

RAPPORT ANNUEL 2001
annual report





6 sommaire

Le mot du Président/
Chairman's foreword

Cofiroute : créateur d'autoroutes *Cofiroute : highways designer*



La construction des premières autoroutes :
les performances d'un pionnier
*Building the first highways:
the performance of a pioneer*

La nouvelle génération d'autoroutes :
jamais en panne d'imagination
*The new generation of highways:
never at a loss for ideas*

L'exploitation du réseau :
penser pour le client
*Running the network:
Taking decisions in the client's interest*

Plains feux sur l'assistance et la sécurité
Assistance and safety take center stage

Des innovations pour une autoroute
plus humaine
Bringing a human touch to the highway

Les pionniers de l'information routière
Highway information pioneer

Une expertise reconnue :
la régulation du trafic
Recognized expertise in traffic control

28 Les nouvelles frontières *New frontiers*



Le passage à l'euro : un exemple
de notre stratégie d'anticipation
*Switch to the euro: an example
of our anticipative strategy*

Communication de l'A86 :
transparence et proximité
*Communication on the A86:
transparent and local*

Ces innovations qui font aimer l'autoroute
Innovations that make you love the highway

L'exportation des compétences
Exporting expertise

La sécurité des clients et du personnel :
une priorité absolue
*Customer and personnel safety:
an absolute priority*

50 Exercice 2001 *Financial year 2001*



contents

informer

anticipating

inventer

collaborer

anticiper

construire

conseiller

protecting

training

communicating

inventing

adapting

preserving

former

protéger

préserver



Henri CYNA
Président d'Honneur/*Honorary Chairman*

Guy MAILLARD
Président d'Honneur/*Honorary Chairman*

Maurice DURAND-DUBIEF
Président Honoraire/*Honorary Chairman*

CONSEIL D'ADMINISTRATION AU 31 DECEMBRE 2001/*BOARD OF DIRECTORS AT DECEMBER 31st, 2001*

Dario d'ANNUNZIO
Président Directeur Général
Chairman and Chief Executive Officer

Jean-François POUPINEL
Président d'Honneur
Honorary Chairman

VINCI CONSTRUCTION
Représentée par/*Represented by*
Roger MARTIN

COLAS
Représentée par/*Represented by*
Alain DUPONT

EIFFAGE
Représentée par/*Represented by*
Jean-François ROVERATO

VINCI
Représentée par/*Represented by*
Antoine ZACHARIAS

ENTREPRISE JEAN LEFEBVRE
Représentée par/*Represented by*
Jean-Claude ROUDE

PARIBAS PARTICIPATIONS
Représentée par/*Represented by*
Olivier de VREGILLE

SNEL
Représentée par/*Represented by*
Jérôme TOLOT

SOGEPAR
Représentée par/*Represented by*
Bernard HUVELIN

SOCIETE GENERALE
Représentée par/*Represented by*
Pierre-Jean BRENUGAT

développer

communiquer

gérer

moderniser

adapter

DIRECTION GENERALE AU 13 MAI 2002 / *EXECUTIVE MANAGEMENT AT MAY 13th, 2002*

Dario d'ANNUNZIO
Président Directeur Général
Chairman and Chief Executive Officer

Jean-Marc CHAROUD
Directeur chargé des Opérations
Chief Operating Officer

Odile GEORGES-PICOT
Directeur chargé de l'Administration et des Finances
Chief Financial Officer

Jean-François NEOUZE
Conseiller auprès du Président
Chairman Adviser

DIRECTIONS / *MANAGEMENT*

Pascale ALBERT-LEBRUN
Directeur du Contrôle de Gestion
Executive Vice President, Business Finance Analysis

Jean-Marc CHAROUD
Directeur de l'Exploitation
Executive Vice President, Operations

Daniel GUY
Directeur Financier
Executive Vice President, Finance

Jean-François BOURDEAU
Directeur des Ressources Humaines
Executive Vice President, Human Resources

Gérard CHARPENTIER
Directeur du Développement
Executive Vice President, Business Development

Yves LAJEUNESSE
Directeur chargé du Développement International
Executive Vice President, International Development

André BROTO
Directeur de la Construction
Executive Vice President, Construction

Jérôme GEOFFRAY
Directeur des Systèmes Opérationnels
Executive Vice President, Operational Systems

François MOLLE
Directeur Marketing
Executive Vice President, Marketing

Nicole CABANNES
Directeur de la Communication
Executive Vice President, Communication

Odile GEORGES-PICOT
Directeur Juridique et de la Qualité
Executive Vice President, Legal Affairs and Quality

COMMISSAIRES AUX COMPTES AU 31 DECEMBRE 2001 / *AUDITORS AS AT DECEMBER 31 st, 2001*

MAZARS & GUERARD
Le Vinci, 4, allée de l'Arche
92075 PARIS LA DEFENSE CEDEX

RSM SALUSTRO REYDEL
8, allée Delcassé
75378 PARIS CEDEX 8

LE MOT DU PRÉSIDENT/

CHAIRMAN'S FOREWORD

Entreprise pionnière dans son domaine d'activité depuis sa création en 1970, Cofiroute a toujours eu pour objectif de se créer de nouvelles frontières, d'inventer de meilleures façons de construire, de financer et d'exploiter des autoroutes, et d'être toujours davantage à l'écoute et au service de ses clients.

Trois décennies plus tard, Cofiroute continue d'innover et d'imposer sa marque dans ce qui demeure son cœur de métier. L'année 2001 a été rythmée par plusieurs temps forts qui ont considérablement marqué et fait progresser Cofiroute.

Même si l'essentiel du réseau Cofiroute est interurbain – deux nouvelles sections de l'A85 et de l'A28 ont d'ailleurs été mises en service en juin et octobre 2001 – l'entreprise est soucieuse de développer de nouvelles solutions pour faciliter les déplacements urbains. Cofiroute a proposé le concept des "voies express sous la ville" et a été chargée par l'Etat, après un appel d'offres européen, de la construction et de la future exploitation du tunnel de l'A86 à l'Ouest, chaînon manquant du "super-périphérique" parisien. L'année 2001 a été marquée par la présentation d'un programme de recherches en sciences sociales sur l'acceptation humaine et sociale du projet A86 à l'Ouest.

Faisant appel notamment aux ressources de l'anthropologie, de la sociologie et des sciences politiques, ce programme est une première.

Ses conclusions ont permis à Cofiroute de mieux connaître et de maîtriser les attentes et les représentations des riverains à l'égard de ces futurs tunnels. Fidèle à sa volonté de susciter l'adhésion des riverains – qui sont aussi de futurs clients – autour de ses projets, Cofiroute a également inauguré en 2001 une exposition permanente sur l'A86. Implantée à Rueil-Malmaison, cette exposition innove elle aussi, en proposant une visite virtuelle du tunnelier et en donnant aux visiteurs toutes les clefs pour comprendre et, plus tard, utiliser cet ouvrage remarquable.

Un autre projet a mobilisé les hommes et les femmes de l'entreprise tout au long de l'année 2001 : la préparation à l'euro. Le passage à la monnaie unique, le 1^{er} janvier 2002 à minuit, revêtait une importance particulière pour une entreprise comme la nôtre, ouverte 24 heures sur 24 et ne pouvant pas se permettre la moindre interruption de son offre de services. Cofiroute a relevé le défi par une anticipation systématique de toutes les difficultés pouvant survenir. Sa préparation a commencé dès janvier 1999. Préparation minutieuse des systèmes et des matériels, bien sûr, mais aussi et surtout préparation et formation

des hommes et des femmes au contact du client, et communication auprès de la clientèle. Dès le 1^{er} novembre 2001, nous étions libérés de toutes les contingences logistiques et nous avons pu nous consacrer totalement à la relation avec nos clients. C'est ainsi que le passage à l'euro a été une complète réussite chez Cofiroute. Entreprise pionnière et innovante, Cofiroute veut l'être aussi en permettant aux hommes et aux femmes qui la composent d'être toujours plus imaginatifs et ambitieux dans leur travail quotidien. En 2001, l'entreprise s'est dotée d'une nouvelle organisation, plus claire et plus efficace. Elle a rationalisé ses méthodes de travail et s'est dotée d'un système de gestion plus décentralisé qui a pour effet de responsabiliser tous les acteurs.

Cofiroute, qui est en France la seule société concessionnaire d'autoroutes 100% privée depuis sa création, est bien armée pour affronter les mutations du secteur autoroutier français.

A l'orée des changements importants et positifs qui s'engagent dans son domaine d'activité, je souhaite que Cofiroute continue d'oser, d'être fidèle à sa tradition d'innovation, et puisse encore et toujours inventer son avenir.

Dario d'Annunzio





As a pioneer in its area of activity since it was founded in 1970, Cofiroute's objectives have always been to break through new frontiers, invent better construction methods, finance and operate highways, and to be constantly attentive to serving its clients needs. Three decades later, Cofiroute continues to innovate and make its mark in what is still its main area of operation. The year 2001 was distinguished by several significant events that had a considerable effect on Cofiroute and contributed to its progress.

Even though most of Cofiroute's network is inter-urban – two new sections of the A85 and the A28 were opened in June and October 2001 – the company is still striving to find new solutions to make urban driving easier. Cofiroute came up with the proposed concept of "expressways under the city" and has been commissioned by the Government, following a Europe-wide bid to tender, to build and operate the A86 western tunnel, the missing link in the "super ring road" around Paris. The year 2001 has been marked by the presentation of a social sciences research program to gauge social and human reactions to the A86 western project. This program is a world first, with its anthropological, sociological and political science content. Its conclusions

have provided Cofiroute with a better understanding and command of the local population's expectations and opinions of the proposed tunnels. In line with its policy of obtaining the support of the local population – who are also its future clients – in its projects, Cofiroute also inaugurated a permanent exhibition on the A86 tunnel in 2001. Situated in Rueil-Malmaison, this exhibition lives up to Cofiroute's innovative traditions, with its virtual tour of the tunnel digger, and by providing visitors with all they need to understand and later become users of this impressive project. Throughout 2001, company staff were working on another important project: preparing for the conversion to the euro. The switch to the single European currency, at midnight on January 1st 2002, was crucially important for a company like ours which is open 24 hours a day and cannot afford the slightest interruption in the services it provides. Cofiroute took up this challenge by systematically anticipating all the problems that could arise. Preparations began as early as January 1999. There was detailed preparation of systems and equipment, of course, but also and more especially, the preparation and training of members of staff who deal directly with customers, as well as communications with customers themselves. By 1st November 2001, we had solved all our logistical

problems and were able to concentrate fully on customer relations. In this way, the conversion to the euro was a complete success for Cofiroute.

As an innovating pioneer company, Cofiroute also wishes to allow the staff who make up the company to be ever more imaginative and ambitious in their daily work. In 2001, the company adopted a clearer and more efficient structure.

It rationalized its working methods and set up a more decentralized management system, the main result of which is to give a greater sense of involvement to every member of staff.

Cofiroute, which has always been the only 100% private company with concessions on highways in France, is well equipped to face the changes that have begun to affect the French highway sector.

On the threshold of the important and positive changes about to take place in our area of operation, I hope that Cofiroute will continue to be daring, faithful to its innovative traditions, and that it will still always be able to carve out its own future.

Dario d'Annunzio



COFIROUTE : CRÉATEUR D'AUTOROUTES
COFIROUTE : HIGHWAYS DESIGNER

V





La construction des premières autoroutes : LES PERFORMANCES D'UN PIONNIER

AU COURS DES ANNÉES 1970, COFIROUTE A FINANCÉ, CONSTRUIT ET MIS EN SERVICE 630 KM D'AUTOROUTES EN 9 ANS, CE QUI SIGNIFIE DES INVESTISSEMENTS TRÈS IMPORTANTS DANS UNE PÉRIODE ÉCONOMIQUEMENT TROUBLÉE. MAIS POUR ASSURER UNE GESTION DU RISQUE OPTIMALE, COFIROUTE A IMMÉDIATEMENT ET CONTINUËMENT IMAGINÉ DES SOLUTIONS INNOVANTES QUI ONT RÉVOLUTIONNÉ LES MÉTHODES DE CONSTRUCTION D'AUTOROUTES ET LA MANIÈRE DE LES FINANCER.



François PRUDHOMME

CHEF DU DÉPARTEMENT PATRIMOINE/HERITAGE DEPARTMENT MANAGER

LA CONSTRUCTION / ROAD BUILDING

"Notre métier, c'est la maîtrise d'ouvrage, précise François Prudhomme, mais une maîtrise d'ouvrage un peu particulière puisque c'est l'Etat qui fixe les grandes lignes d'un projet et en arrête les caractéristiques générales jusqu'au stade de la Déclaration d'Utilité Publique. Notre mission consiste alors à préciser ce projet, à en assurer le financement, à faire construire, puis à en exploiter l'ouvrage. Dès le départ, Cofiroute a appliqué le principe directeur de l'investissement progressif: inutile de construire une autoroute à deux fois quatre voies, quand on attend un trafic de 5 000 véhicules/jour à l'ouverture.

Idem pour les aires de repos et de service : elles ont été aménagées, agrandies, équipées au fur et à mesure de l'augmentation du trafic. C'est une application du principe d'ajustement de l'offre et de la demande. De la même façon, le principe de la chaussée évolutive consiste à attendre que le trafic le justifie pour compléter l'épaisseur de la chaussée : nous avons choisi de ne faire que ce qui était strictement nécessaire". Autre point fort : l'industrialisation du processus. "Lorsque l'Etat lançait la construction d'un tronçon d'autoroute, il s'agissait généralement d'un tronçon de 15 à 20 km au maximum.

Sur ces tronçons les ouvrages se ressemblaient tous, mais au tronçon suivant, c'était généralement une autre entreprise, donc d'autres ouvrages. L'Etat nous ayant confié en une seule fois la construction de 450 km d'autoroutes, nous avons standardisé avec deux modèles d'ouvrages d'art, c'est tout ; ce qui a permis des économies d'échelle et une industrialisation du processus de construction. En matière de chaussée, les entreprises qui travaillaient pour nous ont pu investir dans des matériels de grande puissance parce qu'elles avaient devant elles un programme de plusieurs années".

"Our job is to act as project manager," explains François Prudhomme, "but the situation is a bit singular because it's the Government that sets the main lines of the project and lays down the general characteristics up to the "Déclaration d'Utilité Publique", a certification that the project is in the public interest. From that point on, our job is to define the details of the project, get the financing, get it built, and operate it." From the outset, Cofiroute adopted the guiding policy of progressive investments. There is no point in building a double four-lanes highway

if you only expect 5,000 vehicles/day when it opens. The same applies to rest areas and services: we developed, enlarged and equipped them as traffic increased. It's the principle of matching supply to demand. The idea of "upgradable carriageway" follows the same principle: we progressively increase the thickness of the road surface as the traffic requires it. We choose to do only what is strictly necessary." Another strong point is the industrialization of the process. "When the Government launched the construction of a highway section, it was generally 15 to 20 km long at the most.

On these 15 to 20 km, the structures all looked alike, but the next section was generally built by another company, so the structures were different. The Government contracted us to build 450 km of highway in one shot, so we were able to standardize things with two types of structures, that's it. This allowed us to make economies of scale, and to industrialize the construction process. In term of road surface, the companies that worked for us were able to invest in powerful equipment, since they knew the project would stretch over several years."



LES ENROBÉS DRAINANTS CONTRE LES PROJECTIONS D'EAU ET LE BRUIT

Cofiroute a recouvert près de 40 % de son réseau d'enrobés drainants, dispositif efficace contre les projections d'eau. Dans les zones à forte densité d'habitat, les chaussées en sont également recouvertes car ils constituent un moyen efficace de protection des riverains contre le bruit du trafic.

COFIROUTE, INNOVATEUR EN MATIÈRE DE TERRE-PLEINS CENTRAUX

Dans les années 1970, les terre-pleins centraux des autoroutes, larges de 5 à 12 m, étaient dépourvus de dispositifs de sécurité. Les automobilistes n'étaient pas protégés en cas de franchissement, cause d'accidents rares mais toujours très meurtriers. Premier constructeur à réagir à cette

situation, Cofiroute a équipé ses chaussées de terre-pleins systématiquement pourvus d'une double rangée de glissières de sécurité. Par la suite, Cofiroute a développé les doubles barrières en béton adhérent (dba), qui diminuent encore ce risque de franchissement.

UNE OPTION D'INVESTISSEMENT PROGRESSIF : LES CHAUSSÉES ÉVOLUTIVES

La qualité d'un revêtement est un facteur de sécurité pour les automobilistes. Pour obtenir une qualité optimale des chaussées, Cofiroute a opté pour

une stratégie évolutive, qui consiste en un investissement allégé au moment de la construction puis, par la suite, en travaux plus lourds mais adaptés à l'évolution réellement constatée du trafic. Cette technique de la "chaussée évolutive" permet à Cofiroute de compléter progressivement son investissement, en fonction des besoins de la clientèle, de l'évolution des techniques et des recettes issues du péage. Cette stratégie d'investissement progressif s'applique également aux autres aménagements de l'autoroute, notamment à l'équipement des aires de repos.



To improve directions, Cofiroute systematically uses illuminated signs. This system offers better visibility, especially under difficult weather conditions – rain, fog, snow – and improves driver safety and comfort.



Pour un meilleur repérage, Cofiroute a systématiquement mis en place des caissons de signalisation lumineux. Cette signalisation offre une meilleure visibilité, notamment par conditions climatiques difficiles : pluie, brouillard, neige... et améliore la sécurité et le confort des automobilistes.

Building the first highways: THE PERFORMANCE OF A PIONEER

IN THE 1970s, COFIROUTE FINANCED, BUILT AND COMMISSIONED 630 KM OF HIGHWAY IN 9 YEARS. THIS REPRESENTED A MAJOR INVESTMENT IN A PERIOD OF ECONOMIC UNCERTAINTY. HOWEVER, TO ENSURE OPTIMUM RISK MANAGEMENT, COFIROUTE IMMEDIATELY AND CONSISTENTLY CONCEIVED INNOVATIVE SOLUTIONS WHICH REVOLUTIONIZED THE WAY HIGHWAYS ARE BUILT AND FINANCED.



L'AUTOROUTE FAIT PARTIE DU DÉCOR / THE HIGHWAY IS PART OF THE SCENERY

Joël LECROS
AGRICULTEUR/FARMER

**AMÉNAGEMENT FONCIER :
PRIORITÉ AU DIALOGUE
ET AUX REMEMBREMENTS**
La politique de dialogue avec les commissions d'aménagement foncier favorise la conciliation autour des projets autant que la maîtrise du coût des travaux connexes. Cofiroute favorise ainsi les remembrements qui contribuent à la réduction de l'impact de l'ouvrage autoroutier sur la surface agricole utile et à la restructuration des exploitations agricoles riveraines.

Joël Lecros est agriculteur à la Ménagerie, près d'Alençon. Les bâtiments de son exploitation sont à 450 mètres de la nouvelle A28. Dans le cadre du "1 % paysager", Joël Lecros a bénéficié de subventions pour rénover certains de ses bâtiments. Les hangars ont été bardés de bois, les enduits extérieurs refaits, les corps de bâtiments rénovés

dans le style des constructions de la région : la Chambre d'Agriculture, maître d'œuvre, et l'architecte des Bâtiments de France y ont veillé. Sur 147 000 F (22 410 €) de travaux, la subvention a représenté 117 000 F (17 836 €), dont 42 000 F (6 403 €) pris en charge par Cofiroute et pour le reste à parts égales par le Conseil général et le Conseil régional. Une seule contrainte : rénover en priorité les bâtiments visibles de l'autoroute. Résultat : le coup d'œil est plus agréable. Un an après la mise en service de l'A28, Joël Lecros n'est pas mécontent : "L'autoroute ne nous pose pas vraiment de problème, on vit avec. Certains jours, le vent d'ouest nous amène certes un petit peu plus de bruit, mais dans l'ensemble l'autoroute est entrée dans le paysage. De plus, les plantations que nous avons effectuées sont récentes : dans dix ans, on ne la verra même plus !"

**LAND USE: A PRIORITY FOR
DIALOG AND REPARCELATION**
The policy of dialoging with local land-use commissions promotes agreement on projects, and cost control for the work concerned. Cofiroute thus supports reparcèlement that contributes to reducing the impact of highway structures on usable agricultural areas, and to restructuring nearby farms.

Joël Lecros is a farmer in Ménagerie, near Alençon. His farm buildings stand 450 meters from the new A28. As part of the 1% landscaping plan, Joël Lecros received subsidies to renovate some of his buildings. The sheds were sided with wood, the plastering was redone, and the main buildings were renovated in the regional style, under the watchful eye of the Chamber of Agriculture, which

was the prime contractor, and the architect from the Bâtiments de France. Of the 147,000 FF (22,410 €) for the renovation work, the grant covered 117,000 FF (17,836 €). Cofiroute paid 42,000 FF (6,403 €) and the rest was covered equally by the General Council and the Regional Council. There was just one constraint: the buildings visible from the highway were given priority. The result: a much nicer view. One year after the commissioning of the A28, Joël Lecros is not displeased: "The highway is not really a problem for us; we live with it. Sure, some days the western winds bring us a bit more noise, but overall the highway is now part of the scenery. And the vegetation we planted is recent; in ten years, we won't even see the highway anymore!"

POROUS ASPHALTS: TO REDUCE SPRAY AND NOISE

Cofiroute has covered close to 40% of its network with draining systems, an effective way to fight spray. Draining systems are also used on roads in areas with high population densities, because they provide neighboring populations with efficient protection against traffic noise.

COFIROUTE, AN INNOVATOR IN MEDIAN STRIP DESIGN

In the 1970s, the median strips on highways, which were 5 to 12 m wide, had no safety system. Drivers were not protected if they crossed the strip, which is a rare but lethal cause of accidents. Cofiroute was the first highway construction company to do something about it, equipping all median strips with a double row of guardrails. Later on, Cofiroute developed double barriers in reinforced concrete, which further diminish the risk.

A GRADUAL INVESTMENT OPTION: UPGRADABLE ROADS

The quality of the road surface is an important factor in driving safety. To ensure optimum quality for its roads, Cofiroute opted for an upgradable strategy, which consists of a relatively small investment at the time of construction, followed by heavier investments which are based on actually observed traffic levels. This "upgradable road" technique allows Cofiroute to make its investments gradually, depending on customer needs, new technologies and toll revenues. This progressive investment strategy is also applied to other areas of highway development, such as rest area facilities.



La nouvelle génération d'autoroutes : jamais en panne d'imagination

LA PHILOSOPHIE DE L'AUTOROUTE PAYSAGÈRE : SE FONDRE DANS LE PAYSAGE

La conception des tracés témoigne de la philosophie de Cofiroute en matière de respect des paysages. Aidée par le paysagiste-conseil, Bernard Lassus, Cofiroute a développé

une politique d'adaptation du profil de l'autoroute au relief environnant : l'automobiliste et le riverain ont, chacun, la vision d'une autoroute parfaitement inscrite dans le paysage.

Grâce à une mise en scène, les sites et les constructions remarquables restent protégés mais visibles ; d'autre part, Cofiroute mène une politique de gestion de ses espaces verts en recourant au maximum aux essences locales très riches, en minimisant l'emploi d'herbicides et en assurant des fauchages sélectifs.



LE RÉSEAU COFIROUTE compte 19 passages pour la grande faune, dont certains surveillés par caméra qui ont pu filmer plus de 1000 animaux : des images précieuses pour l'étude comportementale des animaux face au domaine autoroutier.

THE COFIROUTE NETWORK comprises 19 passageways for large animals. Some are monitored by video cameras that have filmed more than 1,000 animals. These images are important tools for understanding animal behavior with regard to highway infrastructures.

SUR L'A28, les ouvrages d'art et leurs accès sont habillés de plantations et des études paysagères sont proposées pour assurer la continuité de l'aménagement au-delà de la zone d'intervention de l'autoroute.

ON THE A28, the highway structures and their access are covered in greenery, and landscape designs are proposed to provide continuity of land-use beyond the highway area proper.





**LE CONTOURNEMENT
NORD DE NANTES :
DES SOLUTIONS
PAYSAGÈRES À L'IMAGE
DU PATRIMOINE
DE LA CITÉ**

Afin d'assurer la cohérence entre l'architecture de l'ouvrage de franchissement de l'Erdre (une des plus belles rivières de France) et les options retenues par le paysagiste régional, Cofiroute a conçu un projet adapté aux strictes contraintes de l'autoroute et néanmoins en adéquation avec l'histoire des prestigieux jardins de la ville, riches de très nombreuses espèces rapportées par les navigateurs nantais.

**THE RING ROAD
NORTH OF NANTES:
LANDSCAPED
SOLUTIONS TAILORED
TO THE CITY'S
ARCHITECTURE**

To ensure consistency of the architecture of the bridge crossing the Erdre (one of the most beautiful rivers in France) and the choices made by the regional landscape designers, Cofiroute came up with a project that meets the strict constraints of the highway while respecting the history of the city's prestigious gardens, which boast a wide range of plants which the Nantes navigators brought back from their distant travels.

**THE PHILOSOPHY BEHIND LANDSCAPED
HIGHWAYS: BLEND INTO THE LANDSCAPE**

Infrastructure design bears witness to Cofiroute's philosophy with regard to preserving the landscape. Assisted by the landscape consultant B. Lassus, Cofiroute has developed a policy of adapting the highway to the surrounding

***The new generation of highways:
never at a loss for ideas***

countryside: for both drivers and neighboring populations the highway fits nicely into the landscape. The use of "stage setting" means that sites and noteworthy structures are protected,

yet visible. Furthermore, Cofiroute has a green area management policy that makes wide use of the rich variety of local plant life, minimizes the use of weed killer and performs selective mowing.

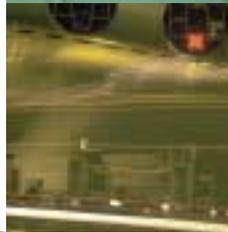
LES CRAPAUDUCS
et mares de substitution réalisés avec l'eau et le substrat des mares comblées ont fait de Cofiroute un précurseur dans la protection des amphibiens.



TOAD TUNNELS
and man-made ponds created using water and pond substrate from filled-in ponds have made Cofiroute a forerunner in amphibian protection.



**À SAINT-ARNOULT
EN YVELINES,**
*la barrière de péage au plus
fort débit d'Europe enregistre
quelque 27 millions de
transactions annuelles. Avec
ses couloirs souterrains pour
le déplacement du personnel,
la surveillance vidéo des
points sensibles et le transfert
pneumatique des fonds,
elle est devenue un symbole
d'efficacité.*



**AT SAINT-ARNOULT
EN YVELINES,**

*the tollgate with the largest
traffic flow in Europe handles
some 27 million transactions
annually. With its underground
passageways for personnel
movements, video surveillance
for its vulnerable areas, and
its pneumatic fund transfer
system, it has become
a symbol of efficiency.*





LE BOUCLAGE DE L'A86 À L'OUEST : "BIEN ROULER DESSOUS POUR MIEUX VIVRE DESSUS "

Prévu dès 1970, le bouclage à l'Ouest de l'A86, "super-périphérique" de l'Île-de-France, n'a jamais été réalisé car il aurait entraîné le

Before the law on water was passed in January 1992, making water protection mandatory, Cofiroute had already set up purification tanks throughout its network. Its new objective is now to improve water protection during highway works.



Sans attendre la loi sur l'eau de janvier 1992 qui a systématisé la protection des eaux, Cofiroute a mis en place des bassins d'épuration sur son réseau. le nouvel objectif est désormais d'améliorer la protection des eaux en phase de travaux.

déboisement de dizaines d'hectares de forêt. En 1998, Cofiroute a proposé un concept de liaisons urbaines entièrement souterraines, les "voies express sous la ville", rendues possibles par les progrès de la technologie des tunneliers. L'État a retenu la solution souterraine et opté pour le projet de Cofiroute : deux niveaux de circulation unidirectionnels superposés dans un même tube.

Cette innovation majeure marque une étape décisive dans la résolution de problèmes de déplacements urbains : circulation en

surface allégée, gain de temps, amélioration du cadre de vie.

LA CULTURE DE L'ADHÉSION : TRANSPARENCE ET PROXIMITÉ

En 1995, Cofiroute engage des actions de communication sur les sections interurbaines en construction. Un journal distribué aux riverains, une exposition itinérante et un numéro vert suscitent l'adhésion de l'opinion publique régionale grâce à un discours transparent présentant les bénéfices liés à la future autoroute.

LOOPING OF THE A86 TO THE WEST OF PARIS: "DRIVE BETTER BELOW AND LIVE BETTER ABOVE"

In the early 70s, many A86 routing projects were rejected because they would have resulted in the deforestation of several dozens of hectares of forest.

In 1998, thanks to the improved technology of tunnel-boring machines, Cofiroute presented the concept of entirely underground urban roads: "expressways beneath the city." This system, with two superposed levels of one-way traffic in a single "tube", was chosen by the Government in 1999. This key innovation

was a crucial step in solving transportation problems by decreasing surface traffic, shortening travel times and improving the living environment.

A SUPPORT-SEEKING POLICY: TRANSPARENT AND LOCAL

In 1995, Cofiroute launched a communication campaign on the highway sections being built. A newsletter distributed to the neighboring populations, a traveling exhibit and a toll-free phone number garnered the support of regional public opinion, thanks to a transparent approach presenting the benefits of the future highway.

L'exploitation du réseau : PENSER POUR LE CLIENT

COFIROUTE CONSIDÈRE LES AUTOMOBILISTES COMME DES CLIENTS ET NON COMME DE SIMPLS USAGERS. COROLLAIRE DE CETTE PRIORITÉ ACCORDÉE AUX RELATIONS COMMERCIALES : UNE EXIGENCE ACCRUE QUANT AU NIVEAU ET À LA QUALITÉ DE SERVICE. UNE ATTENTION PARTICULIÈRE A ÉTÉ PORTÉE AUX DOMAINES LES PLUS SENSIBLES DE L'EXPLOITATION DU RÉSEAU : L'INFORMATION ROUTIÈRE, L'ATTENTE AU PÉAGE, LA PROPRETÉ SUR LES AIRES DE REPOS ET LA GÊNE OCCASIONNÉE À LA CLIENTÈLE PAR DES RALENTISSEMENTS AUX CAUSES DIVERSES (ACCIDENTS, TRAVAUX, AFFLUENCE...).

DES NIVEAUX DE SERVICE ET DES INDICATEURS DE MESURE ONT ÉTÉ FIXÉS, TELS QUE :

- RAPIDITÉ DE DIFFUSION DE L'INFORMATION DEPUIS LA CONNAISSANCE DE L'ÉVÉNEMENT JUSQU'À SA DIFFUSION SUR AUTOROUTE FM ET SUR LES PANNEAUX À MESSAGES VARIABLES,
- EXACTITUDE DE L'INFORMATION À PARTIR D'UN CONTRÔLE PAR ÉCHANTILLONNAGE,
- CALCUL DE LA GÊNE EN HEURE/KM/CLIENT.

CETTE POLITIQUE COMMERCIALE A POUR DOUBLE CONSÉQUENCE D'AVOIR MULTIPLIÉ LES TRAVAUX SUR L'ACCUEIL DE LA CLIENTÈLE, MAIS AUSSI RENFORCÉ L'INFORMATION LOCALE DE CETTE DERNIÈRE SUR LA LOCALISATION DES HÔTELS, RESTAURANTS, ENTREPRISES...



Pleins feux sur l'assistance et la sécurité

24H/24, LES PATROUILLES ASSURENT UNE MISSION D'ALERTE

La surveillance continue du tracé repose en grande partie sur l'organisation de patrouilles 24 heures sur 24. Chargés d'effectuer jour et nuit, 365 jours par an, des rondes de sécurité sur le réseau, en liaison permanente avec le pupitre de coordination des informations sur une zone géographique donnée, les agents routiers sont

souvent les premiers à ramasser un objet perdu sur la chaussée, à signaler un accident de la circulation ou une perturbation météorologique et à porter assistance. En outre, en vue d'une efficacité optimale, l'ensemble des personnels d'exploitation en déplacement est également en mesure de signaler les dangers temporaires pouvant affecter les voies de circulation.

Partant du constat que le client, en entrant sur l'autoroute, a conscience d'acheter une globalité de prestations, cette "opération partenariat" a suscité l'élaboration d'une offre globale de services où la qualité de chacun pèse sur l'appréciation de tous.

Progressivement étendu à l'ensemble des marques et services du réseau, le partenariat est devenu un système rodé qui a permis d'améliorer considérablement la qualité et la coordination des prestations des intervenants par la collaboration et la formation (vidéos pédagogiques communes), d'enrichir les services proposés à la clientèle par diverses initiatives (animations des aires...) et, enfin, d'approfondir la connaissance mutuelle entre les personnels pour renforcer les liens.

UN PARTENARIAT FÉDÉRATEUR DE L'ENSEMBLE DES INTERVENANTS DU RÉSEAU

Cofiroute a été la première société d'autoroutes à lancer, dès 1987, un mode de fonctionnement très novateur associant l'ensemble des intervenants sur son réseau : gendarmerie, dépanneurs, services de secours, pétroliers et restaurateurs.



Afin d'améliorer ses interventions de viabilité hivernale, Cofiroute a développé son parc de matériel et augmenté l'autonomie de ses engins

To enhance its road condition improvement work in the winter, Cofiroute has expanded its fleet of vehicles and increased the autonomy of its equipment.



Running the network: TAKING DECISIONS IN THE CLIENT'S INTEREST



COFIROUTE VIEWS DRIVERS AS CLIENTS AND NOT JUST AS USERS. THIS IS A COROLLARY OF THE PRIORITY IT GIVES TO COMMERCIAL RELATIONS: A HIGHER STANDARD IN THE LEVEL AND QUALITY OF THE SERVICES OFFERED. SPECIAL ATTENTION WAS PAID TO THE MOST SENSITIVE AREAS OF NETWORK OPERATION: TRAFFIC INFORMATION, WAITING TIME AT TOLLGATES, CLEANLINESS IN REST AREAS, AND THE DELAY CAUSED BY SLOW TRAFFIC DUE TO A NUMBER OF REASONS (ACCIDENTS, CONSTRUCTION WORK, HEAVY TRAFFIC, ETC.). SERVICE LEVELS AND MEASUREMENT INDICATORS WERE IMPLEMENTED, SUCH AS:

- THE SPEED AT WHICH INCIDENT INFORMATION IS BROADCAST, FROM THE MOMENT THE INCIDENT IS KNOWN TO ITS BROADCASTING ON AUTOROUTE FM AND ON THE MESSAGE SIGNS,
- TESTING THE ACCURACY OF INFORMATION BY SAMPLING,
- CALCULATING INCONVENIENCE FACTORS IN HOUR/KM/CUSTOMER.

THIS COMMERCIAL POLICY HAS RESULTED IN AN INVESTMENT FOCUSING ON CUSTOMER SERVICE, AND IMPROVED LOCAL CUSTOMER INFORMATION REGARDING THE LOCATION OF HOTELS, RESTAURANTS, BUSINESSES, ETC.



Par temps de brouillard, le guidage sur les plate-formes de péage s'effectue par des lignes blanches peintes en éventail. Une solution simple et peu onéreuse qui a prouvé son efficacité.

In foggy weather, cars are guided at the toll platforms by fan-shaped painted white lines. This simple and inexpensive solution has proven its effectiveness.

Assistance and safety take center stage

24 HOURS/DAY, HIGHWAY PATROLS WARN OF DANGER

Ongoing monitoring of the highway is largely handled by 24-hours patrols. Day and night, 365 days/year, they make security rounds of the network, in permanent contact with the information coordination center of a given geographic area. These highway patrols are often the first to pick up an object lost on the road, or report a traffic accident or bad weather conditions and provide

assistance. Furthermore, to ensure optimum effectiveness, all highway personnel are also able to report temporary dangers they see on their way to work that could affect highway traffic.

A PARTNERSHIP BRINGING TOGETHER ALL NETWORK ACTORS

In 1987, Cofiroute was the first highway construction company to launch a highly innovative way of operating involving all

network actors: police, tow-truck operators, emergency services, service station and restaurant personnel.

Based on the principle that when a customer takes the highway, he feels he is paying for a range of services, "Operation Partnership" resulted in the development of a global service, where the quality of individual input affects everyone's impression. Gradually extended to all the brands and services on the network,



the Partnership has a smooth-running system that has helped to significantly improve the quality and coordination of service provided through collaboration and training (common training videos, etc.), improved services offered to customers through various initiatives (activities at rest areas, etc.), and lastly, by allowing the different categories of personnel to get to know each other better, thus creating closer relationships.



Les flèches lumineuses de rabattement renforcent la sécurité lors de la plupart des chantiers de courte durée sur les voies de circulation.

Glowing arrows indicating that a lane is ending help improve safety during most short-term road construction jobs on the highway traffic.

Des innovations pour une autoroute plus humaine

LA VALORISATION DU PATRIMOINE RÉGIONAL

Afin d'atténuer le sentiment d'isolement et de déshumanisation éprouvé par la clientèle sur l'autoroute, Cofiroute a entrepris, dès 1975, d'installer des panneaux d'animation annonçant les richesses du Val-de-Loire, de la Beauce et du Perche. Au fil des années, leur aspect a substantiellement évolué : égayés d'illustrations, ils ont ensuite été installés par paires thématiques, stylisés par la technique de l'aluminium brossé et enfin, plus récemment en Sologne, sont en partie en relief. On peut voyager sur l'autoroute

en élargissant ses connaissances sur les régions traversées !

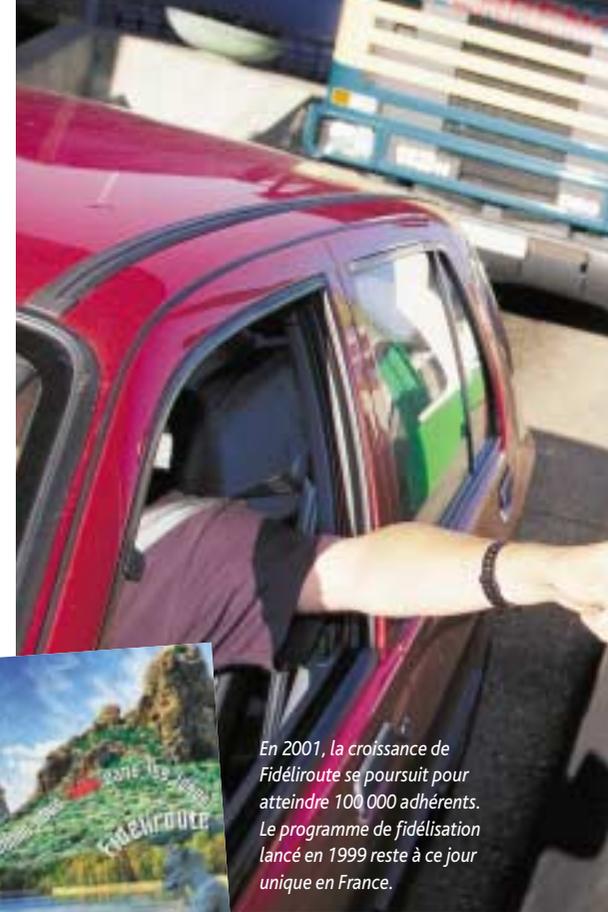
UNE PREMIÈRE : L'APPRENTISSAGE DE LA CONDUITE SUR AUTOROUTE ENCOURAGÉ PAR UNE EXONÉRATION DE PÉAGE

L'insistance de Cofiroute auprès de l'autorité de tutelle a permis de faciliter l'apprentissage de la conduite automobile sur autoroute en octroyant aux auto-écoles la gratuité de circulation sur son réseau. Cette opération, expérimentée pour la première fois en 1999 sur le contournement de Chartres, est en cours

de déploiement sur l'ensemble du réseau, afin de renforcer la sécurité routière.

LES PLANS DE SORTIE, UNE INITIATIVE HEUREUSE FAISANT RÉFÉRENCE

Face à la demande abondante de renseignements de la part des automobilistes aux péages de sortie, Cofiroute a pris en 1983 l'initiative d'éditer des petits plans cartographiques propres à chaque gare et schématisant les principales artères et les bâtiments les plus importants des villes proches de son réseau. Ces plans sont remis gracieusement par les receveurs aux clients qui le demandent. Une idée originale, qui a depuis lors été largement reprise par le secteur autoroutier.



En 2001, la croissance de Fidéliroute se poursuit pour atteindre 100 000 adhérents. Le programme de fidélisation lancé en 1999 reste à ce jour unique en France.

In 2001, the growth of Fidéliroute continued. It now boasts 100,000 members. This loyalty-building program, launched in 1999, is still unique to France.

Bringing a human touch to the highway

HIGHLIGHTING REGIONAL CULTURAL SITES

To lessen the feeling of isolation and dehumanization customers may experience on the highway, in 1975, Cofiroute began to install signs announcing the cultural heritage of the Val de Loire, Beauce and Perche regions. Over the years, their appearance has

changed substantially: they were livened up with illustrations, then presented in themed pairs, later stylized using a brushed aluminum technique, and much more recently, in Sologne, they are partly embossed. So you can now travel the highway and learn more about the regions you drive through!



Depuis 1992, certaines aires de repos et certains parkings de péage sont équipés de distributeurs de boissons fraîches. Une étude approfondie des solutions techniques a permis la conception d'une nouvelle génération de sanitaires automatisés, aujourd'hui largement répandue dans l'ensemble du secteur autoroutier.

Since 1992, certain rest areas and tollgate parking lots are equipped with soft drink vending machines. An in-depth study of technical solutions allowed Cofiroute to design a new generation of automated sanitary facilities, which are now widely used throughout the highway industry.



Dès 1983, Cofiroute imagine et réalise le premier magazine touristique autoroutier : *Evasions* était né.

In 1983, Cofiroute conceived and published the first tourist highway magazine: *Evasions*.

AGENT D'ENVIRONNEMENT : UN VRAI MÉTIER / ENVIRONMENT AGENT: A REAL PROFESSION

Nicolas FERRERO

AGENT D'ENVIRONNEMENT/ENVIRONMENT AGENT

Faune, eau, déchets, entretien de la végétation, suivi de l'efficacité des passages petite faune et de la mortalité animale sur l'A28 et l'A85... Les tâches des agents d'environnement sont multiples. Cofiroute a recruté un agent pour chaque centre d'exploitation

Nicolas Ferrero, 24 ans, est agent d'environnement chez Cofiroute, au centre d'exploitation de Chartres, depuis novembre 1999. Son territoire l'A11, du km 46 au km 103. Sa mission : le suivi et l'entretien de 38 bassins antipollution. "Notre activité dépend beaucoup des données géographiques. La région de La Ferté-Bernard est plus riche que la Beauce en milieux aquatiques, en forêts, en milieux sensibles, qu'il faut protéger." Nicolas part sur le terrain en solitaire. "Mais notre travail est un travail

d'équipe. Si je détecte un problème de viabilité, je le signale aux agents routiers. Si eux découvrent, au cours de leurs rondes, une clôture endommagée ou un bassin en train de déborder, ils me préviennent aussitôt."

Au printemps, les passages d'animaux se font plus fréquents : "Je me suis retrouvé un jour nez à nez avec deux chevreuils qui avaient franchi la clôture et se trouvaient déjà sur l'autoroute. Un portillon permettant d'accéder à un ouvrage hydraulique était resté grand ouvert..."

Nicolas est enthousiaste : "de toutes les sociétés que j'ai connues, pour l'instant je n'ai pas trouvé mieux que Cofiroute. Agent d'environnement, ce n'est pas simplement un emploi-jeune, c'est un travail vraiment passionnant et utile, un vrai métier !"

Fauna, water, waste, care of plant life, monitoring of the effectiveness of small animal passageways and animal mortality on the A28 and the A85... environmental agents handle a large number of tasks. So Cofiroute has hired one agent for each Operating Center

Nicolas Ferrero, 24 years old, has been an environmental agent at Cofiroute, at the Chartres operational center, since November 1999. His territory the A11, from km 46 to km 103. His job: to monitor and maintain the 38 pollution control basins. "Our work is very dependent on geographic data. The region of La Ferté-Bernard is much richer than the Beauce in terms of aquatic environments, forests, and sensitive environments that need to be protected."

Nicolas heads out into the field, alone. "But our job involves teamwork. If I notice a road condition problem, I inform the road agents. If during one of their rounds, they come across a damaged fence or a pond that is overflowing because a culvert is clogged, they inform me immediately." In the spring, animals cross the highway more frequently: "One day, I came face to face with two deer that had crossed the fence and were already in the highway zone. A gate used to access a hydraulic structure had been left wide open..." Nicolas is enthusiastic: "Of all the companies I've known, for now, I've never found anything better than Cofiroute. Being an environment agent is a lot more than a youth-training job, it's an exciting and useful career."

A FIRST: PROMOTING HIGHWAY DRIVING LESSONS BY OFFERING FREE TOLLS

By making persistent requests to the supervising authority, Cofiroute has made it easier for young drivers to learn to drive on the highway by offering driving schools toll-free driving on its highways. This operation, tested for the first time in 1999 on the Chartres belt highway, is currently being deployed over the entire network to improve driving safety.

EXIT MAPS: A POPULAR INITIATIVE THAT HAS BEEN ADOPTED BY THE COMPETITION

In response to the strong demand for information by drivers at tollgate exits, in 1983, Cofiroute decided to publish small maps specific to each toll platform. These maps provide a schematic view of the main roads and most important buildings of the cities near its network. They are handed out by tollgate attendants, free of charge, to customers requesting them. This original idea has long since been picked up by the other highway operators.

Les pionniers de l'information routière

AVEC AUTOROUTE FM SUR 107.7, COFIROUTE A CRÉÉ UN NOUVEAU CONCEPT

Lancée par Cofiroute en 1988, la première station spécifiquement autoroutière couvre 1 120 km d'autoroutes grâce aux accords passés avec la Société des Autoroutes Paris-Normandie (A13, A14, A29), et avec les Autoroutes du Sud de la France entre Le Mans et Angers. Sa technique d'isofréquence (des émetteurs de faible puissance disposés en moyenne tous

les 6 km) permet d'offrir ses services 24h/24. Avec une audience en hausse constante, Autoroute FM est écoutée toute l'année par plus d'un véhicule sur deux. Toutefois, les limites de portée géographique interdisent à un auditeur partant d'une localité hors du réseau de l'autoroute d'écouter 107.7. C'est pourquoi Cofiroute a mis en place en 1995 le service d'information téléphonique Cofiroutel. Le numéro 08 92 68 10 77 permet d'obtenir les dernières informations venant d'être diffusées à l'antenne. Aujourd'hui, étendu à un serveur unique et interactif, il est relié à toutes les radios d'autoroutes de France.

L'INFORMATION EN TEMPS RÉEL ENTRE LE VÉHICULE ET L'INFRASTRUCTURE EST PRÊTE À L'EMPLOI

Le projet AIDA (Application pour l'Information des Autoroutes) s'est terminé en 2001 après cinq années de recherches intensives menées par les partenaires Cofiroute, CSSI, PSA Peugeot-Citroën et Renault, avec le soutien du Secrétariat d'État à l'Industrie, dans le cadre du programme "société de l'information".

Jean-Marie FERRAND
Directeur d'Antenne d'Autoroute FM
Autoroute FM station manager



Depuis 1989, le Poste Central d'Information recueille, traite et diffuse l'information routière en temps réel, 365 jours par an.

Since 1989, the Central Information Station collects, processes and broadcasts highway information in real time, 365 days per year.



Cofiroute fut la première société d'autoroutes à faire de son site web un outil d'aide à la circulation. Dès 1999, des webcams présentaient en ligne des images des éventuelles perturbations du réseau actualisées toutes les 2 mn.

Cofiroute was the first highway operator to turn its Website into a traffic assistance tool. Since 1999, Webcams have been providing on-line images of traffic disturbances that are updated every two minutes.



Highway information pioneer

WITH 107.7 FM, COFIROUTE HAS DEVELOPED A NEW CONCEPT

Launched by Cofiroute in 1988, the first highway radio station covers 1,120 km of highway, thanks to agreements concluded with the Société des Autoroutes Paris-Normandie (A13, A14, A29) and the Autoroutes du Sud de la France between Le Mans and Angers. Its iso-frequency technology (low-power

transmitters installed on average every 6 km) allows it to offer services 24 hours/day.

With a steadily growing audience, Autoroute FM is listened to year-round by more than half the vehicles on the road.

However, frequency limitations do not allow listeners from areas outside the network to listen to 107.7 FM. So in 1995, Cofiroute set up Cofiroutel, a telephone information service.

By calling 08 92 68 10 77, you can obtain the latest information just broadcast on the radio. Today, this system has been expanded to a single, interactive server, and is connected to all French highway radio stations.

REAL-TIME INFORMATION BETWEEN A VEHICLE AND THE INFRASTRUCTURE IS READY TO GO

The AIDA (Application for Highway Information) project was completed in 2001,

after five years of intensive research conducted by a partnership between Cofiroute, CSSI, PSA Peugeot-Citroen and Renault, with the support of the French Secretariat of State for Industry, within the framework of the "Information Society" program.

The project is an information and safety system featuring short-range communication between a vehicle and the infrastructure.

A two-way ground-vehicle connection allows



Il s'agit d'un système d'information et de sécurité comportant une communication à courte portée entre le véhicule et l'infrastructure. La liaison sol-véhicule permet à celui-ci, s'il est équipé, d'échanger avec l'exploitant du réseau autoroutier des informations sur les conditions de circulation, la météo, les événements, les durées de parcours, etc. AIDA offre donc au conducteur une amélioration de sa sécurité et de son confort de conduite sur autoroute, tout en apportant à l'exploitant des informations fiables sur les événements du réseau, ce qui lui permet de satisfaire le besoin de services et d'informations des clients par une réponse immédiate et personnalisée.

LA DÉTECTION INSTANTANÉE DES VÉHICULES ARRÊTÉS (DIVA) ÉQUIPERA L'A86

Mis au point par Cofiroute et l'Institut National de Recherche sur les transports et leur sécurité (INRETS), le système DIVA, testé dans le tunnel des Halles à Paris depuis 1995, a montré son efficacité : son taux de détection actuellement supérieur à 99,8 % lui vaudra d'équiper

notamment les tunnels Est et Ouest de l'A86. Grâce à un réseau de caméras (environ 350 pour les deux tunnels), toute anomalie sera automatiquement signalée, dans un délai de 10 secondes, aux opérateurs de sécurité du poste de contrôle et de surveillance qui, en coordination avec les services de police et les pompiers, centralisera l'organisation des secours. En 30 secondes, les automobilistes seront alertés par des panneaux d'information lumineux et par la diffusion de messages sur la bande FM. Ce système est, par ailleurs, actuellement exploité à Tours.

COFIROUTE, PIONNIER DES STATIONS MÉTÉO AUTOMATIQUES

Aide précieuse à la gestion du trafic et à la viabilité hivernale, les données recueillies par les stations météo automatiques sont mises en temps réel à la disposition des équipes de Cofiroute, mais aussi des clients, via Autoroute FM et sur www.cofiroute.fr Première société à mesurer simultanément les données de trafic et les données météo, Cofiroute a aussi développé un capteur de mesure de température de chaussée.

Première société à avoir conçu, développé et implanté des stations gratuites de gonflage des pneumatiques, Cofiroute continue d'organiser des opérations de sensibilisation sur ses sites, en partenariat avec Michelin.



As the first company to have designed, developed and installed free air pumps, Cofiroute continues to organize awareness operations on these sites, in partnership with Michelin.





the latter, if equipped, to exchange information with the highway operator on traffic conditions, the weather, incidents, travel times, etc.

AIDA therefore offers drivers enhanced safety and highway driving comfort, while providing the highway operator with reliable information on network incidents.

This allows the operator to satisfy customers' demand for services and information, by providing an immediate and personalized response.

INSTANT DETECTION OF STATIONARY VEHICLES (DIVA) TO BE USED ON THE A86

Developed by Cofiroute and the Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité (INRETS), the DIVA system has been tested in the Halles Tunnel in Paris since 1995, and has proven its effectiveness: with a current detection rate greater than 99.8%, it has been installed in the East and West tunnels of the A86.

Using a network of cameras (approximately 350 for both tunnels), all problems are automatically reported within 10 seconds to the safety operators at the monitoring and surveillance station, which centralizes emergency operations in coordination with the police and fire departments. In 30 seconds, drivers are warned via illuminated information panels and messages are broadcast on FM radio. The system is also currently used in Tours.

COFIROUTE, A PIONEER IN AUTOMATIC WEATHER STATIONS

An invaluable tool for managing traffic and monitoring winter road conditions, the data collected by the automatic weather stations is made available in real time to the Cofiroute teams, as well as to customers, through Autoroute FM radio and on www.cofiroute.fr. As the first company to simultaneously measure traffic and weather data, Cofiroute has also developed a road temperature sensor.



Une expertise reconnue : la régulation du trafic

LA PRÉVISION DU TRAFIC, UN VRAI SAVOIR-FAIRE

La capacité de Cofiroute à prévoir le trafic avec précision lui a permis de financer le développement de son réseau de manière ciblée et adaptée, en dimensionnant les chaussées et les gares de péage selon les besoins, avec une qualité de service maintenue et à des coûts d'exploitation maîtrisés. Référence dans la prévision du trafic, Cofiroute contribue à l'évolution des techniques d'évaluation. En partenariat avec l'INRETS, elle développe un modèle de prévision du trafic urbain prenant en compte le choix de l'heure d'arrivée dans le comportement des usagers, critère qui n'avait jusqu'à présent pas été utilisé.

LA SIMPLIFICATION DES CATÉGORIES DE VÉHICULES, ÉLÉMENT DÉTERMINANT D'UN PÉAGE RAPIDE

À l'ouverture de la première section construite par Cofiroute en 1972, la tarification pouvait comporter jusqu'à 12 catégories de véhicules. Cofiroute a instauré une réduction du nombre de catégories à 4 (puis 5), fondée sur une distinction entre familles de véhicules à partir de critères simples, limités et physiquement mesurables.

Le ministère des Transports a officialisé ce procédé quelques années plus tard en l'étendant à toutes les sociétés d'autoroutes.

In the 80s, Cofiroute equipped its toll lanes with mobile traffic dividers that can be moved by remote control. This is a significant advance for the safety of personnel in charge of lane assignment.



Dans les années 80, Cofiroute a équipé ses voies de péage de séparateurs mobiles de trafic déplaçables par télécommande. Un progrès non négligeable pour la protection du personnel chargé de l'affectation des voies.





Recognized expertise in traffic control

TRAFFIC FORECASTING REAL KNOW-HOW

Cofiroute's ability to accurately forecast traffic density allowed it to finance the development of its network in a targeted way, adapting the width of roads and toll platforms according to requirements, with the quality of service maintained at controlled operating

costs. Cofiroute has become a reference in traffic forecasting, and the company contributes to the advancement of evaluation techniques in partnership with the INRETS, it is developing an urban traffic model that takes into account the desired arrival time of users, a criterion that had never yet been applied.

SIMPLIFIED VEHICLE CATEGORIES, A KEY FACTOR SPEEDING UP WAITING TIMES AT TOLLS

When the first highway section was opened by Cofiroute in 1972, pricing sometimes included up to 12 vehicle categories. Cofiroute reduced the number of categories to four (and five), based on a distinction

between vehicle families using simple, limited and physically measurable criteria. The Ministry of Transport officialized this process years later by extending it to all highway operators.



LES NOUVELLES FRONTIÈRES *NEW FRONTIERS*





SUR LA LANCÉE DE 30 ANNÉES D'INNOVATIONS, COFIROUTE S'EST DONNÉE LES MOYENS DE SE PROJETER VERS L'AVENIR EN DESSINANT PRÉCISÉMENT LE CONTOUR DE SES NOUVELLES FRONTIÈRES. TOUT EN SE PRÉPARANT À L'EURO, L'ENTREPRISE A ABORDÉ SEREINEMENT LES CHANTIERS DE L'A86, DU MEILLEUR SERVICE AU CLIENT, DU DÉVELOPPEMENT EN FRANCE ET À L'ÉTRANGER ET BIEN ENTENDU D'UNE MEILLEURE SÉCURITÉ.



FORGING AHEAD AFTER 30 YEARS OF INNOVATION, COFIROUTE HAS NOW PROJECTED ITSELF INTO THE FUTURE BY DRAWING UP A DETAILED OUTLINE OF ITS NEW FRONTIERS. WHILE MAKING PREPARATIONS FOR THE SEAMLESS INTRODUCTION OF THE EURO, THE COMPANY ALSO BEGAN MAJOR ROADWORKS ON THE A86, BETTER CLIENT SERVICES, EXPANSION BOTH IN FRANCE AND ABROAD, AND LAST, BUT NOT LEAST, IMPROVED ROAD SAFETY.

Le passage à l'euro : un exemple de notre stratégie d'anticipation

UNE MISSION DE SERVICE PUBLIC

Le passage à l'euro fut une nouvelle occasion de démontrer qu'une entreprise privée peut parfaitement remplir une mission de service public.

Partenaire de la Banque Centrale Européenne, Cofiroute est apparue comme un élément actif du dispositif national d'assèchement du franc.

Parmi les sociétés d'autoroutes, elle est probablement celle qui a le plus anticipé

cet événement, par une préparation pointue des systèmes et du personnel commercial.

Les automobilistes ont ainsi eu la possibilité de payer leur passage en euros par chèque ou carte bancaire dès janvier 1999.

En juillet 2001, cette démarche volontariste s'est accompagnée d'une campagne de communication autour du slogan : *"Maintenant le temps, c'est de l'euro. Alors pour passer plus vite au péage, j'utilise ma carte"*.

Le 3 septembre 2001, 50 % des transactions s'effectuaient déjà en euros !

UNE PRÉPARATION FONDÉE SUR DES ESTIMATIONS PRÉCISES

Des prévisions très fines concernant le trafic durant la période de double usage francs/euros, la répartition des modes de paiement et le type de monnaie à rendre, ont été réalisées. Un nouveau logiciel de rendu de monnaie, avec affichage en francs et en euros, a été installé dans les cabines de péage. Près de 17 tonnes de pièces en euros ont été stockées avant le 1^{er} janvier 2002

afin d'approvisionner les gares de péages et plus de 10 000 heures de formation ont été dispensées aux receveurs.

Au 1^{er} janvier 2002, 40 % des paiements étaient effectués en espèces, avec des pointes locales à 70 %, contre 25 % en temps normal. Malgré les difficultés d'approvisionnement en pièces et petites coupures d'euros, Cofiroute a pu rendre systématiquement la monnaie dans la nouvelle devise.

Le défi était relevé : notre stratégie d'anticipation et d'évaluation des difficultés nous a permis de franchir cette étape délicate sans le moindre dysfonctionnement !

*Au 3 septembre 2001,
50 % des transactions
étaient déjà effectuées
en euros*

*On September 3rd 2001,
50% of all transactions
were already made
in euros*





LE MAÎTRE MOT : ANTICIPER /
THE KEY WORD: FORESIGHT



Bertrand de CHANGY

CHEF DU PROJET EURO/EURO PROJECT MANAGER

Bertrand de Changy, chef du projet euro chez Cofiroute, est satisfait. "La "bascule" s'est passée dans de très bonnes conditions : dès avril 2001 pour la comptabilité et la gestion, dès septembre pour la quasi-totalité des cartes de paiement".

Le point le plus délicat restait le péage avec une durée prévisible des transactions manuelles passant de 20 secondes en moyenne à 1 minute.

"L'essentiel a été de régler très tôt tous les problèmes techniques afin de consacrer le dernier trimestre à la préparation de la relation commerciale : les clients ayant un peu perdu leurs repères, il fallait que notre personnel soit suffisamment formé pour aider et rassurer les clients : la confiance appelle la confiance ! Enfin, comme les nouvelles pièces nous avaient été livrées dès septembre, nous avons toujours rendu la monnaie en euros."

Bertrand de Changy, Euro Project Manager at Cofiroute, is satisfied. The "switch" went very smoothly: April for accounting and administration, and September for almost all payment cards.

The most delicate area was the tolls, with longer manual transaction times: they increased from an average of 20 seconds to 1 minute.

"The main point was to settle all the technical problems early on, in order to devote the last quarter to preparing commercial relations: customers had slightly lost their bearings, so our personnel had to be sufficiently trained to help and reassure them. Confidence breeds confidence! And lastly, as the new coins were delivered to us in September, we always gave change in euros."

Switch to the euro: an example of our anticipative strategy

A PUBLIC SERVICE MISSION

The switch to the euro was a new opportunity to show that a private company can be perfectly suited to fulfill a public service mission. In partnership with the Government and the Central European Bank, Cofiroute played an active role in the national program to withdraw the franc. This highway company probably anticipated the event more than any other through sophisticated preparation of its systems and sales personnel.

Drivers were thus given the possibility of paying their tolls in euros, by check or bank card, as early as January 1999. In July 2001, this proactive approach was supported by a communication campaign based on the slogan: "Now it's time for the euro. So to get through the tollgate faster, I use my card."

On September 3rd, 2001, 50% of all transactions were already made in euros.

A PREPARATION STRATEGY BASED ON PRECISE ESTIMATES

Precise forecasts were made concerning traffic during the franc/euro dual-currency period, the distribution of means of payment and the kind of change to be given. A new "change" software program with a display in francs and euros was installed in the toll booths.

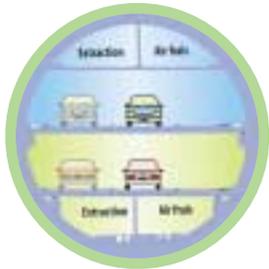
Close to 17 metric tons of euro coins were stocked before January 1st, 2002 to feed the toll platforms, and more than 10,000 hours of training were given to toll attendants.

On January 1st, 2002, 40% of payments were in cash, with local peaks of 70%, compared to 25% in normally.

Despite the difficulties in obtaining euro coins and small denominations, Cofiroute was able to systematically give change in the new currency. We met the challenge: our strategy of anticipating and calculating the difficulties allowed us to get through this delicate phase without the slightest problem!



Communication de l'A86 : transparence et proximité



Tout en inaugurant de nouvelles opérations, Cofiroute a poursuivi en 2001 les actions de communication menées depuis le démarrage des travaux, avec une diversité de supports qui traduit la priorité accordée à la transparence et à la proximité. L'objectif est de fournir une information complète, documentée et constamment actualisée, qui permette à l'ensemble des publics

concernés de suivre les étapes du plus important chantier souterrain d'Europe.

UNE EXPOSITION PERMANENTE À RUEIL-MALMAISON

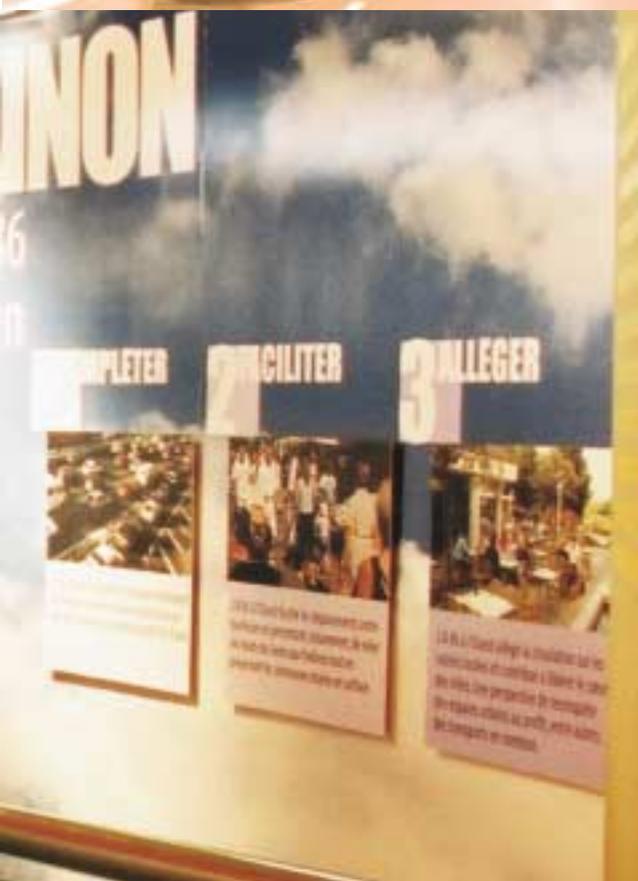
"L'A86 à l'Ouest, l'Expo" a été inaugurée en mai 2001 aux abords du chantier de Rueil-Malmaison, afin d'exposer au grand public les caractéristiques de l'A86 à l'Ouest

grâce à des panneaux, des maquettes, des bornes multimédia, des films et une visite virtuelle, le tout sur 1200 m².

LES JOURNAUX : AU PLUS PRÈS DE L'ACTUALITÉ

Des éditions locales consacrées aux travaux des échangeurs de l'A13 et de Pont Colbert ont été adressées aux plus proches riverains





BIEN ROULER DESSOUS POUR MIEUX VIVRE DESSUS/ DRIVE BETTER BELOW TO LIVE BETTER ABOVE



Aude DEBARLE

CHARGÉE DE LA COMMUNICATION A86/IN CHARGE OF COMMUNICATION A86

Après avoir conduit pour Cofiroute, pendant l'année 2000, un programme de recherches en sciences sociales sur les attitudes et représentations des riverains et futurs utilisateurs à l'égard du tunnel de l'A86, Aude Debarle est depuis septembre 2001 chargée de la communication du projet. "Pendant plus de 20 ans, les habitants de l'Ouest parisien se sont battus pour ne pas avoir d'autoroute en surface. "Bien rouler dessous pour mieux vivre dessus" reste la meilleure évocation du concept des voies express sous la ville élaboré par Cofiroute. L'étude nous a permis de mesurer l'état de l'opinion sur le projet mais aussi de mieux connaître les interrogations de nos futurs clients". Dans un sondage réalisé en juin 2000 auprès de 3 000 personnes dans les communes riveraines du tunnel et en périphérie notamment, 88 % des interrogés se déclaraient favorables à ce tunnel. Un psychiatre

a étudié les facteurs déterminants de bien-être dans l'ouvrage : qualité de l'éclairage, bande d'arrêt d'urgence, renouvellement permanent de l'air, visibilité des sorties piétons, présence humaine, etc. En outre, le programme de recherche a impulsé une nouvelle ligne de communication visant à promouvoir un projet utile (dix minutes entre Rueil-Malmaison et Versailles au lieu de trois quarts d'heure), dans un environnement préservé, un tunnel sûr, à visage humain, conçu pour le bien-être de ses utilisateurs. La nouvelle ligne architecturale en cours d'élaboration conforte le caractère humain et agréable du projet, tant dans l'architecture extérieure que dans l'aménagement intérieur. "Plus qu'un simple tunnel, Cofiroute conçoit et entend promouvoir un espace "humain" qui corresponde non seulement aux besoins mais aussi aux attentes de nos futurs clients pour qu'ils viennent et reviennent", conclut Aude Debarle.

Since 2000, after heading a social science research program on the attitudes and opinions of the neighboring populations and future users of the A86 tunnel on behalf of Cofiroute, Aude Debarle has been in charge of communications on the project since September 2001. "For more than 20 years, the population of the Western Paris suburbs have battled with the above ground highway. "Drive better below to live better above" is the best illustration of the concept of expressways under the city conceived by Cofiroute. The research program allowed us to assess public opinion on the project, and to find out more about the questions of our future customers." In a survey conducted in June 2000 on 3,000 people in the towns abutting the tunnel and on its outskirts, 88% of the people interviewed were in favor of the tunnel. A psychiatrist studied the key factors for users to feel comfortable in the tunnel:

quality of lighting, emergency lane, continuous renewal of air, visible pedestrian exits, a human presence, etc.

Furthermore, the research program spurred a new line of communication intended to promote a useful project (ten minutes between Rueil-Malmaison and Versailles instead of 3/4 of an hour) in a secure environment, a safe tunnel on a human scale, designed for the comfort of its users."

The new architectural design being drawn up accentuates the human, friendly nature of the project, in terms of both external architecture and interior design. "More than just a tunnel, Cofiroute is designing and promoting a "human" space that corresponds not only to the needs of our future clients, but to their expectations as well, so that they keep on coming back," concludes Aude Debarle.



des chantiers. Des bulletins pratiques sont également diffusés ponctuellement afin d'annoncer les événements majeurs du chantier.

**WWW.A86OUEST.COM,
UNE INVITATION À EXPÉRIMENTER
VIRTUELLEMENT LE TUNNEL**

Créé en 2001 en versions française et anglaise, le site exclusivement dédié à l'A86 à l'Ouest présente les détails de l'ouvrage – tracé, échangeurs, unités de ventilation, puits de secours – ainsi que l'avancement des travaux des différents chantiers en cours. Toutes les informations disponibles sur l'environnement et la sécurité sont ainsi accessibles. Grâce à la technologie "flash", les internautes peuvent circuler virtuellement dans le futur tunnel Est, entre Rueil-Malmaison et Versailles. Ils ont également la possibilité de poser leurs questions par connexion automatique, en obtenant des réponses dans les meilleurs délais.

**L'INFORMATION EN DIRECT
AU 0 810 86 86 86**

Des appels affluent quotidiennement sur cette ligne où des interlocuteurs répondent à tous les sujets d'actualité liés au chantier.

**L'A86 À L'OUEST MOBILISE
LES SCIENCES SOCIALES**

Sitôt la concession du projet remportée en 1999 à l'issue d'une compétition européenne, Cofiroute a lancé un programme de recherches en sciences sociales afin d'étudier précisément la perception du projet par le public. Une équipe pluridisciplinaire constituée d'anthropologues, de géographes, de linguistes, de spécialistes en sciences politiques et d'un psychiatre s'est attachée à analyser les réactions des riverains et futurs clients du tronçon. Les études ont notamment montré une opinion publique favorable au projet à 88 %, tout en soulignant les interrogations qui demeurent patentes.





Sur www.a86ouest.com, les internautes peuvent circuler virtuellement dans le futur tunnel Est, entre Rueil-Malmaison et Versailles.

At www.a86ouest.com, netsurfers can take a virtual tour of the future East tunnel, between Rueil-Malmaison and Versailles.

Information on the A86: transparent and local

During the course of 2001, at the same time as it undertook new opérations, Cofiroute continued its information campaign launched when work began, drawing on a wide range of tools that highlighted the priority given to transparency and local information. The aim is to provide comprehensive, documented, and up-to-date information that allows everyone concerned to keep abreast of Europe's largest underground project.

A PERMANENT EXHIBIT AT RUEIL-MALMAISON

"L'A86 à l'Ouest, l'Expo" (A86 West Side, the Exhibit) was inaugurated in May 2001 alongside the Rueil-Malmaison construction site, to present the features of the "A86 West Side" to the general public using panels, models, multimedia kiosks and films and a virtual tour,

all presented in over 1,200 square meters of exhibit space.

NEWSLETTERS: PROVIDING THE LATEST NEWS

Local newsletters dedicated to the construction of the A13 and Pont Colbert interchanges were sent to the population living closest to the sites. Practical bulletins were also distributed at certain times to announce major construction site events.

WWW.A86OUEST.COM, INVITATION TO A VIRTUAL EXPERIENCE OF THE TUNNEL

Created in 2001 in French and English, this site, dedicated exclusively to the A86 West Side, describes the details of the construction work-routing, interchanges, ventilation units, emergency ducts – and the progress of work



Elles ont permis d'adapter la politique de communication et également d'opérer certaines modifications sur l'ouvrage concernant, entre autres, l'amélioration du confort des automobilistes dans le tunnel.

COFIROUTE ORGANISE LA PREMIÈRE TABLE RONDE INTERNATIONALE SUR LES TUNNELS ROUTIERS URBAINS

Dans le cadre du Congrès Mondial de la Route (IRF) qui s'est tenu à Paris en juin 2001, Cofiroute a organisé une table ronde sur la gestion de

l'espace souterrain. Anne-Marie Idrac, député, Roland Castro, urbaniste, Robert Farris, conseiller international des transports du président américain ou Saskia Sassen, sociologue de renommée internationale, ont présenté la nécessité de concilier un trafic maîtrisé et un cadre de vie préservé. Le Directeur des routes au Ministère de l'Équipement, du Logement et du Tourisme Patrick Gandil a, sur ce point, rappelé les atouts de la solution retenue pour l'A86 à l'Ouest .



*"L'A86 à l'Ouest, l'Expo" :
1200 m² d'exposition dédiés
à la communication du projet
auprès du grand public et
des écoles.*

*"A86 West Side, the Exhibit":
a 1,200 m² exhibit dedicated
to communicating on
the project to the general
public and to schools.*

RETOUR VERS LE FUTUR / BACK TO THE FUTURE

Institutrice à l'école Jeanne d'Arc de Louveciennes, Madame Rezkallah a organisé une visite de l'exposition A86 pour sa classe de CE2 : "J'avais monté un projet qui parlait de la naissance de l'outil dans la préhistoire pour en arriver aux fouilles de Rueil. Deux squelettes ont été retrouvés sur le site du chantier, dont l'un complet datant du néolithique, que j'ai baptisé Tom de Rueil. Au cours de la visite de l'exposition, les enfants ont même pu toucher quelques vestiges réellement trouvés sur le site : des pierres, des haches polies. Conférence, diapos, maquettes, visite du tunnelier... Ce qui a le plus impressionné les enfants, c'est la descente dans le tunnel par l'ascenseur virtuel qui permet de découvrir les sous-sols des villes et la réplique du poste de pilotage du tunnelier. Certains ont même demandé si on le conduisait vraiment quand on était dans la salle des machines..."
"J'ai 10 ans. En 2008, je pourrai rouler dans le tunnel. Merci, c'était super !" renchérit un jeune visiteur dans le petit livre d'or de l'exposition.

*Mrs. Rezkallah, who teaches at the Jeanne d'Arc school in Louveciennes, organized a visit to the A86 exhibit with her 3rd grade class: "I had set up a project that began with the creation of the first tools in Prehistory and wound up at the Rueil dig. Two skeletons were found on the construction site, one being a complete skeleton from the Neolithic age. I named it "Tom of Rueil." During the visit to the exhibit, the children were even able to touch a few remnants – stones and polished axes – actually found on the site. Conferences, slides, models, a visit to the tunnel-boring machine... "The thing that impressed the children most, "was the descent into the tunnel in a virtual elevator, where you discover the urban underground and a replica of the tunnel-boring machine control station. Some even asked if they were really driving it when we were in the machine room..."
"I'm 10 years old. In 2008, I'll be able to drive through the tunnel. Thanks, it was great," comment by a young visitor in the exhibit visitor's book.*

on the various construction sites. All available information on the environment and safety is now accessible. Thanks to "Flash" technology, net surfers can take a virtual tour of the planned East tunnel, between Rueil-Malmaison and Versailles.

THE NEWS HOTLINE: 0 810 86 86 86

Calls continue to pour in on this line, where agents answer all current questions concerning the construction project.

A86 WEST SIDE ENLISTS SOCIAL SCIENTISTS

As soon as Cofiroute was awarded the project in 1999 following a European competition, it launched a social science research program to study exactly how the public perceives the project. A pluridisciplinary team consisting of anthropologists, geographers, linguists, political scientists and a psychiatrist analyzed the reactions of the neighboring populations and future customers of the highway section. The studies

showed that 88% of the public had a favorable opinion of the project, but it also underlined questions that remain patent. Based on these questions, the communication policy was adapted, and certain changes were made to the works, mainly to improve driver comfort in the tunnel.

COFIROUTE ORGANIZES THE FIRST INTERNATIONAL ROUND TABLE ON URBAN TRAFFIC TUNNELS

As part of the World Congress on Roads (IRF) held in Paris in June 2001, Cofiroute organized a round table on managing underground spaces. Anne Marie Idrac, member of Parliament, urban planner Roland Castro, international transportation counselor Robert Farris, and internationally known sociologist Saskia Sassen described the need to reconcile traffic control and the preservation of the living environment. On this point, the Roads Director at the French Ministry of Infrastructure, Housing and Tourism, Patrick Gandil, reiterated the advantages of the solution chosen for the A86 West Side.





Ces innovations qui font aimer l'autoroute

UNE ÉTUDE D'IMAGE À L'ÉCOUTE DE NOS CLIENTS

À l'initiative de la Direction de la Communication de Cofiroute, une étude d'image quantitative et qualitative a été réalisée en novembre 2001 auprès d'un échantillon de 1 000 personnes.

Celle-ci a mis en lumière la satisfaction des services, notamment pour 96 % des clients concernant Autoroute FM et les Escales de l'Été.

La qualité de l'infrastructure et des services bénéficient d'une image positive :

les autoroutes du réseau Cofiroute sont perçues comme récentes, entretenues et bien intégrées au paysage.

89 % des personnes interrogées estiment par ailleurs que Cofiroute est soucieuse de leur sécurité.



Une démarche de proximité économique et écologique : l'ouverture d'un parking-relais de covoiturage à Blois.



A local economic and environmental approach: the opening of a car pooling parking lot at Blois.



Innovations that make you love the highway

AN IMAGE STUDY ATTUNED TO OUR CUSTOMERS

At the instigation of the Communications Department, a quantitative and qualitative corporate image study was conducted

in November 2001 on a sample of 1,000 customers.

The study highlighted customer satisfaction, with 96% positive responses about the highway FM radio station and "Escalaes de l'Eté."

The quality of the infrastructure and services enjoys a positive image: Cofiroute's network is perceived as being fairly up-to-date, well maintained, and fitting nicely into the landscape.

89% of respondents also consider that Cofiroute cares about safety issues.

ESPACES CLIENTS : DÉCOLLAGE EN 2002 / CUSTOMER SPACES: TAKE OFF IN 2002



Lorence LEMOINE, Agnès GIRARD, Hélène HERVOT
HÔTESSES/HOSTESSES

La commercialisation du badge Liber-t s'effectue dans 14 Espaces Clients, situés dans les principales gares de péage du réseau. Le personnel Cofiroute y informe les clients sur les différentes formules d'abonnements, enregistre les adhésions, installe les badges sur les véhicules et gère les contrats.

Six hôtesSES sont détachées depuis début mars dans deux Espaces Clients, situés sur l'A10 ; Dourdan et Saint-Arnoult. "Nous accueillons les clients, les renseignons sur Liber-t, encodons les badges, nous occupons du courrier, de l'envoi postal des

badges, du suivi des dossiers... Au péage, le contact est très rapide alors qu'ici, les gens sont demandeurs, déclare Lorence Lemoine. Les détenteurs d'un badge apprécient beaucoup, le dimanche soir ou lors des grands retours, de passer rapidement quand ils voient les autres faire la queue !" "Le travail est bien plus intéressant, confirme Agnès Girard. On gère tout, c'est complet. Et certaines opérations actuellement effectuées au siège, comme la facturation, seront prochainement décentralisées vers les Espaces Clients". "Je me retrouve à faire ce que j'ai toujours voulu faire," renchérit Hélène Hervot.

Liber-t is sold in 14 Customer Service Centers located at the network's main toll platforms. Cofiroute personnel inform customers on the different ways to subscribe, sign people up, install badges on the vehicles and manage contracts.

There are six hostesses, assigned since early March to two Cofiroute customer Service Centers located on the A10; Dourdan and Saint-Arnoult. Lorence Lemoine, told us "We welcome customers and inform them about Liber-t, encode badges, handle the mail, send badges out by mail,

follow-up files, etc. At the tolls, contact is very brief, whereas here, people take the time because they're interested. They really appreciate the service provided on a Sunday evening, or at the end of a vacation, when they drive right through and see everyone else waiting in line!" "The work is much more interesting," confirms Agnès Girard. "We handle everything, from start to finish. And some operations that are currently processed at headquarters, such as invoicing, will soon be transferred to the Customer Service Centers". "I find myself doing a job I always wanted to do." added Hélène Hervot.

DAB DIGITAL RADIO: THE FRENCH HIGHER AUDIOVISUAL COUNCIL (CSA) SELECTS THE COFIROUTE PROJECT

Since October 1999, in partnership with TDF, Cofiroute has been broadcasting traffic and tourist information services via DAB (Digital Audio Broadcast) radio on the Tours – Poitiers section of the A10 highway. On this section, vehicles equipped with a digital receiver fitted with a screen receive the Autoroute FM radio station in digital quality.

Two service packages are offered, in French and in English. The first is a package designed for drivers, providing cyclical broadcasting, and featuring information screens that display travel times,

"STOP SANTE",
un partenariat initié en 2001
avec des médecins afin de
sensibiliser les automobilistes
à la sécurité routière
à l'occasion du grand
chassé-croisé des vacances.

"STOP SANTE"
is a partnership initiated in
2001 with a group of doctors
to make people more aware
of road safety during the
major vacation departures
and arrivals.

RADIO NUMÉRIQUE DAB : LE CSA SÉLECTIONNE LE PROJET COFIROUTE

Cofiroute diffuse depuis octobre 1999, en partenariat avec TDF des services d'information trafic et touristique par radio numérique DAB (Digital Audio Broadcast) entre Tours et Poitiers. Sur ce tronçon de l'autoroute A10, les véhicules équipés d'un récepteur numérique avec écran reçoivent la radio Autoroute FM en qualité numérique.

Deux bouquets de services sont proposés, en français et en anglais : un bouquet destiné aux conducteurs, en diffusion cyclique, composé d'écrans informatifs sur les temps de parcours, incidents, conditions météorologiques, images sur les conditions de trafic en temps réel (webcams), informations de sécurité, chroniques Autoroute FM ; et un bouquet de services interactifs destiné aux passagers, qui propose en plus des rubriques pratiques sur les tarifs de péage

et de carburants, les services mis à disposition sur les aires, des informations touristiques. Par ailleurs, Cofiroute a participé au dernier trimestre 2001 à une expérimentation en région parisienne, visant à démontrer la faisabilité technique et commerciale des services fondés sur le DAB. Le Conseil Supérieur de l'Audiovisuel a confirmé fin 2001 la sélection du projet Cofiroute pour l'attribution d'une licence de diffusion en technologie numérique DAB.





Avec le télébadge Liber-t sur son pare-brise, l'automobiliste franchit tous les péages autoroutiers français sans avoir à s'arrêter.



With the account-debit badge Liber-t on their windshield, drivers drive through all French highway tollgates without having to stop.

LIBER-T : LE NOUVEAU COUPE-FILE / LIBER-T: NO NEED TO QUEUE

Afin d'homogénéiser ses services, Cofiroute a choisi de transférer tous les abonnements du support carte magnétique vers le support télépéage. Réalisé pour moitié en 2001, ce transfert s'achèvera en 2002. Fin 2001, Liber-t comptait déjà 23 000 abonnés, dont 10 000 étaient en outre titulaires d'un abonnement local.

Monsieur et Madame Davadan, respectivement contrôleur technique dans l'industrie aéronautique et secrétaire comptable, habitent Cesson en Seine-et-Marne, et empruntent régulièrement l'A11 pour rendre visite à leurs enfants, direction Ablis ou Le Mans. En octobre 2001, ils ont souscrit pour la première fois un abonnement Liber-t. "Nous nous sommes garés sur le parking près du péage et mon mari

est allé se renseigner à l'Espace Clients. Il est revenu chercher les papiers dont il avait besoin dans la voiture, et ça s'est réglé tout de suite. On a fixé le badge sur le pare-brise".

Monsieur et Madame Davadan se disent très satisfaits : "Nous recevons une facture en fin de mois, accompagnée du relevé des trajets. C'est tout simple et cela constitue un gain de temps appréciable : plus besoin de s'arrêter au péage. Sauf, bien sûr, si un automobiliste distrait se trompe de file, comme c'est arrivé l'autre fois. C'était pourtant signalisé, on voyait très bien le "t" de Liber-t".
"Finalement, nous avons aussi gagné en silence, précise Madame Davadan, nos deux chiens se mettaient à hurler dès qu'on s'arrêtait à un péage... Maintenant, le problème est réglé !"

To make our services uniform, Cofiroute has decided to transfer all subscriptions from magnetic card to the account-debit system. Half of the transfer was completed in 2001, and the rest will be completed in 2002. End 2001, there were already 23,000 subscribers, 10,000 of whom also had a local subscription.

Mr. and Mrs. Davadan, technical inspector in the aeronautics industry and secretary/bookkeeper, respectively, live in Cesson, in Seine-et-Marne, and take the A11 regularly to visit their children, in the Ablis or Le Mans direction. In October 2001, they took out a Liber-t subscription for the first time. "We parked in the parking lot

near the tollgates and my husband went to the Customer Service Center. He came back to the car to get the papers he needed, and everything was settled on the spot. We stuck the badge to the windshield."

Mr. and Mrs. Davadan are very satisfied: "We receive a bill at the end of the month, along with a travel statement. It's very simple, and we save a lot of time: no need to stop at the tollgates anymore. Unless, of course, an inattentive driver gets in the wrong lane, as happened once. It was marked, though. You could clearly see the "t" in Liber-t." "In fact, we have quieter trips now too," says Mrs. Davadan. Our two dogs used to howl every time we stopped at a tollgate... Now, that problem is solved!"

(webcam), safety information, and Autoroute FM feature reports. The second is an interactive service package intended for passengers which, in addition to practical information on toll and gas prices, describes the services available at rest areas and provides tourist information.

Moreover, in the last quarter of 2001, Cofiroute participated in an experiment in the Paris region designed to demonstrate the technical and commercial feasibility of DAB-based services. End 2001, the Higher Audiovisual Council confirmed its selection of the Cofiroute project and issued a broadcasting license based on DAB digital technology.

L'exportation des compétences

LA RECONNAISSANCE INTERNATIONALE DU SAVOIR-FAIRE DE COFIROUTE

Au Royaume-Uni, Toll Management Company (TMC) détenue à 75 % par Cofiroute Participations via Cofiroute UK et à 25 % par Vinci Construction, exploite deux ponts à péage sur la Severn entre Bristol et Cardiff. TMC a réalisé en 2001 un chiffre d'affaires de 1,9 M€ et a dégagé un résultat bénéficiaire de 0,6 M€, dans la lignée du résultat hors éléments exceptionnels de l'exercice précédent. Le trafic en forte croissance depuis 1996 atteint cette année 32 680 véhicules/jour.

En Allemagne, le consortium constitué par Daimler-Chrysler Services, Deutsche Telekom, et Cofiroute à hauteur de 10 %, a répondu

à l'appel d'offres lancé par le Ministère Fédéral des Transports en vue de remplacer la vignette acquittée par les poids lourds sur les autoroutes par un péage fondé sur la distance parcourue.

Les tests effectués en octobre 2001 ont été jugés satisfaisants et le gouvernement allemand devrait annoncer sa décision courant 2002.

AUX ETATS-UNIS, ONZE ANS DE COLLABORATION ET UN VRAI SUCCÈS

La "91 Express Lanes", consistant en quatre voies à télépéage sur le terre-plein d'une autoroute gratuite mais saturée à l'Est de Los Angeles, est devenue emblématique de la reconnaissance internationale de l'expertise et de la capacité d'innovation de Cofiroute.



Exporting expertise

INTERNATIONAL RECOGNITION OF COFIROUTE KNOW-HOW

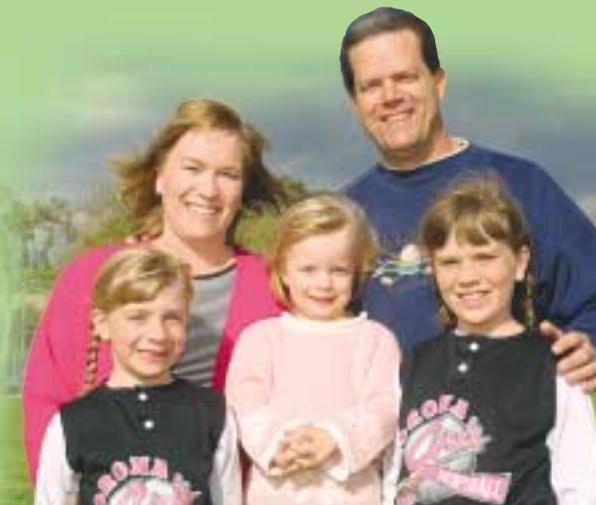
In the United Kingdom, the Toll Management Company (TMC), owned 75% by Cofiroute Participations via Cofiroute UK and 25% by Vinci Construction, operates two toll bridges over the Severn between Bristol and Cardiff. In 2001, TMC generated 1.9 M€ in revenues and earned a net profit of 0.6 M€, roughly the same as the figure for the previous financial

year, excluding extraordinary items. Traffic has increased sharply since 1996, and this year reached 32,680 vehicles/day.

In Germany, the consortium made up of Daimler-Chrysler Services, Deutsche Telekom, and Cofiroute (10%), answered a bid for tenders made by the Federal Ministry of Transport to replace the sticker paid for by trucks on the highway with a toll system based on distances traveled. Tests conducted in October 2001 were deemed

"Je prends la voie express de covoiturage chaque fois que je quitte la ville avec mes enfants pour rendre visite à ma famille. Nous avons de la chance de pouvoir prendre les voies express de la 91. C'est génial de pouvoir doubler tranquillement les autres véhicules sur la 91" Carol Van Drueten, cliente de Corona depuis 1996.

"I use the 3+ carpool lane often when I take the children to visit family out of town. We're so fortunate to be able to use the 91 Express Lanes. It's such a great feeling to be able to bypass the traffic on the 91" Carol Van Drueten Corona customer since 1996





Aux Etats-Unis, au Chili et au Royaume-Uni (ici, le pont de Severn), Cofiroute assure avec succès l'exploitation de réseaux autoroutiers et d'ouvrages à péage.

In the United States, Chili, and United Kingdom (here, Severn bridge), Cofiroute successfully operates highway networks and tollgates.



Gérard CHARPENTIER

DIRECTEUR DU DÉVELOPPEMENT/CHIEF EXECUTIVE OFFICER OF DEVELOPMENT

OUVRIR DE NOUVELLES VOIES / BLAZING NEW TRAILS

Quels sont les grands axes de développement pour Cofiroute en 2002 ?

Le premier axe concerne l'avenir de notre métier : un projet de télépéage poids lourds en Allemagne. Le système actuel taxe la circulation des poids lourds avec une vignette. Le gouvernement allemand, qui souhaite passer à une solution de tarification à distance pour l'utilisation des autoroutes, a donc lancé un appel d'offres. Cofiroute partenaire de Deutsche Telekom et de Daimler-Chrysler Services est l'un des deux consortium retenus pour la dernière étape. Une décision devrait intervenir mi-2002 pour une mise en service environ un an plus tard. C'est un gros projet, la société créée aurait un chiffre d'affaires d'environ 400 millions d'€. Le second axe consiste à obtenir des contrats d'exploitation à l'étranger : dans les pays où nous sommes déjà

présents, comme au Chili, mais aussi dans les pays où nous sommes pré-qualifiés et où nous allons remettre des offres, comme en Irlande ou en Grèce et en Grande Bretagne.

Quelles sont vos priorités à l'international ?

Obtenir un contrat le plus long possible afin de prendre en charge l'ensemble des opérations d'une autoroute en service. Notre longue expérience du péage et de l'ajustement des coûts d'exploitation en fonction du niveau de service demandé constitue notre avantage compétitif.

Et vos priorités en France ?

Nous nous intéressons beaucoup aux nouvelles technologies, pour lesquelles il faut créer le marché. Qui est prêt à payer pour un service d'information trafic, par exemple ?

L'incertitude quant au marché explique la lourdeur des études technico-financières. Mais le sujet est tout à fait d'actualité. Nous disposons d'une panoplie très large de possibilités, encore faut-il que nous ayons les partenaires et un *business plan* qui tienne la route... Le dossier de la diffusion en radio numérique d'un programme sur la région parisienne va sûrement mobiliser nos forces. Nous avons une certaine antériorité grâce à une série d'expérimentations effectuées avec TDF entre Tours et Poitiers. Nous avons remporté, l'année dernière, l'attribution d'une fréquence que nous sommes en train d'étudier sur la région parisienne. Ce dossier sera lié à celui de l'attribution de fréquences en ondes moyennes sur cette même région. Un appel d'offres est en cours et nous allons nous porter candidats. C'est un gros dossier !

What are the main development orientations for Cofiroute in 2002?

The first orientation concerns the future of our profession: an account-debit toll project for heavy vehicles in Germany. With the current system, heavy vehicles pay by buying a sticker. The German government, which wanted to switch to an account-debit pricing system on highways, launched a competitive bid call. Cofiroute is in partnership with Deutsche Telekom and Daimler-Chrysler Services one of the two consortium which qualified for the final phase. The final decision should be made in mid-2002, and the system should be operational about one year later. This is a large project: the company created would generate revenues of roughly 400 million €.

The second orientation consists of obtaining operating contracts abroad, in countries where we are already established, such as Chili, as well as in countries where we are in negotiations and where we are going to submit bids, such as Ireland, Greece and Great Britain.

What are your international priorities?

To obtain the longest possible contract for managing all the operations of an operational highway. Our extensive experience in toll operation and in adjusting operating costs according to the level of service required constitutes our competitive edge.

What are your priorities in France?

We are very interested in new technologies, for which a market must be created. For instance,

who is ready to pay for a traffic information service? Market uncertainty explains why technical/financial studies are such a major undertaking. But the subject is pertinent. We have a wide range of possibilities, but we still need partners and a solid business plan...

The project to broadcast a program in the Paris region using digital radio will definitely mobilize our skills. We have some experience through a series of experiments conducted with TDF, between Tours and Poitiers. Last year, we were allocated a frequency that we are in the process of studying in the Paris region. This project will be tied to the allocation of medium frequency waves in the Paris region. A competitive bid call is in progress, and we will submit a bid. It's a big project!



Onze années après la signature de l'accord de franchise avec le Département des Transports de Californie et six ans après le début de l'exploitation, Cofiroute peut en effet se féliciter d'avoir contribué au succès de ce projet innovant. California Private Transportation Company (CPTC), concessionnaire de la "91 Express Lanes" auquel Cofiroute participe via

sa filiale Coficorp, a refinancé sa dette en émettant des obligations notées AAA par Standard & Poors, en juillet 2001, ce qui est un gage de confiance de la communauté financière.

En septembre 2001, CPTC a également reçu un nouveau "Toll Excellence Award" de l'IBTTA pour la qualité de son "Customer service Center".

AU CHILI, UNE EXPLOITATION RÉCENTE ET DÉJÀ BÉNÉFICIAIRE

La filiale "Operadora Autopista del Bosque", société chilienne détenue à 40 % par Cofiroute Participations et à 60 % par Vinci Construction, exploite l'Autoroute Chillan / Collipulli depuis 1 an. Le chiffre d'affaires de l'exercice 2001 s'est élevé à 2,4 M€ faisant ressortir un résultat net positif de + 0,2 M€.





CHILI : DES MOISSONNEUSES-BATTEUSES AU PÉAGE / CHILI: COMBINE-HARVESTERS AT THE TOLLGATES



Didier POUPAR et Gilles PLATT-BENOIT

DIRECTEUR GÉNÉRAL ET DIRECTEUR OPÉRATIONNEL DE LA FILIALE AU CHILI/MANAGING DIRECTOR AND HEAD OF OPERATIONS, CHILE

"Trouver un logement, le meubler, faire les ouvertures de compteurs... Ici, tout prend trois fois plus de temps qu'en France". Fin juin 2000, Didier Poupar et Gilles Platt-Benoit, se sont installés au Chili. "J'étais prudemment venu seul, pensant qu'il y aurait énormément de travail et qu'au départ, je serais très pris. Ma famille m'a rejoint plus tard." Didier Poupar ne s'était pas trompé. "Avec Gilles, on a commencé dans un bungalow. Juste un bureau, un téléphone, un fax, un ordinateur. On a démarré de zéro". La mission des 130 salariés de l'équipe actuelle consiste à assurer l'exploitation des 160 km de l'autoroute reliant Chillan à Collipulli. Le volet péage est assez proche de ce qui existe en France, même s'il n'y a ni cartes, ni

télépéage. Par contre, le volet sécurité est bien différent : "Sur l'autoroute, nous avons des vélos, des chevaux, des moissonneuses-batteuses qui circulent... Et tout ce monde passe au péage ! On a bien sûr des accidents, une moyenne de 12 par mois, mais étant donné les conditions, ça ne se passe pas trop mal." L'ouverture définitive de l'autoroute se fera vers juillet 2002. "C'est un beau défi : tout monter et voir le résultat au bout d'un an ou deux, acquérir la maîtrise de la langue, comprendre l'autre en termes d'habitudes, de culture. Nous avons découvert un autre continent et des paysages magnifiques. Le Chili est un pays où il fait bon vivre et où nous avons été très bien accueillis".

"Finding a home, furnishing it, getting the meters turned on... Everything takes three times longer here than in France." At the end of June 2000, Didier Poupar and Gilles Platt-Benoit, moved to Chile. "I was cautious and came alone, thinking that there would be a lot of work at the beginning, and that I'd be very busy. My family joined me later on." Didier Poupar was not mistaken. "To start with, Gilles and I set up operations in a bungalow. Just an office with a phone, fax machine and computer. We started from scratch. The task of the 130 employees making up the current team consists of operating the 160 km of highway connecting Chillan to Collipulli. The toll aspect is fairly similar to what you find in France,

though there are no cards or account-debit systems. The safety aspect, however, is very different: "On the highway, there are bicycles, horses and combine-harvesters... All these people at the tolls! Of course, there are accidents: an average of 12 per month, but given the circumstances, things are going pretty well." The complete opening of the highway will take place around July 2002. "It's a great challenge: to put everything together and see the result after a year or two, learning the language, understanding the habits and culture of the people. We discovered a new continent and magnificent landscapes. Life is good in Chile, and everyone made us feel very welcome."

satisfactory, and the German government should announce its decision in the course of 2002.

IN THE UNITED STATES, ELEVEN YEARS OF COLLABORATION CROWNED WITH SUCCESS

Consisting of four account-debit toll lanes on the median strip of a highway to the east of Los Angeles that was formerly toll-free but saturated, the 91 Express Lane has become emblematic of the international recognition of Cofiroute's expertise and ability to innovate.

Eleven years after signing the concession agreement with the Californian Department of Transport and six years after beginning operations, Cofiroute is proud to have contributed to the success of this innovative project.

In July 2001, California Private Transportation Company (CPTC), the concession holder of 91 Express Lanes, in which Cofiroute holds an interest via its subsidiary Coficorp, refinanced its debt by issuing bonds rated AAA by Standards & Poors – a sign of confidence from the financial community. In September 2001, CPTC also received another "Toll Excellence Award" from the IBTTA for the quality of its Customer Service Center.

IN CHILE, A RECENT AND ALREADY PROFITABLE OPERATION

The subsidiary Operadora del Bosque, a Chilean company owned 40% by Cofiroute Participations and 60% by Vinci Construction, has been operating the Chillan /Collipulli highway for the past year. Revenues for the financial year totaled 2.4 M€, generating a net profit of +0.2 €.



La sécurité des clients et du personnel, une priorité absolue

Bien qu'en France l'autoroute demeure quatre fois plus sûre que la route, Cofiroute s'engage toujours plus au service de la sécurité.

OBJECTIF "SÉCURITÉ DES CLIENTS" : COFIROUTE MOBILISE DE NOMBREUX PARTENAIRES

Le 16 mai, une journée d'expositions et de conférences destinées à faire prendre conscience des enjeux de la prévention a été organisée à Tours, en partenariat avec les

pompiers, les stations-services d'autoroutes, les dépanneurs agréés et le Samu.

Le 31 octobre, l'un des week-ends les plus meurtriers de l'année, une Journée Sécurité s'est déroulée sur l'aire de Sargé/Le Mans sur l'A11, en partenariat avec la Gendarmerie nationale, la Préfecture de la Sarthe, la Préfecture de police de Paris, des associations, la Prévention routière, l'Automobile Club de l'Ouest et Carrefour. Plus de 1 000 personnes ont participé aux animations présentées,

qui toutes visaient à rappeler à chacun la nécessité d'être acteur de sa propre sécurité : le permis "Maîtrise auto" avec Bernard Darniche, la voiture tonneau avec AXA...

OBJECTIF "SÉCURITÉ DES SALARIÉS" : UNE POLITIQUE VOLONTARISTE

Avec pour objectif une réduction de 20 % du nombre annuel de sinistres parmi sa flotte automobile, Cofiroute a engagé un programme de prévention en collaboration avec son assureur





LA PEUR DU GENDARME... / FEAR OF THE HIGHWAY POLICE



François PAQUIER

CHEF DU SERVICE SÉCURITÉ VIABILITÉ/MANAGER OF THE SAFETY AND ROAD CONDITIONS DEPARTMENT

Renforcer la sécurité des intervenants sur travaux ou sur accidents, sensibiliser les conducteurs au problème du gonflage des pneus, poursuivre l'implantation de marquages à protubérance pour garder les automobilistes en éveil, repérer et clôturer les zones de passages de gibier, sont aujourd'hui les axes majeurs de Cofiroute en matière de sécurité.

Un audit complet de sécurité sur l'ensemble du réseau est en cours. Les défaillances humaines sont responsables de 50 % à 60 % des accidents graves sur autoroute : l'inattention de 30 % à 40 %, la somnolence de 15 à 17 %, les problèmes de pneus de 10% à 15%. "On retrouve enfin inexorablement le couple vitesse élevée, inter-distance trop courte, ainsi que le non-port de la ceinture de sécurité..." s'indigne François Paquier, chef du service sécurité-viabilité.

Un autre facteur apparaît clairement à l'analyse des dossiers : le défaut de courtoisie et de politesse des automobilistes qui cherchent à

"s'imposer", par exemple lors d'un dépassement : "Si une voiture de faible puissance emprunte la voie rapide pour doubler, une seconde voiture lui emboîte le pas et tente de forcer le passage. Dans bien des cas, cette dernière continue sa route. Mais le premier conducteur, qui s'est cru obligé de laisser la place et de se rabattre très vite, finit parfois dans le fossé. Les gestionnaires de voiries ne pourront pas améliorer seuls la situation. Les pays qui rencontrent une certaine réussite comme la Grande-Bretagne et l'Allemagne n'ont pas forcément le réseau routier le plus confortable mais pratiquent une politique de répression plus ferme que la nôtre. Tout se passe comme si l'automobiliste roulait à risque perçu constant. S'il s'aperçoit qu'on a sécurisé un certain nombre de choses, il va rogner un peu plus sur la marge de sécurité qu'on lui a offerte. Les grands gains en termes de vies humaines se font sur les grandes actions comme le port de la ceinture et bien entendu aussi sur la peur du gendarme..."

Improving safety for workers involved in roadworks or at accidents, heightening driver awareness of the importance of putting air in your tires, continuing to install protruding markers to keep drivers alert, marking and fencing off the most frequent wildlife passageways: these are currently the major safety issues for Cofiroute. A comprehensive safety audit for the entire network is under way. Human error is responsible for 50 to 60% of all serious highway accidents: 30 to 40% are due to distraction, 15 to 17% to drowsiness, and 10 to 15% to tire problems. "Lastly, as always, there is the infamous "high speed/too short distance between vehicles" combination, and driving without a safety belt," deplores François Paquier, Manager of the Safety and Road Conditions Department. Another factor is clearly highlighted when analyzing the accident files: a lack of courtesy and politeness on the part of drivers, who seek to impose themselves forcibly, for

example when passing: "When a slow car uses the fast lane to pass, a more powerful car comes up from behind and attempts to force its way past. In many cases, the powerful car doesn't stop, so the first driver is made to feel he should move over and has to change lanes quickly, sometimes winding up in the ditch. Highway operators cannot improve the situation alone. Countries that have experienced some degree of success, such as Great Britain and Germany, do not necessarily have the most efficient highway system: but they do have a firmer punitive policy than ours. It's as if drivers take risks that are perceived as constant. If they notice that certain things have been made safer, they will push the limits of the safety margin they have. Human lives are really saved through major laws such as wearing seat belts, and unfortunately, through fear of the highway police..."



Axa Corporate Solutions. Celui-ci sera relayé, mis en œuvre et enrichi par un groupe de prévention automobile composé de membres des différentes directions de l'entreprise. Ceux-ci organiseront dans un premier temps une réflexion sur le contenu des constats amiables engendrés par les accidents des véhicules de la société.

Par ailleurs la fondatrice de la Ligue contre la violence routière, Geneviève Jurgensen, a animé au siège de Cofiroute en décembre 2001 une conférence-débat sur le thème : "Avons-nous la sécurité que nous méritons ?" Enfin, sur le terrain, l'évolution des procédures et la transformation de la configuration des voies de péage ont été engagées en 2001 afin

de renforcer la protection des receveurs. Parmi ces mesures, le port obligatoire du baudrier réfléchissant ainsi que le cheminement protégé par des garde-corps, ont été mis en place sur les 9 gares du secteur d'Orléans. A l'issue d'une période d'observation, ces nouvelles installations seront étendues à l'ensemble du réseau d'ici fin 2003.





En octobre 2001, une opération originale de sensibilisation à la sécurité routière en partenariat notamment avec la Gendarmerie, les dépanneurs agréés et Carrefour.

In October 2001, an original highway safety awareness operation was conducted, in partnership with the Gendarmerie, accredited tow-truck operators and Carrefour.



Customer and personnel safety: an absolute priority

Though highway driving in France is four times safer than driving on other roads, Cofiroute is still furthering its commitment to safety.

OBJECTIVE "CUSTOMER SAFETY": COFIROUTE MOBILIZES ITS MANY PARTNERS

May 16th: a day of exhibitions and conferences designed to increase awareness of prevention issues was organized in Tours, in partnership with the Fire Department, highway service stations, accredited tow-truck operators and ambulance services. October 31st: for one of the deadliest weekends of the year, a Safety Day was sponsored at the Sargé/Le Mans rest area on the A11, in partnership with Carrefour, the National Gendarmerie, drivers, the Sarthe Prefecture, the Paris Police Prefecture, associations, the highway safety agency and the Automobile Club of Western France. More than 1,000 people participated in the events, all designed to remind everyone that each person is master of his/her own safety: "Car control" license with Bernard Darniche, "rollover car" with AXA, etc.

OBJECTIVE "EMPLOYEE SAFETY": A PROACTIVE POLICY

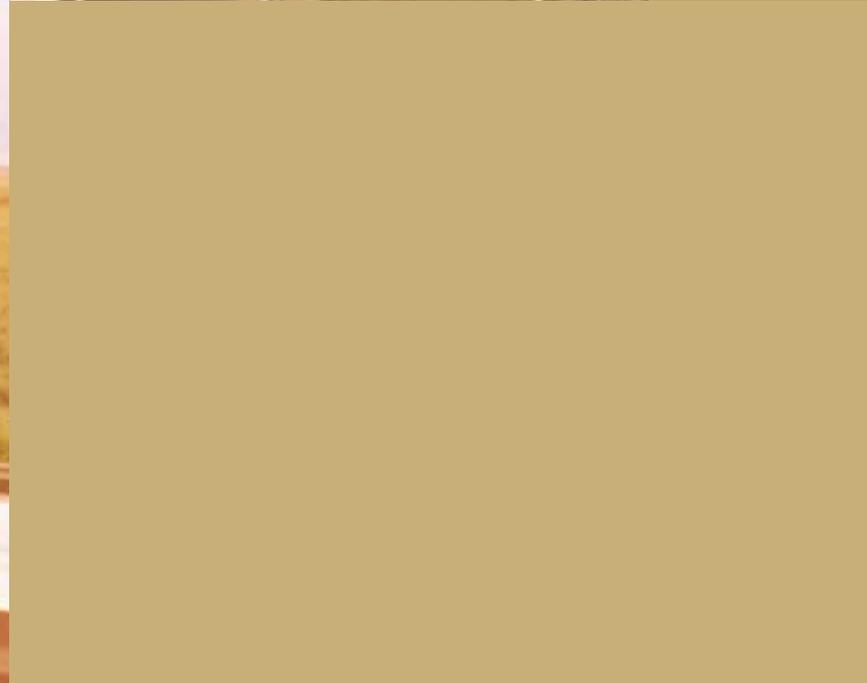
With the goal of reducing by 20% the annual number of accidents involving its fleet of cars, Cofiroute has initiated a prevention program in collaboration with its insurance company Axa Corporate Solutions. The program will be taken over, implemented and enhanced by an automobile safety group comprising members of various departments in the company. Initially, the departments will examine the content of joint reports produced following accidents with company vehicles. Furthermore, the founder of the French Road Violence Prevention League, Geneviève Jurgensen, led a lecture forum at Cofiroute headquarters in December 2001 on the theme "Do we get the safety we deserve?" Lastly, in the field, changes in procedures and transformation of the toll lane layout began in 2001 in order to improve toll attendant safety. Among these measures, mandatory wearing of reflecting safety belts and a path protected by guardrails was implemented at 9 toll platforms in the Orléans sector. Following an observation period, the new facilities will be extended to the entire network by the end of 2003.



EXERCICE 2001

FINANCIAL YEAR 2001





BILAN/BALANCE SHEETS

au 31 décembre 2001/on december 31, 2001

ACTIF

	2001		2000	
	Montant brut	Amortissements et provisions	Montant net	
IMMOBILISATIONS INCORPORELLES	79 962		79 962	79 962
IMMOBILISATIONS DU DOMAINE PROPRE				
Terrains	893 619		893 619	918 164
Constructions				
Agencements - Installations	9 720 061	4 436 554	5 283 507	1 642 949
Autres immobilisations corporelles	24 685 633	13 724 913	10 960 720	11 135 369
	35 299 313	18 161 467	17 137 846	13 696 482
IMMOBILISATIONS MISES EN CONCESSION				
Biens non renouvelables	3 110 679 712		3 110 679 712	2 798 688 994
Biens renouvelables	410 939 961	240 952 879	169 987 082	167 876 971
Immobilisations en cours	536 657 942		536 657 942	568 988 933
	4 058 277 615	240 952 879	3 817 324 736	3 535 554 898
IMMOBILISATIONS FINANCIERES				
Participation & créances rattachées	2 664 075	571 682	2 092 393	2 092 012
Prêts	1 565 775		1 565 775	2 631 931
Dépôts et cautionnements	282 853		282 853	283 005
	4 512 703	571 682	3 941 021	5 006 948
STOCKS DE MATIERES CONSOMMABLES	2 274 136	270 268	2 003 868	2 210 361
CREANCES				
Clients	30 835 802	343 184	30 492 618	15 516 962
Personnel	585 170		585 170	372 354
Etat	17 265 618		17 265 618	137 461 083
Autres créances	91 824 701	2 375 663	89 449 038	80 758 102
	140 511 291	2 718 847	137 792 444	234 108 501
CHARGES CONSTATEES D'AVANCE	8 692 343		8 692 343	9 966 790
COMPTES FINANCIERS	154 006 627		154 006 627	28 571 822
ECARTS DE CONVERSION ACTIF				15 859
TOTAL	4 403 653 990	262 675 143	4 140 978 847	3 829 211 623

PASSIF

	2001	2000
CAPITAUX PROPRES ET RESERVES		
Capital social	158 282 124	158 282 124
Réserve légale	15 828 212	15 467 919
Autres réserves	4 209 755	4 209 755
Report à nouveau	555 358 885	469 716 886
	733 678 976	647 676 684
RESULTAT DE L'EXERCICE	195 128 442	188 956 764
SUBVENTIONS D'INVESTISSEMENT	44 298 386	42 950 941
PROVISIONS REGLEMENTEES	23 763 999	17 273 768
FONDS DE RECONSTITUTION DU FINANCEMENT		
Amortissements et provisions	1 063 081 025	984 480 376
PROVISIONS POUR RISQUES ET CHARGES		
Provisions pour risques et charges	118 706 329	113 176 221
DETTES FINANCIERES		
Autres emprunts	1 825 966 306	1 683 720 261
Créances Etat & collectivités locales	12 729 493	12 729 493
	1 838 695 799	1 696 449 754
DETTES		
Fournisseurs	36 076 438	93 424 658
Clients - dépôts de garantie	1 671 664	1 098 191
Personnel	17 225 834	15 744 360
Dettes fiscales et sociales	58 893 088	21 590 891
Autres dettes	2 690 895	629 721
	116 557 919	132 487 821
PRODUITS CONSTATES D'AVANCE	6 826 697	5 546 973
ECARTS DE CONVERSION PASSIF	241 275	212 321
TOTAL	4 140 978 847	3 829 211 623

ASSETS

	2001	2000
CURRENT ASSETS		
CASH	154,006,627	28,571,822
RECEIVABLES		
Accounts receivables	30,835,802	15,516,962
Staff	585,170	372,354
Government	17,265,618	137,461,083
Other	91,824,701	80,758,102
	140,511,291	234,108,501
PREPAID EXPENSES	8,692,343	9,966,790
Other receivables		15,859
INVENTORIES	2,274,136	2,210,361
FIXED ASSETS		
INTANGIBLES	79,962	79,962
OWNED PROPERTY, PLANT AND EQUIPMENT		
Land	893,619	918,164
Buildings		
Plant and equipment	9,720,061	1,642,949
Other	24,685,633	11,135,369
	35,299,313	13,696,482
CONCESSION FINANCED AND MANAGED BY THE COMPANY		
Cost of non-replaceable assets	3,110,679,712	2,798,688,994
Cost of replaceable assets	410,939,961	167,876,971
Construction and installation in progress	536,657,942	568,988,933
	4,058,277,615	3,535,554,898
LONG-TERM INVESTMENTS		
Shareholdings	2,664,075	2,092,012
Loans	1,565,775	2,631,931
Deposits and guarantees	282,853	283,005
	4,512,703	5,006,948
TOTAL ASSETS	4,403,653,990	3,829,211,623

LIABILITIES AND SHAREHOLDER'S EQUITY

	2001	2000
CURRENT LIABILITIES		
Accounts payable - trade	36,076,438	93,424,658
Accrued payroll and benefits	17,225,834	15,744,360
Taxes and social debts	58,893,088	21,590,891
Other payables	2,690,895	629,721
Customer guarantee deposits	1,671,664	1,098,191
	116,557,919	132,487,821
PREPAID INCOMES	6,826,697	5,546,973
OTHER	241,275	212,321
BORROWINGS		
Government-backed borrowing		
Other borrowing	1,825,966,306	1,683,720,261
Local authority payables	12,729,493	12,729,493
	1,838,695,799	1,696,449,754
RESERVES FOR CONTINGENCIES AND CHARGES	118,706,329	113,176,221
INVESTMENT GRANTS	44,298,386	42,950,941
UNTAXED RESERVES	23,763,999	17,273,768
REFINANCING FUNDS		
Amortization of construction financing	1,063,081,025	984,480,376
SHAREHOLDER'S EQUITY		
Capital stock	158,282,124	158,282,124
Legal reserve	15,828,212	15,467,919
Other reserve	4,209,755	4,209,755
Retained earnings	555,358,885	469,716,886
	733,678,976	647,676,684
EARNINGS FOR THE PERIOD	195,128,442	188,956,764
TOTAL LIABILITIES AND SHAREHOLDER'S EQUITY	4,140,978,847	3,829,211,623

COMPTE DE RESULTAT/PROFIT AND LOSS ACCOUNT

au 31 décembre 2001/on december 31, 2001

POSTES

	2001	2000	
PRODUITS D'EXPLOITATION			
Recettes de péage	740 813 796	711 203 378	788 962 601
MONTANT NET DU CHIFFRE D'AFFAIRES	740 813 796	711 203 378	788 962 601
Reprise de provisions	25 150 927	29 667 159	29 667 159
Produits accessoires	25 243 618	17 743 122	17 743 122
TOTAL I	791 208 341	758 613 659	836 372 882
CHARGES D'EXPLOITATION			
Achats de matières consommables	7 444 862	7 960 886	7 960 886
Variation des stocks	359 358	-33 019	-33 019
<i>Sous total achats et variation de stock</i>	<i>7 804 220</i>	<i>7 927 867</i>	<i>7 927 867</i>
Services extérieurs liés à l'investissement	25 848 152	25 331 561	25 331 561
Grosses réparations	25 098 835	32 919 624	32 919 624
Services extérieurs liés à l'exploitation	24 556 743	23 863 689	23 863 689
Impôts et Taxes	92 340 248	88 458 410	166 217 633
Charges de personnel	81 182 852	78 714 165	78 714 165
Autres charges de gestion courante	232 015	169 915	169 915
Amortissements du domaine propre	3 781 345	2 367 615	2 367 615
Amortissements des biens renouvelables	28 875 190	26 529 865	26 529 865
Provisions pour charges d'exploitation	26 607 793	17 176 664	17 176 664
TOTAL II	316 327 393	303 459 375	381 218 598
1. RESULTAT D'EXPLOITATION (I - II)	474 880 948	455 154 284	455 154 284
PRODUITS FINANCIERS			
Intérêts intercalaires	18 898 069	22 300 151	22 300 151
Autres produits financiers	4 511 058	7 125 900	7 125 900
Reprise de provisions	15 859		
TOTAL III	23 424 986	29 426 051	29 426 051

POSTES

	2001	2000	
CHARGES FINANCIERES			
Frais financiers	111 857 332	110 616 907	110 616 907
Amortissements de caducité	78 600 649	65 327 833	65 327 833
Provision pour pertes de change		15 859	15 859
Autres charges financières			
TOTAL IV	190 457 981	175 960 599	175 960 599
2. RESULTAT FINANCIER (III - IV)	-167 032 995	-146 534 548	-146 534 548
3. RESULTAT COURANT (1 + 2)	307 847 953	308 619 736	308 619 736
PRODUITS EXCEPTIONNELS V	12 766 702	4 194 285	4 194 285
CHARGES EXCEPTIONNELLES VI	14 214 192	11 446 184	11 446 184
RESULTAT EXCEPTIONNEL (V - VI)	-1 447 490	-7 251 899	-7 251 899
PARTICIPATION DES SALARIES AUX RÉSULTATS DE L'ENTREPRISE VII	5 734 588	5 731 719	5 731 719
IMPOTS SUR LES BENEFICES & CONTRIBUTIONS EXCEPTIONNELLES VIII	105 537 433	106 679 354	106 679 354
TOTAL DES PRODUITS (I + III + V)	827 400 029	792 233 995	869 993 218
TOTAL DES CHARGES (II + IV + VI + VII + VIII)	632 271 587	603 277 231	681 036 454
BENEFICE	195 128 442	188 956 764	188 956 764

(1) Année 2000 retraitée pour la TVA collectée dans le cadre du changement de régime

STATEMENTS OF INCOME

	2001	2000	
OPERATING INCOME		Proforma (1)	
Toll revenues	740,813,796	711,203,378	788,962,601
NET AMOUNT OF REVENUES	740,813,796	711,203,378	788,962,601
Writeback of provisions	25,150,927	29,667,159	29,667,159
Other revenues	25,243,618	17,743,122	17,743,122
TOTAL I	791,208,341	758,613,659	836,372,882
OPERATING CHARGES			
Purchase of supplies	7,444,862	7,960,886	7,960,886
Variation in inventory	359,358	-33,019	-33,019
<i>Sub total purchases and variation of inventory</i>	<i>7,804,220</i>	<i>7,927,867</i>	<i>7,927,867</i>
Outside services relating to investment	25,848,152	25,331,561	25,331,561
Major repairs	25,098,835	32,919,624	32,919,624
Outside services relating to operations	24,556,743	23,863,689	23,863,689
Taxes and duties	92,340,248	88,458,410	166,217,633
Personnel charges	81,182,852	78,714,165	78,714,165
Other current management charges	232,015	169,915	169,915
Depreciation of own property, plant and equipment	3,781,345	2,367,615	2,367,615
Depreciation of concession	28,875,190	26,529,865	26,529,865
Provisions for operating charges	26,607,793	17,176,664	17,176,664
TOTAL II	316,327,393	303,459,375	381,218,598
1. OPERATING PROFIT (I - II)	474,880,948	455,154,284	455,154,284
FINANCIAL INCOME			
Capitalized financial charges	18,898,069	22,300,151	22,300,151
Other financial income	4,511,058	7,125,900	7,125,900
Writeback of provisions	15,859		
TOTAL III	23,424,986	29,426,051	29,426,051

STATEMENTS OF INCOME

	2001	2000	
FINANCIAL CHARGES		Proforma (1)	
Financial charges	111,857,332	110,616,907	110,616,907
Amortization of construction financing	78,600,649	65,327,833	65,327,833
Contingencies and loss provision		15,859	15,859
Other financial charges			
TOTAL IV	190,457,981	175,960,599	175,960,599
2. FINANCIAL RESULT (III - IV)	-167,032,995	-146,534,548	-146,534,548
3. PROFIT FROM CURRENT OPERATIONS (1 + 2)	307,847,953	308,619,736	308,619,736
EXTRAORDINARY INCOME V	12,766,702	4,194,285	4,194,285
EXTRAORDINARY CHARGES VI	14,214,192	11,446,184	11,446,184
EXTRAORDINARY RESULT (V - VI)	-1,447,490	-7,251,899	-7,251,899
EMPLOYEE PROFIT-SHARING VII	5,734,588	5,731,719	5,731,719
CORPORATE TAX & EXTRAORDINARY CONTRIBUTIONS VIII	105,537,433	106,679,354	106,679,354
TOTAL INCOME (I + III + V)	827,400,029	792,233,995	869,993,218
TOTAL CHARGES (II + IV + VI + VII + VIII)	632,271,587	603,277,231	681,036,454
PROFIT	195,128,442	188,956,764	188,956,764

(1) Year 2000 adjusted for VAT collected in the context of a changing regime

ANNEXE DES COMPTES/APPENDIX TO ACCOUNTS

au 31 décembre 2001/on december 31, 2001

1 - PRINCIPES ET METHODES COMPTABLES :

Les comptes sont établis en euros par référence au plan comptable des sociétés concessionnaires d'autoroutes en cours d'approbation.

• Les immobilisations mises en concession figurant au bilan sont la propriété de l'Etat ; elles sont comptabilisées à leur coût de revient 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.

• Les investissements correspondant à ces immobilisations, se décomposent en :

- Immobilisations non renouvelables sur la durée de la concession : elles sont sujettes seulement à amortissement de caducité, correspondant à l'amortissement du financement de l'investissement initial, qui doit être remis au concédant en fin de concession. N'ayant pas à être renouvelés, les investissements ne donnent pas lieu à amortissements industriels, mais sont sujets, le cas échéant, à des grosses réparations pour les maintenir en état jusqu'à la fin de la concession.
- Immobilisations renouvelables : elles doivent être renouvelées en cours de concession. Elles donnent lieu à amortissements de caducité car elles seront remises au concédant en fin de concession, et à un amortissement industriel, pour couvrir leur remplacement en cours de concession.

• En application des textes en vigueur, la T.V.A. correspondant au crédit de départ sur les sections mises en service avant le 12 Septembre 2000, est partiellement récupérée par imputation sur la T.V.A. collectée.

• Selon les orientations du projet de plan comptable des sociétés concessionnaires d'autoroutes, le traitement des différences de change est le suivant :

- Les différences de change constatées sont inscrites au compte de résultat dès leur réalisation.
- Les différences de change latentes sont inscrites au bilan en écart de conversion, actif ou passif.

• Le résultat des opérations de swap de taux d'intérêts adossés

à des financements de la société, est comptabilisé en résultat à hauteur du solde entre intérêts reçus et intérêts payés.

• Les stocks sont évalués à leur coût d'acquisition par la méthode "du coût unitaire moyen pondéré", à l'exception des chlorures et des carburants qui sont évalués selon la méthode du "FIFO".

• Les amortissements de caducité s'appliquent à toutes les sources de financement -excepté les subventions- utilisées pour financer le montant brut du coût de la concession en service. Ils sont pratiqués linéairement sur la durée de concession restant à courir, le montant des frais d'émission d'emprunts étant amorti sur la durée de l'emprunt.

- 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. Par contre, la base de calcul de l'amortissement de caducité est réajustée chaque année de la différence résultant des renouvellements effectués.

- Les amortissements industriels 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 30 ans pour les bâtiments, de 3 à 10 ans pour les agencements, matériels, mobiliers et véhicules.

• La 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 révisée chaque année, pour tenir compte de l'évolution des coûts et du programme des dépenses correspondantes.

• Intégration fiscale : l'impôt sur les sociétés au 31 décembre est calculé dans le cadre de l'intégration fiscale du groupe constitué par Cofiroute (Société mère), Cofiroute Participations et SPTF (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 - NOTE SUR LES COMPTES :

A - ACTIF

A.1 Immobilisations brutes au 31 décembre 2001

En millions d'euros

	Au 1.01.2001	Mouvements de l'exercice		Au 31.12.2001
		Augmentations	Diminutions	
Immobilisations incorporelles	0,1	0,0	0,0	0,1
Immobilisations du domaine propre	29,1	7,6	1,4	35,3
Immobilisations mises en concession	3 749,1	908,4	599,2	4 058,3
dont en service	3 180,1	642,0	300,4	3 521,7
dont en cours	569,0	266,4	298,8	536,6
Immobilisations financières	5,4	0,4	1,3	4,5
TOTAL	3 783,7	916,4	601,9	4 098,2

Le coût de concession en service (biens renouvelables et biens non renouvelables) s'élève à 3 521,7 M€

Les immobilisations en cours comprennent essentiellement les travaux liés aux sections A28, A85 et A86. En ce qui concerne cette dernière section, on notera qu'à l'issue de la consultation lancée par le Ministère de l'Équipement et des Transports à la suite des arrêts du Conseil d'État du 20 février 1998, le Ministre a décidé de retenir la proposition de Cofiroute et la convention de concession a été signée entre l'État et Cofiroute le 3 septembre 1999. Le décret d'approbation de cette convention a été publié au Journal Officiel du 30 novembre 1999.

A.2 Amortissements (hors amortissements dérogatoires et provision pour dépréciation) au 31 décembre 2001

En millions d'euros

	Au 1.01.2001	Mouvements de l'exercice		Au 31.12.2001
		Augmentations	Diminutions	
Immobilisations incorporelles	0,0	0,0	0,0	0,0
Immobilisations du domaine propre	15,5	3,8	1,1	18,2
Immobilisations mises en concession (biens renouvelables)	213,5	28,9	1,5	240,9
TOTAL	229,0	32,7	2,6	259,1

1 – ACCOUNTING PRINCIPLES AND METHODS

Accounts are denominated in euros in reference to the chart of accounts of toll-motorway concession companies in the process of approval.

- Fixed assets under concession appearing on the balance sheet are sovereign property; they are booked at their cost price including:
 - Land, research studies, works and subsequent improvements,
 - Organization expenses and borrowing costs: issue charges and premiums, reimbursement premiums and intercalary interest.
- Investments corresponding to these fixed assets, break down as follows:
 - Fixed assets not renewable during the period of concession: they are only subject to lapsing depreciation, corresponding to the depreciation of initial investment financing, which is to be returned to the licensor at the end of the concession. As they do not have to be renewed, investments are not subject to industrial depreciation, but if necessary, shall be repaired to maintain them in good state until the end of the concession.
 - Renewable fixed assets must be renewed during the term of the concession. They are subject to lapsing depreciation as they are handed over to the licensor at the end of the concession, and industrial depreciation, to cover their replacement during the concession.
- In application of texts in force, V.A.T. corresponding to the initial credit for those sections commissioned before 12 September 2000, is partially recovered by deduction from V.A.T. collected.
- According to orientations of the toll-motorway concession companies chart of accounts project, foreign exchange gains and losses are processed as follows:
 - Foreign exchange gains and losses reported are booked to the income statement when made.
 - Latent foreign exchange gains and losses are recorded on the balance sheet as unrealized gains or losses.
- The result of interest rate swap operations matched to company funding is booked to results as the balance between interest received and interest paid.
- Inventory is valued at acquisition cost using the weighted average unit cost method, except for chlorides and fuel valued on the FIFO method.
- Amortization of construction financing applies to all sources of financing - except subsidies - used to finance the gross amount of the cost of the concession in service. The straight-line method is applied for the duration of the concession remaining, borrowing issue fees are depreciated over the term of the loan.
 - The difference between replacement value and acquisition value of renewable fixed assets does not give rise to creation of a provision for renewal. The basis for calculating lapsing depreciation, however, is readjusted each year for the difference resulting from renewals made.
 - Industrial depreciation is calculated by the straight-line or accelerated method in application of article 39A of the Tax Code. The difference between the economic depreciation and tax depreciation (excess tax depreciation over normal depreciation) is booked to liabilities under the regulated provisions heading.
 - The duration of depreciation is 30 years for buildings, from 3 to 10 years for fittings, equipment, furniture and vehicles.
- The provision for major repairs is calculated at the end of each financial year, as a function of a forecast works over several years prepared by the technical services and revised each year to take account of the evolution of costs and the corresponding spending program.
- Tax consolidation: Corporate income tax as at 31 December is calculated in the framework of group tax consolidation formed by Cofiroute (parent company), Cofiroute Participations and SPTF (consolidated companies).
 - The tax charge paid by the consolidated subsidiaries is equal to the amount they would have paid if they had not been consolidated.
 - Savings, not related to deficits, made by the group are retained by the parent company.

2 - NOTE TO ACCOUNTS

A – ASSETS

A.1 Gross fixed assets on 31 december 2001				In millions of euros
	On 1.01.2001	Movements for the year		On 31.12.2001
		Increases	Decreases	
Intangible fixed assets	0.1	0.0	0.0	0.1
Fixed assets of the domain	29.1	7.6	1.4	35.3
Fixed assets to the concession	3,749.1	908.4	599.2	4,058.3
in service	3,180.1	642.0	300.4	3,521.7
in progress	569.0	266.4	298.8	536.6
Investments	5.4	0.4	1.3	4.5
TOTAL	3,783.7	916.4	601.9	4,098.2

The cost of the concession in service (renewable and non-renewable property) amounts to € 3,521.7m.

Fixed assets in progress mainly concern works on sections A28, A85 and A86. As regards the latter section, please note that after the consultation launched by the Ministry of Public Works and Transport following the decrees handed down by the Council of State on 20 February 1998, the Minister decided to retain the Cofiroute proposition and the concession agreement was signed by the State and Cofiroute on 3 September 1999. The decree approving this convention was published in the Official Bulletin on 30 November 1999.

A.2 Depreciation (excl. Excess tax depreciation and provision for depreciation) on 31 december 2001				In millions of euros
	On 1.01.2001	Movements for the year		On 31.12.2001
		Increases	Decreases	
Intangible fixed assets	0.0	0.0	0.0	0.0
Fixed assets of the domain	15.5	3.8	1.1	18.2
Fixed assets to the concession (renewable property)	213.5	28.9	1.5	240.9
TOTAL	229.0	32.7	2.6	259.1

ANNEXE DES COMPTES/APPENDIX TO ACCOUNTS

au 31 décembre 2001/on december 31, 2001

A.3 Filiales au 31 décembre 2001

En millions d'euros

		Cofiroute Participations 6 à 10 rue Troyon - 92316 SÈVRES CEDEX - Numéro Siret : 352 579 353 00025
CAPITAL		2,2
Capitaux propres autres que le capital (1)		0,5
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) de l'exercice		0,9
Résultat (bénéfice ou perte) de l'exercice		0,6
Dividendes encaissés par la société au cours de l'exercice		0,7
Observations		

(1) y compris le résultat de l'exercice (2) il s'agit de produits financiers

A.4 État d'échéance des créances au 31 décembre 2001

En millions d'euros

	Montant brut	à moins d'un an	à plus d'un an
Créances d'exploitation	140,5	140,1	0,4
Charges constatées d'avance	8,7	8,7	0,0
TOTAL	149,2	148,8	0,4

A.5 Provisions pour dépréciation au 31 décembre 2001

En millions d'euros

	Au 1.01.2001	Mouvements de l'exercice		Au 31.12.2001
		Augmentations	Diminutions	
Biens renouvelables	0,0	0,0	0,0	0,0
Titres de participations	0,4	0,2	0,0	0,6
Stocks	0,2	0,1	0,0	0,3
Clients	0,4	0,3	0,4	0,3
Autres créances	2,4	0,2	0,2	2,4
TOTAL	3,4	0,8	0,6	3,6

A.6 Charges constatées d'avance

Les charges constatées d'avance comprennent la redevance domaniale.

B - PASSIF

B.1

Le capital social est réparti en 4 058 516 actions de 39 euros entièrement libérées. La conversion du capital en euros a été décidée par l'Assemblée Générale Mixte du 27 avril 2000 par augmentation de capital d'un montant de 3 602 930 €, effectuée par prélèvement sur le poste "autres réserves", sans émission d'actions nouvelles.

B.2

Les provisions pour risques et charges incluent notamment :

- 66,6 M€ de provision pour grosses réparations intégrant au titre de l'exercice, une dotation de 22,2 M€ et une reprise de 22,7 M€.
- 43,9 M€ de provision pour impôts différés.
- 1,5 M€ de provision au titre d'un contrôle Urssaf portant sur les années 1993 à 1996.
- 2,1 M€ de provision pour les coûts liés à l'adaptation à l'euro.

B.3 État d'échéance des dettes au 31 décembre 2001

En millions d'euros

	Montant brut	A moins d'un an	De plus d'un an à 5 ans au plus	A plus de 5 ans
Dettes financières	1 838,7	104,7	219,6	1 514,4
Dettes d'exploitation	116,6	116,6	0,0	0,0
Produits constatés d'avance	6,8	0,9	3,8	2,1
TOTAL	1 962,1	222,2	223,4	1 516,5

A.3 Subsidiaries on 31 december 2001

In millions of euros

		Cofiroute Participations 6 à 10 rue Troyon - 92316 SÈVRES CEDEX - Numéro Siret : 352 579 353 00025
CAPITAL		2.2
Shareholder's equity other than capital ⁽¹⁾		0.5
Share of capital held (as a percentage)		99.99%
Book value of securities held	Gross	2.2
	Net	2.2
Loand and advances made by the company but not yet repaid		
Amount of guarantees and pledges given by the company		
Revenues excl taxes ⁽²⁾		0.9
Result (profits or loss)		0.6
Dividends received by the company in the year		0.7
Observations		

(1) including result for the year

(2) financial income

A.4 Statement of receivables on 31 december 2001

In millions of euros

	Gross amount	Less than a year	More than a year
Operating receivables	140.5	140.1	0.4
Prepaid expenses	8.7	8.7	0.0
TOTAL	149.2	148.8	0.4

A.5 Provisions for depreciation on 31 december 2001

In millions of euros

	On 1.01.2001	Movements for the year		On 31.12.2001
		Increases	Decreases	
Renewable property	0.0	0.0	0.0	0.0
Long term investments	0.4	0.2	0.0	0.6
Inventories	0.2	0.1	0.0	0.3
Accounts receivables	0.4	0.3	0.4	0.3
Other receivables	2.4	0.2	0.2	2.4
TOTAL	3.4	0.8	0.6	3.6

A.6 Prepaid expenses

Prepaid expenses include the domain royalty.

B - LIABILITIES

B.1

Capital stock is made up of 4,058,516 fully paid shares of 39 euros. Conversion of the capital into euros was decided by the combined general meeting on 27 April 2000 with the increase of capital for € 3,602,930 by drawing on the other reserves heading without issue of new shares.

B.2

Contingencies and loss provisions mainly include:

- € 66.6m of provision for major repairs including a charge for the year of € 22.2m and a writeback of € 22.7m.
- € 43.9m of provision for deferred tax.
- € 1.5m of provision for a URSSAF audit from 1993 to 1996.
- € 2.1m of provision for costs incurred in adapting to the euro.

B.3 Statement of debts due on 31 december 2001

In millions of euros

	Gross amount	Less than a year	More than a year to 5 years maximum	More than 5 years
Long-term debts	1,838.7	104.7	219.6	1,514.4
Trade payables	116.6	116.6	0.0	0.0
Prepaid income	6.8	0.9	3.8	2.1
TOTAL	1,962.1	222.2	223.4	1,516.5

ANNEXE DES COMPTES/APPENDIX TO ACCOUNTS

au 31 décembre 2001/on december 31, 2001

B.4 Emprunts (hors intérêts courus) au 31 décembre 2001

En millions d'euros

	Montant brut	A moins d'un an	De plus d'un an à 5 ans au plus	A plus de 5 ans
Emprunts obligataires émis en F.F. ⁽¹⁾	1 795,0	73,7	218,9	1 502,4
Autres emprunts émis en F.F.	0,0	0,0	0,0	0,0
Billets de trésorerie émis en F.F.	0,0	0,0	0,0	0,0
TOTAL	1 795,0	73,7	218,9	1 502,4

- (1) - L'emprunt à taux variable d'avril 1990 tranche C d'un montant d'origine de 15,2 millions d'euros a fait l'objet de swap de couverture à taux fixe sur la totalité de chaque tranche en 1990.
 - Les 2 emprunts de 300 millions d'euros de novembre 1999 et octobre 2001 ont fait l'objet d'un swap de taux fixe vers taux variable en 2001.
 - Les autres emprunts en cours sont à taux fixe.

B.5 Produits constatés d'avance

Les produits constatés d'avance comprennent essentiellement :

- La facturation de droits d'usage accordés à un opérateur de télécommunications, dont le produit est étalé sur la durée de la convention accordant ces droits, pour un montant de 3,4 M€.
- Des produits financiers pour un montant net de 2,7 M€ correspondant aux soultes reçues lors de la mise en place des swaps de taux d'intérêts sur les emprunts obligataires de novembre 1997 et novembre 1999, étalées sur la durée des emprunts.

C - RÉSULTAT

Afin de permettre une meilleure comparabilité entre les exercices 2000 et 2001, les comptes de l'exercice 2000 sont également présentés dans une version proforma neutralisant la TVA collectée dans les postes de chiffre d'affaires et impôts et taxes.

C.1 Charges et produits financiers

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.

L'emprunt obligataire de novembre 1999 de 300 M€ à taux fixe a fait l'objet d'une opération de swap de taux d'intérêt à taux variable en 1999 sur la moitié de son montant. Les deux opérations de swap ont fait l'objet d'un retournement total de taux variable vers taux fixe le 20 octobre 2000. L'emprunt obligataire d'octobre 2001 de 300 M€ à taux fixe a fait l'objet d'une opération de swap de taux d'intérêts à taux variable en 2001 et l'emprunt obligataire de novembre 1999 a fait l'objet d'un retournement total de taux fixe vers taux variable le 24 décembre 2001. Les opérations de swap sur emprunt 1999 et 2001 ont dégagé une économie globale de 1.0 M€ sur l'exercice 2001.

C.2 Analyse du résultat exceptionnel

En millions d'euros

	31.12.2000	31.12.2001
PRODUITS EXCEPTIONNELS		
Sur opérations de gestion	0,0	0,0
Sur opérations en capital	0,3	0,2
Reprises sur provisions et transferts de charges	3,9	12,5
TOTAL	4,2	12,7
CHARGES EXCEPTIONNELLES		
Sur opérations de gestion	0,0	0,0
Sur opérations en capital	0,6	0,2
Dotations aux amortissements et provisions	10,9	14,0
TOTAL	11,5	14,2
RÉSULTAT EXCEPTIONNEL	-7,3	-1,5

Le résultat exceptionnel s'établit à -1,5 M€.

C.3 Impôts sur les sociétés

La charge d'impôt d'un montant de 105,5 M€ est engendrée pour l'essentiel par le résultat courant.

La contribution exceptionnelle de 6% d'un montant de 5,8 M€ et la contribution sociale de 3,3% d'un montant de 3,0M€ ont été comptabilisées dans le compte impôts sur les sociétés.

C.4 Impôts différés

Les sources d'impôts différés résultent principalement de l'inscription à l'actif du bilan des intérêts intercalaires et des différences temporaires sur les écarts de change, la participation et la contribution sociale de solidarité.

L'impôt différé correspondant aux intérêts intercalaires est essentiellement à caractère long terme. Il est calculé au taux de 33,33% augmenté de la contribution de 6%, conformément à l'avis du Conseil National de la Comptabilité de janvier 1998, soit un impact en compte de résultat de -4,0 M€ sur l'exercice.

Par ailleurs, les autres éléments d'impôts différés à caractère court terme (dont essentiellement les mouvements sur la participation et la contribution sociale de solidarité) sont calculés sur la base d'un taux de 33,33% augmenté des contributions complémentaires et représentent un impact négligeable.



B.4 Borrowings (excl. Accrued interest) on 31 december 2001

In millions of euros

	Amount	Less than a year	More than a year to 5 years maximum	More than 5 years
Debenture bonds issued in F.F. (1)	1,795.0	73.7	218.9	1,502.4
Other borrowings issued in F.F.	0.0	0.0	0.0	0.0
Treasury bills issued in F.F.	0.0	0.0	0.0	0.0
TOTAL	1,795.0	73.7	218.9	1,502.4

- (1) - The variable rate bond of april 1990 tranche C for an original amount of 15.2 million euros was hedged swapped at a fixed rate for every tranche in 1990
 - The 2 bonds of 300 million euros of November 1999 and October 2001 swapped the fixed rate for a variable rate in 2001.
 - The other borrowings outstanding are at fixed rates

B.5 Prepaid income

Prepaid income mainly includes:

- Invoicing of rights of utilization granted a telecommunications operator. The income is spread over the duration of the rights agreement for a total € 3.4m.
- Financial income for a net amount of € 2.7m corresponding to payment received when engineering interest rate swaps on debenture bonds from November 1997 and November 1999, spread over the duration of the bonds.

C - PROFIT AND LOSS ACCOUNT

To enable better comparison between financial years 2000 and 2001, accounts for financial 2000 are also presented in a proforma version neutralizing the VAT collected in the revenues and duties & tax headings.

C.1 Financial charges and income

Following the decree of 26 September 1995 approving the eighth rider to the concession agreement between the State and Cofiroute, the end of the concession for motorways A10, A11, A28, A71, A81, A85 and A821 is set for 31 December 2030. Consequently, lapsing depreciation was calculated on that duration.

The fixed-rate debenture bond of November 1999 for € 300m was the basis for a variable rate interest rate swap in 1999 for half that amount. Both swap operations totally exchanged the variable rate for a fixed on 20 october 2000. The October 2001 fixed rate debenture bond of € 300m was the basis for a variable rate interest rate swap in 2001 and the November 1999 debenture bond totally exchanged the fixed rate for a variable rate on 24 December 2001. Swap operations on the 1999 and 2001 bonds generated overall savings of € 1.0m in financial 2001.

C.2 Analysis of extraordinary result

In millions of euros

	31.12.2000	31.12.2001
EXTRAORDINARY INCOME		
On management operations	0.0	0.0
On capital operations	0.3	0.2
Writebacks on provisions and transfers of charges	3.9	12.5
TOTAL	4.2	12.7
EXTRAORDINARY CHARGES		
On management operations	0.0	0.0
On capital operations	0.6	0.2
Depreciation expenses and provisions	10.9	14.0
TOTAL	11.5	14.2
EXTRAORDINARY RESULT	-7.3	-1.5

Extraordinary loss amounted to € 1.5m.

C.3 Corporate income tax

The tax charge for € 105.5m is mainly due to profits from current operations.

The exceptional contribution of 6% for a total € 5.8m and the social contribution of 3.3% for a total € 3.0m were booked to the corporate income tax account.

C.4 Deferred tax

The sources of deferred tax mainly result from the inscription of intercalary interest to assets on the balance sheet and the temporary differences in exchange gains and losses, employee profit sharing and social contribution for solidarity.

Deferred tax corresponding to intercalary interest is essentially long-term. It is calculated at the rate of 33.33% plus the contribution of 6%, in compliance with the opinion of the National Accounting Council in January 1998, i.e. a loss in the financial year of € 4.0m to the income statement.

Furthermore, other deferred tax elements of a short-term nature (mainly movements in employee profit sharing and social contribution for solidarity) are calculated on the basis of a rate of 33.33% increased by additional contributions and make a negligible impact.

ANNEXE DES COMPTES/APPENDIX TO ACCOUNTS

au 31 décembre 2001/on december 31, 2001

C.5 Situation fiscale latente

La société a constitué au titre des amortissements dérogatoires une provision qui s'élève, au 31 décembre 2001, à 23,8 M€, d'où il résulte, au taux de 33,33% augmenté de la contribution de 6 %, une situation fiscale passive latente de 8,4 M€.

3 - AUTRES RENSEIGNEMENTS

3.1 Engagements donnés sous forme de cautions émises par les banques au nom de Cofiroute, au profit de tiers : 0,4 M€.

3.2 Engagements reçus sous forme de cautions émises par les banques au nom de clients abonnés, au profit de Cofiroute : 11,4 M€.

3.3 Engagements de retraite : ces engagements sont couverts par des primes d'assurances incluses dans les charges d'exploitation et par une provision complémentaire pour risques et charges.

3.4 Effectif moyen au 31 décembre 2001

In millions of euros

	Personnel salarié	Personnel mis à disposition (1)
Cadres	203	
Agents de maîtrise	327	
Collaborateurs	1 451	4
TOTAL	1 981	4

(1) - Concerne le siège (personnel intérimaire)

3.5 L'absence de consolidation de Cofiroute Participations se justifie par le fait que, au regard des règles de consolidation, Cofiroute Participations représente un ensemble négligeable par rapport à Cofiroute.



C.5 Latent tax situation

The company set aside a provision for excess tax depreciation that amounted to € 23.8m on 31 December 2001, hence a latent tax of € 8.4m, at the rate of 33.33% plus the 6 % contribution.

3 – OTHER INFORMATION

3.1 Commitments made in the form of guarantees issued by banks in the name of Cofiroute, to the profit of third parties : € 0.4m.

3.2 Commitments received in the form of guarantees issued by banks in the name of subscribing clients, to the profit of Cofiroute: € 11.4m.

3.3 Pension commitments: these commitments are covered by insurance premiums included in operating charges and by an additional contingencies and loss provision.

3.3 Average payroll on 31 december 2001

In millions of euros

	Staff	Part-time staff (1)
Executives	203	
Supervisors	327	
Workers	1,451	4
TOTAL	1,981	4

(1) - Concerns the head office (temporary staff)

3.5 The absence of consolidation of Cofiroute Participations is justified by the fact that, in view of consolidation rules, Cofiroute Participations represents a negligible entity compared with Cofiroute.

RESULTATS DES CINQ DERNIERS EXERCICES/RESULTS OF THE LAST FIVE YEARS

au 31 décembre 2001/on december 31, 2001

NATURE DES INDICATIONS

	1997	1998	1999	2000	2001
1. SITUATION FINANCIERE EN FIN D'EXERCICE					
Capital social	154 679 194	154 679 194	154 679 194	158 282 124	158 282 124
Nombre d'actions émises	4 058 516				
2. RESULTAT GLOBAL DES OPERATIONS EFFECTUEES					
Chiffre d'affaires	647 526 879	709 988 000	758 702 999	788 962 601	740 813 796
Bénéfice avant impôts, participation des salariés, amortissements et provisions	305 638 768	335 734 182	372 520 665	390 117 576	429 776 875
Impôt sur les bénéfices à 33,33%	63 885 404	74 959 743	86 839 067	94 178 736	96 708 539
Contributions supplémentaires sur l'impôt société	15 971 351	18 739 936	17 367 813	12 500 618	8 828 894
Bénéfices après impôts, contribution, participation des salariés, amortissements et provisions	120 520 697	136 122 880	174 875 755	188 956 764	195 128 442
Montant des bénéfices distribués	60 263 014	68 120 717	95 282 383	102 954 471	
Dettes à long terme	1 303 667 771	1 304 430 016	1 578 794 091	1 504 805 501	1 734 022 063
Coût de revient de la concession	3 010 849 568	3 312 030 978	3 581 608 831	3 749 068 519	4 058 277 615
3. RESULTAT DES OPERATIONS REDUIT A UNE SEULE ACTION					
Bénéfice après impôt et participation des salariés mais avant amortissement et provisions	54,28	58,41	64,80	68,43	78,48
Bénéfice après impôt et participation des salariés, amortissements et provisions	29,70	33,54	43,09	46,56	48,08
Dividende versé à chaque action	14,85	16,78	23,48	25,37	
4. PERSONNEL					
Effectif moyen des salariés employés pendant l'exercice	1 914	1 945	1 904	1 928	1 981
Montant de la masse salariale	48 900 448	49 397 003	50 106 747	53 654 361	56 100 117
Montant des sommes versées au titre des avantages sociaux	23 121 406	22 902 845	23 843 803	25 059 804	25 082 735

TYPE OF INDICATIONS

	1997	1998	1999	2000	2001
1. FINANCIAL SITUATION AT YEAR-END					
Legal capital	154,679,194	154,679,194	154,679,194	158,282,124	158,282,124
Number of shares issued	4,058,516	4,058,516	4,058,516	4,058,516	4,058,516
2. GLOBAL RESULT OF OPERATIONS PERFORMED					
Revenues	647,526,879	709,988,000	758,702,999	788,962,601	740,813,796
Profit before tax, employee profit-sharing, depreciation and provisions	305,638,768	335,734,182	372,520,665	390,117,576	429,776,875
Corporate tax at 33.33%	63,885,404	74,959,743	86,839,067	94,178,736	96,708,539
Additional contributions on corporate tax	15,971,351	18,739,936	17,367,813	12,500,618	8,828,894
Profits after tax, contribution, employee profit-sharing, depreciation and provisions	120,520,697	136,122,880	174,875,755	188,956,764	195,128,442
Amount of profits distributed	60,263,014	68,120,717	95,282,383	102,954,471	
Long-term debts	1,303,667,771	1,304,430,016	1,578,794,091	1,504,805,501	1,734,022,063
Cost of the concession	3,010,849,568	3,312,030,978	3,581,608,831	3,749,068,519	4,058,277,615
3. RESULT OF OPERATIONS PER SHARE					
Profit after tax and employee profit-sharing but before depreciation and provisions	54.28	58.41	64.80	68.43	78.48
Profit after tax and employee profit-sharing, depreciation and provisions	29.70	33.54	43.09	46.56	48.08
Dividend paid per share	14.85	16.78	23.48	25.37	
4. STAFF					
Average salaried payroll during the year	1,914	1,945	1,904	1,928	1,981
Payroll package	48,900,448	49,397,003	50,106,747	53,654,361	56,100,117
Amount paid for welfare benefits	23,121,406	22,902,845	23,843,803	25,059,804	25,082,735

TABLEAU DE FINANCEMENT/STATEMENT OF CHANGES IN FINANCIAL POSITION

au 31 décembre 2001/on december 31, 2001

	En millions d'euros	
	31.12.2001	31.12.2000
OPÉRATIONS LIÉES À L'ACTIVITÉ		
Capacité d'autofinancement hors transferts de charges	291	256
Variation du besoin en fonds de roulement	90	-84
A. Flux provenant de l'activité	381	172
OPÉRATIONS D'INVESTISSEMENT		
Immobilisations	-289	-158
Subventions d'investissement	1	0
Cessions d'immobilisations		0
B. Flux provenant de l'investissement	-288	-158
OPÉRATIONS D'INVESTISSEMENT		
Dividendes	-110	-103
Emprunts et avances	306	90
Remboursements d'emprunts et avances	-164	-28
C. Flux provenant du financement	32	-41
Variation de trésorerie (A + B + C)	125	-27
Trésorerie à l'ouverture de l'exercice	29	55
Trésorerie à la clôture de l'exercice	154	29

	In millions of euros	
	31.12.2001	31.12.2000
OPERATIONS RELATING TO THE BUSINESS		
Cash flow excl. transfer of charges	291	256
Change in WCR	90	-84
A. Flow coming from business	381	172
INVESTMENT OPERATIONS		
Fixed assets	-289	-158
Investment subsidies	1	0
Sales of fixed assets		0
B. Flow coming from investments	-288	-158
FINANCING OPERATIONS		
Dividends	-110	-103
Loans and advances	306	90
Reimbursements of loans and advances	-164	-28
C. Flow coming from financing	32	-41
Change in cash position (A + B + C)	125	-27
Cash at year-start	29	55
Cash at year-end	154	29



Compagnie Financière et industrielle des Autoroutes

- Société Anonyme au capital de 158 282 124 € •
- Siège Social/*Head office* : 6 à 10 rue Troyon • 92316 SEVRES Cedex • FRANCE •
 - Siret 552 115 891 00152 •
- Conception et réalisation/*Conception and design* : hm | *éditions* •
- Crédit photos/*Photography* : Jean Zindel • Jérôme de Baecque • Harry Gruyaert • Benoit Voisin •



Direction de la Communication/Communication Department

• 6 à 10 rue Troyon • 92316 SEVRES Cedex • FRANCE •

• Téléphone/Phone : 33 (0)1 41 14 70 00 • Site Internet/Website : www.cofiroute.fr •