant une diminution des nuisances pour les riverains et les villages traversés.

Michel Boulanger, maire de Nogent-sur-Loir explique les avantages dont bénéficie sa commune grâce à l'autoroute. « Le passage de l'A28 a permis à la commune d'effectuer un remembrement se traduisant par la création de 16 km de chemins pédestres et la plantation de 20 km de haies. Avec le 1% paysage, les travaux d'enfouissement des lignes EDF et de téléphone vont être engagés, le local communal va être rénové et le clocher de l'église illuminé. »

### **Deux nouveaux échangeurs**

Deux nouveaux échangeurs, Parigné-l'Évêque et Mamers - Sillé-le-Guillaume (Rouessé-Fontaine), ont été inaugurés le 21 décembre 2006 par Henri Stouff, Président-directeur général de Cofiroute, Jacques Auxiette, Président du Conseil régional des Pays-de-la-Loire et Roland du Luart, Président du Conseil général de la Sarthe. L'échangeur de Parigné-l'Évêque permet de rejoindre en 30 minutes les extrémités nord, sud, est et ouest du département de la Sarthe ; l'échangeur de Rouessé-Fontaine (Mamers - Sillé-le-Guillaume), est à 5 minutes d'Alençon et à 20 minutes du Mans. L'ouverture de ces échangeurs, initialement prévue en 2030, a été anticipée pour répondre à une grande attente de la part des élus. Aujourd'hui, 12 échangeurs sont répartis dans tout le département de la Sarthe, dont 7 sur l'A28.

### **Bilan environnemental**

Le bilan environnemental final de la section Arçonnay-Ecommoy (mise en service 2000/2001) a été présenté en septembre 2006 au comité de suivi des engagements de l'Etat, soit 5 ans après sa mise en service et a permis de vérifier les engagements de Cofiroute sur le long terme. Les résultats concernant l'écosystème sont satisfaisants et un effet bénéfique sur la qualité de vie des riverains a été constaté. Sur le plan de l'urbanisme, le bilan montre que l'A28 a pu accompagner les mutations de l'espace rural et périurbain sarthois. Les communes

proches des échangeurs ont saisi l'opportunité de créer des zones d'activités artisanales ou commerciales. Les restructurations foncières liées au remembrement ont contribué à maintenir l'activité agricole. L'enquête psycho sociologique a mis en lumière les attentes de désenclavement et d'accessibilité aux bassins d'emploi des populations du secteur Nord Arçonnay/Vivoin.

## A11 - Angers

### **Achèvement des grands travaux et démarrage des équipements**

Au cours de l'année 2006, la totalité des 2 200 000 m<sup>3</sup> de terrassement nécessaire à la construction de la section du contournement nord d'Angers ont été réalisés. 16 ouvrages courants, passages inférieurs ou supérieurs ont été mis en place et l'ensemble des bassins de traitement des eaux sont désormais opérationnels. Les protections acoustiques le long de la rocade Nord existante ont été achevées par la mise en place de merlons et d'écrans neufs. Les travaux des 2 ouvrages d'art caractéristiques, le viaduc de la Maine et la tranchée couverte, se sont poursuivis selon le calendrier prévu et les processus nécessaires à la mise en service de la tranchée couverte en août 2008 ont été lancés. Plusieurs réunions de concertation ont eu lieu avec les services de la Préfecture, de la Direction Départementale de l'Équipement, des collectivités et d'intervention pour l'élaboration du Plan d'Intervention et de Sécurité et du Plan de Gestion de Trafic.

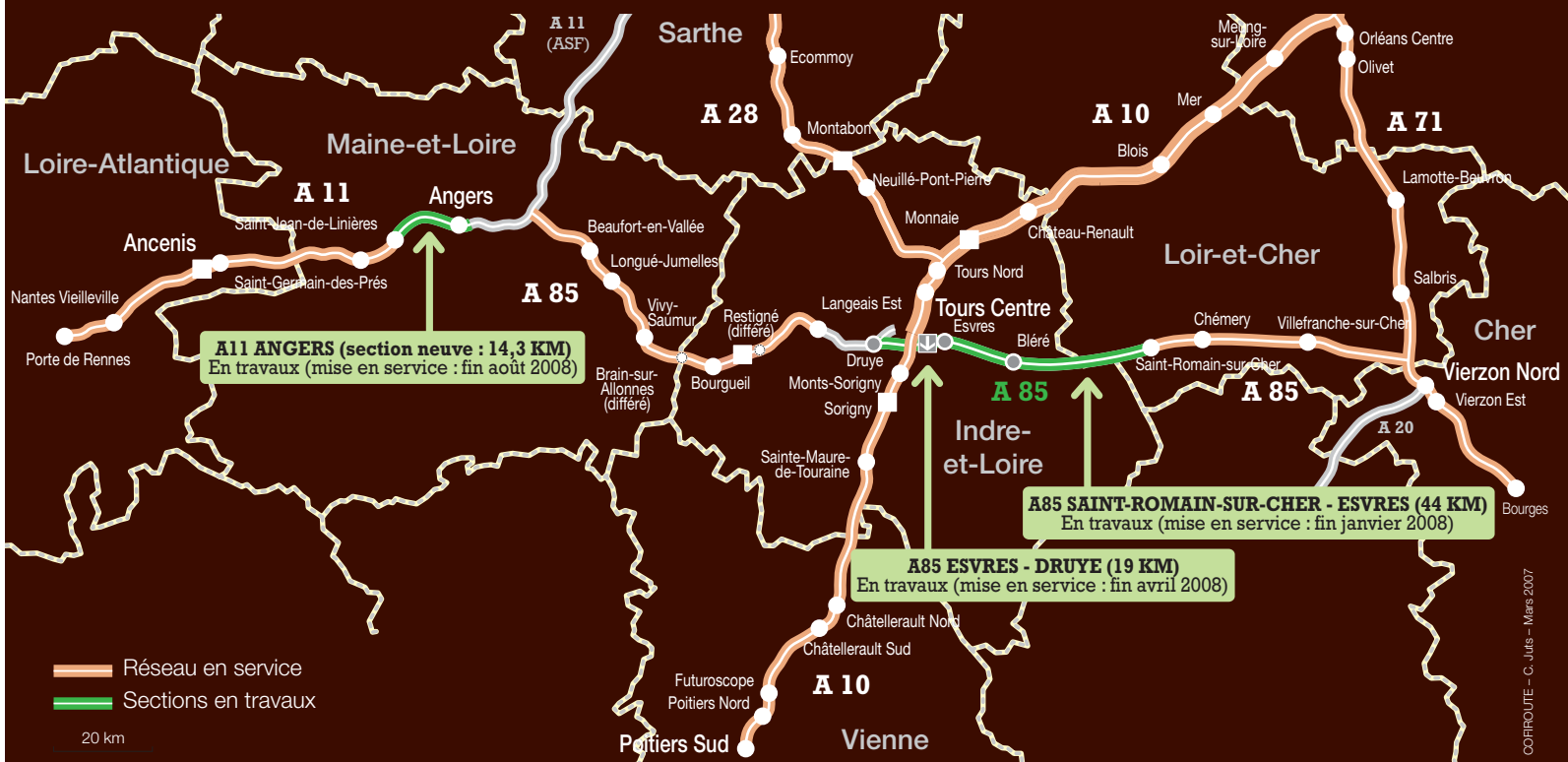
Le pavillon de communication a accueilli de nombreux riverains, étudiants, groupes professionnels et associations avec plus de 16 000 visiteurs depuis son ouverture en 2004.

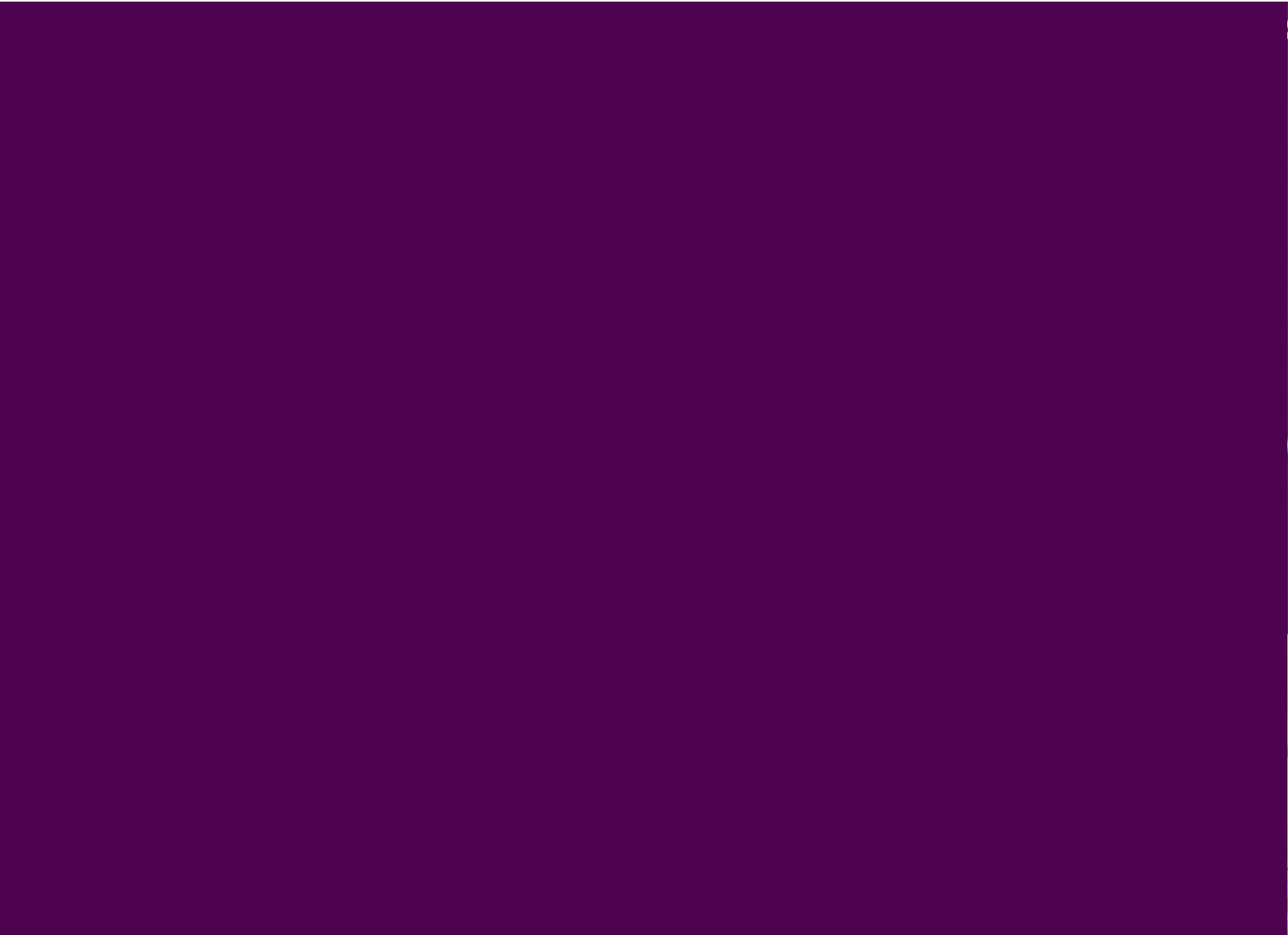
Démarrée en mai 2004, cette section périurbaine de 14,3 km, incluant une tranchée couverte de 1,7 km et un viaduc de 529 m franchissant la Maine, sera mise en service en août 2008.



1 Construction du viaduc de la Maine - A11 Angers

La construction du réseau : 81 km à achever sur l'axe Angers-Tours-Vierzon







# 3 La qualité de service

# Cofiroute s'engage pour la qualité et la sécurité

Cofiroute a obtenu en décembre 2006 le renouvellement, pour trois ans, de la certification ISO 9001 : 2000 pour ses activités d'exploitation. Celui-ci illustre l'ambition constante de Cofiroute de mieux répondre aux attentes de ses clients.

L'audit réalisé entre le 13 et le 16 novembre 2006 par le Bureau Véritas Certification a conclu au renouvellement de la certification obtenue la première fois en 2004. Les auditeurs ont notamment salué la très forte « orientation client » de l'entreprise, l'implication des salariés à tous les niveaux de l'organisation et la très bonne maîtrise des principes de l'amélioration continue. La démarche d'amélioration continue, déployée par Cofiroute sur l'ensemble du réseau a été formalisée dans la *Charte Sécurité et Qualité* publiée en 2005. Au travers de 6 priorités relatives à la précision de l'information, à l'accompagnement du client pendant le trajet et à l'optimisation des temps de parcours, Cofiroute s'engage pour 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.

Chaque année un compte-rendu détaillé d'exécution de la concession et du contrat de plan est transmis à l'autorité concédante. A mi-parcours plusieurs engagements ont été remplis parfois au-delà du contrat de plan tels que : les élargissements de l'A10, les extensions avant 2006 des gares de péage d'Allaines, Meung, Orléans-Nord, la couverture de l'autoroute par Autoroute FM dès la mise en service des nouvelles sections ou encore la mise en place d'un centre d'appels clients.

## **Le contrat de plan 2004-2008, bilan à mi-parcours**

Le contrat signé entre l'Etat et Cofiroute en mai 2004 définit les actions que Cofiroute doit mettre en œuvre ainsi que leurs échéances. Plus de 70 actions pour l'ensemble des activités ont été déterminées et concernent l'achèvement des liaisons nouvelles, la réalisation des élargissements, les travaux d'amélioration du réseau en service ainsi que les actions inscrites dans la durée et relatives à la sécurité des clients, du personnel, l'environnement, la politique tarifaire et commerciale.





- ① L'accompagnement des clients, l'une des trois priorités de la *Charte Sécurité et Qualité*
- ② La nouvelle signalétique au cœur de l'amélioration de la qualité d'information

# La précision de l'information

En 2006 le système d'aide à l'exploitation Magic a été entièrement déployé sur le réseau et mis en service en fin d'année. Il permet de diffuser plus rapidement les informations aux clients et d'améliorer la rapidité d'intervention sur le réseau.

Le déploiement du dispositif de collecte, de traitement et de diffusion de l'information relative aux événements intervenant sur le réseau, Magic, s'est achevé en 2006 pour être opérationnel sur l'ensemble du réseau en novembre 2006. Les 14 Postes de Contrôle d'Exploitation (PCE) et le Poste Central d'Information (PCI) en sont désormais équipés. 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.

## Echanger les informations routières en Ile-de-France

Dans le cadre de l'accord signé fin 2005, 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 se concertent régulièrement pour mieux coordonner leurs actions. La vision d'ensemble des conditions de circulation dans le sud de l'Ile-de-France permet une amélioration de la gestion du trafic et de l'information sur la section d'autoroute A10 concédée située entre la barrière de péage de Saint-Arnoult et les Ulis. La mise en commun en 2006, d'informations routières entre un gestionnaire privé d'infrastructures et les organismes publics de gestion du trafic constitue une collaboration innovante au service de l'amélioration des conditions de circulation en Ile-de-France. Avec pour objectif la continuité du service à l'automobiliste, quel que soit le réseau emprunté, ce dispositif comprend la mise en place d'itinéraires de délestage en cas de très fort trafic, relais en temps réel par Autoroute FM, par les panneaux à message variable situés en amont et par le site internet.

## Diffuser les informations à nos clients

Cofiroute et ASF ont décidé en novembre 2006 de diffuser simultanément sur leur radio respective Autoroute FM et Radio Trafic FM des flashes d'informations communs. La mise en cohérence des informations contribue à l'amélioration de la continuité du service aux clients et à la qualité de l'information. Dans le cadre de la mise en place de Magic et pour une meilleure appropriation du nouvel outil, les agents et les Superviseurs des Postes de Contrôle d'Exploitation ont visité en 2006 les locaux d'Autoroute FM. Les jours de fort trafic, les receveurs interviennent désormais en direct à la radio pour informer les automobilistes sur les temps d'attente aux barrières de péage ou sur la formation de bouchons sur la section courante. Ces informations sont également relayées par les panneaux à message variable implantés sur le réseau. Cofiroute dans le cadre du contrat de plan 2004-2008, a installé en 2006, 15 panneaux à message variable supplémentaires, portant à 46 le nombre total.



- ❶ Le poste central d'exploitation et Magic au cœur du système d'information de Cofiroute
- ❷ Autoroute FM et les panneaux à message variable, principal dispositif d'information sur le réseau Cofiroute

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

Soucieuse d'offrir à ses clients une qualité de service élevée et homogène en tout point de son réseau, Cofiroute a engagé en 2006 dans la continuité de la *Charte Sécurité et Qualité* un programme d'amélioration de la qualité visuelle du réseau.

## La qualité visuelle

Le programme triennal (2006-2008) d'amélioration de la qualité visuelle du réseau, marque une nouvelle étape de la politique d'optimisation de l'accueil et de l'accompagnement des clients sur le réseau, après l'achèvement en 2006 du déploiement de la nouvelle signalétique : 1 200 panneaux statiques dont 120 à message variable déployés depuis 2005 sur la section courante, les gares de péage, les aires de repos et de services.

La charte de la qualité visuelle du réseau élaborée fin 2005 avec l'ensemble des chefs de centre, définit les standards qui guident désormais les travaux de rénovation du réseau en service et en construction. Au cours de l'année 2006, 15 gares et barrières de péage ont été rénovées et mises aux couleurs gris, bleu et blanc de la nouvelle charte. Les marquages au sol ont été repeints et les abords des gares sont désormais signalés par des balisettes blanches, beaucoup plus visibles. La mise en place de glissières de sécurité, en bordure des bretelles d'accès et de sortie des aires de repos et de services, a été engagée en 2006 : 70 aires en seront équipées au cours de l'année 2007. Sur l'aire de repos de Boutroux (A10), site pilote de la nouvelle charte visuelle, les travaux ont démarré et concernent l'augmentation de capacité de stationnement, le réaménagement des zones piétonnes et la circulation des véhicules légers et des poids lourds. La mise en service étant programmée pour l'été 2007, elle précédera l'amélioration des aires de repos de l'axe A10 (circulation des piétons, équipement de zones de pique-nique, sanitaires). La démarche s'appliquant également aux aires de services, Cofiroute a engagé en 2006 avec ses partenaires, entreprises pétrolières et restaurateurs, un programme d'amélioration de la qualité visuelle, de réhabilitation des sites les plus dégradés et de diversification des offres de restauration.

## Un dépannage plus rapide sur le réseau

La *Charte Sécurité et Qualité* prévoit un temps d'intervention inférieur à 30 minutes en cas de panne. Pour diminuer le délai d'intervention des véhicules de dépannage sur le réseau, Cofiroute et ses partenaires dépanneurs ont poursuivi l'amélioration des performances dans leur mission d'assistance sur le terrain. Ainsi en 2006, dans 84 % des cas, l'automobiliste reste seul moins de 30 minutes avant l'intervention des services. Pour améliorer la qualité de l'intervention, le Gard (Groupement d'assistance routière et de dépannage) du Loiret a équipé ses véhicules d'un système de géo-localisation leur permettant d'intervenir plus rapidement. L'ensemble des véhicules d'intervention de Cofiroute également équipés de ce système, sont désormais de couleur jaune pour gagner en sécurité et en visibilité conformément à la législation européenne.

## Une infrastructure plus accueillante

Cofiroute a poursuivi en 2006 son programme de rénovation et d'amélioration des infrastructures sur le réseau. En satisfaisant pleinement aux termes du contrat de plan 2004-2008 et en respectant ses engagements publiés dans la *Charte Sécurité et Qualité*, Cofiroute assure aux automobilistes un niveau de confort élevé.

### Sur l'ensemble du réseau en service

Dans le cadre de l'application du contrat de plan 2004-2008, Cofiroute a poursuivi le programme d'extension des places de parking pour les poids lourds et a réalisé 248 places sur les aires de repos en 2006, soit un cumul de 279 sur les 934 nouvelles places prévues. A cette occasion, des opérations de sécurisation des bretelles des aires de services ont été lancées sur une dizaine

1



## 1 Rénovation des gares de péages



Première en France, le conseil général de l'Essonne a ouvert en mai 2006 la gare autoroutière de bus de Briis-sous-Forges. Cette nouvelle infrastructure sur l'A10 en banlieue parisienne permet aux automobilistes résidant dans cette zone de laisser leur véhicule sur le parking situé à proximité et d'emprunter l'une des 2 lignes de bus circulant sur l'A10. Au 1<sup>er</sup> décembre 2006, près de 500 voyageurs par jour ont utilisé ce nouveau service avec une fréquence des bus aux heures de pointe de 5 minutes.

d'aires afin de dissuader les poids lourds de s'y garer. Sur la section commune à l'A10 et à l'A11, un nouveau revêtement plus favorable aux conditions hivernales a été mis en place sur une longueur de 8 km lors du renouvellement des couches de roulement. Le programme de renouvellement des candélabres s'est poursuivi en 2006 sur les aires de Blois, Orléans, Ponthévrard, Joué et Laval. En juin 2006 Cofiroute a mis à disposition des gendarmes ses bâtiments du centre d'exploitation du Mans, dans le cadre de la convention signée en décembre 2005 fixant les règles d'occupation des locaux destinés aux pelotons autoroutiers. Ce site devient le point de gestion unique (PGU) des appels d'urgence en provenance des sections autoroutières de Cofiroute traversant les départements de la Sarthe et de la Mayenne. En octobre 2006, le nouveau centre d'exploitation de Monnaie sur l'A10 au Nord de Tours a également ouvert ses portes. Il couvre 74 km d'autoroutes sur les sections Ecommoy-Tours sur l'A28 et le tronçon de l'A10 situé au Nord de Tours.

## Sur l'A71

Pour améliorer la fluidité de l'A71 au niveau d'Orléans - la section Orléans Centre-Olivet étant soumise à un fort trafic urbain domicile travail - Cofiroute a engagé en 2006 les études d'élargissement à 2 fois 3 voies du pont qui enjambe la Loire, dans un site inscrit au patrimoine mondial de l'UNESCO. L'année 2007 sera consacrée au déroulement des procédures préalables, enquête publique pour la déclaration d'utilité publique, arrêté loi sur l'eau et maîtrise foncière ; le démarrage des travaux est prévu au printemps 2008. Pour améliorer le confort de conduite sur l'A71, une section de 38,3 km en béton armé nu a été recouverte en 2006, d'une couche de roulement en béton bitumineux plus confortable et moins bruyante. Au niveau du raccordement de l'A20 avec l'A71, les études d'amélioration de la bifurcation ont été réalisées en 2006. Les procédures préalables, enquêtes d'utilité public, arrêté loi sur l'eau et modification du plan local d'urbanisme seront finalisés début 2007 avec un démarrage des travaux, couplé à l'aménagement de la gare de Vierzon Nord programmée pour l'été 2007.

# L'optimisation du temps de parcours

L'année 2006 a été marquée par le développement significatif du télépéage Liber-t ainsi que par la préparation du télépéage pour les poids lourds dont le démarrage est programmé pour l'été 2007. Le programme d'automatisation des gares de péage et la mise en place de la téléopération entre centres ont démarré et se poursuivront activement en 2007.

## Télépéage Liber-t : nouvelles formules et gestion des abonnements facilitée

Les efforts déployés en 2006 pour la diffusion des abonnements Liber-t ont permis à Cofiroute d'enregistrer une progression de 27 % du nombre de badges pour atteindre un total de 136 000 fin 2006. Le lancement d'offres conjuguant télépéage et avantages tarifaires, ainsi que la suppression des frais d'abonnement Liber-t pendant une période test de trois mois contribuent à ces bons résultats.

Le 1<sup>er</sup> juin 2006, Henri Stouff, Président-directeur général de Cofiroute, Alain Fouché, Président du Conseil général de la Vienne, Jacques Santrot, Président de la Communauté d'Agglomération de Poitiers et Francis Girault, Président de la Communauté de Communes de Val Vert du Clain ont signé la Convention établissant l'offre "Transviennaise-Poitiers". Cet abonnement Liber-t destiné à transférer une partie du trafic de la RN10 vers l'autoroute A10, ouvre droit à une réduction de 40 % sur le montant du péage, pour tous les trajets entre les péages Futuroscope, Poitiers Nord et Poitiers Sud, dans la limite de 40 trajets mensuels. La gratuité des frais d'abonnement a été offerte jusqu'au 31 décembre 2006. Pour faciliter l'accès de ce service au plus grand nombre, Cofiroute a instauré la gratuité de l'abonnement pour les personnes à mobilité réduite.

Afin de développer la diffusion du télépéage autoroutier, la souscription à ce service est désormais possible dans 16 parkings parisiens de VINCI Park. Avant fin 2009, les abonnés Liber-t pourront payer les frais de parking dans la majorité des parkings VINCI Park en France. Ce service supplémentaire attendu par la clientèle et facteur de fluidité devra être approuvé par les autres sociétés d'autoroutes, émettrices de badges Liber-t, avant d'entrer en vigueur.

## Préparation du déploiement du télépéage poids lourds

Cofiroute s'est préparé en 2006 à la mise en place sur son réseau de TIS PL, le service de télépéage inter-sociétés proposé aux transporteurs. Ce nouveau service de télépéage inter-sociétés dont la gestion est entièrement déléguée à des émetteurs de badges, succède à l'abonnement Caplis réservé aux transporteurs. Progressivement déployé au cours du second trimestre 2007, ce service permettra aux poids lourds de passer plus facilement au péage sur l'ensemble des autoroutes concédées de France. L'ensemble des gares du réseau Cofiroute étant équipées, des tests grandeur nature ont été effectués dès le mois de janvier 2007. A cette occasion, des mesures particulières ont été mises en oeuvre pour la sécurité des personnels lors de la traversée des voies de péages, comme la mise en place d'un dispositif permettant de ralentir la levée des barrières.

## Adaptation de l'infrastructure

Dans la perspective d'amélioration du temps de parcours et de la fluidité, 23 gares sur un total de 64 ont été automatisées, en 2006 avec l'installation de 35 bornes tous paiements (BTP). Les transactions traitées par ces équipements de nouvelle génération ont représenté, en décembre 2006, 5,3 % des transactions sur le réseau Cofiroute. Pour améliorer le service rendu aux automobilistes, les clients peuvent rapidement obtenir de l'aide en cas de besoin, en joignant directement des téléopérateurs intervenant depuis des centres d'exploitation. Depuis septembre 2006 le site du Mans, couvrant le secteur du Maine, est équipé de ce nouveau système. En 2007, l'équipement des trois sites de L'Antonnière, Sorigny et Vivy permettra de couvrir respectivement les secteurs Maine, Ile-de-France/Beauce, Anjou/Atlantique, Touraine/Poitou,

- ❶ 27 % de badges supplémentaires ont été vendus en 2006, le télépéage Liber-t représente désormais 17,8 % de l'ensemble des transactions sur le réseau Cofiroute
- ❷ VINCI Park partenaire de Cofiroute pour développer le service Liber-t



Sologne/Val-de-Loire. Parallèlement, Cofiroute a poursuivi l'amélioration du système d'information sur l'attente au péage. Les observations centralisées permettent en temps réel, de donner des indications aux automobilistes sur l'attente au péage, par l'intermédiaire des panneaux à message variable ou d'Autoroute FM et donc d'améliorer la fluidité.

### La viabilité hivernale

La ville d'Orléans a signé avec Cofiroute en décembre 2006 un contrat de prestation pour des opérations de viabilité hivernale. Cette reconnaissance du savoir-faire de Cofiroute hors de son réseau en France, témoigne de la qualité de service rendu depuis plus de 30 ans sur l'A10, l'un des axes les plus circulés de France. Cofiroute porte 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 4 300 heures de formation en 2006 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 ». Par l'analyse des situations les plus difficiles comme celles intervenues en janvier 2006 et février-mars 2006, Cofiroute met au point des actions d'amélioration de la réactivité des équipes tant en interne qu'en externe. En ce qui concerne les moyens matériels, Cofiroute a pris de nouvelles dispositions, en redéfinissant les procédures de salage, en se dotant de nouveaux camions saleurs et en engageant des réflexions avec les autorités pour optimiser le stockage des poids lourds sur l'A28 entre Le Mans et Tours en cas de difficultés. Cofiroute a, par ailleurs, procédé à l'implantation, en 2006, de 2 stations météorologiques supplémentaires sur l'A10 afin d'améliorer les dispositifs de prévention. Une coordination étroite avec les forces de l'ordre et les autorités préfectorales a permis de mettre en œuvre, en 2006, les opérations de déverglacement et les mesures de gestion de trafic adaptées, y compris la limitation de circulation des poids lourds. Les procédures ont été clarifiées et les documents communs révisés.







# 4 La responsabilité sociale et environnementale

# La politique de développement durable

La formalisation d'un Plan d'Action développement durable 2007-2009 s'inscrit dans la stratégie d'entreprise qui permet de concilier les objectifs de performances économiques, d'éthique, de respect de l'environnement, d'accompagnement des salariés et d'amélioration du service rendu au client.

Depuis 2002, en concertation avec l'ensemble des sociétés d'autoroutes via l'ASFA, Cofiroute travaille à la mise en place d'indicateurs permettant un suivi de la performance environnementale et sociale de l'entreprise, et à la mise en œuvre d'actions préventives et correctives. Ce processus s'inscrit dans la politique d'amélioration continue de la qualité marquée en 2005 par la publication de la *Charte Sécurité et Qualité* et fin 2006 par le renouvellement pour trois ans de la certification ISO 9001 : 2000 obtenue en janvier 2004.

Une large concertation au sein de l'entreprise ainsi que la collecte des premières données ont permis d'établir en 2006 le Plan d'Action développement durable 2007-2009. Cinq thèmes d'engagement y sont identifiés ainsi que des priorités et des objectifs quantifiés :

- intégrer la protection de l'environnement dans l'ensemble des activités de l'entreprise ;
- renforcer la sécurité des clients, des collaborateurs et des partenaires intervenants sur le réseau ;
- mener une politique des ressources humaines responsable ;
- être partenaire des territoires traversés ;
- répondre aux besoins de mobilité des différentes clientèles.

Le comité exécutif est le garant du suivi et de la mise en œuvre de la politique de développement durable. Un groupe de pilotage, constitué de représentants de l'ensemble des activités de l'entreprise et animé par le Département Qualité Sécurité Environnement, s'assure du bon déroulement des actions par des points d'étape et des reporting réguliers. Le bilan des actions réalisées sera publié chaque année.



## THÈMES D'ENGAGEMENT

## PRIORITÉS 2007-2009

## OBJECTIFS QUANTIFIÉS 2009

Intégrer la protection de l'environnement dans l'ensemble des activités de l'entreprise

Prendre en compte les impacts environnementaux et sociaux lors des achats et des investissements

Poursuivre le programme de mise à niveau des dispositifs de protection des eaux sur l'ensemble du réseau

15 sites réalisés

Renforcer la sécurité des clients, des collaborateurs et des partenaires intervenant sur le réseau

Encourager nos clients à adopter un comportement respectueux de l'environnement et de la sécurité routière

taux de refus\* < 20% pour le tri sélectif sur les aires de repos

Mener des actions en faveur de la prévention de l'hypovigilance et de la somnolence

croissance du linéaire de barettes sonores de 10%

Mener une politique des ressources humaines responsable

Atteindre le zéro accident du travail avec arrêt durant 12 mois consécutifs

0 accident du travail avec arrêt dans au moins 6 centres d'exploitation

Favoriser l'intégration et l'insertion des personnes handicapées dans l'entreprise

8% des recrutements

Être partenaire des territoires traversés

Proposer un projet personnalisé de formation à chacun des collaborateurs pour permettre l'accès à de nouveaux métiers et maintenir leur employabilité

20 parcours de formation

Accompagner les engagements associatifs et citoyens des salariés, notamment en partenariat avec la Fondation VINCI

20 projets soutenus

Répondre aux besoins de mobilité des différentes clientèles

Améliorer l'accessibilité de l'infrastructure et des installations pour les personnes à mobilité réduite

100 % des aires de repos équipées de cheminement et de tables de pique-nique accessibles

Proposer des offres et des techniques de péage permettant d'améliorer la fluidité et de contribuer à la réduction des émissions de CO<sub>2</sub>

1 voie réservée Liber-t dans chaque gare de péage

\* tri mal effectué

# La sécurité

Cofiroute a formalisé, au travers de son Plan d'Action développement durable 2007-2009, les pistes d'amélioration prioritaires à mettre en œuvre pour « renforcer la sécurité des clients, des collaborateurs et des partenaires intervenants sur le réseau ». Les résultats de l'année 2006 témoignent de l'efficacité des actions déjà engagées.

## La sécurité des clients

### Accidentalité

En 2006, le nombre d'accidents corporels ainsi que le nombre de morts sur le réseau Cofiroute ont diminué par rapport à 2005. Ces chiffres sont conformes à ceux observés sur les réseaux des autres sociétés d'autoroute et à la tendance nationale. L'amélioration constatée en 2006 s'inscrit dans une tendance vertueuse depuis plusieurs années. Elle est notamment le résultat des actions régulières mises en œuvre sur le réseau ayant pour objectif d'améliorer la sécurité. Elle est également le fruit de l'approfondissement des analyses de l'accidentologie réalisées sur les différentes sections du réseau depuis plusieurs années qui a conduit à l'établissement de cartes d'accidentalité, de cartes des ZAAC (Zone d'Accumulation des Accidents Corporels) et à la mise en place d'actions de prévention et d'actions correctives.

### Anticiper et mieux gérer les situations exceptionnelles

Pour améliorer les performances de l'organisation dans les situations exceptionnelles et en concertation avec l'ensemble des partenaires impliqués sur l'autoroute : les services de secours (gendarmes, pompiers, Samu, Smur, la Croix Rouge), ainsi que les dépanneurs, les restaurateurs et les pétroliers, des exercices sont régulièrement organisés sur le réseau. Le centre de Blois a notamment organisé le 20 juin 2006 un exercice sur l'autoroute pour clôturer un stage de formation des sapeurs pompiers de Blois. Dans le cadre de la coordination avec les préfetures et les zones de défense pour une meilleure gestion du trafic en cas de crise, Cofiroute a organisé début 2006 au PCI (Poste Central d'Information) une réunion pour l'élaboration du plan de gestion du trafic (PGT) du corridor A10/A11. Cette séance de travail avec les Préfets de zones de défense Ile-de-France et Ouest et leurs états-majors respectifs, a permis d'identifier les principales voies d'amélioration

comme le stockage et le déstockage des poids lourds en cas de perturbation climatique. D'autres exercices ont été menés par Cofiroute en 2006 : un plan de gestion grand trafic (Parceval avril et mai 2006 - Palomar en août), et un Plan Transit des poids lourds en mars 2006.

### Les actions de sensibilisation

Cofiroute organise sur l'ensemble du réseau, notamment à l'occasion des grandes migrations annuelles, des opérations de sensibilisation de ses clients à la sécurité routière.

A l'occasion des 24 heures du Mans Moto, les 22 et 23 avril 2006, Cofiroute en association avec les pouvoirs publics, a reconduit le dispositif mis en place depuis 2003, visant à renforcer la sécurité des motards : gratuité du péage aux motos pour les inciter à emprunter les autoroutes et installation de relais détente en relation avec les Directions Départementales de l'Équipement et la Fédération Française des Motards en Colère.

Depuis le 29 juin, de nouvelles stations de gonflage sont à la disposition des clients sur la barrière de Saint-Arnoult, en direction de la province. Fruit d'un partenariat entre Cofiroute et Michelin, cette initiative contribue à l'amélioration de la sécurité sur le réseau Cofiroute, en incitant les automobilistes à vérifier la pression de leurs pneumatiques.

Au cours de l'été 2006, Cofiroute a de nouveau proposé à ses clients un choix d'animations ludiques, de découvertes, de relaxation et de prévention réparties sur cinq aires de services des principaux axes de l'A10 et de l'A11. En prélude à la semaine de la sécurité routière (16 au 23 octobre 2006), Cofiroute à l'occasion de retours de week-end a dévoilé à ses clients un pan de l'exploitation de l'autoroute avec la découverte du matériel d'exploitation, des véhicules d'intervention, saleuses, déneigeuses, des véhicules d'intervention rapide, des radars mobiles, des jumelles laser et du simulateur d'accident « autochoc ».

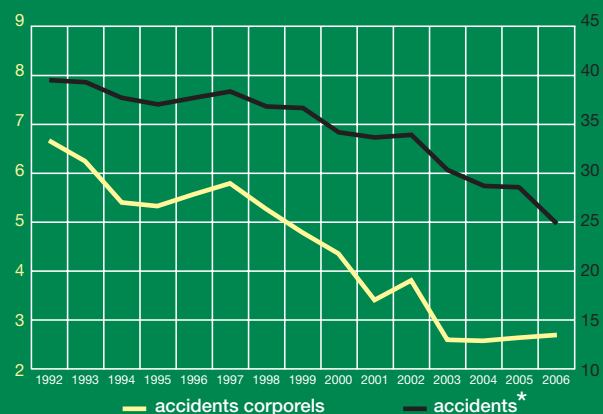
## Accidentalité

En 2006 les principales causes d'accidents ont été les suivantes :

- inattention : 36,3 %
- somnolence : 18,4 %
- environnement (animaux...) : 13 %
- conditions de circulation : 11,3 %
- éclatement d'un pneumatique : 6,9 %
- autres : 14,1 %

\* En 2006, le taux d'accident a été actualisé pour être cohérent avec le référentiel des autres sociétés d'autoroutes, entraînant une baisse significative du taux.

## Taux d'accidents pour 100 millions de km parcourus



- 1 Animation et sensibilisation à la sécurité
- 2 Nouvelle station de gonflage des pneumatiques



Le samedi 28 octobre 2006, à l'occasion du départ pour les vacances de la Toussaint, Cofiroute et les équipes de la Croix-Rouge française ont sensibilisé les automobilistes aux gestes de premiers secours, sur les aires de services d'Orléans-Saran (A10) et de Chartres-Gasville (A11).

Dans le domaine des équipements, Cofiroute a poursuivi l'installation de clôtures grande faune. Les gares de péage ont été équipées en 2006 de feux d'affectation et de feux antibrouillard de nouvelle génération à diodes rendant ces infrastructures beaucoup plus visibles.

## La sécurité des personnels

Cofiroute a reçu le 1<sup>er</sup> juin 2006 le premier prix des trophées « entreprise et sécurité routière » récompensant son engagement en matière de prévention du risque routier professionnel. Henri Stouff, Président-directeur général de Cofiroute a reçu le prix des mains de Dominique Perben, ministre des Transports et de l'Équipement.

Quatre-vingt neuf entreprises avaient fait acte de candidature. Le jury, présidé par Rémy Heitz, délégué interministériel à la Sécurité routière, a tout particulièrement salué la politique de prévention de Cofiroute et l'implication de l'entreprise dans des expérimentations innovantes.

### Sensibilisation et formation

Les quatorze chefs de centre ont poursuivi en 2006 leur engagement 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. Dans un soucis constant de diminuer le nombre d'accident du travail, des actions de formation liées à la sécurité ainsi que des mesures de prévention des accidents sont mises en œuvre. En 2006, 6 104 heures de formation ont été dispensées dans le domaine de la sécurité. Un film sur la sécurité du personnel concernant chacun des métiers de l'autoroute, a été réalisé en concertation avec le personnel d'exploitation. Servant de support aux formations internes, il sera également diffusé à toutes les entreprises extérieures intervenants sur le réseau. Les bonnes performances en matière de sécurité réalisées par les centres ont été récompensées par le Challenge sécurité, lancé pour la première fois en 2004. L'objectif est de mobiliser l'ensemble du personnel sur les enjeux de la sécurité (sécurité des clients, du personnel et des chantiers). 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 2006, le prix spécial du jury a été attribué au centre de Blois qui n'a pas enregistré d'accident de travail avec arrêt pendant plus de 26 mois. Trois autres centres, Thivars, Saint-Romain-sur-Cher et Vivy-Saumur ont obtenu de très bonnes performances en enregistrant aucun accident avec arrêt pendant douze mois consécutifs. 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.

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 mis en œuvre une action de formation post permis. En 2006, 272 salariés ont pu suivre cette formation, soit 43 % du personnel formé depuis 2005.

### Équipements liés à la sécurité du personnel

L'ensemble du personnel intervenant sous circulation possède désormais une tenue spécifique à très haute visibilité. Tous les véhicules effectuant des rondes de sécurité sont dotés de feux à éclat bleu, pouvant être utilisés sur événements en protection locale ou en progression vers les lieux de l'incident. L'ensemble des gares de péage est également équipé d'un cheminement piéton comprenant notamment des portillons avant chaque traversée. Toutes les barrières de péage sont protégées par des garde-corps.

Le parc des 150 véhicules de fonction est désormais totalement équipé de régulateurs limiteurs de vitesse. Dans le cadre de la mise en place du télépéage poids lourds, une réflexion a également été engagée en 2006 pour sécuriser les voies de péage et permettre aux receveurs circulant sur ces voies, d'intervenir pour déclencher l'abaissement de barrières de sécurité. Une première action a été réalisée fin 2006 pour ralentir la vitesse de levée des barrières. D'autres équipements adaptés, en cours de test, seront mis en place courant 2007.

1



- ① Remise du premier prix national des trophées « Entreprise et sécurité routière » à Cofiroute
- ② Les règles de balisage ont fait l'objet d'une attention particulière en 2006 avec la création d'un manuel pour les agents routiers

2



## La sécurité sur les chantiers

Le manuel donnant les règles de conduite à tenir lors de la mise en place d'un balisage de chantier paru en mai 2006, a été distribué au personnel concerné et a permis de mettre à jour l'ensemble des procédures de balisage. De même, la procédure « plan de prévention » qui permet d'organiser la sécurité des chantiers et

les interventions des entreprises extérieures a été révisée. Le réseau des correspondants sécurité chantier, mis en place en 2004, a poursuivi ses actions visant à l'amélioration des conditions de sécurité en liaison avec les entreprises extérieures, les coordonnateurs SPS (Sécurité et Protection de la Santé), qui interviennent sur le réseau, Scao, Socaso et Socatop.

# La protection de l'environnement

En 2006, Cofiroute a poursuivi la mise en place des actions d'amélioration pour la protection de l'environnement. Celles-ci ont été formalisées dans le Plan d'Action développement durable 2007-2009, au travers du thème « intégrer la protection de l'environnement dans l'ensemble des activités de l'entreprise ».

## Assurer le suivi environnemental : le cas du bilan final de l'A28

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 du paysagiste Bernard Lassus 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.

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 permet également d'améliorer les connaissances en matière d'étude d'impact.

Le bilan environnemental final de la section Arçonnay-Ecommoy sur l'A28 (mise en service en 2000/2001) présenté en septembre 2006 au comité de suivi des engagements de l'Etat, soit 5 ans après la mise en service de la section, a permis de vérifier les engagements de Cofiroute sur le long terme.

Concernant le milieu physique, les trois sites d'emprunt de matériaux destinés à la construction de l'infrastructure, ont fait l'objet d'un suivi particulier, montrant que les plantations effectuées améliorent peu à peu le paysage. Pour ce qui concerne les eaux souterraines et les eaux de surface, les mesures effectuées ne font pas apparaître de dégradation de la qualité des eaux en aval de l'A28. Celle-ci intercepte 35 cours d'eau permanents ou temporaires et traverse des milieux aquatiques sensibles comme des zones alluvionnaires, des rivières de bonne qualité, des périmètres de protection de captage pour l'alimentation en eau potable. La flore et la faune sont également sous haute surveillance et bien que le tracé de l'A28 ait été adapté pour

préservé des espaces à l'intérêt écologique particulier, l'autoroute traverse néanmoins des secteurs pour lesquels des mesures particulières de maintien et de protection des espèces ont été mises en œuvre : protection du site de la Gesse blanche à Champfleur, transplantations des pelouses et des stations d'orchidées à Yvré-l'Evêque et à Saint-Marc-d'Outillé. Le bilan montre que la mise en place de conventions de gestion des espaces d'intérêts proches de l'autoroute a permis d'assurer les conditions favorables au maintien d'espèces rares. A l'intérieur des emprises, la ré-implantation d'espèces végétales sauvages a été l'occasion de mettre au point et d'améliorer les techniques de transplantations. Quant à la faune, les passages à grande et petite faune ainsi que les mares de substitution et la plantation de haies le long de l'A28, ont rempli leur fonction en étant largement utilisés par les animaux concernés.

L'enquête sociale montre que les nuisances ressenties pendant les travaux laissent très rapidement la place, après l'ouverture de la section, aux gains de temps et de sécurité, à l'amélioration de l'accessibilité des communes, à la création de nouvelles zones d'activité à proximité des échangeurs et à l'amélioration de la circulation piétonne et de l'ambiance générale dans les villages évités.





- ① Protection de la reproduction des chouettes effraie
- ② Visite d'élus à proximité du tracé de l'A28, devant une demeure traditionnelle rénovée dans le cadre de la protection de l'environnement et du dispositif 1% paysage et développement
- ③ L'intégration paysagère de l'A28 : lieu dit des Roches sur la section Alençon - Le Mans

Les audits environnement initiés en 2005 se sont poursuivis dans neuf centres d'exploitation de Cofiroute au cours de l'année 2006. Ces études montrent une amélioration des résultats grâce notamment aux échanges de bonnes pratiques entre centres. L'ensemble des 14 centres réalise désormais le tri sélectif de leurs propres déchets. En 2006, les pistes d'amélioration ont porté sur le processus de tri, la signalétique des bennes et le respect des consignes de tri par les entreprises extérieures intervenant sur le réseau.

## L'eau

En application de l'ordonnance du 18 juillet 2005, Cofiroute a procédé en 2006 au recensement et à la qualification (« porter à connaissance ») des rejets hydrauliques sur les sections construites avant la loi sur l'eau de 1992.

Par ailleurs, le suivi des consommations d'eau sur les aires de service, dans les centres d'exploitation et sur l'ensemble des points du réseau se poursuit. Conformément au contrat de plan 2004-2008, Cofiroute a installé en 2006, 4 nouvelles stations d'épuration pourvues de filtres à roseau sur les aires de repos de Parnouette, Maulepaire, Saulot et Reveillon, portant à 18 le nombre total de stations de ce type sur l'ensemble du réseau. Ce processus nécessite moins d'intervention sur les sites et ne produit pas de déchets (les boues sont transformées en compost évacué tous les 10 ans). Les indicateurs mis en place pour les stations d'épuration afin de mesurer la qualité des rejets sur les aires de service et de repos, confirment la performance de ce type d'équipement. L'ensemble des bassins d'épuration des eaux pluviales et des ouvrages hydrauliques réalisés pour prévenir le risque de pollution sur la chaussée, a été inspecté en 2006.

## Limiter la consommation d'énergie

Cofiroute a engagé en 2006 en collaboration avec l'Ademe (Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie) un diagnostic sur les consommations électriques au niveau des gares de péage. Les résultats de cette étude serviront à adapter les équipements et les pratiques pour mieux maîtriser les consommations.

## La gestion des déchets

Cofiroute incite également ses clients à avoir une démarche citoyenne en adoptant les bons gestes en faveur du tri. Sur les aires de repos, l'amélioration de la signalétique des différents conteneurs a conduit à l'obtention de meilleurs résultats quant à la qualité du tri. Par ailleurs, Cofiroute a utilisé en 2006 pour la rénovation des chaussées, des revêtements fabriqués à partir de matériaux recyclés.

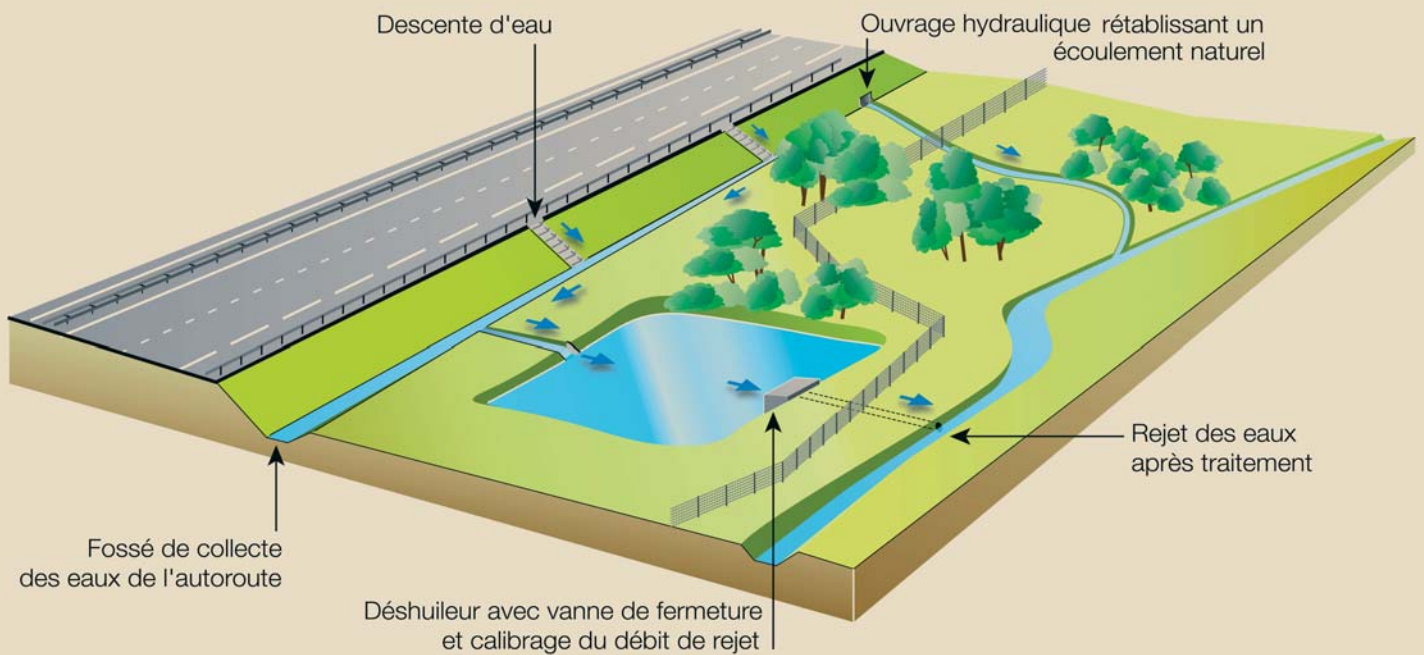
## Le bruit

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, 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.

## La biodiversité

Cofiroute s'est engagée, 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. En 2006, la poursuite du programme porte à 1 919 km la longueur totale de clôtures installées sur le réseau, soit une couverture de 95 % du réseau en service. Ces programmes s'accompagnent de la construction de passages pour la grande et la petite faune afin de rétablir le cheminement des animaux. Cofiroute s'est engagée 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 des habitats de la Faune Sauvage et Odile Georges-Picot, Directeur général délégué de Cofiroute. Ainsi, la gestion de 4 passages pour animaux sauvages sur l'A28 et l'A85 a été confiée en 2006 aux Fédérations Départementales des Chasseurs concernées. Cofiroute finance également des thèses de recherche sur la biodiversité comme, par exemple l'étude réalisée par un chercheur du Muséum d'Histoire Naturelle sur l'impact des emprises de l'autoroute sur la faune et la flore.

1



2



- 1 La gestion de l'eau au cœur du dispositif de protection de l'environnement sur le réseau
- 2 Inspection d'un bassin de décantation des eaux

### Sensibiliser au développement durable



Cofiroute s'est associée à la promotion du bioéthanol du 13 au 16 juillet 2006, en distribuant à la barrière de St-Arnoult ainsi qu'aux gares de péage d'Ablis et d'Allainville une brochure présentant le biocarburant. Celui-ci, produit à partir de la fermentation des sucres contenus dans les céréales et la betterave sucrière, contribue à la réduction des gaz à effet de serre. Parallèlement, 10 conseils simples « d'éco-conduite » ont été rappelés aux automobilistes afin d'éviter une surconsommation de carburant, comme le contrôle de la pression des pneus ou encore le démontage après emploi des porte-vélos.

# L'engagement social

En 2006, Cofiroute a poursuivi et renforcé ses actions en faveur de ses collaborateurs. Des actions ont également été développées à destination des personnes handicapées. Celles-ci ont été reprises dans le Plan d'Action développement durable 2007-2009 sous les thèmes « Mener une politique des ressources humaines responsable » et « Répondre aux besoins de mobilité des différentes clientèles ».

En 2006 Cofiroute a mis en place des actions d'accompagnement des salariés de l'entreprise dans l'évolution de leur métier. Cet engagement social se décline également, au-delà des frontières de l'entreprise, dans des réalisations à destination des plus démunis.

## Le dialogue social

Dans la continuité de l'accord signé en 2005 sur l'organisation de la maîtrise d'exploitation, Cofiroute et les organisations syndicales ont signé le 3 mai 2006 l'accord d'entreprise « ouvriers et employés ». Il a pour objectif d'assouplir l'organisation du travail, de valoriser le rôle des salariés et de s'adapter à l'évolution de l'exploitation. L'accord introduit un système d'évaluation sur trois niveaux liés aux compétences, aux performances et au potentiel de chaque salarié. Il définit en outre les rémunérations minimales correspondant à chaque niveau et prévoit, dans le respect de ces minima une individualisation des salaires. L'entrée en vigueur de l'accord s'est faite en deux temps : - 1<sup>er</sup> juin 2006, pour ce qui concerne les métiers et les organisations du travail, - 1<sup>er</sup> janvier 2007, pour ce qui concerne les évaluations et le nouveau système de rémunération individuelle, un délai de six mois ayant été nécessaire pour former l'ensemble des agents de maîtrise opérationnels à la conduite d'entretien et réaliser les 1 200 entretiens avec les salariés concernés.

Parallèlement, l'accord concernant la maîtrise a été progressivement mis en place au cours de l'année. Pour l'encadrement, les augmentations individualisées et le système de primes sur objectif, se sont poursuivis.

Fin juin 2006, le syndicat professionnel (désormais intégré à l'ASFA) a signé la première convention collective nationale de branche des sociétés concessionnaires et exploitantes d'autoroute et d'ouvrages routiers. Celle-ci est entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 2006.

## Se former pour évoluer

Cofiroute prépare l'évolution professionnelle de ses collaborateurs en proposant des parcours de formation personnalisés. L'entreprise a déployé en 2006 un programme de formation de près de 60 000 heures, qui représente plus de 4 % de sa masse salariale. Outre la sécurité, une partie importante des modules de formation est liée au développement de l'automatisation, à l'émergence de nouveaux métiers de l'exploitation et à l'accompagnement de la mise en œuvre de nouvelles technologies.

Ces actions ont été orchestrées par l'école des métiers de l'autoroute « Campus » inaugurée le 2 mars 2006. En 2006, Campus a proposé 8 parcours de formation adaptés aux métiers de Cofiroute. L'animation et le suivi des 80 formateurs internes se fait au travers d'audits réguliers, d'évaluations des sessions par les stagiaires et d'un entretien de chaque formateur avec les responsables de l'école. L'ensemble des formateurs a également participé à un séminaire leur permettant de connaître les intervenants de la chaîne d'information (visite du PCI (Poste Central d'Information) et des studios d'Autoroute FM) et de s'imprégner des spécificités de l'A86 (visites du pavillon de communication et du chantier, présentation du nouveau système d'aide à l'exploitation).

Dans le cadre de l'internalisation d'une partie de la maintenance péage, plus de 600 receveurs ont reçu au cours de l'année 2006, une formation à la maintenance et un nouveau métier d'Assistant de Gestion Maintenance a été créé. Cofiroute a, par ailleurs, engagé une réflexion sur la formation et le périmètre d'actions des receveurs dans le cadre de l'automatisation et la télé-opération.

Le déploiement de Magic étant achevé en 2006, les formations à cet outil ont été adaptées pour tenir compte des retours d'expérience des premiers utilisateurs.



1



2



3

- 1 Les métiers du péage
- 2 Les métiers de la sécurité - viabilité - entretien
- 3 Les métiers de l'information

Les formations accompagnant la décentralisation de certaines missions et la professionnalisation des équipes sur le terrain (formation, paie, qualité – sécurité – environnement, gestion du patrimoine, communication et marketing) se sont poursuivies en 2006.

## Épargne salariale en croissance

Le nombre de salariés de Cofiroute ayant souscrit au plan d'épargne Castor ouvert à l'ensemble des salariés des entreprises du Groupe VINCI a progressé en 2006 de 11,8% et les montants des versements ont augmenté de 6%. La création d'un nouveau fond, Castor Rebond, a permis de transférer une partie des avoirs issus du fond Castor Avantage arrivant à échéance le 31 janvier 2007.

## Favoriser l'intégration des personnes handicapées

Dans son Plan d'Action développement durable 2007-2009, Cofiroute s'engage à intégrer les préoccupations sociales dans sa politique achats au moment du choix des prestataires en valorisant le recours à des entreprises de travail adapté. De même en interne, Cofiroute s'emploie à recenser et éliminer les difficultés rencontrées par les travailleurs handicapés et à améliorer l'accessibilité des infrastructures et des installations pour les personnes à mobilité réduite.

### Le partenariat avec la Fondation Garches

Une des priorités, définie dans le Plan d'Action développement durable, est l'amélioration de l'accessibilité des infrastructures et des installations pour les personnes à mobilité réduite. Cofiroute développe depuis 2002, un partenariat avec l'Institut Garches, ayant permis de financer notamment l'achat de matériel informatique et de webcams adaptés aux personnes handicapées de l'hôpital Raymond Poincaré de Garches. Cofiroute poursuit cette 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. Dans le prolongement de l'audit réalisé en 2005, Cofiroute, a mené en 2006 une enquête auprès de 250 personnes à mobilité réduite, anciens

patients de l'hôpital Raymond Poincaré pour mieux connaître leurs attentes et s'adapter à leurs besoins. Cofiroute a également complété son dispositif à l'attention des personnes à mobilité réduite par la mise à disposition d'informations pratiques sur le site [www.cofiroute.fr](http://www.cofiroute.fr), ainsi que par la gratuité de l'abonnement au télépéage Liber-t, un système de péage qui évite toute manipulation et donc particulièrement adapté aux conducteurs handicapés. Les 70 aires de repos ont également été équipées de places de stationnement pour personnes à mobilité réduite. Celles-ci font l'objet d'une signalisation particulière en conformité avec les objectifs fixés dans la charte de qualité visuelle.

### L'adaptation de l'infrastructure et des services

Dans le cadre de son contrat de plan 2004-2008, Cofiroute s'est engagée à améliorer l'accessibilité de 660 refuges pour postes d'appels d'urgence. Ce programme largement engagé (240 refuges ont été réalisés en 2006) s'accompagne de l'amélioration d'autres infrastructures telles, les cheminements piétons et l'accès aux sanitaires sur l'ensemble des aires de repos et des aires de services.

## Les actions citoyennes

En 2006 Cofiroute a versé 20 000 euros de taxe d'apprentissage en faveur d'écoles ou d'organismes de formation pour personnes handicapées. Dans le domaine du recrutement, les offres d'emplois de Cofiroute sont systématiquement transmises aux sites spécialisés à destination de personnes handicapées, Hanploi.com et Agefiph. L'entreprise s'est également mobilisée en faveur des personnes handicapées en s'associant à l'opération « Récoltez vos bouchons ! », l'association « un bouchon : un sourire », parrainée par Jean-Marie Bigard.

Cofiroute souhaite également favoriser les engagements associatifs et citoyens des salariés notamment en partenariat avec la Fondation VINCI déjà très investie dans le domaine de l'insertion de personnes en difficulté.



### Un aménagement spécifique pour les receveurs

Victime d'une maladie qui l'a presque totalement privé de l'usage de ses yeux, Jean-Paul Girard, receveur à Bourges, bénéficie depuis septembre 2006 d'un environnement de travail adapté à son handicap. Sa cabine de péage a été dotée d'une caméra orientable, fixée au plafond, et qui « zoome » très fortement sur certaines zones de l'écran, pour lui permettre de voir la classe du véhicule ou le prix. Il dispose aussi d'une loupe puissante pour lui permettre de lire le ticket et de lunettes pourvues d'une mini-caméra. Cet aménagement a été cofinancé par Cofiroute et le SIADV (Service interdépartemental d'appui aux adultes déficients visuels).



1 Parking aménagé pour les personnes à mobilité réduite

# Les indicateurs développement durable

Le reporting développement durable de Cofiroute couvre l'ensemble de l'activité de Cofiroute SA. Il s'appuie sur une procédure de mesure des indicateurs appliquée par une trentaine de collaborateurs qui contribuent à la collecte, au traitement et à la consolidation des données. Dans le cadre de la vérification de l'application des procédures de collecte des informations sociales et environnementales de VINCI réalisée par KPMG, le reporting des données environnementales 2006 de Cofiroute a été audité.

## Données

## Unité

### 1 - ENVIRONNEMENT

#### Consommation de ressources

Eau	m <sup>3</sup>
Matériaux recyclés / total des matériaux utilisés pour la chaussée	%
Electricité	MWh
Energies fossiles	TEP <sup>(1)</sup> /millions kmp <sup>(2)</sup>

#### Biodiversité

Nombre de passages animaux sauvages	Nb
Linéaire de clôture faune	Km

#### Rejets

Emissions GES de l'entreprise <sup>(3)</sup>	Tonne de CO <sub>2</sub>
Nombre de bassins de collecte des eaux de ruissellement	Nb

#### Déchets

Production de déchets <sup>(4)</sup>	Tonne
Aires de repos équipées pour le tri / total des aires de repos	%

### 2 - CLIENTS

Taux d'accidents corporels	Nb/10 <sup>9</sup> kmp
Taux de tués	Nb/10 <sup>9</sup> kmp
Délai de réponse au client	Nb de jours ouvrables
Délai d'information aux clients d'un incident <sup>(5)</sup>	Minute

### 3 - COLLABORATEURS

Effectif total au 31 décembre (CDI+CDD)	Nb
Absentéisme	%
Taux d'emploi de travailleurs handicapés (CDI+CDD)	%
Taux de fréquence des accidents de travail (nombre d'accidents avec arrêt/millions d'heures travaillées) <sup>(6)</sup>	
Taux de gravité des accidents de travail (nombre de jours perdus/milliers d'heures travaillées) <sup>(6)</sup>	
<b>Formation</b>	
Dépenses formation / masse salariale	%
Formation à la sécurité	Heure
Formation à l'environnement	Heure

(1) Tonne Equivalent Pétrole (2) Kilomètre Parcours (3) Sur la base de la méthode Bilan Carbone de l'ADEME version d'avril 2005 (4) Sur l'exploitation - Siège non compris  
(5) Délai entre la connaissance, par Cofiroute, d'un incident sur le réseau en service et la diffusion d'une information sur Autoroute FM ou sur des panneaux à messages variables  
(6) En 2004, sur la base d'heures travaillées reconstituées



Données 2004	Données 2005	Données 2006
--------------	--------------	--------------

227 365	245 708	237 621
9	14	8
18 769	17 139	17 888
0,24	0,25	0,26

88	127	127
1 671	1 808	1 919

6 706	7 106	7 385
968	1 034	1 051

1 328	1 290	1 390
12,12	11,76	11,76

25,6	32,7	27,6
3,07	3,90	3,20
6	7,6	5,5
4,25	3,40	3,64

2 072	1 960	1 874
5,48	4,69	4,54
2,80	3,01	2,72

23,28	21,62	13,75
-------	-------	-------

1,12	0,76	0,40
------	------	------

4,01	4,31	4,72
4 088	7 133	6 104
NC	450	872







# 5 Le développement en France et à l'international

# Développement :

## la reconnaissance des savoir-faire

Cofiroute a confirmé en 2006 son expertise dans le domaine du télépéage poids lourds et des systèmes de péages en zones urbaines. Le succès de Toll Collect en Allemagne a permis à ce système *flux libre* développé sur autoroute de s'étendre au réseau secondaire, tandis qu'en France l'expérimentation de prélèvement par voie satellitaire réalisée en Alsace s'est révélée concluante.

### Télépéage poids lourds en Alsace

Suite à la loi votée en janvier 2006 autorisant le prélèvement d'une taxe sur les poids lourds de plus de 12 tonnes circulant en Alsace, Cofiroute et T-Systems ont présenté le 6 septembre en Alsace une solution de prélèvement par voie satellitaire (GPS/GSM) conforme aux directives d'interopérabilité européennes. Ce système a été présenté avec succès aux élus régionaux et aux administrations de la région Alsace (équipement, budget, douanes) sous forme d'un démonstrateur opérationnel capable de prélever avec un même équipement la taxe en Alsace et le péage en Allemagne. Cette solution innovante anticipe une éventuelle généralisation du péage pour les poids lourds sur les réseaux non concédés en France.

### Toll Collect poursuit son développement

Le système de télépéage autoroutier *flux libre* pour poids lourds, développé en groupement par Cofiroute (10 %), Deutsche Telekom (45 %) et DaimlerChrysler Services (45 %) a généré en 2006 un volume de recettes de plus de 3 milliards d'euros. 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 de la mise à jour du réseau autoroutier. Fin 2006, l'équipement en OBU de plus 530 000 véhicules a permis de réaliser 87% de la collecte. Le taux de précision du système a atteint 99,75 % avec un taux de fraude inférieur à 2 % du nombre de transactions. La flexibilité du système a permis à l'Etat allemand d'étendre la taxation des poids lourds de plus de 12 tonnes à trois sections de route fédérale à Hambourg et Karlsruhe à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2007.

### Succès au Minnesota

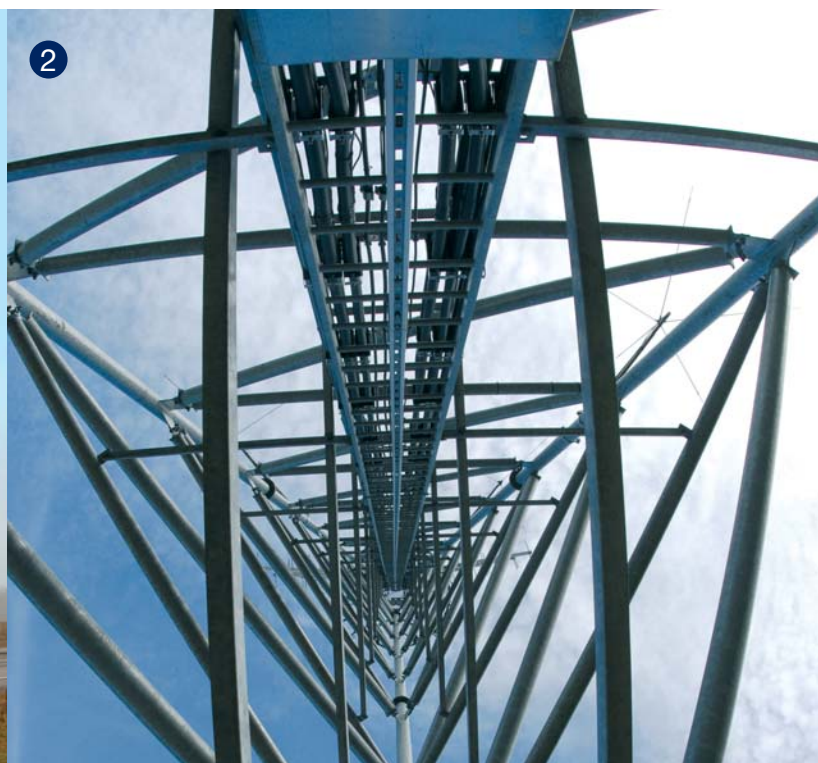
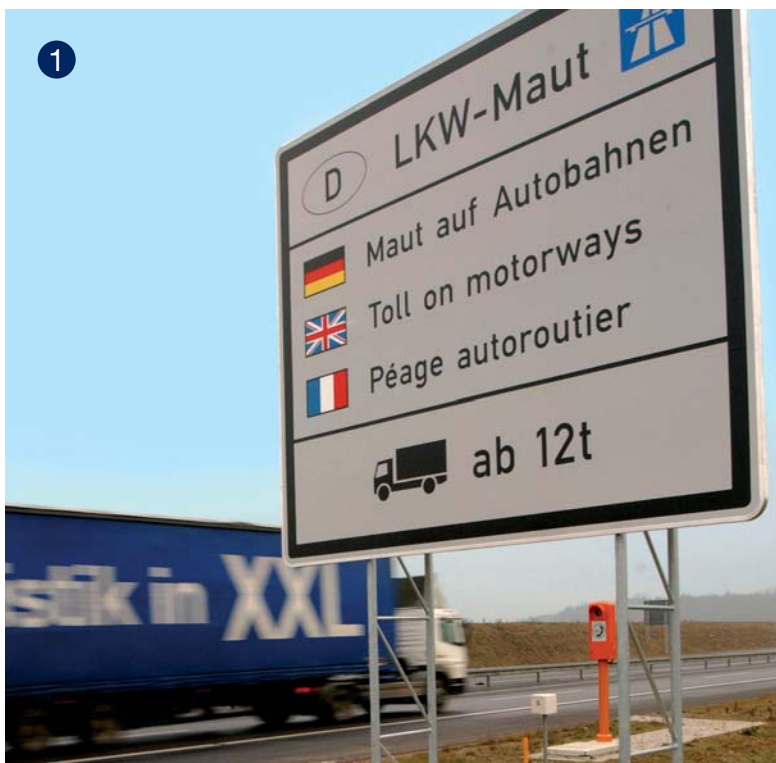
Le ministère des Transports du Minnesota et Cofiroute ont reçu en 2006 le Toll Excellence Award de l'IBTTA pour le projet MnPASS (I-394 HOT Lanes), à l'occasion du congrès annuel de l'IBTTA qui s'est tenu en septembre 2006 à Dallas. Ce concept de HOT Lane (gratuité pour les véhicules pratiquant le covoiturage, paiement d'un péage pour les autres) a été mis en place en 2005 par Cofiroute USA pour l'autoroute urbaine de 16 km située à l'ouest de Minneapolis. La modulation tarifaire se fait 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.

### Poursuite de l'exploitation en Californie

Cofiroute USA a poursuivi en 2006 l'exploitation de l'autoroute « 91 Express Lanes » à Los Angeles. Construite sur le terre-plein central d'une autoroute gratuite, « 91 Express Lanes » est la première autoroute au monde avec un péage entièrement automatisé et la première autoroute à tarifs modulés chaque jour. En 2006 le trafic moyen journalier s'est établi à 40 000 véhicules.

### Traversée de la Tamise à Dartford

Le contrat d'exploitation des deux tunnels et du pont de franchissement 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 prolongé jusqu'à l'attribution du marché, probablement en 2009, portant sur l'élargissement de l'exploitation de la M25 (périphérique de Londres). Le trafic moyen a atteint 148 000 véhicules par jour en 2006.



- ❶ Succès et développement prévisible du système de télépéage Toll Collect en Allemagne
- ❷ Pylone de télécommunication

## 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. En 2006, Cofiroute UK et Cofiroute ont participé, aux côtés de SRC, au renouvellement des équipements d'infrastructure. Le trafic moyen aux barrières de péage a dépassé les 37 400 véhicules par jour en 2006, avec un trafic de 52 200 véhicules en jour de pointe.

## Grèce

Gefyra Litourgia, (filiale de Cofiroute) a poursuivi en 2006 l'exploitation, du pont Charilaos-Trikoupis, qui relie les villes de Rion et Antirion, sur le golfe de Corinthe. Le trafic a atteint une moyenne de 12 400 véhicules par jour.

## France - A19 Artenay-Courtenay

Cofiroute a réalisé pour le compte d'Arcour (filiale de VINCI Concessions) société concessionnaire de la section de 101 km sur l'A19 entre Artenay

et Courtenay des prestations d'acquisition et de libération foncière. En 2006, 90% des terrains ont été libérés.

## Les télécommunications

Les activités de Cofiroute dans le domaine des infrastructures de télécommunications ont poursuivi leur consolidation et leur développement en 2006. L'exercice a été marqué par le rapprochement de Neuf telecom et de Cegetel et par la conclusion d'un partenariat de long terme avec Completel, pour le déploiement de son réseau optique national. Pour accompagner le développement des boucles optiques métropolitaines initié par les opérateurs ou les collectivités territoriales, Cofiroute a mis à disposition plusieurs liaisons optiques dans les agglomérations d'Orléans, Tours, Chartres et Laval et a créé de nouveaux points de raccordement et trois locaux d'hébergement. Cette démarche permet de mutualiser les infrastructures génie civil nécessaires aux réseaux de télécommunications, conformément aux recommandations de l'ARCEP (Agence de régulation des communications électroniques et de La Poste).





# Exercice 2006

# Bilan au 31 décembre 2006 (en euros)

# Actif

	31 décembre 2006			31 décembre 2005
	Montant brut	Amortissements et provisions	Montant net	
<b>IMMOBILISATIONS INCORPORELLES</b>	<b>78 307</b>	<b>0</b>	<b>78 307</b>	<b>78 307</b>
<b>IMMOBILISATIONS DU DOMAINE PROPRE</b>				
Terrains	832 735		832 735	808 953
Agencements - Installations	9 504 832	8 996 225	508 607	1 455 092
Autres immobilisations corporelles	21 553 349	15 559 224	5 994 125	7 808 468
	<b>31 890 916</b>	<b>24 555 449</b>	<b>7 335 467</b>	<b>10 072 513</b>
<b>IMMOBILISATIONS MISES EN CONCESSION</b>				
Biens non renouvelables en service	3 858 786 032	1 502 269 269	2 356 516 763	2 392 619 293
Biens renouvelables en service	506 842 740	323 078 350	183 764 390	162 369 811
Biens non renouvelables en cours	2 078 407 953	0	2 078 407 953	1 456 141 984
Biens renouvelables en cours	176 303 143	4 810 683*	171 492 460	72 316 890
	<b>6 620 339 868</b>	<b>1 830 158 302</b>	<b>4 790 181 566</b>	<b>4 083 447 978</b>
<b>IMMOBILISATIONS FINANCIÈRES</b>				
Participation & créances rattachées	49 121 281	47 005 000	2 116 281	2 116 281
Dépôts et cautionnements	41 514		41 514	43 334
	<b>49 162 795</b>	<b>47 005 000</b>	<b>2 157 795</b>	<b>2 159 615</b>
<b>STOCKS DE MATIÈRES</b>	1 518 728	0	1 518 728	1 147 538
<b>CRÉANCES</b>				
Clients	40 780 727	1 659 505	39 121 222	34 790 973
Personnel	46 345		46 345	67 254
Etat	11 967 004		11 967 004	29 496 477
Avances et acomptes versés sur travaux	58 010 580		58 010 580	76 322 158
Autres créances	7 362 195	0	7 362 195	6 557 768
	<b>118 166 851</b>	<b>1 659 505</b>	<b>116 507 346</b>	<b>147 234 630</b>
<b>CHARGES CONSTATEES D'AVANCE</b>	44 620 929		44 620 929	47 155 094
<b>COMPTES FINANCIERS</b>	497 322 129		497 322 129	388 783 769
<b>ECARTS DE CONVERSION ACTIF</b>	0		0	0
<b>TOTAL</b>	<b>7 363 100 523</b>	<b>1 903 378 256</b>	<b>5 459 722 267</b>	<b>4 680 079 444</b>

\* Provisions



# Bilan au 31 décembre 2006 (en euros)

# Passif

	31 décembre 2006	31 décembre 2005
<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	1 093 753 924	961 389 159
<b>RESULTAT DE L'EXERCICE</b>	300 714 825	282 732 783
<b>ACOMPTE SUR DIVIDENDES</b>	-129 872 512	-121 755 480
<b>SUBVENTIONS D'INVESTISSEMENT</b>	79 820 668	63 150 985
<b>PROVISIONS REGLEMENTEES</b>	28 523 984	27 115 414
	<b>1 551 260 980</b>	<b>1 390 952 952</b>
<b>PROVISIONS POUR RISQUES ET CHARGES</b>		
Provisions pour pertes et charges	58 201 459	49 471 939
<b>DETTES FINANCIERES</b>		
Autres emprunts	3 517 548 037	2 933 185 176
Créances Etat & collectivités locales	9 547 120	10 820 069
	<b>3 527 095 157</b>	<b>2 944 005 245</b>
<b>DETTES</b>		
Fournisseurs	96 542 012	105 799 818
Clients - dépôts de garantie	4 990 666	4 043 924
Personnel	18 078 833	18 384 251
Dettes fiscales et sociales	146 961 925	109 186 715
Autres dettes	7 283 508	7 269 814
	<b>273 856 944</b>	<b>244 684 522</b>
<b>PRODUITS CONSTATES D'AVANCE</b>	49 307 727	50 945 948
<b>ECARTS DE CONVERSION PASSIF</b>	0	18 838
<b>TOTAL</b>	<b>5 459 722 267</b>	<b>4 680 079 444</b>

# Compte de résultat

<b>PRODUITS D'EXPLOITATION</b>	<b>31 décembre 2006</b>	<b>31 décembre 2005</b>
<b>CHIFFRE D'AFFAIRES</b>		
Recettes de péage	940 168 782	875 009 847
Recettes accessoires	14 153 371	13 631 434
<b>MONTANT NET DU CHIFFRE D'AFFAIRES</b>	<b>954 322 153</b>	<b>888 641 281</b>
Reprise de provisions	22 286 217	16 748 149
Produits divers	3 094 919	5 482 048
<b>TOTAL I</b>	<b>979 703 289</b>	<b>910 871 478</b>
<b>CHARGES D'EXPLOITATION</b>		
Achats de matières consommables	8 284 479	9 616 778
Services extérieurs liés à l'investissement	30 692 788	30 026 368
Grosses réparations	38 774 075	33 975 685
Services extérieurs liés à l'exploitation	21 975 043	21 755 403
Transfert produits sur sinistres	- 5 196 724	- 3 636 775
Impôts et Taxes	108 616 862	103 936 979
Charges de personnel	89 319 295	89 157 422
Participation des salariés	5 238 477	5 859 524
Autres charges de gestion courante	784 063	238 498
Amortissements du domaine propre	3 933 184	4 727 372
Amortissements des biens renouvelables	31 954 024	35 353 613
Amortissements de caducité	104 415 033	88 145 669
Provisions pour charges d'exploitation	29 897 719	20 219 154
<b>TOTAL II</b>	<b>468 688 318</b>	<b>439 375 690</b>
<b>1. RESULTAT D'EXPLOITATION (I - II)</b>	<b>511 014 971</b>	<b>471 495 788</b>
<b>PRODUITS FINANCIERS</b>		
Intérêts intercalaires	83 425 520	61 740 289
Autres produits financiers	56 856 746	51 523 276
Reprise de provisions	0	50 332
<b>TOTAL III</b>	<b>140 282 266</b>	<b>113 313 897</b>
Frais financiers	186 995 512	154 096 928
Autres charges financières	72 810	43 350
<b>TOTAL IV</b>	<b>187 068 322</b>	<b>154 140 278</b>
<b>2. RESULTAT FINANCIER (III - IV)</b>	<b>- 46 786 056</b>	<b>- 40 826 381</b>
<b>3. RESULTAT COURANT (1 + 2)</b>	<b>464 228 915</b>	<b>430 669 407</b>
<b>PRODUITS EXCEPTIONNELS V</b>	<b>7 590 040</b>	<b>9 511 896</b>
<b>CHARGES EXCEPTIONNELLES VI</b>	<b>15 040 899</b>	<b>10 661 337</b>
<b>4. RESULTAT EXCEPTIONNEL (V - VI)</b>	<b>- 7 450 859</b>	<b>- 1 149 441</b>
<b>IMPOTS SUR LES BENEFICES, IMPOTS DIFFERES ET CONTRIBUTIONS VII</b>	<b>156 063 231</b>	<b>146 787 183</b>
<b>TOTAL DES PRODUITS (I + III + V)</b>	<b>1 127 575 595</b>	<b>1 033 697 271</b>
<b>TOTAL DES CHARGES (II + IV + VI + VII)</b>	<b>826 860 770</b>	<b>750 964 488</b>
<b>BENEFICE</b>	<b>300 714 825</b>	<b>282 732 783</b>

# Annexe des comptes au 31 décembre 2006

## 1 - Faits marquants de l'exercice :

### • Investissements :

Cofiroute a réalisé des investissements pour un total de 756 M€ au cours de l'exercice, poursuivant son programme de construction des sections nouvelles et d'amélioration du réseau en service. Aucune mise en service n'est intervenue sur l'année 2006, exceptées celles des deux échangeurs différés Parigné L'Evêque et Rouessé Fontaine sur A28, intervenues en décembre 2006.

### • Opérations de financement :

Un emprunt obligataire de 750 millions d'euros venant à échéance le 24 mai 2021 a été émis le 24 mai 2006. Son prix d'émission a été fixé à 98,928 % du nominal et le coupon à 5,0 %.

Cofiroute a en outre effectué en décembre 2006 le tirage de la première tranche d'un nouvel emprunt BEI lié au financement d'A85 pour 50 M€ (emprunt sur 23 ans à taux fixe : 4,27 %, amortissable avec différé de 6 ans). La deuxième tranche, d'un montant de 210 M€ sera tirée mi 2007.

Parallèlement à ces nouvelles opérations de financement, Cofiroute a procédé en décembre 2006 au remboursement de l'emprunt obligataire de 1995 d'un montant de 244 M€.

La société a mis en place un swap retour taux fixe à 4,59 %, avec départ différé en octobre 2007, pour 600 M€ sur la souche obligataire 2003/2018.

## 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 (25 ans au 1<sup>er</sup> janvier 2006).

- 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 ». Les écarts sur inventaire sont rapportés au résultat de l'exercice.

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

Ce poste comprend notamment les avances sur travaux versées aux maîtres-d'œuvre constructeurs. 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.

## **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 Organismes.

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 1 189 990 395 euros au 22 février 2007, 1 cours Ferdinand de Lesseps, 92 851 RUEIL MALMAISON Cedex.

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

Les charges constatées d'avance s'élèvent à 44,6 millions d'euros, dont 33,6 millions d'euros de soultes liées aux opérations financières et 10,8 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 2006
	Au 1 <sup>er</sup> janvier 2006	Augmentations	Diminutions	
Provisions pour grosses réparations	40,7	28,0	21,8	46,9
Provisions diverses	8,8	2,5	0,0	11,3
<b>TOTAL</b>	<b>49,5</b>	<b>30,5</b>	<b>21,8</b>	<b>58,2</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 123,9 millions d'euros d'impôts différés.

(en Millions d'euros)

	Montant brut	A moins d'1 an	De plus d'1 an à 5 ans au plus	A plus de 5 ans
Dettes financières	3 527,1	364,2	666,6	2 496,3
Dettes d'exploitation	273,9	273,9		
Produits constatés d'avance	49,3	6,7	20,5	22,1
<b>TOTAL</b>	<b>3 850,3</b>	<b>644,8</b>	<b>687,1</b>	<b>2 518,4</b>

### 3 - 2 - 4 Emprunts :

Les emprunts obligataires sont émis à taux fixe pour 2 829,2 millions d'euros. Les emprunts bancaires BEI sont émis à taux variable pour 325,0 millions d'euros et à taux fixe pour 315 millions d'euros.

Des swaps de taux pour un notionnel de 1 475,0 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 caps ou de swaps taux fixe afin de protéger l'entreprise de la hausse des taux a été poursuivie.

Compte tenu des opérations réalisées en 2006, la proportion à taux fixe ou capé des emprunts nets s'établit à 81 % au 31 décembre 2006.

L'exigibilité des emprunts, comme leur taux, n'est pas fonction du respect de ratios financiers. Seuls 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.

La notation « A- » de Cofiroute par Standard & Poors a donné lieu à un renchérissement moyen de 6 points de base sur les emprunts BEI en cours (590 M€).

### 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)	6,7
Quote part du capital détenue (en pourcentage)	99,99%
Valeur comptable des titres détenus :	
- brute	2,2
- nette	2,2
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	3,1
Dividendes encaissés par la Société au cours de l'exercice (2)	2,2
Observations	
(*) chiffres relatifs au 31 décembre 2006 (1) y compris le résultat de l'exercice (2) encaissés par la société mère (Cofiroute Participations)	

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

Le total des créances d'exploitation s'élève à 118,2 millions d'euros :

(en Millions d'euros)

	Montant brut	A moins d'1 an	De plus d'1 an à 5 ans au plus	A plus de 5 ans
Clients	40,8	40,8		
Etat	12,0	12,0		
Avances et acomptes versés sur travaux	58,0	16,1	41,9	
Autres créances	7,4	7,4		
<b>TOTAL</b>	<b>118,2</b>	<b>76,3</b>	<b>41,9</b>	<b>0,0</b>

### 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 1 <sup>er</sup> janvier 2006	Augmentations	Diminutions	Au 31 décembre 2006
Biens renouvelables	0,2	4,8	0,2	4,8
Titres de participation*	47,0	0,0	0,0	47,0
Stocks	0,0	0,0	0,0	0,0
Clients	2,0	0,0	0,3	1,7
<b>TOTAL</b>	<b>49,2</b>	<b>4,8</b>	<b>0,5</b>	<b>53,5</b>

\* provision pour dépréciation des titres Toll Collect

La provision de 4,8 M€ sur biens renouvelables est en relation avec le renouvellement du système et des équipements de péage inscrits à l'actif immobilisé pour 11,9 M€. Cette provision couvre les incertitudes sur la valeur réelle des développements en cours dans le cadre de la résiliation à l'amiable du contrat confié au groupement CS / SDEL.

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

Les achats et charges externes se décomposent comme suit :

(en Millions d'euros)	31 décembre 2005	31 décembre 2006
Achats et charges externes	95,4	99,7
Achats de matières consommables	9,6	8,3
Services extérieurs liés à l'investissement	30,0	30,7
Services extérieurs liés à l'exploitation	21,8	21,9
Grosses réparations	34,0	38,8

### 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 2005	31 décembre 2006
Produits d'exploitation hors reprises de provision	894,1	957,4
Chiffres d'affaires	888,6	954,3
Produits divers d'exploitation	5,5	3,1
Charges d'exploitation hors provisions et amortissements	290,9	298,5
Achats et charges externes	95,4	99,7
Remboursements sur sinistres	- 3,6	- 5,2
Coûts de personnel y / c participation des salariés	95,0	94,6
Impôts et taxes	103,9	108,6
Autres charges de gestion courante	0,2	0,8
<b>Excédent Brut d'Exploitation</b>	<b>603,2</b>	<b>658,9</b>

En 2006, ce ratio progresse de 9,2 % pour représenter 69,0 % du chiffre d'affaires.

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

(en Millions d'euros)	31 décembre 2005	31 décembre 2006
Excédent Brut d'Exploitation	603,2	658,9
Dotations nettes aux provisions d'exploitation	- 3,5	- 7,6
Dotations aux amortissements	- 128,2	- 140,3
<b>Résultat d'Exploitation</b>	<b>471,5</b>	<b>511,0</b>

En 2006, le résultat d'exploitation progresse de 8,4 % par rapport à l'exercice précédent, pour représenter 54 % du chiffre d'affaires.

### 3 - 3 - 5 Résultat exceptionnel :

Le résultat exceptionnel comprend les éléments suivants :

(en Millions d'euros)	31 décembre 2005	31 décembre 2006
Produits exceptionnels	9,5	7,6
sur opérations de gestion	0,0	0,2
sur opérations en capital	0,2	0,0
reprises sur provisions	9,3	7,4
Charges exceptionnelles	10,6	15,0
sur opérations de gestion	0,2	0,8
sur opérations en capital	3,2	0,0
dotations aux amortissements & provisions	7,2	14,2
<b>Résultat exceptionnel</b>	<b>- 1,1</b>	<b>- 7,4</b>

(en Millions d'euros)

	Montant brut	A moins d'1 an	De plus d'1 an à 5 ans au plus	A plus de 5 an
Emprunts obligataires	2 829,2	306,3	666,6	1 856,3
Autres emprunts (BEI)	640,0			640,0
Intérêts courus	48,3	48,3		
<b>TOTAL</b>	<b>3 517,5</b>	<b>354,6</b>	<b>666,6</b>	<b>2 496,3</b>

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

Les produits constatés d'avance comprennent essentiellement :

- Des droits d'usage de 7,0 M€ versés par des opérateurs de télécommunications au titre de conventions 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 :
- 1,4 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.
- 5,7 M€ correspondant au solde d'une soulte de 11,8 M€ encaissée en 2004 à l'occasion d'une compensation de swaps,
- 32,9 M€ correspondant au solde de la prime d'émission 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.
- 2,3 M€ correspondant à la soulte encaissée en mai 2006 à l'occasion d'une opération de swap lock.

### 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 2005	31 décembre 2006
Chiffre d'affaires	888,6	954,3
Recettes de péage	875,0	940,2
Recettes accessoires	13,6	14,1

L'évolution des recettes de péage entre 2005 et 2006 s'explique comme suit :

(en Millions d'euros)	Evolution 2006/2005
Recettes de péage	+ 7,4 %
Croissance du trafic à réseau stable	+ 3,1 %
Trafic des nouvelles sections	+ 1,9 %
Effet tarif + différentiel VL <sup>(1)</sup> /PL <sup>(2)</sup>	+ 2,4 %

(1) Véhicule léger

(2) Véhicule poids lourd



# Résultats des cinq derniers exercices

En euros

	2002	2003	2004	2005	2006
<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)	787 098 646	829 118 747	862 302 082	888 641 281	954 322 153
Bénéfice avant impôts, participation des salariés, amortissements et provisions	452 478 797	503 507 687	535 894 862	565 329 850	616 717 540
Impôt sur les bénéfices à 33,33 %	104 107 072	104 113 407	136 464 521	123 659 366	125 664 680
Contributions supplémentaires sur l'impôt société	6 533 566	6 533 965	8 572 086	5 910 470	4 121 755
Bénéfices après impôts, contribution, participation des salariés, amortissements et provisions	215 768 279	220 200 546	260 209 764	282 732 783	300 714 825
Montant des bénéfices distribués	116 479 409	124 718 197	138 557 736	150 368 018	162 827 662
Dettes à long terme	1 802 007 360	2 405 258 360	2 529 169 270	2 675 777 893	3 171 206 911
Coût de revient de la concession	4 279 084 434	4 494 056 141	4 977 305 322	5 791 342 487	6 620 339 868
<b>3. RESULTAT DES OPERATIONS REDUIT A UNE SEULE ACTION</b>					
Bénéfice après impôt et participation des salariés mais avant amortissements et provisions	82,82	95,52	94,55	105,93	118,69
Bénéfice après impôt et participation des salariés, amortissements et provisions	53,16	54,26	64,11	69,66	74,09
Dividende versé à chaque action	28,70	30,73	34,14	37,05	40,12
<b>4. PERSONNEL</b>					
Effectif moyen des salariés employés pendant l'exercice	1 962	1 991	2 012	1 919	1 857
Montant de la masse salariale	57 245 897	57 231 894	59 271 947	61 312 198	61 334 791
Montant des sommes versées au titre des avantages sociaux	26 605 385	27 975 310	27 309 005	27 845 224	27 984 504

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

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

La charge d'impôt d'un montant de 156,1 millions d'euros est composée :

- de l'impôt sur les sociétés engendré par le résultat courant à hauteur de 125,7 millions d'euros
- des impôts différés pour 26,3 millions d'euros
- de la contribution sociale de 3,3 % d'un montant de 4,1 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 2006 à 28,5 millions d'euros, d'où il résulte, au taux de 33,33%, une situation fiscale passive latente de 9,5 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 : 13,9 millions d'euros.
- Engagements reçus sous forme de cautions émises par les banques au nom de clients abonnés, au profit de COFIROUTE : 16,5 millions d'euros.
- Engagements reçus sous forme de cautions émises par les banques au nom de la SAFER, au profit de COFIROUTE : 1,3 millions d'euros.
- Engagements financiers reçus : signature en 2004 d'un crédit syndiqué pour un montant de 1,02 milliard d'euros à échéance 2011.
- Engagements d'investissements : dans le cadre de ses contrats de concession, la société s'est engagée à réaliser des investissements pour un montant de 1 466 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 l'issue de la condamnation du régime dérogatoire français de TVA par la CJCE (12 septembre 2000), et de la décision du 29 juin 2005 du Conseil d'Etat, les transporteurs ont été autorisés à récupérer la TVA sur les factures qu'ils avaient acquittées entre 1996 et 2000. En conséquence, la société COFIROUTE, comme l'ensemble des sociétés concessionnaires d'autoroutes, ont, à partir d'avril 2006 et en accord avec la DLF, mis à disposition des transporteurs abonnés la copie des factures de la période concernée, portant mention de la TVA calculée, sur un site sécurisé accessible via internet.

### 3 - 4 - 3 Effectif moyen :

En nombre	Personnel salarié	Personnel mis à disposition (1)
Cadres	200	
Agents de maîtrise	302	
Employés / Ouvriers	1355	1
<b>TOTAL</b>	<b>1 857</b>	<b>1</b>

(1) concerne le Siège (personnel intérimaire)

# Rapport général

## des commissaires aux comptes sur les comptes annuels

SALUSTRO REYDEL membre de KPMG International

1 cours Valmy

92923 Paris La Défense cedex

### Rapport général du commissaire aux comptes

Exercice clos le 31 décembre 2006

Mesdames, Messieurs,

En exécution de la mission qui nous a été confiée par votre assemblée générale, nous vous présentons notre rapport relatif à l'exercice clos le 31 décembre 2006, sur :

- le contrôle des comptes annuels de la société COMPAGNIE FINANCIERE ET INDUSTRIELLE DES AUTOROUTES « COFIROUTE », tels qu'ils sont joints au présent rapport ;
- la justification de nos appréciations ;
- les vérifications spécifiques et les informations prévues par la loi.

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

#### 1 - Opinion sur les comptes annuels

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

Nous certifions que les comptes annuels sont, au regard des règles et principes comptables français, réguliers et sincères et donnent une image fidèle du résultat des opérations de l'exercice écoulé ainsi que de la situation financière et du patrimoine de la société à la fin de cet exercice.

#### 2 - Justification des appréciations

En application des dispositions de l'article L.823-9 du Code de commerce relatives à la justification de nos appréciations, nous vous informons que les appréciations auxquelles nous avons procédé ont porté sur le caractère approprié des principes comptables appliqués et sur le caractère raisonnable des estimations significatives retenues.

Les appréciations ainsi portées s'inscrivent dans le cadre de notre démarche d'audit des comptes annuels pris dans leur ensemble et ont donc contribué à la formation de notre opinion exprimée dans la première partie de ce rapport.

#### 3 - Vérifications et informations spécifiques

Nous avons également procédé, conformément aux normes professionnelles applicables en France, aux vérifications spécifiques prévues par la loi.

Nous n'avons pas d'observation à formuler sur :

- La sincérité et la concordance avec les comptes annuels des informations données dans le rapport de gestion du Conseil d'administration et dans les documents adressés aux actionnaires sur la situation financière et les comptes annuels.
- La sincérité des informations données dans le rapport de gestion relatives aux rémunérations et avantages versés aux mandataires sociaux concernés ainsi qu'aux engagements consentis en leur faveur à l'occasion de la prise, de la cessation ou du changement de fonctions ou postérieurement à celles-ci.

En application de la loi, nous nous sommes assurés que les diverses informations relatives aux prises de participation et de contrôle et à l'identité des détenteurs du capital vous ont été communiquées dans le rapport de gestion.

Paris La Défense, le 23 mars 2007

**Benoît LEBRUN**  
Associé

**Michel BERTHET**  
Associé

# Tableau des flux de trésorerie

(en Millions d'euros)	31 décembre 2006	31 décembre 2005
Trésorerie à l'ouverture de l'exercice	388,8	634,4
<b>OPERATIONS LIEES A L'ACTIVITE</b>		
Capacité d'autofinancement, hors transferts de charges	372,6	353,8
Variation du Besoin en Fonds de Roulement	86,8	1,3
<b>A. Flux provenant de l'activité</b>	<b>459,4</b>	<b>355,1</b>
<b>OPERATIONS D'INVESTISSEMENT</b>		
Immobilisations	-766,3	-769,8
Subventions d'investissement	16,7	9,9
Cessions d'immobilisations	0,2	0,4
<b>B. Flux provenant de l'investissement</b>	<b>-749,4</b>	<b>-759,5</b>
<b>OPERATIONS DE FINANCEMENT</b>		
Dividendes	-158,5	-156,3
Emprunts et avances	803,0	393,3
Remboursements d'emprunts et avances	-246,0	-78,2
<b>C. Flux provenant du financement</b>	<b>398,5</b>	<b>158,8</b>
<b>Variation de trésorerie (A + B + C)</b>	<b>108,5</b>	<b>-245,6</b>
Trésorerie à la clôture de l'exercice	497,3	388,8

### 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.

(en Millions d'euros)

	Mouvements de l'exercice			
	Au 1 <sup>er</sup> janvier 2006	Augmentations	Diminutions	Au 31 décembre 2006
Immobilisations incorporelles	0,1	0,0	0,0	0,1
Immobilisations du domaine propre	32,0	1,1	1,2	31,9
Immobilisations du domaine concédé :	5 791,3	848,7	19,7	6 620,3
dont en service	4 262,7	122,6	19,7	4 365,6
dont en cours	1 528,6	726,1	0,0	2 254,7
Immobilisations financières	49,2	0,0	0,0	49,2
<b>TOTAL</b>	<b>5 872,6</b>	<b>849,8</b>	<b>20,9</b>	<b>6 701,5</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 1 <sup>er</sup> janvier 2006	Dotations	Reprises	Au 31 décembre 2006
Immobilisations incorporelles	0,0	0,0	0,0	0,0
Immobilisations du domaine propre	21,9	3,9	1,2	24,6
Domaine concédé :				
- Amortissement de caducité	1 397,8	104,4	0,0	1 502,2
- Immobilisations des biens renouvelables	309,8	32,0	18,7	323,1
<b>TOTAL</b>	<b>1 729,5</b>	<b>140,3</b>	<b>19,9</b>	<b>1 849,9</b>



**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)